



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

EXPERTISE JUDICIAIRE

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BASTIA

DECISION INITIALE du 7 JUIN 2002

DOSSIERS n°	2002/1243 2002/1300
-------------	------------------------

**S.A.R.L. TOGA LOCATION PLAISANCE
SOCIETE PRIVEE LIMITEE ROCKSURE CONSTRUCTION LIMITED
S.A. SOCIETE PORT DE TOGA PLAISANCE (SPTP)**

C/

**S.A. SOCIETE DU PORT DE TOGA PLAISANCE (SPTP)
S.A. ACRI
S.A.R.L. BUREAU D'ETUDES INSULAIRES
S.A. JEAN SPADA**

Rue des Arapèdes la Madrague de Montredon 13008 Marseille
Phone : 04 91 72 37 72 / 06 09 16 88 06 - Copie : 04 91 25 26 90
SIRET n° 388 987 166 00021 / APE : 748KS
MEMBRE D'UNE ASSOCIATION AGREEE, LE REGLEMENT DES HONORAIRES PAR CHEQUE EST ACCEPTE.



INDEX

CONTENU	PAGES
Mission de l'expert judiciaire	3
Documents versés à la procédure	4-5
Déroulement des opérations d'expertise	6-7
Parties en la cause	8-9
RAPPORT	10 à 40
Historique succinct	10-11
Documents contractuels	12
Non façons ou malfaçons ?	13
Les désordres	14
Comment remédier aux désordres ?	15
Le préjudice subi par TOGA LOCATION NAUTIQUE	16
Les DIRES DES PARTIES	17 à 22
Dire n° 1 de Me FOURNIER pour le compte de Bureau d'Etudes Insulaire	17
Dire n° 1 d'ACRI-IN pour son propre compte	17
Dire n° 2 de Me FOURNIER pour le compte de Bureau d'Etudes Insulaire	18-19
Dire n° 1 de Me COURTIGNON pour TOGA LOCATION NAUTIQUE	20-22
NOTES AUX PARTIES	23 à 28
Note aux parties n° 1 du 20 septembre 2004	23
Note n° 2 : Analyse des documents versés par ACRI	24-26
Note n° 3 : Analyse du document filmé	27
Note n° 4 : Analyse des documents apportés par Me RETALI pour SPADA	28
LES ACCEDIT	29 à 36
Accedit n° 1 du 20 septembre 2004	29 - 32
Accedit n°2 du 6 mai 2005	32 - 36
CONCLUSION	37 - 40



MISSION DE L'EXPERT JUDICIAIRE

JURIDICTION	TRIBUNAL DE COMMERCE DE BASTIA
REFERE	N°
ORDONNANCE	de référé du 7 juillet 2002 Présidentielle de désignation du 29 juin 2004.
ENROLEMENT	R.G. 2002/001243 & R.G. 2002/001300
CONSIGNATION	Xx/xx/xxxx = 610 € et 09 juillet 2004 = 890 €
PARTIES en PRESENCE	Demandeurs: SARL TOGA LOCATION NAUTIQUE. SOCIETE PRIVEE LIMITEE ROCKSURE CONSTRUCTION LTD SOCIETE DU PORT DE TOGA PLAISANCE (SPTP) Défendeurs : SA SOCIETE DU PORT DE TOGA PLAISANCE (SPTP) SAACRI SARL BUREAU D'ETUDES INSULAIRES SA JEAN SPADA
MISSION	<ol style="list-style-type: none">1. Entendre les parties en leurs explications et répondre à leurs dires et observations ;2. Examiner les documents contractuels ;3. Se faire communiquer tous documents utiles par les parties ou par des tiers et les soumettre à la discussion des parties4. Interroger tous sachants ;5. Fournir au tribunal tous les éléments lui permettant d'évaluer un préjudice subi ;6. Prendre connaissance des documents liant les parties ;7. Constater les éventuelles malfaçons et non façons ;8. Constater les éventuels désordres, indiquer leur nature, importance, date d'apparition, en précisant notamment les désordres qui affectent d'une part, les éléments constitutifs de l'ouvrage ou les éléments d'équipements et d'autre part, les autres éléments du bâtiment ;9. D'en déceler l'origine ;10. De décrire les travaux propres à y remédier ;11. D'en chiffrer le coût et d'en préciser la durée ;12. De fournir, s'il y a lieu, tous renseignements sur le préjudice éventuellement subi en analysant chacun des dommages, notamment retard dans la livraison, moins value de l'immeuble subsistant après la remise en état, trouble de jouissance ;13. D'apurer les comptes entre les parties ;14. De fournir ainsi au juge des référés tous les éléments lui permettant de pouvoir pleinement se déterminer sur la responsabilité des éventuels malfaçons, non façons et désordres.



DOCUMENTS VERSES A LA PROCEDURE

PIECES DE PROCEDURE

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
01	16 05 02	Assignment du 16 05 2002	12
02	07 06 02	Ord. initiale contenant mission du 07 06 2002 (M. BEZERT)	5
03	02 07 04	Ord de désignation du 29 06 2004	11
04	09 07 04	Avis de consignation (610 + 890 = 1 500 €)	1
05	23 12 04	Délai prorogé au 28 02 2005	1
06	04 03 05	Extension mission (dalle) + consignation de 12 000 €	3
07	19 04 05	Avis de consignation complémentaire (12 000 €)	1

PIECES VERSEES PAR Me FOURNIER Pour le compte de BUREAU d'ETUDES INSULAIRES

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
08	01 09 04	Dire n°1 + Convention de maîtrise d'oeuvre	2+
09	09 12 04	Lettre indiquant pièces non communiquées par les parties	1
10	21 02 04	Dire n°2 en date du 18 février 2004	3

PIECES VERSEES PAR LA SOCIETE ACRI

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
11	16 10 04	Lettre motivant la non remise des documents (Nbe d'exemplaires insuffisant)	1
12	17 11 04	Bordereau d'envoi des pièces techniques	1 +
13	22 11 04	Bordereau envoi plan manquant	1
14	17 12 04	Lettre indiquant transmission dossier	4
15	06 01 05	Avis de transmission des pièces à Me BARRATIER (CCI)	1 +

PIECES VERSEES par la S.E.M.L du PORT DE TOGA

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
16	26 10 04	Copie du règlement Intérieur de la Sté du port de TOGA Plaisance	1 + 14
17	08 06 05	Lettre de S.A. SPT indiquant que seule SPTP est partie au litige	1

PIECES VERSEES par Me Antoine RETALI Pour le compte de la Société SPADA

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
18	02 11 04	Lettre indiquant : pas de nouvelles de SPADA	1



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

5/43

19	25 11 04	Demande de joindre pièce manquante (SPADA)	1
20	24 01 05	Bordereau de pièces (3 dont PV de réception au 15 01 99)	1 +
21	14 04 05	Lettre en copie à SPADA : suggère ajournement accedit	2



**PIECES VERSEES par Me Albert PELLEGRINI
Pour le compte de la SARL TOGA LOCATION NAUTIQUE**

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
22	04 09 04	Adresses des conseils en la cause	2
23	23 09 04	Lettre de M. LORENZI (désordre à la dalle de la darse)	1

**PIECES VERSEES par Me Jean-Pierre COURTIGNON
Pour le compte de la SARL TOGA LOCATION NAUTIQUE**

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
24	27 05 05	Dire n°1 -	19
25	01 07 05	Estimation travaux sur la dalle du chantier	2

**PIECES VERSEES par Me PERREIMOND
Pour le compte de la Sté du PORT DE TOGA**

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
26	04 09 04	Lettre pour indiquer "qui est qui"	1
27	25 11 04	Lettre indiquant mise en cause CCI pour commune exécutoire	1
28	05 01 05	Affaire renvoyée au 21 janvier !!!	1
29	30 05 05	Demande CR accedit non reçu	1

NOTE :

Le 20 avril 2005,

A la demande de M. PATACCHINI, conversation avec M. Jacques RONCAGLI, Entrepreneur, à qui il avait demandé de réaliser un devis concernant le renforcement de la dalle de la darse du chantier.

Nous lui avons expliqué qu'il s'agissait de conforter le substrat qui, formé de tout venant ou de remblais divers sur un terrain gagné sur la mer, s'était au fil du temps stabilisé et que de plus, les passages d'eau à travers le noyau de la digue de protection avaient lessivé les fines.

De ce fait, il s'agira de détruire la dalle existante, de faire un apport de ballast qui devra être compacté et pilonné pour renforcer le sol, enfin, de réaliser une dalle dont les caractéristiques devront correspondre au cahier des charges - passage de grues de fortes charges et de manutention de bateaux...

PIECES APPORTEES PAR L'EXPERT

N°	DATE	CONTENU	N.Pages
30	01 06 05	Annexe 1 à l'Arrêté Préfectoral n° 86-1391	6
31	01 06 05	Cahier des Charges de Concession à la Société du Port de TOGA	36
32	15 06 05	Statuts à jour de la Sté Port de Toga	11
33	27 06 05	Sous Traité d'Etablissement du Port de Toga	4



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

7/43

34	27 06 05	Acte notarié de cession des actions (dont aire de carénage)	8
----	----------	---	---



DEROULEMENT DES OPERATIONS D'EXPERTISE

01 07 2004	Reçu Ordonnance de désignation
02 07 2004	Accepté mission (Télécopie)
09 07 2004	Reçu avis de consignation
21 07 2004	Demandé assignation pour étude dossier
22 07 2004	Reçu assignation – analyse problème – Recherche adresses Conseils -
23 07 2004	Interpellé Me FOURNIER (Qui défendez vous ? : Bureau d'Etudes Insulaires)
26 07 2004	Interpellé Me PERREIMOND (Qui défendez vous ? : Port de Toga Plaisance)
24 08 2004	Lettres aux Conseils -
02 09 2004	Dire n°1 de Me FOURNIER pour B.E.I
04 09 2004	Courriers de Me PERREIMOND et PELLEGRINI
06 09 2004	Prise de convenances pour accedit
07 09 2004	Modification de dates – convocations pour le 20 septembre à 08 :00
17 09 2004	Sensibilisation des parties à l'accedit
20 09 2004	Accedit à BASTIA
21 09 2004	Rédaction minutes
08 10 2004	Reçu copie lettre M. LORENZI à Sté TLN – dalle fissurée
11 10 2004	Relancé ACRI, Me PERREIMOND
16 10 2004	Reçu lettre ACRI – Réponse et expédition minutes accedit à tous
26 10 2004	Reçu RI de la SPTP (origine M. de Bernardi) – manque plan joint.
29 10 2004	Me RETALI : SPADA ne donne aucun signe de vie...
02 11 2004	Appelé Mme L. CARLADOUS – prochain contact le 4
03 11 2004	Appel de Me PELLEGRINI pour extension mission et prolongation
04 11 2004	Appel M. LOUIS : Promet documents fin semaine (réunion le 8 avec Port)
05 11 2004	Appelé Mme CARLADOUS :ira à Bastia Mardi
13 11 2004	Lettre Tribunal – prolongation délai --
17 11 2004	Appel vers M. LOUIS – envoi des documents ce jour par Chronopost --
18 11 2004	Reçu documents ACRI + Vidéo et 8 pièces. – la pièce n° 9 est à venir --
19 11 2004	Travail sur documents – lecture vidéo des essais --
22 11 2004	Reçu plan de 1996 -Commentaires sur la vidéo --
24 11 2004	Demande de prolongation délais -
25 11 2004	Message SPADA – renvoyer CR accedit – exécuté aussitôt --
25 11 2004	Courrier PERREIMOND – mise en cause CCI -
09 12 2004	Courrier SCP FOURNIER
13 12 2004	Analyse approfondie documents ACRI



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

9/43

14 12 2004	Communication pièces Me VALVO-GASTALDI
15 12 2004	Travail sur documents...
20 12 2004	Courrier ACRI : transmission aux parties +
31 12 2004	Reçu prolongation délais au 28 février 2005.
04 01 2005	Appel ACRI : CCI mise en cause. – Transmis documents à Me FOURNIER.
06 01 2005	Réponse ACRI
24 01 2005	Réception documents Me RETALI (Marché ; Maîtrise d'œuvre ; récep préalable)
24 01 2005	Appelé C.N. pour contrat, préjudices subis (reprise en 1999 à confirmer)
25 01 2005	Rédigé "ANALYSE" et expédié aux parties.
27 01 2005	Lettre au Président du TC – demande prolongation + consignation 12 K€
30 01 2005	Expédié CD ROM au C. Naval (sur demande).
21 02 2005	Dire n°2 de Me FOURNIER pour B.E.I – Réponse.
30 03 2005	Reçu Ordonnance du 04/03 (Consignation et extension mission) grève postale !
08 04 2005	Le point du dossier et tentatives pour accedit le 6 mai
11 04 2005	Envoi convocations LRAR
12 04 2005	Constitution Me COURTIGNON pour Chantier Naval – exp.doc. -
14 04 2005	Me RETALI : copie de sa lettre à SPADA - ...(Dilatoire ?)
20 04 2005	Appel M. Patacchini, confirmation de l'accedit. A récupéré documents
27 04 2005	Appel de Me PERREIMOND. – Appel vers Capitainerie --
06 05 2005	Accedit à BASTIA
27 05 2005	Dire n°1 de Me COURTIGNON et rapport LORENZI pour TLN
01 06 2005	Reçu Cahier des Charges et Annexe 1 de l'Arr n° 86-1391
06 06 2005	Expéditions de la minute d'accedit du 6 mai (Courrier postal)
08 06 2005	Lettre Mme CARLADOUS (SPADA)
14 06 2005	Appelé M. de BERNARDI pour sous traité Chantier Naval
20 06 2005	Interpellé Kallisté fiduciaire pour documents
27 06 2005	Reçu Sous traité d'établissement + cession d'actions de KALLISTE Fiduciaire...
29 06 2005	Transmission des documents au contradictoire
02 07 2005	Reçu estimation reprise de la dalle du C.N
05 07 2005	Questionné parties pour éventuel dernier dire avant clôture rapport.
06 07 2005	Reprise de l'ensemble des documents techniques et administratifs
06 07 2005	Début de rédaction du rapport
08 07 2005	Continuation avec classement et nouvelle analyse des annexes
09 07 2005	Reprise plan du rapport
12 07 2005	Réécriture pour simplification et compréhension par des profanes
15 07 2005	Relecture, corrections et précisions.
18 07 2005	Rédaction de la conclusion
20 07 2005	Classement des annexes et transport chez imprimeur.
21 07 2005	Constitution dossiers et édition CD-ROM pour les parties



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

10/43



PARTIES EN LA CAUSE

S.A.R.L TOGA LOCATION NAUTIQUE

DEMANDERESSE

Port de Plaisance de TOGA
20200 BASTIA
Tél: 04 95 34 14 14 Fatima
@ tlnb@wanadoo.fr

Interlocuteurs :

M. Jacques PATACCHINI – 06 22 18 60 63

Conseils :

Me Albert PELLEGRINI

Port de Plaisance de Toga, Bt A2 20200 BASTIA
☎ 04 95 32 05 85
☎ 04 95 32 13 35
@ PELLEGRINI.ALBERT@wanadoo.fr

Me Jean-Pierre COURTIGNON

3, avenue Aubert 06000 NICE
☎ 04 93 88 85 35
@ jeanpierrecourtignon@wanadoo.fr

M. Laurent LORENZI – BP 21

20288 BASTIA CEDEX
☎ 04 95 30 42 67

SOCIETE DU PORT DE TOGA PLAISANCE (SPTP)

DEMANDERESSE

Capitainerie du port
20200 PIETRABUGNO
Tél : 04 95 34 90 70
Fax :04 95 34 90 71

Interlocuteur :

M. Pierre-Jacques de BERNARDI

Conseils :

Me Yves PERREIMOND

15, Bd de Gaulle 20200 BASTIA
☎ 04 95 31 46 31
☎ 04 95 31 74 89
@ cabinet.perreimond@wanadoo.fr

S.A. ACRI

DEFENDERESSE

260, Route du Pin Montard
B.P. 234
06900 SOPHIA ANTIPOLIS
@ acri@acri.fr

Interlocuteur Adm :

Mme PANTER.

☎ 04 92 96 75 00
☎ 04 93 95 80 98

Tech :

M. Pierre LOUIS (06 13 02 95 95)
M. Philippe BARDEY



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

12/43

M. Dominique LAJOIE (Ing. Suivi et essais)

☎ 04 92 96 29 00

@ pl@acri-in.fr

Conseil :

Me Claudine VALVO-GASTALDI

57 Promenade des Anglais 06000 NICE

☎ 04 93 96 52 00

☎ 04 93 86 00 21

@ CHARLES-ET-VALVO-GASTALDI@wanadoo.fr

S.A.R.L. BUREAU D'ETUDES INSULAIRES

DEFENDERESSE

Résidence Matunera

20620 BIGUGLIA CASATORRA

Tél /04 95 30 78 99

Cop/04 95 33 65 31

@ b.e.i.corse@wanadoo.fr

Interlocuteur

M. Gérard MUSSIER

Conseils

S.C.P. FOURNIER (**Me Pascal FOURNIER**)

41, rue Dragon, 13006 Marseille

☎ 04 91 37 10 98

☎ 04 91 37 27 75

@ scpfournier@aol.com

S.A. JEAN SPADA

DEFENDERESSE

266, avenue de la Californie

BP 3198 – 06204 NICE CEDEX 3

Tél: 04 92 29 27 27

Cop: 04 92 29 2 29

@ laure.carladous@jean-spada.fr

Interlocuteur:

Mme Delphine GEERAERT 04 92 29 27 57

Mme. Laure CARLADOUS 04 92 29 27 64 f/28

06 12 23 81 49

Conseils

Mes Antoine RETALI & Pierre-Henri VIALE

39, Bd Paoli 20200 BASTIA

☎ 04 95 34 92 10

☎ 04 95 34 92 11

@ retali.viale@wanadoo.fr

RAPPORT

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BASTIA -- Ordonnance de référé du 7 JUIN 2002

RG n° 2002 001243 / 2002 001300 – TOGA LOCATION NAUTIQUE +c/ Port de TOGA ++



1. HISTORIQUE

1-1 DOMAINE PUBLIC MARITIME

L'Etat a transféré la gestion de dépendance du DPM au groupe de communes, BASTIA et VILLE DI PETRABUGNO par arrêté préfectoral en date du 4 décembre 1986 en vue de la création d'un port de plaisance.

Ces villes ont concédé à la Société d'Economie Mixte locale (SEML) du Port de Toga l'établissement et l'exploitation du port de Toga, le 28 juin 1990 à VILLE DI PETRABUGNO et le 3 juillet 1990 à BASTIA. Cette concession est accordée pour une période expirant le 31 décembre 2040.

Le 3 juillet 1990, un contrat de sous traité d'établissement a été consenti à la société du Port de Toga Plaisance avec un cahier des charges enregistré en préfecture sous n° 90 4419 le 3 juillet 1990.

Toujours le 3 juillet 1990, la SEML sous traite l'établissement et l'exploitation des terre pleins à la société du Port de Toga.

Les documents correspondants n'ont pas été versés par les parties mais recherchés par l'expert auprès de sachants tels que le Service Maritime et des Bases Aériennes de la Haute Corse, la société du Port de TOGA, Kallisté Fiduciaire .

1-2 LES TRAVAUX d'ALLONGEMENT et RENFORCEMENT DES OUVRAGES EXTERIEURS

A la suite de la tempête des 1^{er} et 2 décembre 1990, des franchissements importants ont été observés, mettant en danger la fiabilité du port.

En 1992, des essais en cuve à houle menés par SOGREAH ont démontré une instabilité importante de la digue principale.

Dès 1993, La SOCIETE DU PORT DE TOGA a fait réaliser des essais en canal à houle par la société OCEANIDE (la Seyne sur Mer), dont le rapport a été remis en septembre 1993.

Ces essais avaient pour objet de définir un profil d'ouvrage stable et de mesurer son degré de franchissement. Ils ont été réalisés dans un canal à houle de 17 m de longueur utile pour 1 m de largeur, avec une profondeur maximale de 1,50 m.

L'échelle établie en similitude de FROUDE a été choisie en fonction des blocs maquette d'accropodes fournis par SOGREAH : 1/37,6.

Cependant, dès mars 1996, la société ACRI réalise des calculs numériques de l'agitation dans le bassin. Cette approche permet de définir un projet consistant à allonger la grande digue de 60 m et de 10 m la contre digue.

Pour conforter ces éléments numériques – qui ne sont qu'une aide au chef de projet pour guider son choix et comparer plusieurs solutions entre elles – ACRI commande à HR WALLINGFORD une étude du port de TOGA sur modèle réduit pour évaluer les solutions



proposées pour réduire l'agitation dans le bassin pendant les tempêtes donnant lieu à des franchissements importants.

Le rapport ne sera déposé qu'en août 1996, mais ACRI et HR WALLINGFORD ont collaboré étroitement pendant tous les essais.

ACRI a produit un dossier d'exécution (avec plans et profils en travers) en juillet 1996.

En septembre 1996, ACRI écrit une NOTE DE SYNTHÈSE de l'étude de l'amélioration du port de Toga. Cette note, (3.3 Action de la houle d'Est) indique : *"les essais sur le modèle réduit hydraulique ont confirmé la bonne tenue des ouvrages définis ci-dessus. Mais des **franchissements importants** sont apparus dès l'action de la **houle vintennale** dans la zone de l'enracinement du brise lames existant **au niveau de l'aire de carénage**. Les franchissements **sont dangereux pour les piétons et le matériel entreposé derrière la digue**".*

La SOCIÉTÉ DU PORT DE TOGA PLAISANCE a sollicité de l'Etat l'autorisation d'allonger et de renforcer la digue principale.

Par arrêté n° 96/4372 en date du 25 octobre 1996, le préfet a donné son autorisation.

Un marché de travaux privés a été conclu entre la SOCIÉTÉ DU PORT DE TOGA et la S.A. SPADA à la date du 8 décembre 1997.

Une convention de maîtrise d'œuvre a été conclue entre la SOCIÉTÉ DU PORT DE TOGA PLAISANCE (Maître de l'ouvrage) et le GROUPEMENT ACRI/BEI (Maître d'œuvre) à la date du 17 mars 1998. Le mandataire de ce groupement était ACRI.

La réception des travaux a été prononcée le 15 décembre 1998.



2. DOCUMENTS CONTRACTUELS :

2-1 Documents Administratifs

Ces documents qui ont été soit versés par les parties à la demande de l'expert soit recherchés par ses soins permettent la compréhension d'un montage compliqué.

Il restera à déterminer la véritable nature administrative de l'espace sous traité au chantier naval pour y exercer son activité, alors même que l'activité sus dite est inscrite au Cahier des Charges de la Concession comme une partie indissociable des charges de concession.

Il s'agit :

- Annexe n°1 à l'arrêté préfectoral n° 86-1391 du 4 décembre 1986 – Pièce 30 – DDE 20
- Cahier des Charges de Concession à la Société du Port de TOGA – Pièce 31 – DDE 20

On note que ce Cahier des Charges précise dans son article 1^{er} notamment dans l'objet de la Concession que le Concessionnaire doit assurer la création et l'exploitation des – *terre pleins nécessaires pour ...la construction de la cale de halage et de l'aire de carénage...*- puis, plus loin : *-le concessionnaire doit assurer la création, l'entretien et l'exploitation des équipements et installations nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du port...Ouvrages de mise à terre et de mise à l'eau et engins de manutention des bateaux...*

- Statuts de la SOCIETE DU PORT DE TOGA (à jour au 1^{er} avril 2003) - pièce n°32 - SPT
- Sous traité d'Etablissement du Port de Toga Plaisance – pièce n°33 – Kallisté Fiduciaire
- Acte de cession de l'aire de carénage – pièce n° 34 – Kallisté Fiduciaire
- Règlement intérieur de la Société du Port de Toga Plaisance – pièce n°16 – SPT

2-2 Documents contractuels entre les parties (reprise des ouvrages de protection)

Ce sont les documents liant les intervenants :

- Convention de Maîtrise d'œuvre entre Société du port de Toga Plaisance et le groupement ACRI / BEI – pièce n° 8 –
- Marché de travaux privés SAPA du 5 décembre 1999 (SPTP pièce n° 20)
- PV des opérations préalables à la réception du 14 décembre 1998 (SPTP pièce n° 20)

En outre, la société ACRI a mis à disposition un grand nombre de documents techniques nomenclaturés de 1 à 8, associés à une cassette Vidéo VHS que nous avons diffusée aux parties sur un support plus commode, un CD ROM.

Cette société a bien agi sous commande de la société du port de plaisance de Toga pour étudier l'amélioration du port qui avait subi des dommages dès la fin de sa construction... Ces documents ont été analysés longuement dans les notes aux parties.



3. NON FAÇONS OU MALFAÇONS ??

Les travaux qui ont été conduits sur ce port ne présentent pas de malfaçons ni de non façons, ils correspondent exactement au cahier des charges du projet.

Rappelons que l'objet des travaux était de porter une amélioration sensible à l'agitation résiduelle dans le bassin et de réduire les effets des franchissements, notamment de la contre digue, afin de rendre disponible les terrains situés au Nord pour la Société du Port de Toga, titulaire d'un sous traité d'établissement et d'exploitation des terre pleins.

Dans sa note de synthèse, rédigée en septembre 1996, la société ACRI ne peut pas être plus claire :

" les franchissements à l'aire de carénage se sont révélés plus importants pour la direction Nord-Est que pour les directions Sud-Est et Est. Même avec une surélévation de +4 m NGF du mur situé derrière la partie incurvée de la digue et l'addition de deux rangées supplémentaires d'accropodes sur la crête de l'ouvrage, le franchissements sont dangereux pour les piétons et le matériel entreposé derrière la digue dès la tempête vingtennale."

Nous en tirons qu'avant même le premier coup de pioche, le concessionnaire (SEML) ne pouvait ignorer que l'amélioration générale ne concernerait pas l'aire de carénage, directement adossée à la digue, dans sa partie la plus dangereuse.

De plus, il semble que ce phénomène ait pu être aggravé par un renforcement de la digue du port de commerce, mais estimer un coefficient d'aggravation nécessiterait des investissements importants, d'autant plus inutiles que l'exposition de cette digue n'est nullement favorable à l'établissement d'une activité industrielle à son pied...

En revanche, nous devons être plus critique en ce qui concerne la dalle de béton armé qui recouvre le terre plein affecté au Chantier Naval ;

A la construction du port, dans son étude même, la position du chantier est déjà déterminée. (Cf plan de projet de Janvier 1986).

On voit bien que du TVC a été déposé sur des fonds de sables et graviers sur une épaisseur de 5 mètres environ et que la cote prévue de la surélévation par rapport au NGF était de 1,20 m seulement, alors que les études plus récentes indiquent des basculements du plan d'eau plus importants...

Ces matériaux se sont tassés avec le temps (ont-ils été pilonnés et compactés avant coulage de la dalle?) et les fines ont été lessivées...

La dalle bétonnée qui recouvre ce remblais est d'une épaisseur irrégulière et notoirement insuffisante pour assurer la circulation d'engins lourds de levage et manutention des bateaux...



4.

LES DESORDRES

Les désordres qui ont été longuement décrits par les Huissiers de Justice sont essentiellement le résultat des franchissements de la digue du large par des masses d'eau importantes à l'occasion de tempêtes du secteur Nord Est principalement.

Ces désordres sont liés à la disposition même du chantier – directement en pied du talus – alors qu'aucun ouvrage n'est directement adossé à cette digue dans le bassin...

Ainsi, on a constaté que des bateaux arrimés sur des bers "Mécanorem" ont été déplacés par l'effet de ces eaux de franchissement jusqu'à venir se prendre dans les grilles de clôture du chantier...

Ils ont donné lieu à des contentieux entre le chantier et ses assureurs et bien entendu avec les propriétaires de bateaux avariés.

- On a pu constater également que des fragments de plusieurs centaines de kilogrammes de roches de la carapace supérieure sont tombés dans le chantier. Heureusement en l'absence de personnel.

Ces blocs sont des fragments de blocs plus importants, brisés par saltation à l'occasion des tempêtes, ce phénomène est connu et il serait opportun d'évacuer tous les débris qui ne sont plus dans le calibre calculé – (ici, 6/8 tonnes) pour les remplacer par des enrochements neufs en roches de bonne qualité.

- On note également, un affaissement et une fissuration de la dalle en béton armé qui constitue l'aire de carénage.

Il s'agit d'une stabilisation du tout venant déversé au moment de la construction du port, et aussi, du lessivage des fines par l'effet de la mer venant agresser l'ouvrage de protection.

En effet, les pressions "passent" le merlon en TVC qui forme le noyau de la digue et viennent perturber les terrains derrière la digue.

Cette situation est potentiellement dangereuse car le chantier utilise des moyens de levage lourds pour les mises à terre et mises à l'eau. La dalle en béton armé qui recouvre ce substrat et dont l'épaisseur paraît très irrégulière, se retrouve "aérienne" dans trop de points et il faut pratiquer, **de toute urgence**, une remise en état correcte pour permettre de continuer l'exploitation en sécurité.

Cette situation est le résultat d'un défaut de construction car aucune précaution ne semble avoir été prise pour confiner le remblais (Tissus géotextile) et épaisseur aléatoire d'une dalle qui est devenue une dalle flottante alors qu'une aire de carénage mérite plus de soin pour obtenir une résistance du sol correspondant à l'usage.

Nous n'avons trouvé aucune trace d'événements, hormis quelques trous de faible diamètre pratiqués par l'exploitant...



5. DECRIRE LES TRAVAUX PROPRES A REMEDIER AUX DESORDRES

5 – 1 Pallier les franchissements :

comme nous l'avons dit au cours des accedit et tout au long de ce rapport, aucune digue n'est infranchissable, tout dépend de l'occurrence des franchissements.

Il nous paraît difficilement possible de remettre en cause la situation géographique de ce port, et des ouvrages qui le protègent sans entrer dans un cycle infini d'études, de modélisations numériques et de modèles réduits.

Il existe une solution simple qui est largement mise en place ailleurs, c'est de neutraliser la partie directement contre la digue.

Cette neutralisation est généralement accompagnée d'un muret situé à une distance d'environ 6 mètres du pied de la digue, destiné à canaliser les eaux de franchissement vers le bassin. En effet, on remarque que la lame d'eau de franchissement s'épuise sur une distance d'environ 6 à 10 mètres de l'obstacle...perdant à peu près linéairement 1/10 de la quantité d'eau par mètre linéaire.

Mais, neutraliser une zone signifie réduire la surface de travail du chantier naval.

Or, il existe un parking, jouxtant le chantier, qui pourrait être amputé partiellement pour permettre le déplacement de l'activité industrielle sans créer, du moins on peut le penser, trop de désordres sur le plan de l'exploitation de la société du Port de Toga Plaisance.

On ne peut évidemment aucunement chiffrer ce déplacement qui devra être le résultat d'une négociation dans laquelle l'expert judiciaire ne doit et ne peut nullement intervenir.

5 –2 Renforcer la dalle bétonnée.

Nous avons demandé une estimation du coût des travaux de reprise de cette dalle, M. Laurent LORENZI, conseil technique de la société Toga Location Nautique, demanderesse dans cette instance a versé une note au contradictoire des parties.

Il s'agit de la pièce n° 25 des annexes à ce rapport.

Ce document a été bien évidemment diffusé au contradictoire des parties et aucun dire ne nous a été adressé à ce sujet.

Le montant de cette prestation, estimé à 71 000 €, ne nous paraît pas anormal comparé aux prix pratiqués généralement en matière de travaux de génie civil maritime.



6. LE PREJUDICE SUBI PAR TOGA LOCATION NAUTIQUE

6 - 1 La neutralisation de la bande en contact avec la digue.

Elle a fait l'objet d'une note de M. LORENZI (annexe n° 24). Cette note a été communiquée au contradictoire des parties et n'a suscité aucune remarque.

La neutralisation de 10 mètres constatée par M. LORENZI est justifiée par l'absence de muret de retenue et récolte des eaux de franchissement.

Nous considérons que, muret étant construit, la distance de 6 mètres par rapport au pied de la digue pourrait être suffisante pour protéger le chantier de 60 à 80% environ de la quantité d'eau de franchissement.

Cela amputerait quand même la surface de travail de 500 m² environ, dont l'espace de stationnement des bateaux en attente ou encore en hivernage.

Une surface équivalente devrait être substituée pour permettre au chantier de fonctionner normalement sans perte d'exploitation et aussi en maintenant l'emploi de son personnel.

En réalité, M. LORENZI se base sur les réalités vécues par le chantier depuis 2000, si bien que nul n'a contesté les chiffres qu'il a avancés, compte tenu qu'en l'absence de muret, c'est bien 35 emplacements inutilisables qui viennent grever l'activité.

Les chiffres suivants sont ceux mis à disposition par l'agence FIDUCIAL sise à Biguglia.

Il établit le montant des pertes annuelles en chiffre d'affaire et d'exploitation aux sommes de :

Année	Chiffre d'affaire perdue HT	Perte d'exploitation HT
2000	56 430,00 €	19 750,50 €
2001	54 341,00 €	19 009,90 €
2002	83 798,00 €	29 329,30 €
2003	130 910,00 €	45 818,50 €

Les années 2004 et 2005 ne peuvent être prises en compte, les données comptables certifiées ne sont pas encore disponibles.

A parfaire dès mise à disposition des chiffres comptables actualisés, la perte d'exploitation pour ces trois premières années s'élève à : **113 908, 20 € HT**

-2 Le préjudice moral :

Le préjudice moral ne peut être quantifié en matière financière, on peut seulement imaginer les tracasseries occasionnées par les dégâts constatés pendant une tempête dévastatrice, par les recours contentieux des clients et des assureurs et aussi par les frais induits par la nécessaire remise en état des installations par les employés du chantier...



7.

LES DIRES DES PARTIES

**Dire n°1 de Maître Pascal FOURNIER
Pour le compte du BUREAU d'ETUDES INSULAIRE**

EXPRESSION DU DIRE	COMMENTAIRE
Pour répondre à votre courrier du 24 août, je vous confirme mon intervention en défense des intérêts de la SRL BUREAU d'ETUDES INSULAIRE (B.E.I.) dont le siège est résidence « Matunera » CASATORRA – 20620 BIGUGLIA (Tel 04 95 50 78 99 – fax : 04 95 33 65 31)	
Par ailleurs, pour répondre à votre question, vous trouverez ci-joint la convention de maîtrise d'œuvre conclue le 17 mars 1998 entre la société ACRI, mandataire, et du BUREAU d'ETUDES INSULAIRES (pièce n° 1)	Merci.
Vous noterez qu'il s'agit d'un groupement conjoint non solidaire conclu pour la durée du chantier, chaque partie n'étant plus responsable que de sa phase d'intervention propre.	Bien noté.
Je joins également l'annexe 1 de cette convention précisant les attributions de chaque partie (pièce 2)	
A ce titre, vous noterez que la société ACRI avait plus spécialement à sa charge la conception (étude préliminaire, étude d'avant projet et étude de projet avec la rédaction des pièces écrites) ainsi que l'assistance pendant l'exécution des travaux, tandis que la société B.E.I. était plus spécialement chargée de la maîtrise d'œuvre d'exécution, soit le contrôle de conformité de l'exécution des travaux aux prescriptions contractuelles (contrôle par vérification ponctuelle sur chacune des phases importantes du chantier) et l'organisation des opérations de réception en assistance au maître d'ouvrage.	Bien noté.
J'adresse naturellement copie de la présente et des deux pièces jointes à ceux de mes contradicteurs qui me sont connus.	QUI ???

**Dire n°1 de ACRI-IN
Pour son propre compte**

EXPRESSION DU DIRE	COMMENTAIRE
Conformément à nos différentes communications téléphoniques avec Monsieur Pierre LOUIS et à votre fax en date du 16 octobre 2004, nous vous prions de trouver ci-joints les documents suivants :	
Plan général (pièce 1)	Janvier 1986 est ce bien celui qui a servi de base à votre étude ?
Note de synthèse de l'étude d'amélioration (sept 96)	



**Dire n°2 de Maître Pascal FOURNIER
Pour le compte du BUREAU d'ETUDES INSULAIRE
En date du 18 février 2005.**

EXPRESSION DU DIRE	COMMENTAIRE
J'ai examiné attentivement le dossier technique communiqué par la Société ACRI concepteur des ouvrages dont ma Cliente la Société BEI n'a fait que contrôler la conformité de l'exécution ainsi que je vous l'avais précisé dans mon dire du 1 ^{er} septembre 2004.	Exact.
J'ai par ailleurs reçu votre analyse synthétique des documents ACRI sur lesquels mon Client n'ayant aucune mission dans la conception, n'a pas de commentaire particulier à ajouter.	Je note
Il ne vous a pas échappé en effet que le but des études confiées à ACRI était d'une part de conforter les ouvrages de protection du port suite aux dégâts subis en 1990, d'autre part d'améliorer le confort de ce port en réduisant l'agitation résiduelle dans les bassins.	Oui, cela semble être bien ainsi
Les améliorations donc portaient sur trois points : ➤ l'extension du brise-lames du large afin de réduire l'agitation résiduelle dans les bassins ; ➤ la consolidation du brise-lames du large existant, ➤ la réduction du franchissement par la houle du brise-lames existant et de la contre-digue du port.	Exact
Les critères de base de l'étude étant que les ouvrages ne devaient subir que des dégâts réparables lors des tempêtes de période de retour 50 ans et des dégâts importants mais ne mettant pas en péril l'ensemble des ouvrages lors des tempêtes de période de retour 100 ans.	Oui, c'est bien ce qui ressort de ces documents.
C'est dire que l'hypothèse qui était d'ailleurs celle de l'ouvrage d'origine, est bien celle d'une digue toujours franchissable par la houle.	Oui, mais à quelle occurrence ?
L'article 4.2. de la note de synthèse de l'étude de l'amélioration du Port de TOGA de septembre 1996 conclut sans ambiguïté en synthèse : <i>"Le brise-lames, même arasé à la cote + 6,3 m NGF, est aisément franchissable par la houle. Cela ne nuit pas à la stabilité, mais peut rendre inutilisable le terre-plein au sud du port tout en créant de l'agitation dans le port. Compte tenu des surcotes du niveau d'eau sur le site, les quais sont facilement inondés lorsque la houle franchit le brise-lames du large. Il est donc recommandé que les cotes sur les quais à la base des futurs bâtiments soient plutôt rehaussées jusqu'à 2,0m NGF."</i>	J'avais bien noté ce passage qui prend dans ce dossier un relief particulier. Le plan de 1986 prévoit une surélévation des quais de 1,2 m seulement...
En revanche, l'hypothèse était quelque peu différente pour la contre-digue pour laquelle il était demandé de protéger "totalement" un terre-plein constructif disposé à l'arrière.	Exact, c'est ce qui a été fait... J'ai bien noté "constructif"
Cette protection contre les franchissements qui était donc demandée par le Maître d'ouvrage uniquement derrière cet ouvrage, a été résolue par l'aménagement d'un canal d'évacuation des eaux de 10 mètres de large et la construction d'un mur devant la zone constructible.	Oui, il s'agissait bien et seulement de la contre digue. La quantité d'eau de franchissement diminue de 1/10 par mètre...



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

22/43

<p>Il vous a été confirmé par le Port que les travaux réalisés conformément à cette étude, avaient bien répondu à ce cahier des charges puisque la digue principale confortée n'avait plus subi de dommage notable en dépit d'importantes tempêtes survenues depuis la fin des travaux, que les usagers n'avaient plus à se plaindre d'une agitation anormale des bassins alors qu'il n'a pas été fait état de quelconques dommages par des franchissements au niveau de la contre-jetée.</p>	<p>Il existe cependant une très légère dégradation du parement intérieur, (pannes $\frac{3}{4}$) comme d'ailleurs, cela avait été démontré par la modélisation physique...(voir film)</p>
<p>Le seul problème dont vous êtes saisi, non par le Port mais par l'Exploitant du chantier naval dans des conditions contractuelles qui ne nous ont toujours pas été précisées, sont les conséquences dommageables pour lui des franchissements prévus (peut être simplement aggravés localement par les travaux ultérieurs du port de commerce) aussi bien dans leur ampleur que dans leurs conséquences puisqu'il était bien rappelé dans les études que le brise-lames serait "aisément franchissable" par la houle, ce qui pourrait rendre inutilisable le terre-plein au Sud du Port, voire même pour une tempête vingtennale de Nord Est se révéler "dangereux pour les piétons et le matériel entreposé".</p>	<p>Oui, et je tente de me concentrer uniquement sur les chefs de mission qui m'ont été ordonnés...je reste en attente des documents contractuels...</p>
<p>Cela signifie que la situation actuelle ne présente pas un caractère accidentel par erreur de calcul ou défaut d'exécution mais procède bien d'une hypothèse contractuellement acceptée par le Maître de l'ouvrage en pleine connaissance de cause alors que la seule partie pour laquelle il était demandé une protection contre les conséquences des franchissements était celle située derrière la contre-jetée et qu'il n'a été demandé aucune protection particulière au niveau de l'aire exploitée par la Société TOGA LOCATION NAUTIQUE.</p>	<p>En l'état, il ne semble pas qu'il s'agisse d'une situation accidentelle aléatoire.</p> <p>Il ne semble pas, en l'état, que l'exploitant ait été tenu informé par l'autorité portuaire.</p>
<p>Ainsi, aussi bien les concepteurs qu'a fortiori les exécutants - aussi bien Entreprise que Maître d'œuvre d'exécution - puisque l'ouvrage lui-même ne connaît aucun désordre particulier, ne me semblent pas concernés par le litige opposant l'exploitant du chantier à la Société PORT DE TOGA PLAISANCE à qui il appartenait sans doute, si cela n'a été fait, d'informer l'exploitant sur les contraintes qu'il connaissait parfaitement d'utilisation de cette partie du port.</p>	<p>Cela semble couler de source, mais nous manquons encore des éléments contractuels qui pourraient mentionner des contraintes à l'exploitation ...</p>
<p>➤ Enfin, quant aux désordres qui vous ont été signalés en cours d'accès par la Société TOGA LOCATION NAUTIQUE, sur la dalle située devant la darse de halage à terre, pour lesquels vous suggérez une extension de votre mission, là encore ce problème ne peut que concerner la Société TOGA LOCATION NAUTIQUE et le Port dans la mesure où il s'agit d'un ouvrage d'origine du port sur lequel les intervenants aux travaux de 98 n'ont réalisé aucun ouvrage.</p>	<p>Ce problème concerne davantage la SECURITE...</p> <p>Cela paraît exact, mais nous n'avons pas encore le Cahier de Charges de Concession !!!</p>
<p>J'adresse naturellement copie du présent dire, que vous voudrez bien annexer à votre rapport définitif, à mes contradicteurs.</p>	<p>Voilà qui est fait...</p>



**DIRE n°1 de Maître Jean-Pierre COURTIGNON
Pour le compte de la SARL TOGA LOCATION NAUTIQUE
En date du 27 mai 2005**

EXPRESSION DU DIRE	COMMENTAIRE
Je vous adresse le présent dire dans l'intérêt de la société TOGA LOCATION NAUTIQUE.	
I. La création du port de TOGA	
Par un arrêté préfectoral du 4 décembre 1986 a été transféré aux communes de BASTIA et PIETRABUGNO, le domaine public maritime en vue de créer et d'exploiter un port de plaisance.	Nous l'avons indiqué dans le chapitre "historique"
Le 28 juin 1990, et la 3 juillet 1990, la concession a été concédée à la société d'économie mixte locale dite PORT DE TOGA.	Non, SEML qui elle-même sous traite à Port de Toga et Port de Toga Plaisance
Le 3 juillet 1990 un sous traité d'exploitation a été passé au profit de la SA port de Toga, selon un cahier des charges déposé en préfecture le 3 juillet 1990.	
Le sous traité d'exploitation n'a pas été communiqué.	Malgré nos demandes
Le cahier des charges de la concession et applicable à la SA PORT DE TOGA prévoit que l'établissement du port comprend notamment « deux digues de protection...et 1.3.2 des installations de caractère nautique tels que hangar et atelier destinés à l'hivernage, à l'entretien et à la réparation courante des bateaux »	Oui, c'est une nécessité dans un port de plaisance et ces installations sont l'une des conditions de la concession.
Le cahier des charges est conforme à la circulaire ministérielle du 15 mars 1981, circulaire qui s'est substituée à celle du 29 décembre 1965.	oui
La SA du PORT DE TOGA est régie par le titre II de la loi du 16 juillet 1971, c'est-à-dire l'art L 212-1 du Code de la Construction et de l'Habitation « société constituée en vue de l'attribution d'immeubles aux associés par fractions divisées ».	Vous êtes juriste, moi pas, cela interpellera certainement le Magistrat.
L'art 2 des statuts dispose que la société a pour objet de « diviser par fractions l'ensemble des biens immobiliers construits en vue de les attribuer en jouissance aux actionnaires »	Oui
Il reprend textuellement l'art L 212-1 du CCH ; ○ Les sociétés ayant pour objet la construction ou l'acquisition d'immeubles en vue de leur division par fractions destinées à être attribuées aux associés en propriété ou en jouissance, pouvant être valablement constituées sous les différentes formes prévues par la loi, même si elles n'ont pas pour but de partager des bénéfices.	
Un règlement Intérieur régit les rapports des actionnaires et prévoit sous le n° 714 une aire de carénage quai Sud : ○ Chacun des groupes d'actions, dite action B, bénéficiera d'un droit d'occupation de longue durée pour l'aménagement et l'exploitation des aires d'avitaillement et de carénage.	Oui, il s'agit bien d'un droit d'occupation de longue durée... L'aire de carénage est elle exploitable dans sa totalité ? Non, dès houles de Nord-Est...
I. Les malfaçons	
Selon une note communiquée à l'occasion des opérations d'expertise, le port a subi un sinistre en 1990, à la suite duquel, une procédure a été engagée à l'encontre de la société SOGREAH, qui a donné lieu à une expertise confiée à M. MOLINARI, puis à une transaction et au versement d'une somme par la compagnie d'assurance.	Merci de me le dire, nul avant vous n'avait explicité l'intervention d'ACRI
Ni l'expertise ni la transaction, ont été communiquées, il eut été néanmoins intéressant, qu'il le soit à l'expert.	C'est dommage.



<p>A la suite de cette procédure, une étude a été confiée à la société ACRI, qui a établi en septembre 1996 une note de synthèse, concernant l'amélioration du Port de Toga.</p>	<p>Les travaux d'ACRI ont été largement commentés dans le corps de ce rapport.</p>
<p>Il ressort de cette note que : 3.3 : les franchissements sont dangereux pour les piétons et le matériel entreposé derrière la digue.</p>	<p>Oui</p>
<p>Les travaux qui ont été exécutés, suite à cette étude de la société ACRI, n'ont pas concerné la mise en sécurité de l'aire de carénage, au contraire, ils ont aggravé l'effet de la houle, aggravation accentuée par la démolition du muret qui « pouvait canaliser les eaux de franchissement et éviter ainsi l'inondation du reste du chantier »</p>	<p>Tout à fait, mais on nous a dit en accedit que le muret semblant figurer sur un plan n'aurait jamais existé !!!</p>
<p>I. Sur la situation administrative du PORT DE TOGA La SA du port de Toga est bénéficiaire, conformément à l'art 29 du Cahier des Charges, d'un sous traité d'exploitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>A l'égard de ses actionnaires :</u> Indépendamment de l'aspect administratif, qui n'intéresse que peu l'expertise, la SA du PORT DE TOGA doit, à ses actionnaires, conformément aux dispositions de l'art L 212-1 du CCH, la jouissance paisible des biens auxquels les actions donnent vocation. Par analogie avec ce que l'on rencontre, s'agissant d'immeubles à usage d'habitation, la société assume, à l'égard de ses associés, différentes obligations et notamment : ▪ <u>Délivrance de la jouissance</u> L'associé peut exiger de la société, sous la responsabilité de celle-ci, la délivrance de la jouissance, et d'une jouissance conforme à ce qui a été promis dans les statuts. ▪ <u>Garantie de malfaçons :</u> En tant qu'attributaire en jouissance, l'associé est en droit d'exercer, à l'encontre de la société, une action aux fins d'obtenir la réparation des malfaçons affectant la jouissance de son lot ; la société a une obligation de résultat de construire sans malfaçons. 	<p>C'est en tout cas logique et légitime. Il semble aussi qu'il y ait confusion entre la SEML et Port de Toga...</p> <p>Oui</p> <p>Exact</p>
<p>I. Le préjudice subi par la société TOGA LOCATION NAUTIQUE : Le préjudice qui sera ci-après chiffré, résulte de deux éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>L'amputation d'une partie de l'aire de carénage</u> Il ressort des constatations sur place qu'une bande de 10 m de largeur, sur toute la longueur de la dalle du chantier naval, devrait être neutralisée afin d'éviter que les bateaux ne soient endommagés par les vagues. ▪ <u>La faiblesse de la dalle :</u> Il a été également constaté que la dalle était fissurée et paraissait peu adaptée au passage de l'engin de levage. 	<p>Au moins 6 mètres, les franchissements seraient diminués de 60% et le danger diminué de 90% environ.</p> <p>En effet, elle n'est plus adaptée en l'état actuel.</p>
<p>Le préjudice subi par la société TOGA LOCATION NAUTIQUE peut être examiné sous deux angles :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Celui concernant la neutralisation des 10 m de largeur sur 80 m de longueur/ La neutralisation de cette bande a pour conséquence, d'entraîner une désorganisation du chantier, puisque les bateaux sont rangés en fonction de leur taille et de la date et de la durée d'intervention. 	<p>Oui, il faut donc trouver un espace en compensation à <u>proximité immédiate</u>.</p>
<p>Si la société TOGA LOCATION NAUTIQUE ne peut ainsi planifier son travail, il en résulte une désorganisation et une perte de temps pour le personnel.</p>	<p>Cela est évident...</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1) Dans le cas où la dalle serait inapte à continuer à être utilisée pour le remisage et la mise à l'eau des bateaux, c'est tout le chantier qui serait ainsi paralysé. 	<p>Oui, du moins pendant le temps de la reprise de la dalle par les soins du concessionnaire.</p>



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

25/43

La société TOGA LOCATION NAUTIQUE a donc envisagé deux hypothèses concernant son préjudice, ces hypothèses sont examinées par l'expert officieux, M. LORENZI	
Première hypothèse : neutralisation de la bande des 10 mètres de largeur sur 80 m de longueur.	6 mètres devraient suffire avec construction d'un muret...
Deuxième hypothèse : inadaptation de la dalle à l'usage d'aire de carénage ;	Cette inadaptation ne peut être que temporaire.
J'adresse copie de la présente à mes adversaires.	

COMMENTAIRE :

Pour ce qui concerne la confusion entre le concessionnaire qui est la Société d'Economie Mixte Locale et la Société du port de Toga, il faut préciser que :

- ☞ L'Etat a transféré la gestion du DPM aux Communes de BASTIA et VILLE DI PETRABUGNO.
- ☞ Que ces communes ont formé une SEML à laquelle elles ont concédé l'établissement et l'exploitation du port et des terre-pleins.
- ☞ La SEML a sous traité l'établissement du port à la Société du Port de Toga Plaisance et en conserve l'exploitation
- ☞ La SEML a sous traité l'établissement et l'exploitation des terre-pleins à la Société du Port de Toga.

En effet, le cahier des charges de concession indique qu'il appartient au concessionnaire d'entretenir les ouvrages, et notamment ceux qui ont une importance "nautique", ce qui est le cas, le chantier naval faisant partie de cette catégorie.

On note dans ce même cahier des charges que la disposition d'une aire de carénage et des outillages y afférents représente une obligation en matière de Port de Plaisance...

Si bien que si l'on venait à supprimer l'aire de carénage, les conditions du cahier des charges de la concession ne seraient plus respectées, avec les conséquences Administratives que l'on peut imaginer...



8. NOTE AUX PARTIES n°1

Au cours de l'accès en date du 20 septembre 2004, il est apparu que les tracés des ouvrages de protection du port de plaisance de TOGA :

- Plan de concession en date de janvier 1986 relevé par le Cabinet BARNAY de BASTIA
- Plan joint au contrat de sous traité d'exploitation du 26 mai 1990
- Plan de juillet 1996, versé par ACRI – ayant servi de base à l'étude du prolongement et renforcement de la digue principale et de la contre jetée.

Présentent des distorsions importantes au niveau du tracé de l'ouvrage principal, notamment dans sa partie Sud.

Par ailleurs, la visite de l'ouvrage, au contradictoire des parties, montre un renforcement de cette partie au moyen d'accropodes neufs, doublant les tétrapodes d'origine et ceux notés sur le plan de juillet 1996.

On nous dit que cette partie a été l'objet d'une transaction entre la Société du port de TOGA PLAISANCE, concessionnaire et la Chambre de Commerce de Bastia (échange de parcelles).

Il semble donc que cette partie de la digue ait pu recevoir les "soins" à la fois de TOGA et aussi postérieurement de la CCI.

Si cela était le cas avéré, les travaux de confortement de la digue principale du port de plaisance auraient pu être considérablement modifiés dans leurs résultats, le projet ayant été étudié sur des données différentes (celles de 1996).

Ces modifications ne peuvent être sans conséquence sur les phénomènes hydrauliques en interaction avec l'ouvrage de protection.



9. NOTE n° 2 : ANALYSE SYNTHETIQUE DES DOCUMENTS ACRI

Documents mis à disposition :

- ◆ Plan général n° G 021 006 de janvier 1986 établi par la Société d'Etudes d'Aménagements et d'Equipements de Ports de Plaisance.
- ◆ Essais en canal à houle (OCEANIDE) septembre 1993 -- Essais
- ◆ Essais en canal à houle (OCEANIDE) septembre 1993 – profils étudiés
- ◆ Calculs numériques de l'agitation n° 3573-R3 de mars 1996 (ACRI)
- ◆ Dossier d'exécution ACRI juillet 1996
- ◆ Plan d'exécution ACRI juillet 1996
- ◆ Etude d'agitation et de stabilité en bassin n° EX 3442 d'août 1996 (HR WALLINGFORD)
- ◆ Note de synthèse de l'amélioration du Port de TOGA n° 035-78 de septembre 1996 (ACRI)

Note liminaire :

La mission qui nous est confiée est focalisée sur les franchissements de la digue principale, au droit de l'espace mis à disposition du Chantier Naval, rendant celui-ci inexploitable dans les conditions normales de sécurité des biens et des personnes.

C'est donc sur cette partie que portera notre analyse, exclusivement.

Plan général n° G 021 006 de janvier 1986 :

Ce plan montre un projet de tracé continu, venant rejoindre la digue protégeant le port de commerce. La cote d'arase n'est pas mentionnée, ce qui semble bien confirmer qu'il s'agit seulement d'un projet de base qui devra faire l'objet d'une étude.

Essais en canal à houle (OCEANIDE) septembre 1993 :

Ces essais en canal avaient pour objet de définir des profils assurant la stabilité de l'ouvrage et de mesurer son degré de franchissement.

On note en figure 1 (plan du port de Toga) que les travaux de modification du tracé de la digue du Port de Commerce avaient déjà été réalisés.

Les hypothèses de l'étude, fixées par le maître de l'ouvrage, la Société du port de Toga, étaient des périodes de 9,5 et 11 secondes et des hauteurs significatives jusqu'à 4 mètres avec un basculement du plan d'eau de + 0.9 m.

L'échelle de similitude de Froude choisie est 1/37,6, correspondant à celle des accropodes modèles réduits fournis par SOGREA.

Pour l'ouvrage existant, les essais ont été menés pour T = 9,5 secondes avec une cote d'arase de 4,10 m.

Pour le projet, ils ont été réalisés pour des périodes de 9,5 secondes jusqu'à une cote d'arase de 7 m, incrémentation de + 0.5 m à partir de 5,50 m.

Ces essais montrent :

- ◆ Le profil n°6 assurerait un ouvrage stable pour $H_s < 6,70$ m et T = 11 secondes en imaginant un pied de digue à - 10,50 m (ce qui ne semble pas être le cas si on observe la bathymétrie).
- ◆ Les franchissements sont partiels pour des H_s de 5,50 m à 6 m. Ils se produisent à chaque vague à partir de $H_s = 6,50$ m.

Calculs numériques de l'agitation n° 3573-R3 de mars 1996 (ACRI)

Cette étude avait pour objet de fiabiliser le port en matière de :

- ◆ Franchissements de la contre jetée
- ◆ Agitation résiduelle dans le bassin.

Notons qu'il s'agit de la contre digue... "le franchissement de la digue principale ayant été pris en compte lors de l'étude initiale du port." (page 3, 5^{ème} alinea).

Dans cette pré-étude d'agitation, on a pris pour hypothèse que l'ouvrage est infranchissable.



Les houles prises en compte sont du secteur N.N.E à N.E avec Hs = 3 m pour T = 7 secondes et Hs = 6 m pour T = 9 secondes, (occurrence décennale et trentennale à cinquantennale).

Les hypothèses retenues correspondaient à une **houle de projet d'occurrence cinquantennale** pour laquelle l'ouvrage ne doit pas subir de dégâts irréparables et ne pas être mis en péril dans sa totalité en houle centennale.

C'est en fonction de cette étude d'agitation que l'ouvrage principal a été rallongé de **60 mètres**.

L'étude montre dans ce cas, pour une houle de N 050° et une période de 9,6 secondes des résultats acceptables au niveau de l'objectif "agitation dans le bassin..."

Malheureusement, la frontière ouverte fictive intégrée dans le logiciel SIMAC-refrac ne couvre que la zone du musoir, **la numérisation ne va pas jusqu'à l'enracinement de la digue principale**.

Cela correspond cependant au cahier des charges annoncé : "**étude d'agitation**"...

C'est pourquoi, à la suite de cette modélisation numérique, -- dont l'utilité est d'être un outil de comparaison peu coûteux, mis à disposition de l'ingénieur en charge d'un projet --, ACRI a passé un contrat avec HR.WALLINGFORD afin de modéliser en réduit 3D au 1/50 l'étude de la stabilité et l'efficacité de la digue de protection de Port Toga, et d'évaluer les améliorations escomptées par l'allongement de l'ouvrage vers le Nord et l'augmentation de la cote d'arase en matière d'agitation du bassin et de stabilité des digues de protection.

Etude d'agitation et de stabilité en bassin n° EX 3442 d'août 1996 (HR WALLINGFORD):

Si le rapport ci-dessus a été déposé en Août 1996, le marché avait été passé en mars et l'étude s'est achevée en juin 1996, suivant un cahier des charges rédigé par ACRI.

Cette étude est particulièrement riche, **appuyée par un reportage vidéo** (qui a été versé au débat par ACRI sous forme d'une cassette VHS que nous avons numérisée et diffusée aux parties sous forme d'un CD ROM).

Au cours de ces essais, les débits moyens de franchissement ont été évalués suivant la procédure habituelle :

- ◆ Les volumes d'eau de franchissement ont été collectés dans des réservoirs de capacité connue disposés derrière l'ouvrage permettant de mesurer le volume moyen. (Voir figure 43 de ce document)
- ◆ En matière de houle, de nombreux auteurs (GODA, FUKUDA puis SIGURDARSON et VIGGOSON) suggèrent une **valeur limite inférieure à 0,42 litres par seconde et par mètre linéaire** d'un l'ouvrage pour assurer la sécurité des installations et des bateaux à quai situés derrière l'ouvrage.

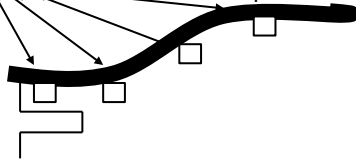
Les occurrences d'apparition des houles pour les secteurs qui nous intéressent ont été définies comme suit :

Direction (°N)	Occurrence (Ans)	Hs (mètres)	Tp en sec	Z (m NGF)
30	100	6.9	11.0	1.5
	50	6.5	9.5	1.0
	20	5.7	7.5	0.5
	2	2.5	5.0	0.5
45	100	6.9	11.0	1.5
	50	6.5	9.5	1.0
	20	5.7	7.5	0.5
	2	2.5	5.0	0.5
90	100	5.2	11.0	1.5
	50	4.8	9.5	1.0
	20	4.3	7.5	1.0
	10	3.9	6.5	0.5
135	100	6.7	13.0	1.5
	50	6.2	11.0	1.0



	20	5.5	9.0	1.0
	10	4.8	8.0	0.5

Les réservoirs **a;b;c;et d** avaient été disposés du Nord vers le Sud juste dans la courbe que forme la digue :



Les quantités recueillies dans ces réservoirs sont considérables dès la vingtenale :

Suivant la valeur moyenne maximale exprimée plus haut, soit 0.42 litres par seconde et mètre linéaire de digue, les franchissements existent dès la vingtenale pour des directions de houle allant de N45° à N135°.

La quantité d'eau que reçoit le chantier peut être estimée en faisant la somme des franchissements démontrés sur une longueur de digue d'environ **190m**, à l'occurrence vingtenale :

	Configuration "a"	Configuration "b"
◆ N45° :	1 852 litres par seconde !!!	877,8 l/s
◆ N90° :	41 litres par seconde	
◆ N135° :	0 litres par seconde	

Ne parlons pas de l'occurrence cinquantennale...

On voit bien que le sentiment que nous avons exprimé au cours de l'accédit du 20 septembre est ici confirmé, c'est bien **la houle de secteur Nord-Est** qui est la plus pénalisante pour l'exploitation, notamment de la zone située la plus au Sud, celle qui doit recevoir les bateaux en réparation ou en attente de réparation...

Pour une période vingtenale, (T= 7.5 s) le terre plein du chantier reçoit environ **14 816 litres par minute** en configuration "a" et **7 022,4 litres** en configuration "b".

Il faut cependant pondérer ces valeurs, car chaque vague d'un train de houle n'atteint pas la même hauteur et que par conséquent, les franchissements ne se produisent pas à chaque vague – on peut diviser par 2 ou 3 les résultats ci-dessus.

Cette zone correspond au profil "0" du plan d'exécution de juillet 1996, et on ne comprend pas les raisons de la **démolition du muret qui pouvait canaliser les eaux de franchissement et éviter ainsi l'inondation du reste du chantier...** (Plan d'exécution de juillet 1996, profils en travers). **Il faut dire que les débits moyens sont divisés à peu près par 10 pour tous les 10 mètres parcourus en s'éloignant de la digue...**

En page 24 de ce rapport, il est précisé que les *"vagues s'infiltraient de façon régulière dans le noyau et les sous couches, jusqu'à la cote + 3.5 m NGF"* **ce fait démontré expérimentalement sera à rapprocher du lessivage des fines sous la dalle BA du chantier, au droit de la darse qui s'affaisse...**

Note de synthèse de l'amélioration du Port de TOGA n° 035-78 de septembre 1996 (ACRI) :

Nous lisons le § 3.5.2 :

*" en revanche, les franchissements à l'aire de carénage se sont révélés plus importants pour la direction Nord Est que pour les directions Sud Est et Est. Même avec une surélévation à + 4 m NGF du mur situé derrière la partie incurvée de la digue et l'addition de 2 rangées supplémentaires d'accropodes sur la crête de l'ouvrage, **les franchissements sont dangereux pour les piétons et le matériel entreposé derrière la digue dès la tempête vingtenale...**"*

puis au § 4.2 :

*" Ce brise-lame, même arasé à la cote + 6.3 m NGF, est aisément franchissable par la houle. Cela ne nuit pas à sa stabilité, mais **peut rendre inutilisable le terre plein Sud du port, tout en créant de l'agitation dans le port...**"*

Cette analyse de documents rédigés en 1996 montre, à l'évidence, que le problème des franchissements était connu – et non résolu par les travaux projetés --



10. NOTE n° 3 : COMMENTAIRES SUR LE DOCUMENT FILME

La cassette vidéo en VHS qui nous a été remise par ACRI a été numérisée par nos soins sur CD ROM et remise à toutes les parties en la cause.

Sa lecture est très intéressante, le travail en modèle réduit est exemplaire, les nombreux essais réalisés sont de qualité et permettaient, dès leur analyse, une bonne approche du problème.

Nous constatons qu'il s'agissait principalement de réduire l'agitation dans le bassin et de conforter la contre jetée afin de protéger un espace, situé au Nord, qui était inondé trop souvent.

On voit bien que la zone du chantier naval est soumise à des franchissements lorsque l'ouvrage principal est attaqué par des mers venant du N 045° au N 070° à partir de l'occurrence vingtenale.

Ces franchissements, non contenus par un muret de protection – existant avant travaux – inondent la totalité du chantier, si bien que l'exploitation en est fortement perturbée.

Par ailleurs, cette étude en modèle réduit montre également, par secteur de Sud Est, des dégradations de l'enrochement coté bassin, en face de l'appontement n° 4.

Au cours de notre visite, nous avons constaté des avaries de même nature sensiblement au même endroit. Ce fait confirme la qualité et le réalisme des études qui ont servi de base à l'élaboration du projet.

Si bien qu'aujourd'hui, il semble que les travaux intéressant la zone de l'enracinement de la grande digue, que l'on nous a indiqués comme ayant été réalisés postérieurement par les soins de la Chambre de Commerce, aient pu avoir un effet aggravant.

C'est-à-dire que ce qui a été décrit comme occurrence vingtenale pourrait survenir dans des occurrences plus rapprochées.

Ces faits, connus dès l'étude, auraient pu faire réfléchir à un aménagement particulier de cet espace à vocation de stockage et de réparation de bateaux de plaisance, soit technique (création d'un réceptacle de houle – avec diminution de la surface utile) soit, aussi, administratif en aménageant le contrat (que nous n'avons toujours pas) liant le titulaire du sous traité d'exploitation au concessionnaire.

Fait à Marseille le 24 janvier 2005

Christian TOCCI



11. NOTE n°4 : ANALYSE DES DOCUMENTS VERSES PAR Me RETALI
POUR LE COMPTE DE SPADA
Le 24 janvier 2004

A. Marché de travaux privés :

Marché ayant pour objet : *"allongement et renforcement de la digue principale Port de Toga ; BASTIA/ ville DI PIETRABUGNO"* Arrêté préfectoral n° 96/43/2 délivré le 25 octobre 1996.

Il a été passé entre la SOCIETE PORT DE TOGA PLAISANCE et l'Entreprise JEAN SPADA à la date du 8 décembre 1997.

La maîtrise d'œuvre (ACRI-BEI) restait à la charge du Maître de l'ouvrage.

Le délai contractuel était de 10 mois (du 13 octobre 1997 au 1^{er} janvier 1998).

B. Convention de maîtrise d'œuvre :

Passée le 17 mars 1998 entre la SOCIETE PORT DE TOGA PLAISANCE et le GROUPEMENT ACRI-BEI dans lequel la société ACRI agit comme concepteur et le BEI comme maître d'œuvre.

Objet de la Convention :

"Mission de maîtrise d'œuvre pour la protection du plan d'eau du port de Toga et la limitation des franchissements, de manière à assurer la stabilité des ouvrages à exécuter et à limiter la houle dans le port à un niveau compatible avec la sécurité. La mission sera complète pour la phase conception, partielle pour la phase d'exécution."

Compte tenu des délais exprimés plus loin, il semble que ce document ait été validé après le début des travaux.

En annexe n°1 : Convention de groupement conjoint entre ACI et BEI signée aussi le 17 mars 1998.

Cette convention a pour objet *"la réalisation de la mission de maîtrise d'œuvre pour la protection du plan d'eau du Port de Toga et la répartition de tâches à exécuter par les membres du Groupement..."*

Le mandat a été donné à ACRI *"qui représentera les membres du Groupement dans les actes juridiques vis-à-vis de Maître de l'ouvrage et assurera la coordination des tâches des membres du Groupement."*

On notera que *"la responsabilité de chacun des membres demeure indépendante tant au plan civil que professionnel."*

A ces documents sont jointes les attestations d'assurance qui couvrent notamment les dommages aux existants (art 4 § B des CS) au niveau d'1 000 000 francs en garantie complémentaire après réception...

C. Réception des ouvrages :

PV des opérations préalables à la réception en date du 14 décembre 1998

Proposition de réception du Maître d'œuvre au maître d'ouvrage en date du 15 janvier 1999

Sous réserve du rétablissement du mur d'enceinte avec grille avant le 15 janvier 1999

Sous réserve que les installations du chantier aient été repliées et que les terrains et les lieux aient été remis en état avant le 15 janvier 1999.

Peu de commentaires à faire sur ces documents.



12.

LES ACCEDIT

1^{ER} ACCEDIT EN DATE DU 20 SEPTEMBRE 2004

En les locaux mis à disposition

Par SARL TOGA LOCATION PLAISANCE

Les parties ont été convoquées par message courriel – après prise des convenances par téléphone – puis confirmées par téléphone le 17 septembre 2004.

A BASTIA, étaient présents :

PRENOM	NOM	QUALITE
Sophie	PERREIMOND	Avocat pour le Port de TOGA
Pierre	LOUIS	Ingénieur pour ACRI
Pascal	FOURNIER	Avocat pour Bureau d'Etudes Insulaire
Gérard	MUSSIÉ	Bureau d'Etude insulaire
Bernard	BOULANGEOT	Bureau d'Etudes Insulaire
Laurent	LORENZI	Expert Immobilier pour TOGA LOCATION NAUTIQUE
Albert	PELLEGGRI	Avocat pour TOGA LOCATION NAUTIQUE
Pierre-Jacques	de BERNARDI	Directeur du Port de TOGA
Jacques	PATACCHINI	TOGA LOCATION NAUTIQUE
Gérard	BADINAND	Expert près la CA BASTIA – Stagiaire en spécialité --

Nous constatons l'absence des représentants de SPADA S.A., pourtant avisés par nos soins, tant en la personne de leur Avocat, Maître RETALI qu'en celle de Madame Laure CARLADOUS, chargée du dossier. Cet accedit se tient donc à leur contradictoire et le compte rendu leur sera acheminé.

Nous ouvrons l'accedit à 08 :15.

Par courrier, nous avons exposé que l'accedit se tiendrait en deux temps :

- Récolte et analyse contradictoire des documents contractuels
- Discussion technique sur les documents d'étude et du marché de travaux.

Les parties exposent qu'il n'est pas nécessaire de faire un historique des actes qui ont permis la construction du Port.

Nous considérons qu'il faut bien savoir qui est qui et qui fait quoi dans ce dossier, et c'est important de connaître les limites des prérogatives contractuelles de chacun des intervenants tant à l'œuvre de construire que d'exploiter.

Des documents nous sont montrés qui indiquent que l'Acte de Concession a été réalisé par un Notaire pour être ensuite présenté au concédant.

L'Etat a transféré la gestion du DPM à un groupe de communes, BASTIA et VILLE DI PETRABUGNO qui ont concédé l'établissement du port et des terre-pleins à une Société d'Economie Mixte (SEML).

Cette SEM a sous-traité l'établissement du port à la SOCIETE PORT DE TOGA PLAISANCE, d'une part et, d'autre part l'établissement et l'exploitation des terre-pleins à la SOCIETE du PORT de TOGA.

Cette procédure est inhabituelle, du moins en ce qui concerne la forme.



Suivant la procédure habituelle, on aurait des "amodiations de longue durée", des Contrats de "sous traité d'exploitation" contenant les conditions de ces attributions, toujours suivant des documents "types".

D'ailleurs, Monsieur de BERNARDI souhaite modifier les contrats existants pour reprendre les mots d'amodiation et de contrat de sous traité pour plus de clarté et de commodité de gestion... (Suppression des Assemblées Générales des Actionnaires qui représentent un coût non négligeable etc...)

Nous demandons que les documents Administratifs concernant cette Concession et ses conséquences soient versés au contradictoire des parties, notamment les **plans joints** afin de faire une analyse technique de l'évolution des ouvrages de protection, tant dans leur tracé que dans leurs caractéristiques hydrauliques.

Il est donc nécessaire de faire un historique exhaustif, d'autant qu'il semble que la digue du Port de Commerce a été modifiée pour donner plus d'espace en arrière de quai – manœuvre du trafic roulier – Cette modification aurait pu être réalisée après les travaux "ACRI".

Si le cas est avéré, il conviendra de considérer les conséquences de la modification de ce nouveau tracé, sur le plan hydraulique, notamment au niveau des limites respectives des deux digues.

Maître PELLEGRINI nous expose les désordres qui perturbent gravement l'exploitation du chantier exploité sur ce port par des franchissements très importants qui occasionnent de véritables inondations et déplacent les bateaux qui sont pourtant placés sur des bords professionnels. Des enrochements sont même arrachés à la carapace de la digue et tombent dans l'enceinte du chantier.

Il montre des Constats d'Huissier qui seront diffusés au contradictoire des parties.

Ces phénomènes seraient apparus après les modifications des caractéristiques de l'ouvrage de protection du Port de Plaisance de TOGA (surélévation).

M. PATAACCHINI nous dit que les franchissements ont toujours eu lieu, même avant la surélévation, mais que leur intensité était acceptable alors. Ils étaient plus fréquents mais répartis sur une plus grande longueur de digue et provoquaient des dégâts bien moins redoutables.

Pendant les périodes critiques (Fin et début d'année), par précaution, il prenait le soin d'éloigner les bateaux en stationnement.

Nous exposons qu'aucune digue ne peut être définie comme infranchissable, le tout est de savoir quelle est la période de récurrence et l'importance de la lame d'eau de franchissement.

Monsieur LOUIS intervient pour le compte d'ACRI et fait lecture d'un document expliquant que l'ouvrage serait franchissable. Ce document aurait été – en son temps – communiqué au Maître de l'ouvrage ainsi qu'au Maître d'œuvre.

Les parties se sont présentées avec les documents que nous leur avons demandé de verser au débat, par courrier en date du 24 août 2004 et précisé dans la convocation en date du 20 septembre, mais n'étant pas reproduits en nombre d'exemplaires suffisants, ils seront versés dès que possible, à toutes les parties dans la cause ainsi qu'à l'expert .

Nous examinons ensuite la digue principale, au contradictoire des parties.

En partie Sud, nous voyons bien la limite de la modification apportée en 1998.

Cependant, en extrémité Sud, nous remarquons un amoncellement d'accropodes neufs qui viennent recouvrir les tétrapodes anciens...Cet assemblage n'est pas courant et l'avancée en mer (d'environ 15 m) forme un tenon au niveau du raccordement à l'ouvrage de protection du Port de Commerce.

M. LOUIS et M. MUSSIER nous disent que ce "confortement" n'est pas lié à la réalisation de travaux qui leur étaient confiés.



M. de BERNARDI nous dit qu'un échange de parcelles a eu lieu en limite du Port de Commerce – Chambre de Commerce de BASTIA – pour faciliter la circulation des véhicules à grand gabarit à l'embarquement . Il ne peut en préciser la date, mais fera les recherches nécessaires pour éclaircir ce point.

Il y a donc une incertitude au niveau de la limite réelle des espaces CCI et Port de TOGA.

L'effet de cette modification est de nature à aliéner le fonctionnement hydraulique de l'ouvrage d'une manière qui peut être considérable. – Les raisons techniques de cette modification seront à rechercher –

Il semble que le plan de projet de 1986 – qui nous a été présenté et sera diffusé au contradictoire dès reproduction – montre que les digues du Port de Toga et celle du Port de Commerce étaient dans le prolongement et formaient une ligne continue. Puis le plan de 1996 – qui a servi de base aux travaux d'ACRI – montre un redan qui semble cependant moins important que celui que nous voyons aujourd'hui.

Par ailleurs, alors que l'installation des blocs de carapace est régulière tout au long de l'ouvrage, des blocs de faible dimension ont été placés en extrémité sud sur la berme. Ces blocs ont des dimensions non convenables pour pouvoir rester en place et ne demandent qu'à salter lors de coups de temps. Emportés par la mer, ils présentent un danger très important en tombant sur l'arrière de quai où se trouve le chantier naval...

De retour en salle, nous demandons qu'un relevé géométré, en X ;Y et Z, contenant des profils en travers rapprochés, soit réalisé par un Géomètre expert afin de pouvoir mesurer la distorsion qui existe entre les plans de projet, ceux de récolement et l'existant, d'autant qu'il nous est dit que l'installation des accropodes neufs serait postérieure aux travaux exécutés sur la digue du Port de TOGA. Ceci est confirmé par M. LOUIS et M. MUSSIER.

Les travaux réalisés sur la digue de TOGA et ceux réalisés sur celle du port de commerce l'ont été par des Entreprises différentes. Ont-elles analysé les conséquences de leurs actions respectives ainsi que les éventuels dommages collatéraux ???

Les parties considèrent alors avec nous que la possibilité d'une interaction des tracés des digues n'est pas à exclure et que dans ce cas, il convient d'attirer dans la cause la Chambre de Commerce de Bastia, concessionnaire du Port de Commerce.

Nous arrêtons donc l'accedit puisque tout ce qui pourrait être dit ne le serait pas au contradictoire de la CCI.

Maître PERREIMOND, conseil de la Société du port de Plaisance de TOGA, nous demande de rédiger une lettre contenant mes observations "à chaud" pour pouvoir rédiger un acte et attirer la CCI de BASTIA dans le procès. Nous rédigeons immédiatement la Note aux Parties n°1 ci-dessous :

Au cours de l'accedit en date du 20 septembre 2004, il est apparu que les tracés des ouvrages de protection du port de plaisance de TOGA :

- Plan de concession en date de janvier 1986 relevé par le Cabinet BARNAY de BASTIA
- Plan joint au contrat de sous traité d'exploitation du 26 mai 1990
- Plan de juillet 1996, versé par ACRI – ayant servi de base à l'étude du prolongement et renforcement de la digue principale et de la contre jetée.

Présentent des distorsions importantes au niveau du tracé de l'ouvrage principal, notamment dans sa partie Sud.

Par ailleurs, la visite de l'ouvrage, au contradictoire des parties, montre un renforcement de cette partie au moyen d'accropodes neufs, doublant les tétrapodes d'origine et ceux notés sur le plan de juillet 1996. On nous dit que cette partie a été l'objet d'une transaction entre la Société du port de TOGA PLAISANCE, concessionnaire et la Chambre de Commerce de Bastia (échange de parcelles).

Il semble donc que cette partie de la digue ait pu recevoir les "soins" à la fois de TOGA et aussi postérieurement de la CCI.

Si cela était le cas avéré, les travaux de confortement de la digue principale du port de plaisance auraient pu être considérablement modifiés dans leurs résultats, le projet ayant été étudié sur des données différentes (celles de 1996).

Ces modifications ne peuvent être sans conséquence sur les phénomènes hydrauliques en interaction avec l'ouvrage de protection.



Nous confirmons que les parties doivent communiquer entre elles et à l'expert, toutes les pièces dont ils voudront faire état dans cette procédure.

Nous clôturons la réunion à 12 heures.

Christian TOCCI

**2nd ACCEDIT EN DATE DU 06 mai 2005.
En les locaux mis à disposition
Par SARL TOGA LOCATION PLAISANCE**

Les parties ont été convoquées par message courriel et par courrier recommandé avec accusé de réception – après prise des convenances par téléphone –

A BASTIA, étaient présents :

PRENOM	NOM	QUALITE
Sophie	PERREIMOND	Avocat pour le Port de TOGA
Anne-Marie	GIORGI	Avocat pour SPADA (Cabinet RETALI)
Pascal	FOURNIER	Avocat pour Bureau d'Etudes Insulaire
Gérard	MUSSIÉ	Bureau d'Etude insulaire
Bernard	BOULANGEOT	Bureau d'Etudes Insulaire
Laurent	LORENZI	Expert Immobilier pour TOGA LOCATION NAUTIQUE
Albert	PELLEGGRI	Avocat pour TOGA LOCATION NAUTIQUE
Jean-Pierre	COURTIGNON	Avocat pour TOGA LOCATION NAUTIQUE
Jacques	PATACCHINI	TOGA LOCATION NAUTIQUE

Nous ouvrons l'accedit à 08 heures et 15 minutes.

Nous remercions les présents de leur venue et indiquons que seul le courrier recommandé adressé à la société du Port de Toga nous a été retourné parce que non retiré.

Nous exposons le résultat de nos investigations et des réflexions qu'elles nous ont inspiré.

La situation est la suivante :

A la suite de désordres avérés concernant l'agitation dans le plan d'eau et les franchissements dévastateurs au niveau du musoir et de la contre jetée, au Nord, des études ont été menées pour :

- Renforcer l'ouvrage principal en le surélevant
- Diminuer notablement l'agitation dans le plan d'eau pour satisfaire aux normes en vigueur.

Pour obtenir ce résultat, la digue principale a été rallongée de 60 mètres vers le Nord.

Ces études, tant en modélisation numérique qu'en modèle réduit 3D ont montré que ces résultats pouvaient être atteints et que le renforcement de l'ouvrage principal assurerait sa tenue jusqu'à une houle cinquantennale et qu'il ne serait pas entièrement ruiné par une houle centennale.



MAIS, ces études ont aussi montré que des franchissements importants perdureraient à l'enracinement Sud, atteignant le Chantier Naval d'une manière telle que l'exploitation en serait fortement perturbée.

Ceci a été écrit par le Bureau d'Etudes ACRI, dès 1996. Ce n'est donc pas une découverte de constater les dégâts occasionnés par ces franchissements.

Par ailleurs, au cours du 1^{er} accedit, il nous a été rapporté que des travaux de confortement de l'extrémité Nord de la digue du port de Commerce avaient eu lieu postérieurement à la réception des ouvrages du port de plaisance.



La question nous est posée pour savoir quel est le pourcentage de l'influence de cette modification sur les désordres.

Nous répondons que leur périodicité est augmentée, et que pour déterminer avec précision cette augmentation, il faudrait investir de grosses sommes en études de modélisation.

Ces études coûteuses ne régleraient pas le problème pour autant.

En fait, et compte tenu de ce que nous savons aujourd'hui, répondant à la question que faire ?, nous répondons que l'eau de franchissement voit généralement sa quantité diminuer d'1/10 tous les mètres linéaires comptés à partir du pied de la digue coté port.

Nous préconisons de NEUTRALISER une bande d'environ 6 mètres de largeur, au moins, le long de la digue, en édifiant un muret servant à la récolte de la majeure partie des eaux de franchissements pour les déverser dans le plan d'eau intérieur.

La question se pose alors de la viabilité du chantier amputé d'une très grande surface.

Il faut savoir que le Cahier des Charges de Concession en son Titre I, art 1^{er}, §1.2 : "le Concessionnaire doit assurer la création, l'**entretien** et l'exploitation des équipements nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du port décrit au §1.1, à savoir :

...Ouvrages de mise à terre et de mise à l'eau et engins de manutention des bateaux...

les ouvrages et outillages ci-dessus énumérés font partie du DPM de l'autorité concédante.

Puis,

§ 1.3 : le concessionnaire peut assurer la mise en place et le fonctionnement des bâtiments, équipements et installations ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer à son animation et à son développement, conformément aux stipulations du décret n° 84-941 du 24 octobre 1984, à savoir :

...§ 1.3.2 des installations à caractère nautique telles que :

- hangars et ateliers destinés à l'hivernage, à l'entretien et à la réparation courante des bateaux...



- les locaux abritant des activités dont la vocation est de fournir aux usagers du port les matériels et services se rapportant à la vie du port et aux besoins de la plaisance, tels que :
 - o vente de bateaux neufs ou d'occasion et de leurs accessoires, y compris les moteurs
 - o location de bateaux et de leurs accessoires
 - o commerce de pièces détachées et d'accessoires de bateaux et de moteurs de bateaux et matériels d'accastillage.

En outre, on lit : "Si ces équipements et installations sont réalisés par une personne autre que le concessionnaire, ils ne pourront l'être que sous le régime de l'occupation temporaire de longue durée, étant précisé qu'en tout état de cause ces équipements et installations demeurent, pendant la durée de l'occupation, propriété de celui qui a été autorisé à les réaliser.

Dans son Titre II, on lit :

Article 5 : Entretien des ouvrages et outillages :

Les ouvrages et outillages concédés ainsi que leurs abords doivent être entretenus en bon état de fonctionnement et de propreté par les soins du concessionnaire, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés...

Article 6 : Frais de construction et d'entretien :

§ 6.1 : Tous les frais de premier établissement, de modification et d'entretien des ouvrages sont à la charge du concessionnaire. Sont également à sa charge les frais d'adaptation que l'autorité concédante l'autorisera à apporter aux ouvrages du domaine public.

En substitution, pour permettre au chantier naval d'assurer la mission qui lui est dévolue – entretien des bateaux -- ce qui implique la mise à sec et les infrastructures nécessaires qui impliquent de disposer d'une surface suffisante, il existe bien un espace situé à l'entrée du chantier, mais nous ne connaissons pas sa situation administrative précise.

Les parties devront se renseigner sur cette possibilité.

LA DALLE DE LA DARSE DE HALAGE :

Par ordonnance du 4 mars 2005, notre mission a été étendue à l'examen des désordres que présente le terre plein qui supporte le dalle de halage.

Au contradictoire des parties, nous constatons :

La dalle en béton armé qui recouvre le terre plein du chantier est :

- Affaïssée en de nombreux points, la flèche est de l'ordre de 20 cm dans sa partie qui est dans le prolongement de la darse.
- Elle présente des fissures nombreuses, en étoile, longitudinales, transverses etc... Or retrouve presque la totalité des pathologies habituelles sur ce type d'ouvrage.

L'origine de ces pathologies réside dans :

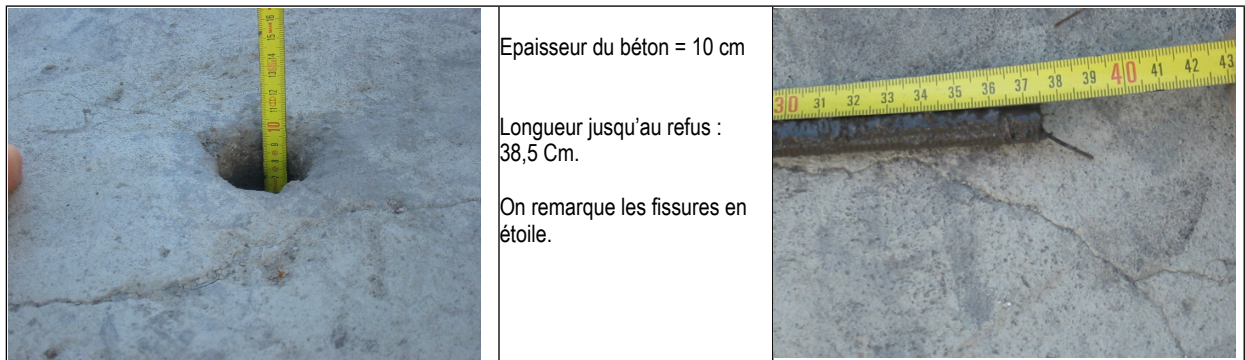
- Le tassement du tout venant déposé sur le fond originel pour gagner sur la mer ;
- Le lessivage des fines par l'eau de mer qui percole à travers le noyau de la digue à l'occasion des tempêtes qui l'agressent. Comme il est d'ailleurs dit dans le rapport de synthèse d'ACRI en page 24 : "les vagues s'infiltraient de façon régulière dans le noyau et les sous couches, jusqu'à la cote + 3.5 m NGF".

Nous faisons percer des trous dans la dalle afin de vérifier la qualité du substrat qui la porte. Nous constatons que l'épaisseur de la dalle n'est pas la même partout, et surtout qu'elle est "aérienne".

En effet, on trouve des épaisseurs variant de 10 à 18 centimètres pour ce qui concerne le béton armé, puis, suivant l'endroit, on trouve un "vide" de 8 à 12 centimètres, puis, la pique s'enfonce d'environ 20 centimètres dans une sorte de boue plus ou moins compacte. Le refus manuel est en moyenne à 38 centimètres.



De plus, la poussée des terres a donné un peu de fruit au couronnement en béton armé, il semble cependant que les blocs de quai n'aient pas changé de position.



Or, cette partie du terre plein, partie intégrante du chantier naval, est précisément celle où se font les manutentions des navires entrant en réparation ou carénage.

Le levage est assuré par une grue mobile de 60 tonnes qui manœuvre sur roues mais descend des stabilisateurs de faible surface au moment des manœuvres.

La surface de ces appuis est faible et la charge totale (grue + navire) est donc concentrée sur de faibles surfaces.

On nous pose la question du renforcement de cette dalle.

Nous répondons que, compte tenu de ce qui précède, il paraît indispensable d'évacuer la dalle avariée, de remblayer le substrat meuble au moyen de ballast de bonne qualité, de le pilonner puis de reconstituer une dalle nervurée munie de joints de dilatation suffisamment rapprochés pour éviter les éventuelles contraintes dues aux effets thermiques.

La pente sera telle que les eaux de ruissellement devront s'évacuer gravitairement vers le bassin.

Une étude BA sérieuse devra être le préalable à toute opération, tenant compte de la résistance mécanique nécessaire à l'usage prévu.

Nous rappelons que l'expert judiciaire, es qualité, ne peut en aucun cas se substituer à un maître d'œuvre et que par conséquent, il est nécessaire de faire procéder à ces travaux par un bureau d'études spécialisé.

En effet, les dispositions du NCPC interdisent à l'expert judiciaire de jouer le rôle du maître d'œuvre.

La lecture de l'arrêté préfectoral n° 86-1391 du 4 décembre 1986 et du Cahier des Charges de Concession à la Société du port de TOGA indiquent bien que les Communes de BASTIA et de VILLE DE PETRABUGNO sont les concédants et que le concessionnaire est bien la Société du Port de Toga.

S'agissant d'ouvrages et installations de caractère nautique, ils font partie du domaine public de l'autorité concédante (Villes de BASTIA et VILLE DE PETRABUGNO).

Le concessionnaire (Société du Port de Toga) devra donc, en application des articles cités plus haut, demander à l'autorité concédante l'autorisation de procéder aux travaux d'adaptation à apporter aux ouvrages du DPM en supportant la totalité des frais – Demandes d'autorisation, études et réalisation --.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, nous déclarons l'accedit clos à 12 heures et 45 minutes.



**Christian TOCCI, Expert Maritime près la Cour d'Appel d'Aix en Provence
Près la Cour Administrative d'Appel de Marseille**

39/43

Christian TOCCI



13. CONCLUSION

Après avoir entendu les parties en leurs explications, recherché puis examiné les documents contractuels, interrogé les sachants tels que le ministère de l'Équipement, Service Maritime, le cabinet KALLISTE FIDUCIAIRE, etc...

Venu sur le site ayant préalablement convoqué les parties en la cause, apprécié les désordres allégués à leur contradictoire,

Étudié les documents techniques réalisés pour assurer une meilleure tenue de l'ouvrage en matière de stabilité et surtout pour diminuer l'agitation dans le bassin ;

Nous concluons :

L'ouvrage de protection du port de plaisance de Toga est constitué d'une digue principale classique à talus orientée Nord Sud

Dès la mise en service du port, il s'est avéré que la stabilité de cet ouvrage n'était pas assurée et que par ailleurs, des franchissements survenaient dès que les houles d'occurrence décennale venaient l'agresser.

L'agitation dans le bassin était hors norme et le confort des bateaux n'était pas assuré.

C'est pourquoi, à la suite des tempêtes de 1990, qui avaient occasionné des dégâts, la société du port de Toga Plaisance, titulaire du sous traité d'établissement et d'exploitation du port a contracté avec la société ACRI afin d'étudier les moyens de réduire l'agitation dans le bassin, conforter le brise lames existant et réduire les franchissements du brise lames et surtout de la contre jetée située au Nord.

Cette étude a montré que ces améliorations dont le but principal était de rendre acceptable l'agitation dans le bassin et d'assurer la stabilité de l'ouvrage devant des tempêtes jusqu'à l'occurrence centennale, ne pouvait en aucun cas permettre l'exploitation du chantier naval situé contre cette digue, et que de plus, les franchissements très importants en ce point rendraient périlleux le stationnement des bateaux et l'activité humaine dès l'occurrence vingtenale.

Les événements qui ont conduit au procès étaient donc prévus et annoncés depuis 1996, et on ne peut que constater, aujourd'hui, que l'exploitation du chantier ne pouvait se faire sans risque sur la totalité de la surface qui lui a été consacrée faisant l'objet d'un contrat de sous traité d'exploitation avec le concessionnaire, la SEML.

– Les conditions d'exploitation du chantier étaient donc aléatoires alors même que le concessionnaire ou son subrogé la S.P.T.P. doit mettre à disposition des exploitants des parcelles parfaitement adaptées à l'objet de l'exploitation --.

D'autant qu'en ce qui concerne le chantier naval, le Cahier des Charges de la Concession précise dans son article 1^{er}, en 1.2 que le concessionnaire doit assurer... *l'entretien et l'exploitation des équipements nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du port et, al. 4 : "ouvrages de mise à terre et de mise à l'eau et engins de manutention des bateaux"*.

On nous a indiqué que les franchissements en ce point étaient plus importants qu'avant les travaux de confortement – qui ont consisté, entre autres, à surélever l'ouvrage –



En réalité, si avant les travaux l'ouvrage était franchissable sur pratiquement toute sa longueur, ce que l'on peut constater sur le film réalisé par HR Wallingford, les franchissements par houles de Nord Est à Est se produisent principalement au niveau du chantier naval qui est directement adossé à la digue en un point où son tracé forme une sorte de creux.

Or, l'enracinement de la digue du port de plaisance se fait sur celle qui protège le port de commerce. Sur les plans de 1986, le tracé de ces deux ouvrages étaient suivant une ligne continue.

Pour les besoins de l'exploitation du port de commerce, l'ouvrage qui le protège a été déplacé vers le large pour permettre l'accès des véhicules aux navires de commerce.

Ce tracé a été modifié à une date inconnue, mais antérieurement en tout cas aux travaux en cause.

Cette disposition particulière représente un accident hydraulique qui concentre les houles sur ce point.

Cette situation semble avoir été encore aggravée par un renforcement de cette partie au moyen d'accropodes disposés sur les anciens tétrapodes.

Les parties nous ont indiqué que cette nouvelle accumulation était postérieure à leurs travaux.

Si le renforcement de ce point paraît fort utile pour protéger la voie routière qui passe le long de la digue du port de commerce, il constitue un accident hydraulique pouvant être préjudiciable au port de plaisance notamment au niveau du chantier naval.

Nous avons expliqué que chiffrer en pourcentage l'aggravation que représenterait cette augmentation du tenon préexistant aux travaux nécessiterait de coûteuses et longues études qui, de toute manière, ne résoudraient pas le problème, sauf à modifier ce point avec des investissements sans aucune mesure avec l'objectif recherché.

Aucune digue de port de plaisance n'est réputée infranchissable, sauf que seule la période d'occurrence peut être modifiée. Il semble bien que dans le cas présent, les franchissements ne sont plus limités à des houles vingtenales, mais qu'il vaudrait mieux parler de décennales... et peut-être moins sur des coups de mer à long fetch mais de courte durée.

La modification éventuelle du tracé actuel ne jouerait donc que sur la période d'occurrence, ce qui n'éliminerait pas totalement le risque pour l'exploitation du chantier et même l'aggraverait encore et donnant une fausse sécurité.

Les désordres sont donc bien réels et importants, leur origine est antérieure aux travaux incriminés, même si les travaux sur la digue du port de commerce ont aggravé quelque peu les phénomènes.

De ce fait, le chantier a du traiter des contentieux nombreux avec sa clientèle et ses assureurs, avant de décider de neutraliser une bande d'environ 10 mètres, le long de la digue ce qui a notablement réduit son fonctionnement, notamment l'hiver, la capacité d'hivernage de bateaux ayant été fortement réduite.

La perte financière consécutive à la neutralisation **de fait** des surfaces insécures a été estimée par le Conseil de Toga Location Plaisance sur des données comptables fournies par le cabinet Fiducial de Biguglia. – ces chiffres ont été proposés au contradictoire des parties et n'ont pas été contestés.--

Le cabinet comptable a fourni les chiffres correspondant à l'exploitation pour les années 2000, 2001, 2002, 2003.



Compte tenu de la perte de surface, on a estimé une perte nette d'exploitation à un montant de 114 000 € HT environ pour ces quatre années.

De plus, l'action de la mer percolant en pression sous l'ouvrage principal a lessivé les fines du tout venant de carrière déposé au moment de la construction du port, ce qui a produit une dégradation de la dalle destinée aux manutentions des navires.

Elle est, en effet, fortement fissurée et lézardée, d'une épaisseur irrégulière et ne repose pas d'une manière continue sur le tout venant sur lequel elle est sensée être posée. Il s'agit pour nous d'un défaut tant de conception que de réalisation.

Une estimation a été faite, et présentée au contradictoire des parties et le montant estimé de la réparation s'élève à 71 000 € environ.

Bien que sur le plan qui nous a été fourni la zone du chantier naval soit indiquée comme "privative", on comprendrait mal que le Concessionnaire se décharge sur le sous traitant d'un entretien du gros œuvre qui devrait lui incomber.

Il ne semble pas raisonnable de relancer de coûteuses études pour modifier l'hydraulique de la digue principale dans une zone où l'agression des houles longues de secteur Est ne peut pas être maîtrisée sans construire des ouvrages non en adéquation avec un port de plaisance.

Il suffit de récolter les eaux de franchissement au moyen d'un muret parallèle au pied de digue, à environ 6 mètres de celle-ci pour réduire considérablement les effets dévastateurs sur le chantier.

La surface de cette bande neutralisée pourrait être compensée par une partie du parking jouxtant le chantier, au prorata m^2/m^2 .

Il s'agit là d'une négociation entre les partenaires (SEML ; SPT ; SPTP et Toga Location Nautique) dans laquelle l'expert judiciaire ne peut intervenir.

La solution la plus raisonnable reste :

- La neutralisation d'une bande de 6 mètres environ, comptés à partir de la base de la digue, fermée par un muret de récupération des eaux de franchissement pour les conduire dans le bassin.
- Le transfert, sur la zone actuellement réservée au stationnement des véhicules, d'une surface compensatoire au prorata de celle neutralisée.
- La reprise de la dalle de travail qui est aujourd'hui potentiellement dangereuse en confortant le substrat et en reconstituant une dalle renforcée par nervures, d'épaisseur suffisante pour accepter les manutentions des navires avec les coefficients réglementaires de sécurité. On n'oubliera pas de ménager des événements pour évacuer les surpressions inévitables dans cette configuration.



Enfin et pour résumer :

La disposition même du chantier naval - aire de carénage qui est l'une des conditions exprimées dans le Cahier des Charges de Concession pour que cette concession soit accordée et **maintenue** est à l'origine des désordres subis par la société exploitant la parcelle qui lui est affectée pour exercer son activité essentiellement de service public.

Ainsi, les travaux de confortement de la digue principale, confiés à la Société ACRI et au Bureau d'Etudes Insulaires ont eu pour effet de protéger principalement la passe du port ainsi que de réduire notablement l'agitation résiduelle dans le bassin – comme cela était prescrit dans le cahier des charges communiqué par le maître de l'ouvrage –

Les modifications apportées à la ligne de rivage à cause de l'élargissement de la voie routière du port de commerce, **ultérieurement** à la création du port, mais **antérieurement** aux travaux de confortement, représentent un accident hydraulique ayant pour conséquence de concentrer la houle incidente de secteur Nord-Est à Est sur un point situé à l'aplomb du chantier naval installé directement en pied de talus.

Nous avons constaté que des accropodes neufs ont été déposés sur les anciens tétrapodes à l'enracinement nord de la digue du port de Commerce – Il est difficile de quantifier l'impact de l'augmentation de cet ergot sur les franchissements – mais il est certain que cela n'est pas sans effet.

Les travaux nécessaires pour protéger l'aire de carénage sont :

- ☞ Edifier un muret à environ 6 mètres du pied de talus pour récolter les eaux de franchissements. Cela implique, pour permettre au chantier d'assurer son service – comme précisé dans le Cahier des Charges de Concession – de mettre à sa disposition un espace au moins équivalent en surface à la surface de la zone neutralisée et si possible en continuité avec la zone actuellement affectée.
- ☞ Engraver la dalle existante et compléter le remblais pour le mettre à niveau par du tout venant de bonne qualité déposé sur un tissu géotextile et pilonné avant de réaliser une dalle nervurée en béton armé suivant les principes du génie civil maritime, en ménageant les événements nécessaires.

Le préjudice moral subi par l'exploitant ne peut être chiffré, mais il existe à cause des contentieux nombreux tant avec les clients qu'avec les assureurs sans compter l'inquiétude pendant chaque tempête...

La perte d'exploitation a été estimée à la somme de 113 908, 20 € HT pour les années 2000 à 2003, à parfaire pour les années 2004 et 2005.

Le coût des travaux de reprise de la stabilité de la dalle est estimé à 71 000 € HT à parfaire en fonction des études à réaliser.

Fait et clos en notre cabinet de Marseille
Le 20 Juillet 2005.

Christian TOCCI