



CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 23 FEVRIER 2026

Rapport portant sur l'erreur matérielle visée à l'annexe 9 du contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la liaison maritime régulière entre les ports de Bastia et de Marseille conclu entre Corsica Linea et l'OTC pour la période 2023-2029

La Collectivité de Corse (la **CDC**) a lancé une procédure en vue de la passation d'une convention de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le port de Marseille pour la période allant du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2029.

Par délibération du 20 décembre 2022 n° 22/ 188 AC de l'Assemblée de Corse approuvant les conventions de délégation de service public de transport maritime 2023-2029, la société Corsica Linea s'est notamment vu attribuer le lot 2 Marseille / Bastia (le **Contrat**).

Aux termes de l'article 18 – Rotations supplémentaires du Contrat :

*Au regard des nécessités d'exécution du service public, le Délégrant pourra être amené à demander au Déléataire de réaliser ponctuellement des rotations supplémentaires dans la limite du nombre défini en Annexe 1 (les **Rotations supplémentaires**) (...).*

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation telle que visée à l'Article 38.

L'article 38 – Compensation maximale prévoit quant à lui que :

Pour chaque Rotation supplémentaire, une compensation forfaitaire maximale (CFsup) est indiquée en Annexe 9 par période de l'année.

L'annexe 9 (l'**Annexe 9**) de la DSP à laquelle renvoie l'article 38 pour estimer le montant de la compensation forfaitaire en cas de rotation supplémentaire correspond au bordereau des prix unitaires (le **BPU**).

Dans un courrier transmis le 19 novembre 2025, Corsica Linea considère qu'il existerait une « *erreur matérielle* » dans la version contractualisée de l'annexe 9 dès lors que les montants qui y sont indiqués correspondent aux besoins évalués par « traversée » et non par « rotation », contrairement aux stipulations de l'article 18 du Contrat prévoyant une compensation par rotation supplémentaire.

En conséquence, Corsica Linea estime qu'elle ne se voit verser que le montant d'une traversée pour chaque rotation réalisée au lieu du montant de deux traversées.



L'OTC a, dans ce cadre, réalisé une analyse juridique relative à cette erreur matérielle.

Il en résulte que :

- L'article 38.1. du Contrat stipule que « *pour chaque rotation supplémentaire, une compensation forfaitaire maximale (...) est indiquée en Annexe 9 par période de l'année* ».

Cette stipulation renvoie ainsi sans ambiguïté à une compensation attachée à une rotation, entendue comme deux traversées, et non à une traversée prise isolément.

- L'Annexe 9 contractualisée fait apparaître des montants fixés à 37.500 euros, sans autre précision, alors même que ces montants correspondent exactement à ceux figurant dans l'annexe « *BPU - Traversées supplémentaires* » de l'offre finale de la société Corsica Linea.

Dans cette annexe de l'offre, le montant de 37.500 euros est clairement établi par traversée supplémentaire.

- Il ressort des pièces de la négociation que l'annexe « *BPU - Traversées supplémentaires* » a été produite à la suite d'une demande de l'OTC, formulée à l'issue du troisième tour de négociations, tendant à obtenir « *Le montant ajusté pour les traversées supplémentaires dans le BPU précisant l'hypothèse sous-jacente sur le prix du carburant ainsi que les montants de réfaction pour les articles 34.2 et 36.2 sur projet de contrat* ».
- Partant, la reproduction dans l'Annexe 9 de la DSP d'un montant initialement conçu par traversée, alors que l'article 38.1. du Contrat vise explicitement une compensation par rotation, révélant une incohérence manifeste entre le Contrat et l'annexe 9.

Corsica Linea a communiqué un tableau Excel détaillé retraçant, pour chaque traversée supplémentaire, (i) les coûts effectivement exposés, (ii) le chiffre d'affaires généré et (iii) le résultat économique avant compensation financière.

Ces données ont été établies au réel, sur la base de l'activité effectivement constatée au cours des exercices 2023 à 2025.

Ces informations permettent de vérifier la réalité des charges supportées par le Déléataire et, partant, d'objectiver l'existence d'une situation de sous-compensation dans le cadre de l'exécution de rotations supplémentaires.



Il en ressort en effet que :

- le résultat avant compensation financière est déficitaire à hauteur d'environ 52.000 euros en 2023, 48.000 euros en 2024 et 68.000 euros en 2025, par traversée supplémentaire ;
- or, le montant de la compensation financière totale actuellement retenu dans l'annexe 9 contractualisée s'élève à 37.500 euros par traversée.

Ce montant avait été établi au regard de charges sans commune mesure avec celles retracées dans l'Excel. A titre d'exemple pour les deux postes de dépenses les plus importants, à savoir la manutention et l'équipage, l'Annexe 9 indique un montant cumulé de 25.750 euros alors que l'Excel permet de vérifier un montant bien supérieur (34.000 euros en 2023, 35.000 euros en 2024 et 45.000 euros en 2025).

Le montant de compensation apparaît alors manifestement insuffisant pour couvrir les charges d'exploitation réellement exposées par Corsica Linea pour la réalisation d'une traversée supplémentaire.

Ces éléments tendant à démontrer l'existence d'une sous-compensation des rotations supplémentaires effectivement réalisées.

Cette erreur, tenant à la discordance entre l'unité contractuellement prévue (la rotation) et l'unité effectivement retenue dans l'annexe chiffrée (la traversée), peut donc être qualifiée d'erreur purement matérielle, au sens de la jurisprudence administrative.

Au titre d'une jurisprudence administrative établie, l'erreur purement matérielle dans un contrat de la commande publique se définit comme une erreur telle qu'aucune des parties ne pouvait s'en prévaloir de bonne foi. Ainsi, une erreur flagrante, ne pouvant être ignorée, peut être qualifiée d'erreur matérielle étant précisé que l'erreur matérielle peut porter sur tout élément du contrat, et notamment son prix.

Il est ainsi envisagé par l'OTC une modification du Contrat. Dans ce cadre, il convient de préciser que l'autorité concédante peut modifier unilatéralement un contrat administratif dans les conditions du code de la commande publique (article 6), sous réserve de ne pas en bouleverser l'équilibre.

Le juge administratif retient que le pouvoir de modification unilatérale de l'autorité concédante ne doit pas porter sur les clauses financières du contrat sauf en cas d'identification d'une erreur purement matérielle.

Dès lors, il résulte de l'ensemble de ces éléments que l'OTC peut procéder à la modification unilatérale permettant de rectifier l'erreur purement matérielle affectant les prix figurant en Annexe 9 du Contrat.



Concernant le passé (correspondant à la période entre le début d'exécution du Contrat soit le 1^{er} janvier 2023 et la rectification de l'erreur purement matérielle de l'Annexe 9), deux périodes doivent être distinguées :

- **Période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023** : le rapport d'audit définitif 2023 a d'ores et déjà appliqué le paiement des compensations par traversées et non par rotations.
- **Période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024** : l'OTC versera dans un premier temps à Corsica Linea le montant d'une traversée pour chaque rotation réalisée (en application de l'Annexe 9 du Contrat) puis dans un second temps et après validation de la modification unilatérale permettant de rectifier l'erreur matérielle par le Conseil d'administration de l'OTC et sa mise en œuvre, le solde correspondant au montant de la traversée non encore versée pour chaque rotation réalisée. Le paiement du solde interviendra en avril 2026.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer