

CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC
DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE CORSE

MERCREDI 27 MAI 2026

DELIBÉRATION

N°14/27-05-2026/58

OBJET :

AÉROPORT DE BASTIA-PORETTA

**OCTROI SANS MISE EN CONCURRENCE PRÉALABLE D'UNE AUTORISATION
D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC AÉROPORTUAIRE À LA POSTE
POUR L'IMPLANTATION D'UNE PLATEFORME DE PRÉPARATION ET DE
DISTRIBUTION DU COURRIER MULTI-FLUX (PPDC MF) SUR L'AÉROPARC**

Nombre total de Membres Titulaires	:	50
Nombre de Membres Titulaires en exercice	:	48
Quorum	:	25
Nombre de Membres Elus Titulaires présents	:	26
Nombre de Membres Elus Titulaires ayant donné pouvoir	:	16
Nombre total de Membres Elus Titulaires présents et représentés	:	42
Nombre total de votants	:	42
Adoption	:	42

Membres Elus Titulaires présents :

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Angèle BASTIANI, Jean-Marc BORRI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Jean-Charles GIABICONI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Louis POZZO DI BORGO, Gilles SIMEONI, Hyacinthe VANNI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Jean-Louis ALBERTINI, José BENZONI, Jean DOMINICI, Dominique DI MENZA, Jeanne FRASSATI, Auguste GIOVANNI, Michel IENCO, Pierre NEGRETTI, Pierre ORSINI, Jean-François PAOLI, Antoine ROSSI, Paul TROJANI, Olivier VALERY, Stefanu VENTURINI, Nathalie VOLPI.

Membres Elus Titulaires absents ayant donné pouvoir :

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Danielle ANTONINI à Paula MOSCA, Véronique ARRIGHI à Jean-Marc BORRI, Paul-Félix BENEDETTI à Hyacinthe VANNI, Angèle CHIAPPINI à Christelle COMBETTE, Romain COLONNA à Louis POZZO DI BORGO, Eveline GALLONI D'ISTRIA à Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Gilles GIOVANNANGELI à Gilles SIMEONI, Pierre GUIDONI à Jean-Martin MONDOLONI, Dominique LIVRELLI à Jean-Charles GIABICONI, Julien PAOLINI à Angèle BASTIANI, Charlotte TERRIGHI à Cathy COGNETTI-TURCHINI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Dominique ANDREANI à Pierre NEGRETTI, Jean-François CASTELLI à Olivier VALERY, Gilles CIONI à Stefanu VENTURINI, Karina GOFFI à Jean DOMINICI, Jean-André MAURIZI à Auguste GIOVANNI.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

VU la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse ;

VU le décret n°2025-1248 du 19 décembre 2025 pris pour l'application de la loi n°2025-640 portant création de l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse, et notamment l'article R. 4424-45 du code général des collectivités territoriales ;

VU l'arrêté du 19 décembre 2025 relatif à l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse ;

VU les Statuts de l'EPCI de Corse, adoptés par délibération n°25/182 AC de l'Assemblée de Corse du 27 novembre 2025, modifiés par délibération n°26/032 CP de la Commission permanente délibérante de l'Assemblée de Corse du 25 mars 2026 ;

VU le Règlement intérieur de l'EPCI de Corse, adopté par délibération n°01/22-12-2025/1 du Conseil d'administration du 22 décembre 2025 ratifiée par délibération n°02/02-01-2026/19 du 2 janvier 2026, modifié par délibération n°04/26-03-2026/29 du 26 mars 2026 ;

VU le contrat de concession de l'aéroport de Bastia-Poretta confié par la Collectivité de Corse à l'EPCI de Corse, approuvé par délibération n°14/22-12-2025/14 du Conseil d'administration de l'EPCI de Corse du 22 décembre 2025, ratifiée par délibération n°05/02-01-2026/22 du 2 janvier 2026, et notamment les articles 13 et 13.3 relatifs aux actes juridiques du concessionnaire et à la délivrance des autorisations d'occupation temporaire du domaine public concédé ;

VU les articles L.2122-1, L.2122-1-1, L.2122-1-3, L.2122-2 et R.2122-1 du Code général de la propriété des personnes publiques ;

VU le guide de l'Union des Aéroports Français relatif aux bonnes pratiques de sélection préalable et à la sécurisation des titres d'occupation du domaine public aéroportuaire ;

VU le rapport Gecodia intitulé « *Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien – Évaluation des impacts socio-économiques – Note de synthèse* », en date du 31 mars 2026 ;

ATTENDU QUE l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse est concessionnaire de l'aéroport de Bastia-Poretta et, à ce titre, habilité à délivrer des autorisations d'occupation temporaire du domaine public compris dans le périmètre de la concession ; qu'aux termes de l'article 13.3 du contrat de concession, ces autorisations sont délivrées sous réserve, le cas échéant, de l'autorisation préalable ou de l'avis conforme de l'Autorité concédante, notamment lorsque la durée est supérieure à cinq ans ;

ATTENDU QUE toute occupation privative du domaine public suppose un titre exprès et écrit ; que l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être consentie, à titre précaire et révocable, par décision unilatérale ou par convention ; qu'une telle occupation doit rester compatible avec l'affectation du domaine public ;

ATTENDU QUE, lorsqu'un titre permet l'occupation du domaine public en vue d'une activité économique, le principe est celui d'une procédure préalable de publicité et de sélection ; que, toutefois, l'article L.2122-1-3 du CGPPP prévoit que cette procédure n'a pas à être mise en œuvre lorsque son organisation est impossible ou injustifiée, notamment lorsque les caractéristiques particulières de la dépendance, ses conditions particulières d'occupation ou d'utilisation, ou les spécificités de son affectation le justifient au regard de l'activité économique projetée ; que ces exceptions doivent être interprétées strictement ; qu'en pareil cas, l'autorité compétente peut délivrer le titre à l'amiable, à charge de rendre publiques, après délivrance, les considérations de droit et de fait l'ayant conduite à ne pas mettre en œuvre la procédure de mise en concurrence préalable ;

Aceusé réception Mairie de Prétal

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

ATTENDU à titre liminaire que La Poste est un groupe constitué autour d'une société anonyme à capitaux 100% publics avec deux actionnaires la Caisse des Dépôts pour 66% et l'Etat pour 34 % ;

ATTENDU QUE La Poste a sollicité l'EPCI de Corse pour un projet de création d'une Plateforme de Préparation et de Distribution du Courrier Multi-Flux (PPDC MF) sur la zone aéroportuaire de Bastia-Poretta ; que ce projet vise à restructurer l'organisation du traitement et de la distribution des flux postaux et colis en Haute-Corse ; que, selon l'étude Gecodia, les infrastructures logistiques actuelles sont désormais inadaptées en organisation et en capacité pour traiter les volumes atteints, notamment lors des pics saisonniers, et ne permettent plus de répondre pleinement aux exigences croissantes de qualité de service ;

ATTENDU QUE l'étude Gecodia indique que, pour le porteur de projet, l'implantation sur la zone aéroportuaire de Bastia-Poretta est essentielle, l'aéroport représentant le centre logistique majeur pour l'acheminement des flux à traiter ; qu'actuellement La Poste maintient deux liaisons aériennes quotidiennes dédiées au transport du courrier et des colis vers la Haute-Corse ; que ces liaisons représentent environ 70 % du trafic, le solde étant acheminé par voie maritime ; que l'implantation directement à proximité de l'escale aérienne permet de réduire les délais de transfert entre les opérations de déchargement et les phases de tri et de distribution ; qu'il existe en outre une forte contrainte de temps liée au délai réduit de chargement et de déchargement des aéronefs ;

ATTENDU QUE le même rapport souligne que le fonctionnement de la plateforme reposera sur une amplitude d'exploitation étendue, avec un démarrage de l'activité aux alentours de 4h - 4h30 et une fin d'activité aux environs de minuit ; que cette organisation permet d'articuler efficacement les flux aériens, maritimes et routiers ; que l'organisation actuelle implique plusieurs manipulations successives des colis alors que, dans le nouveau schéma, les flux ne seraient manipulés qu'une seule fois entre le déchargement des conteneurs aériens et leur acheminement vers les centres de distribution, ce qui doit générer des gains significatifs en temps de traitement, fiabilité opérationnelle et qualité de service ;

ATTENDU QUE Gecodia relève également une réduction de l'impact environnemental du schéma logistique, avec environ 180 kilomètres économisés quotidiennement pour l'acheminement des flux vers les différentes zones de distribution ; qu'il précise qu'une organisation similaire existe déjà en Corse-du-Sud, sur la zone aéroportuaire d'Ajaccio ;

ATTENDU ENFIN QU'à l'échelle de la région bastiaise, l'implantation d'un centre de tri multi-flux doit être analysée comme une infrastructure d'adaptation à une transformation déjà engagée des comportements d'achat, et non comme le facteur déclencheur de cette transformation. Les socio-professionnels n'expriment pas d'hostilité ou de crainte particulière par rapport au projet de La Poste, la concurrence exercée par la vente en ligne étant surtout générée par les grands acteurs internationaux. À l'échelle nationale comme à l'échelle de la Corse, la progression de la vente en ligne, et donc du marché du colis, est structurelle. Le projet sur l'aéroport de Bastia-Poretta ne « crée » pas la montée du commerce en ligne. Il s'inscrit dans une tendance. Dans ce cadre, le principal avantage potentiel pour le commerce de proximité réside dans une amélioration de la qualité logistique locale. Dans un territoire de taille réduite, marqué par des contraintes d'insularité, de saisonnalité et de dispersion relative des flux, un outil de tri plus performant peut réduire les délais, fiabiliser les approvisionnements, mieux absorber les pics d'activité et rendre plus prévisible la circulation des marchandises. Pour le commerce de proximité, cela peut se traduire par un meilleur réassort, une gestion plus souple des commandes clients et, pour ceux qui ont une activité omnicanale, par une capacité accrue à expédier, recevoir ou retourner des colis dans de bonnes conditions. Cette dimension est d'autant plus importante que le e-commerce ne remplace pas à lui seul les besoins de proximité. Il peut être articulé avec une offre locale robuste ;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

ATTENDU QU'il résulte de l'ensemble de ces éléments que la dépendance concernée présente, au sens de l'article L.2122-1-3 du CGPPP, des caractéristiques techniques et fonctionnelles particulières ainsi que des conditions particulières d'occupation et des spécificités d'affectation justifiant, en l'espèce, l'absence de mise en concurrence préalable, dès lors que l'activité projetée suppose une implantation directement adossée aux flux fret aéroportuaires, aux contraintes horaires de l'escale, à l'organisation des rotations aériennes et à la centralité du site de Bastia-Poretta dans la chaîne logistique de Haute-Corse ;

ATTENDU QUE, si cette exception est retenue, elle ne peut bénéficier qu'au seul opérateur dont l'activité justifie la dérogation ; qu'ainsi l'autorisation doit être délivrée directement à La Poste, et non à un tiers chargé de construire le hangar, sous peine d'affaiblir le lien entre la dérogation invoquée et les caractéristiques propres de l'occupation envisagée ; qu'il convient donc d'écarter la logique de manifestation d'intérêt spontanée et de publicité préalable ;

ATTENDU QUE le rapport Gecodia évalue à 8,5 M€ l'investissement total consacré à la construction de l'infrastructure, hors équipements spécifiques importés ; que le projet s'implante sur une parcelle d'environ 16 100 m², avec une emprise bâtie de 3 676 m² ; que la phase de construction générerait environ 4,2 M€ de valeur ajoutée cumulée et 52 emplois sur le territoire, en tenant compte des effets directs, indirects et induits ;

ATTENDU QU'en phase d'exploitation, Gecodia conclut expressément que l'effet économique supplémentaire du projet serait globalement neutre à court terme ; que le centre regrouperait des emplois existants, sans suppression, mais sans embauche prévue à court terme ;

ATTENDU QU'en revanche, en l'absence de concrétisation du projet, Gecodia relève qu'une partie du tri pourrait être redéployée sur le continent, l'activité en Haute-Corse étant alors réduite à la réception et à la distribution ; que le scénario contrefactuel ferait apparaître un choc négatif de valeur ajoutée de près de 1,2 M€ par an et une perte d'emploi autour de 140 ETP sur le territoire ; qu'au total, l'écart entre le scénario de réalisation et le scénario contrefactuel mettrait en évidence, d'ici 2030, une balance positive de près de 17 M€ de retombées économiques, dont 6 M€ de valeur ajoutée, ainsi qu'un différentiel favorable de près de 241 emplois ; que ce projet doit ainsi être regardé comme un investissement de maintien d'une infrastructure logistique stratégique dans l'île ;

ATTENDU QUE, s'agissant du commerce de proximité, le rapport Gecodia ne conclut pas à une menace automatique ; qu'il indique au contraire que le projet ne crée pas la dynamique du e-commerce mais s'inscrit dans une transformation déjà engagée ; qu'il peut devenir un levier utile de modernisation logistique et de montée en qualité du service territorial, à condition d'être accompagné de contreparties visibles : qualité de service de La Poste, solutions de dépôt ou de collecte en centre-ville, lisibilité des retours, offre compétitive pour les petits flux et accompagnement à la numérisation des commerces ;

ATTENDU QUE, rapporté à une durée d'occupation de quinze (15) ans, cet investissement de 8,5 M€ HT correspond à un amortissement économique théorique de 566 666,67 € HT par an ;

ATTENDU QUE, rapporté à l'emprise considérée de 16 000 m², cet amortissement représente un coût annuel théorique de 35,42 € HT/m²/an ;

ATTENDU QUE, la redevance domaniale applicable au terrain nu situé en zone d'activité Aéroparc - zone côté piste est fixée à 3,78 € HT/m²/an, soit, pour 16 000 m², une redevance annuelle de 60 480 € HT/an, hors indexation ;

ATTENDU QUE, l'amortissement économique théorique de l'investissement projeté (35,42 € HT/m²/an) demeure ainsi très largement supérieur à la seule redevance de terrain nu (3,78 € HT/m²/an) ; qu'en valeur annuelle, l'écart est de 506 186,67 € HT/an ; qu'il en résulte que la redevance domaniale de l'aéroport, par nature, assure le financement d'un tel ouvrage ;

Accusé de réception ministère de l'Intérieur
02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

ATTENDU QUE, les finances de la concession aéroportuaire ne permettent pas de supporter un investissement immobilier spécialisé de 8,5 M€ HT de cette nature, lequel excède très largement les recettes domaniales directement attachées à l'emprise concernée ; qu'un tel investissement relève donc nécessairement de la prise en charge du titulaire de l'autorisation d'occupation temporaire, qui en retire l'utilité directe pour l'exercice de son activité ;

ATTENDU QUE, la réalisation du nouveau projet permettra en outre de libérer le site actuellement occupé, comprenant un bâtiment existant de 700 m², d'une valeur historique de 2 M€, dont l'amortissement est arrivé à son terme en 2025 après une période courant de 2015 à 2025, ainsi qu'une emprise foncière d'environ 5 000 m² ; que la concession pourra ainsi revaloriser cet ensemble dans le cadre d'une nouvelle mise en concurrence, selon une redevance de 22,61 € HT/m²/an pour le hangar et de 3,78 € HT/m²/an pour la surface revêtue côté piste ;

ATTENDU QUE, cette re-commercialisation représenterait une recette annuelle supplémentaire estimée à :

- 15 827 € HT/an pour le hangar de 700 m² ;
 - 18 900 € HT/an pour la surface revêtue de 5 000 m² ;
- Soit un total de 34 727 € HT/an au bénéfice de la concession ;

ATTENDU QUE, la mise en œuvre du projet permet ainsi de concilier, d'une part, la réalisation par La Poste d'un investissement logistique lourd que la concession n'a ni vocation ni capacité à financer elle-même, et, d'autre part, la création d'une recette domaniale complémentaire liée à la remise en concurrence de l'ancien site, au bénéfice du budget de la concession ;

ATTENDU QUE l'autorisation doit être délivrée sous la forme d'une AOT non constitutive de droits réels, personnelle, précaire et révocable ; que la durée de quinze ans doit être regardée comme proportionnée au regard du niveau d'investissement projeté et de son amortissement économique ; que, compte tenu de sa durée supérieure à cinq ans, l'opération demeure soumise à l'avis préalable et conforme de l'Autorité concédante ;

ATTENDU QU'à l'issue du titre, les ouvrages, constructions et installations à caractère immobilier doivent, en principe, être démolis par le titulaire ou à ses frais, sauf maintien expressément prévu par le titre ou renonciation du gestionnaire à leur démolition ; que le gestionnaire dispose d'un droit d'option pour en demander la conservation ; qu'il est en outre pertinent de reprendre dans l'AOT, comme le prévoit déjà le dossier, la logique de l'article 29 du CCCG relatif à l'évacuation des lieux, à la remise en état et à la faculté pour l'EPCI de Corse de conserver les ouvrages sans indemnité, sous réserve de la rédaction définitive du titre ;

ATTENDU QU'en cas de résiliation anticipée pour motif d'intérêt général, le guide UAF recommande de préciser expressément dans l'autorisation les modalités de calcul de l'indemnité, notamment pour les titres non constitutifs de droits réels ; qu'en cas de résiliation pour faute, aucune indemnité n'est due ;

ATTENDU QU'IL y a lieu de préciser que la PPDC MF constitue une plateforme logistique et industrielle sans accueil du public, sans vocation à se substituer aux bureaux de poste de proximité.

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

À l'unanimité,

Ont voté POUR :

42

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Angèle BASTIANI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean-Marc BORRI, Angèle CHIAPPINI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Gilles GIOVANNANGELI, Pierre GUIDONI, Dominique LIVRELLI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Julien PAOLINI, Louis POZZO DI BORGO, Gilles SIMEONI, Charlotte TERRIGHI, Hyacinthe VANNI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Jean-Louis ALBERTINI, Dominique ANDREANI, José BENZONI, Jean-François CASTELLI, Gilles CIONI, Jean DOMINICI, Dominique DI MENZA, Jeanne FRASSATI, Auguste GIOVANNI, Karina GOFFI, Michel IENCO, Jean-André MAURIZI, Pierre NEGRETTI, Pierre ORSINI, Jean-François PAOLI, Antoine ROSSI, Paul TROJANI, Olivier VALERY, Stefanu VENTURINI, Nathalie VOLPI.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION :

- **APPROUVE** le principe de la délivrance, sans mise en concurrence préalable, d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public aéroportuaire à La Poste, sur le fondement de l'article L.2122-1-3 du Code général de la propriété des personnes publiques, pour l'implantation d'une Plateforme de Préparation et de Distribution du Courrier Multi-Flux sur l'Aéroparc de Bastia-Poretta ;
- **PRÉCISE QUE** cette dérogation est justifiée par les caractéristiques techniques et fonctionnelles de la dépendance, par les conditions particulières d'occupation tenant à l'accès direct aux zones fret et aux contraintes d'exploitation aéroportuaire, ainsi que par les spécificités de l'affectation aéroportuaire au regard de l'activité logistique postale exercée ;
- **PRÉCISE QUE** l'AOT sera délivrée directement à La Poste, et non à un tiers chargé de construire l'ouvrage ;
- **CONSTATE QUE** l'occupation portera sur une emprise indicative de 16 000 m² sur l'Aéroparc de Bastia-Poretta, destinée à la réalisation d'un bâtiment logistique et de ses aménagements associés ;
- **RETIENT** une durée de quinze (15) ans, sous réserve de l'avis conforme préalable de l'Autorité concédante ;
- **PRÉCISE** le titre délivré sera une AOT non constitutive de droits réels, personnelle, précaire et révocable ;
- **FIXE** la redevance d'occupation à 3,78 € HT/m²/an, soit, à titre indicatif, 60 480 € HT/an pour 16 000 m², hors indexation ;
- **PREND ACTE** des conclusions du rapport Gecodia du 31 mars 2026, et notamment :
 - Que le projet répond à une croissance structurelle des flux de colis en Corse ;
 - Qu'il génère environ 4,2 M€ de valeur ajoutée et 52 emplois en phase d'investissement ;
 - Qu'il présente un effet d'exploitation globalement neutre à court terme ;
 - Qu'en l'absence de réalisation, le risque de redéploiement du tri sur le continent entraînerait une perte économique significative pour le territoire ;
 - Et qu'il peut constituer, sous réserve d'accompagnement, un levier d'amélioration logistique au bénéfice des commerces de proximité ;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

- **PRÉCISE QUE** la PPDC MF constitue une plateforme logistique/industrielle sans accueil du public ;
- **PRÉVOIT QUE** l'AOT rappellera expressément les conditions de fin d'occupation, la faculté pour l'EPCI de Corse d'exiger la remise en état ou de conserver les ouvrages, ainsi que, le cas échéant, les modalités d'indemnisation en cas de résiliation pour motif d'intérêt général ;
- **PRÉCISE QU'**après délivrance de l'autorisation, l'EPCI de Corse rendra publiques les considérations de droit et de fait ayant conduit à ne pas mettre en œuvre de procédure préalable de publicité et de sélection, conformément au régime de l'article L.2122-1-3 du CGPPP ;
- **AUTORISE** le Président, ou son délégataire compétent, à solliciter l'avis conforme de l'Autorité concédante, à signer l'autorisation d'occupation temporaire ainsi que tout acte, annexe ou document s'y rapportant ;

Et en conséquence :

- **DÉCIDE** de délivrer à La Poste, sous réserve de l'avis conforme de l'Autorité concédante, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public aéroportuaire de Bastia-Poretta, sans mise en concurrence préalable, sur le fondement de l'article L.2122-1-3 du Code général de la propriété des personnes publiques selon les caractéristiques décrites ci-avant ;
- **RAPPELLE** que le projet s'appuie sur l'étude socio-économique réalisée par Gecodia le 31 mars 2026, laquelle doit être regardée comme l'étude d'impact économique de référence du dossier.

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de l'EPCI de Corse.

Bastia, le 27 mai 2026

En l'absence du Secrétaire et du Secrétaire adjoint,

**Le Secrétaire de séance
désigné par le Président,
Le 1^{er} Vice-Président,**

Jean DOMINICI



**Le Président de l'Établissement Public
du Commerce et de l'Industrie de Corse,**

Gilles SIMEONI



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

Evaluation des impacts socio- économiques

Note de synthèse



**ÉTABLISSEMENT PUBLIC
DU COMMERCE ET
DE L'INDUSTRIE DE CORSE**

31 mars 2026

Confidentiel

Certaines informations sont couvertes par le secret des affaires et protégées par la Directive (UE) 2016/943 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulguées (secrets d'affaires) contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

Sommaire

Synthèse.....	3
1 – Contexte et enjeux	4
1-1 – L’essor de la vente en ligne en France génère une croissance soutenue des flux de colis	4
1-2 – La place des achats en ligne dans la consommation est arrivée à maturité, mais les usages nouveaux apparaissent et impactent les flux de colis	6
1-3 – La Corse a connu une montée en puissance rapide des achats en ligne, avec un taux de recours désormais élevé	8
1-4 – La vente en ligne génère une masse grandissante de colis dans l’île	10
2 – Description du projet de centre multi-flux	12
2-1 – Un projet de plateforme logistique dédiée au maintien et au développement de l’activité colis de La Poste en Haute-Corse	12
2-2 – Un impact limité sur l’emploi au sein du groupe La Poste	15
3 – Analyse quantitative des impacts économiques.....	16
3-1 – Le projet générerait près de 52 emplois et environ 4,2 M€ de valeur ajoutée sur sa phase d’investissement.....	16
3-2 – Dans sa phase d’exploitation, le projet vient se substituer et optimiser l’existant, avec un effet économique neutre	18
3-3 – En l’absence de concrétisation du projet, la perte économique est estimée à 122 emplois et à près de 1 M€ de valeur ajoutée annuelle	19
3-4 – Le projet présente une balance favorable par rapport à son scénario contrefactuel	20
4 – Analyse qualitative des impacts territoriaux	21
4-1 – Poids du e-commerce dans la consommation des ménages en Corse	21
4-2 – Positionnement des entreprises corses par rapport à la vente en ligne	22
4-3 – L’implantation du centre de tri multi-flux est une opportunité pour développer une politique de vente en ligne au bénéfice des commerces de proximité	25

Synthèse

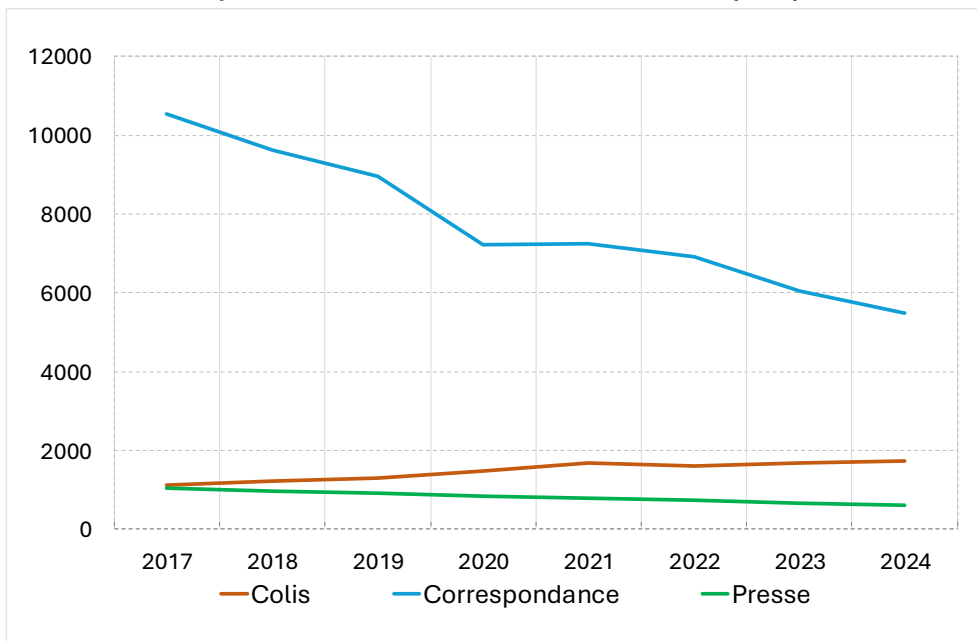
1. Le projet de création d'une Plateforme de Préparation et de Distribution du Courrier Multi-Flux (PPDC MF) sur la zone aéroportuaire de Bastia-Poretta s'inscrit dans une transformation structurelle du modèle postal et logistique. La baisse continue des flux de courrier est désormais compensée par la progression soutenue du marché du colis, portée par la diffusion du e-commerce.
2. En Corse, cette évolution est particulièrement marquée : les achats en ligne se sont rapidement généralisés et génèrent désormais des volumes importants de livraisons, estimés à environ 7,3 millions de colis e-commerce en 2024 à l'échelle de l'île. Dans ce contexte, la modernisation de l'outil logistique apparaît comme un enjeu d'adaptation des infrastructures aux besoins réels du territoire.
3. Le projet vise à regrouper sur un même site les fonctions de traitement, de tri et de préparation des flux aujourd'hui dispersées, dans une logique de rationalisation opérationnelle et de montée en qualité de service. Implantée à proximité immédiate de l'aéroport, la future plateforme permettrait de mieux articuler les flux aériens, maritimes et routiers, de réduire les ruptures de charge et de fiabiliser les opérations. Le site traiterait à l'horizon de 2027 environ 2,4 millions de colis par an, pour un bassin logistique d'environ 89 000 à 92 000 ménages, avec une montée en charge attendue autour de 5 millions de colis en 2035.
4. Sur le plan économique, l'effet principal du projet se concentre sur la phase d'investissement. Pour un montant de travaux estimé à 8,5 M€, le chantier générerait près de 4,2 M€ de valeur ajoutée cumulée et environ 52 emplois sur le territoire, en prenant en compte les effets directs, indirects et induits. En phase d'exploitation, l'effet additionnel est en revanche jugé globalement neutre à court terme. Le projet constitue moins un levier de croissance extensive de l'emploi qu'un outil de sécurisation, de modernisation et de maintien de l'activité logistique en Haute-Corse.
5. Toutefois, en l'absence de réalisation, une partie du tri pourrait être redéployée sur le continent, avec pour conséquence un choc économique négatif pour le territoire. Ainsi, l'écart entre le scénario de réalisation et le scénario contrefactuel ferait apparaître, d'ici 2030, une balance positive de près de 17 M€ de retombées économiques, dont 6 M€ de valeur ajoutée, ainsi qu'un différentiel favorable de près de 241 emplois. Ce projet est donc un investissement de maintien d'une infrastructure logistique stratégique dans l'île.
6. Enfin, l'analyse qualitative montre que le projet peut constituer une opportunité pour le commerce de proximité, à condition d'être accompagné. Le centre de tri ne crée pas la dynamique e-commerce, il l'accompagne. En revanche, il peut améliorer la qualité logistique locale et faciliter les expéditions ou les retours pour les petits commerces. Cet effet positif suppose des contreparties visibles en matière de qualité de service de La Poste, de solutions de collecte ou de dépôt en centre-ville, d'offres tarifaires adaptées aux petits volumes, ainsi qu'un accompagnement à la numérisation des commerces par les acteurs consulaires et publics. C'est à cette condition que l'équipement pourra être perçu comme un levier d'équilibre commercial territorial et non comme une simple infrastructure au service d'une tendance subie.

1 – Contexte et enjeux

1-1 – L'essor de la vente en ligne en France génère une croissance soutenue des flux de colis

7. L'activité postale connaît depuis plusieurs années une transformation profonde liée à la mutation des modes de consommation. Alors que les volumes de courrier traditionnel sont en baisse continue, l'essor de la consommation en ligne conduit à une forte progression des flux de colis, à la fois alimentée par la demande des consommateurs et par les besoins des entreprises.
8. Cette mutation conduit les opérateurs postaux à adapter leurs infrastructures logistiques, en développant des plateformes capables de traiter simultanément plusieurs types de flux (courriers, colis, objets suivis), avec des besoins particuliers pour les colis (manutention plus importante, hétérogénéité des formats et de la fragilité).
9. En 2024, le volume distribué ou exporté est de 7,8 milliards d'objets en France, en incluant le courrier, les colis et la presse¹. Ce volume poursuit sa baisse structurelle (-6,7 % en un an), dans la continuité d'une tendance engagée depuis plus de quinze ans, liée à la numérisation des communications et à la dématérialisation progressive des échanges administratifs, commerciaux et personnels.

1 – Volume d'objets adressés distribués en France et à l'export (en millions d'objets)



Sources : Arcep, Gecodia

¹ « Les marchés du courrier, du colis et des activités connexes en France », 2024, Observatoire du courrier et du colis, ARCEP (14 octobre 2025).
 Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

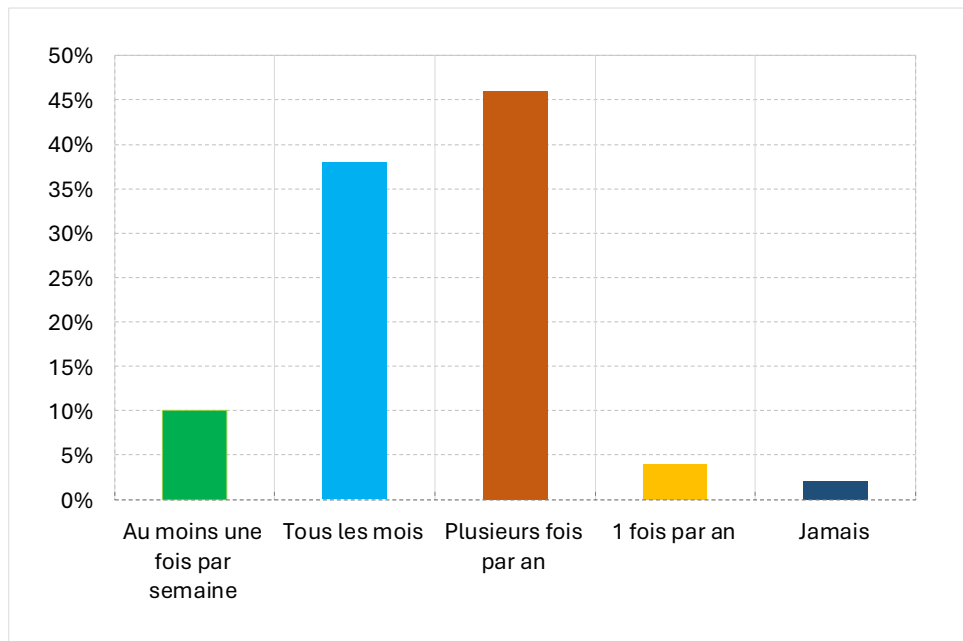
10. Les segments historiques de l'activité postale continuent de se contracter. La baisse du courrier constitue le phénomène structurant de cette transformation. En 2024, le volume des envois de correspondance distribués en France et exportés s'élève à 5,5 milliards d'objets, soit une diminution annuelle de 9,5 %. La distribution de la presse papier poursuit son déclin structurel dans un contexte de transformation du modèle économique des médias. Enfin, la publicité non adressée, historiquement très volumique dans les réseaux de distribution postale, connaît une contraction particulièrement marquée (numérisation des supports publicitaires, contraintes environnementales croissantes associées à la distribution d'imprimés).
11. A l'inverse, le marché du colis est un moteur de croissance du secteur postal. 1,7 milliard de colis ont été distribués en France ou exportés en 2024, soit une progression de 3,7 % sur un an. Cette croissance marque la poursuite de la dynamique engagée au cours de la dernière décennie sous l'effet de l'essor du commerce électronique. Cette dynamique se traduit par une recomposition des flux logistiques et par une montée en puissance des infrastructures de tri automatisées et des réseaux de distribution spécialisés.
12. Dans l'ensemble, l'analyse des tendances nationales met en évidence une recomposition structurelle du modèle économique postal. Le recul rapide des activités traditionnelles de courrier et de presse s'accompagne d'une montée en puissance des activités logistiques liées aux flux de marchandises. Cette mutation se traduit par une transformation des infrastructures, des investissements et des organisations de production des opérateurs postaux, avec une orientation croissante vers les plateformes de tri de colis, la logistique du dernier kilomètre² et l'automatisation des processus de traitement.
13. Dans ce contexte, le développement d'infrastructures modernes de tri multi-flux constitue un levier pour accompagner l'évolution des flux et répondre aux besoins croissants de traitement et de distribution des colis liés au commerce en ligne. Les centres de tri sont des nœuds logistiques : réception des flux provenant des centres nationaux ; tri et orientation vers les zones de distribution locales ; préparation des tournées de distribution. Ces plateformes jouent ainsi un rôle d'interface entre les flux nationaux et la distribution territoriale.
14. Dans un territoire insulaire comme la Corse, cette fonction est encore plus stratégique, car elle permet de consolider et de redistribuer les flux arrivant par voie aérienne ou maritime.

² Le « dernier kilomètre » est l'ensemble des agents, opérations et équipements associés et mis en œuvre dans les derniers segments de la chaîne de distribution finale des biens ou services.

1-2 – La place des achats en ligne dans la consommation est arrivée à maturité, mais les usages nouveaux apparaissent et impactent les flux de colis

15. L'évolution récente des comportements de consommation des ménages français s'inscrit dans une dynamique de transformation structurelle du commerce de détail, marquée par la diffusion rapide et durable du commerce en ligne. Cette mutation des modes d'achat constitue l'un des principaux déterminants de la croissance des flux de colis sur les dernières années. En 2024, le chiffre d'affaires du e-commerce en France atteint 175,3 milliards d'euros, correspondant à 2,6 milliards de transactions, soit une progression annuelle de 9,6 %³. Cette croissance traduit une phase de maturité du marché. Après plusieurs années où la progression était principalement liée à l'augmentation du panier moyen, l'activité est désormais davantage tirée par l'augmentation du nombre de commandes. Ceci entraîne mécaniquement une intensification des flux physiques de colis à traiter et à distribuer.
16. Cette dynamique repose sur une diffusion très large du e-commerce dans la population française. En 2024, selon la FEVAD, 41,6 millions de Français de plus de 15 ans ont réalisé au moins un achat en ligne, soit 73,3 % de la population⁴.

2 – Fréquence d'achat sur Internet de produits physiques au cours des 12 derniers mois (hors alimentaire et pharmacie, en % des acheteurs déclarés, 2024)



Sources : CREDOC-Arcep, Gecodia

17. Cette généralisation du commerce en ligne s'accompagne d'une intensification des usages : un e-acheteur réalise en moyenne 62 achats par an, pour une dépense

³ « Chiffres clés e-commerce 2025 », FEVAD (2025).

⁴ Les achats en ligne concernent près de 90 % des individus entre 15 et 44 ans, 80 % des 45-59 ans, 60 % des 60-74 ans et 24 % des plus de 75 ans.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE
 Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

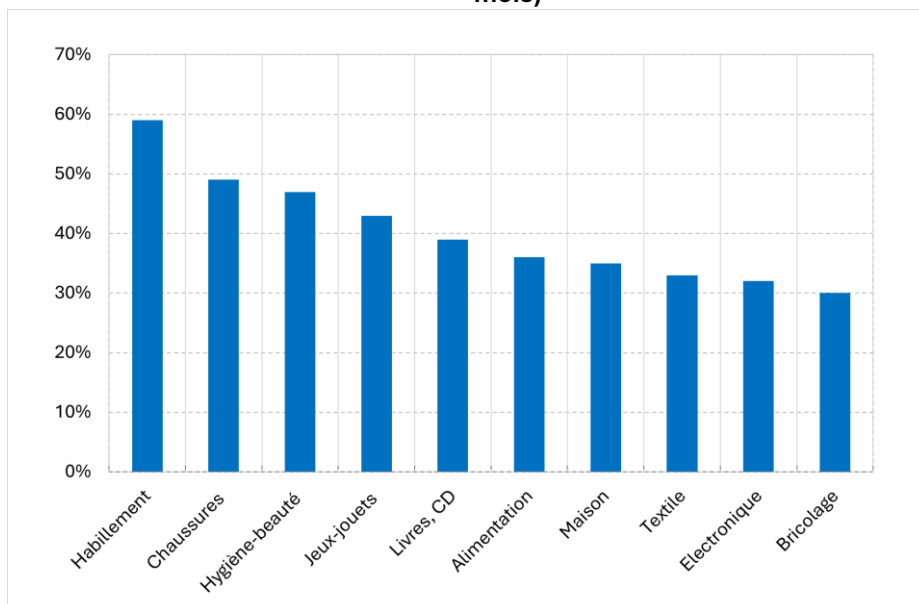
Évaluation des impacts socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

annuelle d'environ 4 216 euros. Le montant moyen d'une transaction s'établit à 68 euros, relativement stable, confirmant que la progression du secteur est principalement liée à la multiplication des commandes plutôt qu'à une hausse de la valeur unitaire des achats. Cette évolution constitue un facteur déterminant de la croissance du volume de colis dans les réseaux logistiques.

18. Le développement du commerce en ligne se traduit également par une montée en puissance de ce canal dans la structure globale du commerce de détail. 11 % du chiffre d'affaires du commerce de détail en France en 2024 est réalisé en ligne, un niveau désormais stabilisé après la forte expansion observée durant la période sanitaire. Plusieurs segments de consommation présentent des taux de numérisation particulièrement élevés, notamment l'équipement de la maison (28 % des ventes réalisées en ligne), le high-tech (31 %) ou encore l'habillement (23 %). Cette progression témoigne d'une transformation durable des circuits de distribution et confirme l'intégration du canal numérique dans les habitudes d'achat des ménages, générant un volume croissant d'expéditions unitaires vers les consommateurs.
19. L'analyse des comportements d'achat met également en évidence une fréquence élevée de commandes en ligne. Près de 38 % des e-acheteurs déclarent réaliser au moins un achat par mois, et 10 % effectuent des achats hebdomadaires. Les catégories de produits les plus fréquemment achetées en ligne concernent des biens physiques à forte intensité logistique, notamment la mode et l'habillement (près de 60 % des e-acheteurs), les chaussures (près de 50 %), les produits d'hygiène et de beauté (47 %) ainsi que les jeux et jouets (43 %).

3 – Principaux produits physiques achetés sur Internet (en % des acheteurs sur les 12 derniers mois)



Sources : Toluna-Fevad, Gecodia

20. La structure des achats en ligne contribue ainsi directement à l'augmentation des flux de colis, ces catégories reposant largement sur des expéditions individuelles vers les ménages.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A 999021967 20260527_14_27-05-26_58-DE
 Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

Evolution des réseaux socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

21. Les modalités de livraison confirment l'importance croissante des flux logistiques associés au commerce en ligne. La livraison à domicile demeure le mode privilégié. Elle est utilisée par 81 % des consommateurs, tandis que 70 % des e-acheteurs ont recours au retrait en point relais. À l'échelle globale, 54 % des livraisons sont réalisées à domicile et 46 % hors domicile, les points relais représentant près de la moitié des livraisons hors domicile. Cette organisation logistique repose sur un maillage dense d'infrastructures de tri, de transport et de distribution, dont l'efficacité conditionne la fluidité des flux de colis.
22. Enfin, plusieurs facteurs socio-économiques contribuent à renforcer durablement la demande en e-commerce et, par conséquent, les volumes de colis. La pression sur le pouvoir d'achat renforce le recours des consommateurs, qui identifient le commerce en ligne comme un levier d'optimisation du budget. De plus, l'essor de la seconde main et la revente entre particuliers génèrent de nouveaux flux logistiques. 51 % des cyberacheteurs en 2024 ont acheté un produit de seconde main en ligne, tandis que 43 % ont revendu au moins un produit via Internet. Enfin, les retours de produits par les consommateurs après un achat sont aussi en augmentation (46 % en 2024 des produits achetés en ligne contre 32 % en 2019 ; source : Statista).

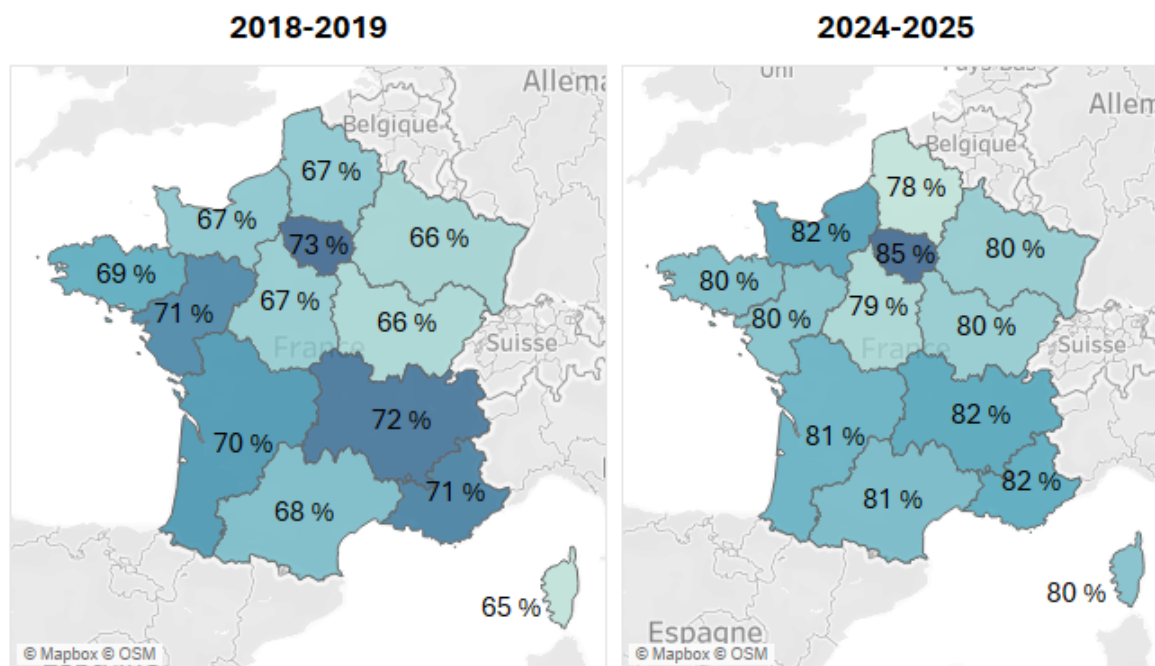
1-3 – La Corse a connu une montée en puissance rapide des achats en ligne, avec un taux de recours désormais élevé

23. L'évolution sur la dernière décennie des comportements d'achats en ligne de la part des ménages⁵ met en évidence une progression rapide du nombre de consommateurs corses actifs sur Internet. Entre 2014 et 2016, la part des particuliers ayant commandé des biens ou services sur Internet au cours des douze derniers mois (toutes catégories d'achats confondues) était estimée autour de 50 % en moyenne en Corse, contre près de 63 % au niveau national.
24. La diffusion du e-commerce est ensuite progressive, portée par la généralisation de l'accès à Internet haut débit et par la transformation des pratiques de consommation. À la veille de la crise sanitaire, la proportion d'acheteurs en ligne en Corse atteignait déjà près de 60 %, contre 67 % au plan national.
25. La période 2020-2021 a constitué un facteur d'accélération supplémentaire, conduisant à un taux d'adoption élevé. La Corse a rejoint les autres régions hors Île-de-France, avec plus de 80 % de la population (moyenne 2024-2025). A l'échelle nationale, environ 81 % des individus âgés de 16 à 74 ans déclarent avoir acheté en ligne au cours des douze derniers mois, toutes catégories d'achats confondues (2025). Malgré des caractéristiques démographiques et socio-économiques proches de celles de l'ex-région Limousin (moyenne 2024-2025 : 75 %) ou Languedoc-Roussillon (78 %), la Corse est plus proche des comportements des grandes zones urbaines. Les achats en ligne jouent notamment un rôle de complément d'offre commerciale, permettant aux ménages d'accéder à une gamme de produits plus large que celle disponible localement.

⁵Enquête « Individuals who ordered goods or services over the internet for private use », Eurostat.

26. Au total, la progression enregistrée sur une dizaine d'années est de l'ordre de 30 points, ce qui témoigne d'une diffusion rapide et désormais largement généralisée de l'achat en ligne dans la population insulaire.

**4 – Particuliers ayant commandé des biens ou des services sur l'Internet pour leur usage privé
(en % de la population de 15 à 74 ans, sur les 12 derniers mois)**



Sources : Eurostat, Gecodia

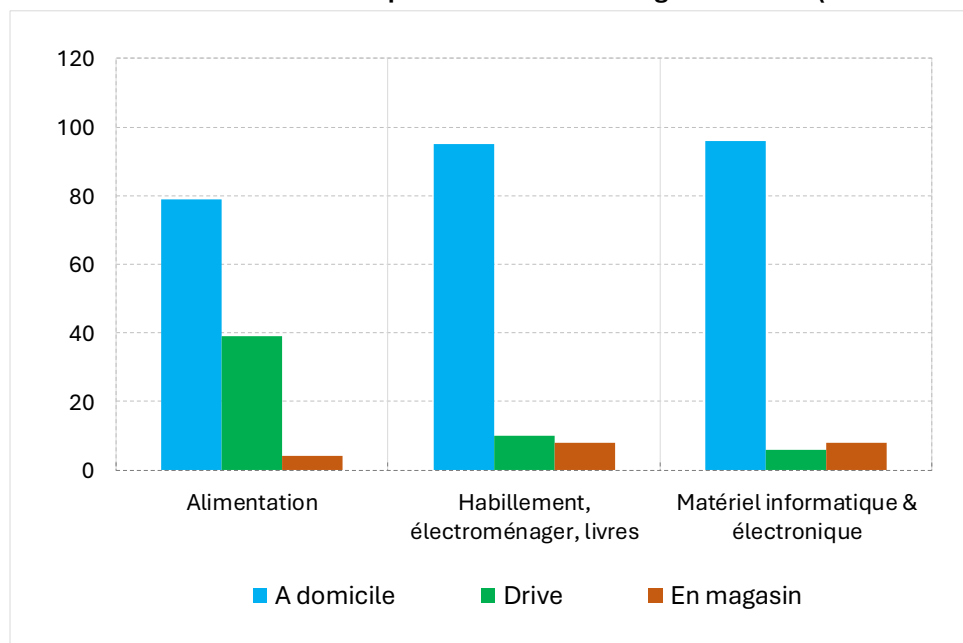
27. Les données du Baromètre Corse numérique 2021⁶ confirment que le commerce en ligne est désormais un usage largement diffusé parmi les internautes insulaires. Selon cette enquête, 75 % des internautes corses déclarent avoir effectué des achats en ligne, un niveau très proche de celui observé pour l'ensemble de la France (76 % des internautes)⁷.
28. La crise sanitaire a fortement contribué à cette progression. Les confinements ont entraîné une augmentation notable des achats en ligne pour l'ensemble des catégories de biens, avec notamment +12 % pour les produits alimentaires, +18 % pour l'habillement, l'électroménager et les livres, et +9 % pour le matériel informatique et électronique. Cette évolution s'observe dans la quasi-totalité des classes d'âge, à l'exception des personnes les plus âgées, traditionnellement moins utilisatrices des services numériques.
29. L'enquête met également en évidence les canaux privilégiés par les consommateurs corses pour réaliser leurs achats en ligne. Les grandes plateformes de vente en ligne dominent largement les pratiques, utilisées par 69 % des internautes corses, même si leur usage n'a progressé « que » de 9 points.

⁶ « Barometru Corsica numerica / Baromètre Corse numérique 2021 », Collectivité de Corse (2023).

⁷ Les constats de ce baromètre sont toujours pertinents du fait de la cohérence avec les données d'Eurostat.

30. Les modalités de livraison associées à ces achats en ligne reflètent également certaines spécificités territoriales. L'étude souligne que la livraison à domicile constitue le mode de réception privilégié pour la grande majorité des achats, quel que soit le type de biens concerné.

5 – Mode de livraison déclaré par les acheteurs en ligne en Corse (en % des achats)



Sources : CdC - Baromètre Corse numérique, Gecodia

31. Cette préférence pour la livraison à domicile est cohérente avec les caractéristiques géographiques du territoire insulaire et avec la structure du réseau commercial, souvent moins dense que dans les régions continentales. Elle entraîne mécaniquement une croissance du flux de colis.

1-4 – La vente en ligne génère une masse grandissante de colis dans l'île

32. Rapportée à l'ensemble des ménages de l'île, cette diffusion du e-commerce se traduit par des volumes significatifs de livraisons. Compte tenu de l'alignement sur la moyenne nationale du comportement d'achats en ligne des consommateurs corses, la fréquence d'achats d'un ménage corse est estimée à partir des données Insee⁸. En ne prenant en compte que les achats conduisant à un flux physique, le taux de recours à Internet pour un achat en 2024 est de 42 % pour l'habillement, 25 % pour l'électronique et 20 % pour les biens liés à la maison.

33. Quel que soit le bien « physique », 47 % des Français ont reçu au moins un colis au cours des six derniers mois⁹. 4 destinataires sur 10 reçoivent moins d'un colis par mois, et près d'un tiers en reçoivent plusieurs par mois.

⁸ Insee, enquête TIC ménages 2024.

⁹ « Etude sur la satisfaction des particuliers destinataires de colis », CREDC/ARCEP (octobre 2025).
 Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A 999021967 20260527_14_27-05-26_58-DE
 Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

Evolution des territoires socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

34. L'évolution de ce volume est particulièrement rapide. Au milieu des années 2010, un ménage corse recevait en moyenne 15 à 18 colis e-commerce par an. Ce volume est passé à environ 22 à 25 colis par an à la fin des années 2010, avant de progresser fortement avec la crise sanitaire et l'essor des plateformes de vente en ligne, pour atteindre près de 30 colis par an en 2020. Aujourd'hui, l'estimation se situe autour de 38 colis par ménage et par an.
35. Avec environ 159 300 ménages recensés en 2022 (source : Insee), ce flux représente aujourd'hui près de 7,3 millions de colis e-commerce livrés en 2024. Selon La Poste, le nombre de colis à destination de l'ensemble de la Corse traité par l'entreprise est passé de 2,6 millions en 2017 à 4,6 millions en 2024. Ce chiffre est cohérent avec la part de marché national de La Poste¹⁰, estimé entre 35 à 40 % du marché français de la livraison de colis, la Corse étant moins couverte par les autres opérateurs de la livraison de colis aux particuliers et aux entreprises.
36. Ces volumes illustrent le rôle désormais structurant du commerce en ligne dans l'organisation des flux de marchandises vers l'île. La progression rapide de ces flux constitue ainsi l'un des principaux facteurs expliquant la nécessité d'adapter et de moderniser les infrastructures logistiques locales, notamment à travers la mise en place d'équipements de tri et de distribution capables d'absorber une croissance toujours attendue des volumes de colis dans les années à venir.

¹⁰ Part de marché de l'activité de La Poste, hors filiales (Chronopost, DPD, Geopost, etc.).
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

39. Les flux de colis traités par les installations existantes sont estimés à environ 8 000 unités par jour en moyenne, avec des pointes pouvant atteindre 15 000 colis lors des périodes de forte activité commerciale (Noël et haute saison estivale). Les projections d'activité établies par La Poste anticipent un doublement de ces volumes à l'horizon 2030-2035.
40. Selon La Poste, l'infrastructure regrouperait au sein d'un même site les opérations de traitement, de tri et de préparation des flux de courrier et de colis. Cette centralisation améliorerait la productivité des opérations logistiques (réduction des ruptures de charge, simplification des circuits de distribution). Elle doit également permettre d'adapter les infrastructures aux standards organisationnels et technologiques actuellement déployés par La Poste au niveau national (équipements, numérisation, suivi et pilotage).
41. Pour le porteur de projet, l'implantation sur la zone aéroportuaire de Bastia-Poretta est essentielle, l'aéroport représentant le centre logistique majeur pour l'acheminement des flux à traiter. Actuellement, La Poste maintient deux liaisons aériennes quotidiennes dédiées au transport du courrier et des colis vers la Haute-Corse. Ces liaisons représentent environ 70 % du trafic, le reste étant acheminé par bateau¹². L'implantation de la plateforme directement à proximité de l'escale aérienne permet ainsi de réduire les délais de transfert entre les opérations de déchargement et les phases de tri et de distribution. De plus, il existe une forte contrainte de temps liée à un délai réduit de chargement/déchargement des avions¹³.
42. La plateforme intégrerait les activités du centre de tri actuel (zone industrielle d'Erbajolo) et les activités actuellement assurées par les centres courrier de Borgo et de Vescovato, aujourd'hui saturés. Le centre d'Erbajolo serait maintenu et réorienté vers des fonctions de proximité (distribution sur certains secteurs urbains, collectes et remises destinées aux entreprises locales, espace Carré Pro, agence Log'issimo¹⁴).
43. Le site assurerait l'organisation des flux d'acheminement vers l'ensemble des secteurs de distribution du département. Le fonctionnement de la plateforme reposera sur une amplitude d'exploitation étendue, avec un démarrage de l'activité en début de matinée, aux alentours de 4 h – 4 h 30, et une fin d'activité aux environs de minuit. Cette organisation permettra d'articuler efficacement les flux aériens, maritimes et routiers qui alimentent le territoire.
44. Sur le plan opérationnel, la création de la plateforme multi-flux doit permettre d'améliorer sensiblement l'efficacité du traitement logistique. L'organisation actuelle implique plusieurs manipulations successives des colis entre leur arrivée sur le territoire et leur distribution finale. Dans le nouveau schéma logistique, les flux ne seront manipulés qu'une seule fois entre le déchargement des conteneurs aériens et leur acheminement vers les centres de distribution. Cette simplification des processus

¹² Les flux prioritaires et les colis de petite dimension transitent généralement par voie aérienne, permettant de réduire les délais de livraison. Les flux plus volumineux ou moins urgents sont quant à eux acheminés par voie maritime.

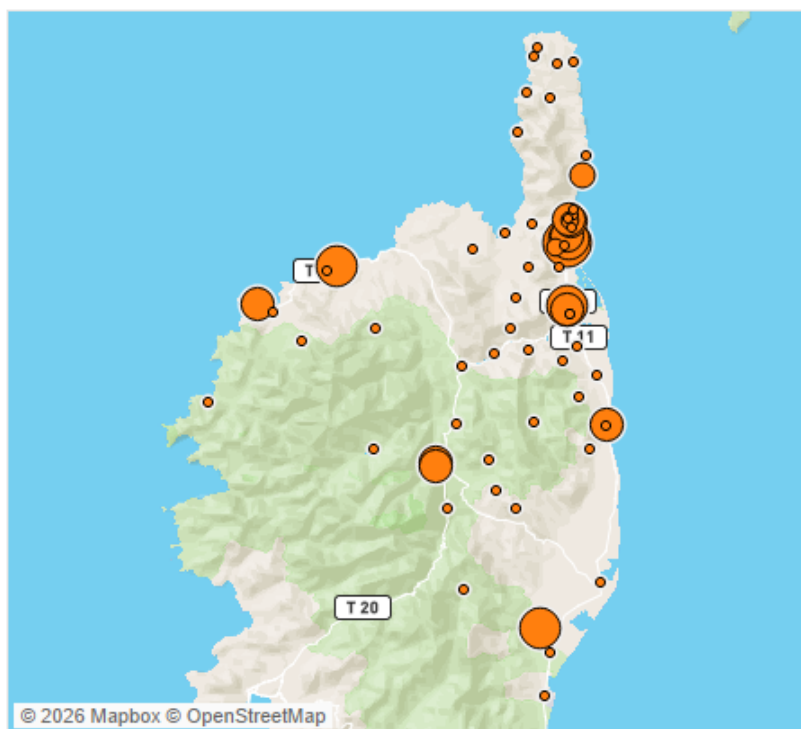
¹³ La rotation matinale arrive de Marseille à 4h30 pour un retour vers 5h15. La rotation en soirée arrive de Marseille à 7h35 pour un retour vers 8h20.

¹⁴ Offre de services logistiques de proximité à destination des entreprises et des collectivités.

devrait générer des gains significatifs en matière de temps de traitement, de fiabilité opérationnelle et de qualité de service pour les usagers.

7 – Localisation des établissements actuels de La Poste sur la Haute-Corse

- Pas de salarié
- Moins de 10 salariés
- 10 à 19 salariés
- 20 à 49 salariés
- 50 à 99 salariés
- 100 à 249 salariés



Source : Insee-Sirene, Gecodia

45. Le projet prend également en compte la réduction de l'impact environnemental des activités de La Poste. La rationalisation des circuits logistiques réduirait les nuisances et les émissions de carbone du transport, avec 180 kilomètres économisés quotidiennement pour l'acheminement des flux vers les différentes zones de distribution (Balagne, zone de Corte et Plaine orientale). Les infrastructures proposées intègrent des exigences élevées de performance environnementale.
46. L'organisation proposée par La Poste est déjà mise en place sur la Corse-du-Sud, avec une plateforme de tri multi-flux sur la zone aéroportuaire d'Ajaccio.
47. Face à la transformation des flux logistiques, La Poste a lancé à partir de 2018 un programme de modernisation de son outil industriel et logistique dédié aux colis¹⁵. Ce programme repose sur un plan d'investissement global d'environ 900 millions d'euros sur une dizaine d'années, visant à renforcer les capacités de tri, moderniser les infrastructures existantes et développer de nouvelles plateformes logistiques automatisées. Les premières phases de ce programme ont notamment permis la création de plusieurs plateformes de tri nationales et la modernisation ou la création d'une soixantaine de sites logistiques.

¹⁵ Source : projet industriel courrier et colis national du groupe La Poste.
 Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A 999021967 20260527_14_27-05-26_58-DE
 Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

Évaluation des impacts socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

48. En l'absence de cet investissement structurant, le risque opérationnel et logistique serait susceptible de remettre en cause l'organisation actuelle de La Poste en Haute-Corse. Le tri pourrait se faire en amont sur le continent (zone de Cavillon) et l'activité en Haute-Corse serait réduite à la réception et à la distribution. Cela conduirait à une réduction sensible des effectifs de La Poste en Corse.

2-2 – Un impact limité sur l'emploi au sein du groupe La Poste

49. Compte tenu des éléments déjà précisés¹⁶, la transformation des modes de consommation, marquée par la forte progression du commerce en ligne, entraîne une augmentation continue des flux de colis à traiter par les opérateurs postaux. Sur la base de ces tendances, il est raisonnable de retenir une hypothèse d'environ 38 colis par ménage et par an pour estimer les flux logistiques destinés au territoire.

50. La plateforme multi-flux de Bastia aurait vocation à desservir un bassin de population d'environ 89 000 ménages. En tenant compte des variations saisonnières liées à l'activité touristique et à la fréquentation du territoire, la population logistique desservie peut être estimée à environ 92 000 ménages. Sur la base de l'hypothèse précédemment retenue, le volume annuel de colis traités pour ce territoire peut être estimé à environ 4,2 millions de colis par an.

51. Le centre de tri de La Poste traiterait donc à l'horizon de 2027 environ 2,4 millions de colis par an, avec une croissance attendue à près de 5 millions de colis en 2035.

52. Rapporté à l'activité quotidienne, ce volume représente environ 8 000 à 8 500 colis par jour, en début de période, en considérant environ 300 jours de distribution sur l'année. Cette moyenne masque toutefois une forte variabilité saisonnière. Les flux liés au e-commerce connaissent en effet des pics très marqués lors de certaines périodes commerciales, notamment pendant les fêtes de fin d'année, le Black Friday, les soldes ou certaines campagnes promotionnelles des grandes plateformes de vente en ligne. Lors de ces périodes, les volumes peuvent être multipliés par trois par rapport à une activité normale. Dans cette perspective, une infrastructure logistique doit être dimensionnée pour absorber des volumes pouvant atteindre ponctuellement 30 000 colis par jour à l'horizon de 2035.

53. Ces flux impliquent la mobilisation d'emplois directs au sein de la plateforme. L'activité de tri, de manutention, de gestion des flux et de préparation des tournées mobilise en premier lieu des emplois logistiques directs.

54. Selon La Poste, la création de la plateforme n'aurait pas d'impact sur les emplois directement dédiés au tri, avec environ 120 emplois permanents et une part de CDD/intérim lors des pics d'activité. Rapporté à l'organisation opérationnelle d'une plateforme logistique, cela représente environ 140 emplois en équivalents temps-plein.

¹⁶ Par hypothèse, la part de marché de l'activité de La Poste dans le marché de la distribution de colis est stabilisée.

3 – Analyse quantitative des impacts économiques

3-1 – Le projet génèrerait près de 52 emplois et environ 4,2 M€ de valeur ajoutée sur sa phase d’investissement

55. Le projet s’implante sur une parcelle de 16 100 m², dont 3 676 m² d’emprise bâtie. L’aménagement comprend notamment une halle logistique de 3 179 m², un espace tertiaire d’environ 477 m², ainsi que des surfaces importantes dédiées à la circulation de poids lourds, aux stationnements et aux espaces verts.

56. L’organisation fonctionnelle du site est structurée autour de sept quais poids lourds, deux quais pour caisses mobiles et un quai plain-pied, permettant la réception et l’expédition des flux logistiques. Le site comporte également des espaces de stockage pour matériels roulants, des zones de manœuvre pour poids lourds et un parking personnel comprenant 90 places abritées, complété par des stationnements pour véhicules utilitaires et véhicules électriques.

8 – Répartition estimée des montants investis dans l’infrastructure sur la base du projet présenté

	Estimation	
	Basse	Haute
Bâtiments (Clos et Couvert)	5,2 M€	6,0 M€
Hall de tri	4,2 M€	4,8 M€
Bureaux	0,6 M€	0,8 M€
Stockage du matériel roulant	0,4 M€	0,4 M€
Aménagements Extérieurs et VRD	1,1 M€	1,3 M€
Aires de manœuvre et parking	0,6 M€	0,7 M€
Espaces verts	0,1 M€	0,1 M€
Ombrières photovoltaïques	0,4 M€	0,5 M€
Équipements Spécifiques	0,4 M€	0,4 M€
Quais de déchargement	0,3 M€	0,3 M€
Inst. électriques (bornes recharge...)	0,1 M€	0,1 M€
Etudes et certification	1,8 M€	2 M€
Analyses et études	1,8 M€	2 M€

Sources : Projet La Poste, estimation Gecodia

57. L’investissement total consacré à la construction de l’infrastructure est estimé à 8,5 millions d’euros par La Poste¹⁷. Cette enveloppe comprend à la fois les travaux de construction, les aménagements extérieurs et les coûts d’ingénierie nécessaires à la conception et à la réalisation du projet. La phase chantier constitue ainsi un levier significatif de retombées économiques pour le tissu d’entreprises locales, en mobilisant l’ensemble des filières du bâtiment, des travaux publics et de l’ingénierie technique.

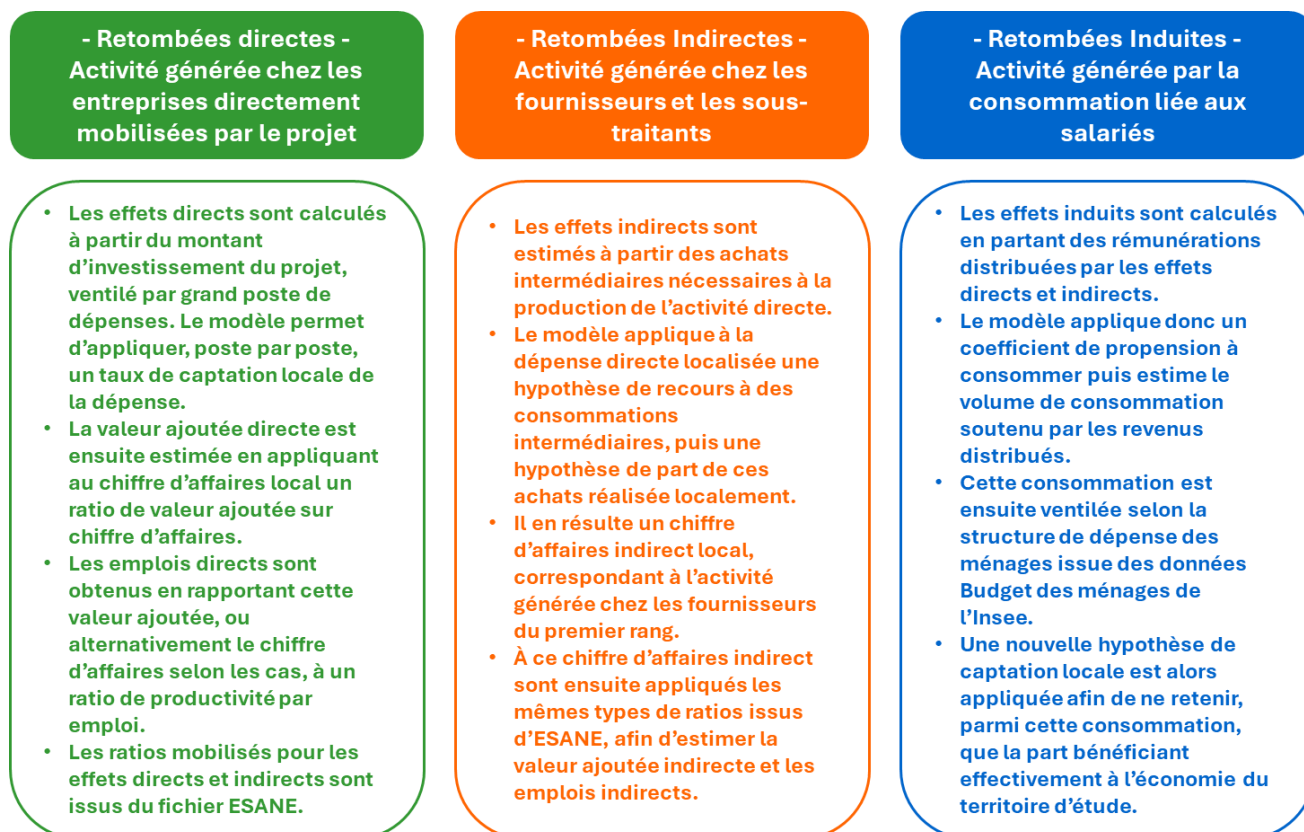
58. L’analyse économique du projet repose sur une décomposition de l’investissement par grand poste de travaux (cf. tableau 8). Cette structuration reflète l’organisation classique des projets de construction d’infrastructures logistiques ainsi

¹⁷ Hors équipements (machines de tri et matériels spécifiques). Ces équipements achetés hors de Corse et importés ne sont pas pris en compte ici.
 Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

que les estimations sur la base des standards observés pour les plateformes logistiques de taille comparable en France.

59. Afin d'estimer les retombées en valeur ajoutée et emplois de la phase de construction, l'analyse repose sur des ratios sectoriels de chiffre d'affaires par emploi, observés dans les branches de la construction et de l'ingénierie. On prend comme hypothèse l'estimation conservatrice¹⁸.

9 – Méthode d'estimation des retombées économiques



Source : Gecodia

60. La phase de construction de la plateforme génèrerait environ 2,9 millions d'euros de valeur ajoutée et mobiliserait autour de 36 emplois équivalent temps-plein¹⁹ dans les entreprises intervenant directement sur le projet. L'essentiel des retombées économiques directes concerne les entreprises de la construction de bâtiment, qui concentrent près de la moitié des retombées.

61. Cette phase génèrerait près de 5,6 millions d'euros de consommations intermédiaires, dont une partie circulerait au sein de l'économie corse et alimenterait d'autres secteurs à travers les achats et les prestations auprès de fournisseurs.

¹⁸ Estimation basse du projet, calée sur celle faite par La Poste.

¹⁹ Ces emplois correspondent aux différentes étapes du chantier. La durée d'un chantier de cette nature étant d'environ 15 mois, ces emplois sont mobilisés de manière progressive selon l'avancement des travaux.

10 – Phase de construction : retombées économiques

Effets directs	Effets indirects	Effets induits
+8,6 M€ de chiffre d'affaires	+2,8 M€ de chiffre d'affaires	+1,4 M€ de chiffre d'affaires
+2,9 M€ de valeur ajoutée	+0,8 M€ de valeur ajoutée	+0,5 M€ de valeur ajoutée
+36 emplois (ETP)	+10 emplois (ETP)	+6 emplois (ETP)

Source : Gecodia

62. Ainsi, à ces retombées directes s'ajouteraient environ 800 000 d'euros de valeur ajoutée et autour de 10 emplois équivalent temps-plein liés aux activités de transport, de maintenance des équipements, de services logistiques et de prestataires intervenant dans la chaîne d'approvisionnement.

63. Enfin, les revenus générés par ces activités produiraient des effets induits dans l'économie locale, notamment dans les secteurs du commerce, des services et de la restauration. Ces flux génèreraient environ 530 000 d'euros de valeur ajoutée et autour de 6 emplois équivalent temps-plein.

64. Au total, la phase de construction de la plateforme multi-flux pourrait ainsi générer une valeur ajoutée cumulée de près de 4,2 millions d'euros et un volume de travail autour de 52 emplois sur le territoire, en tenant compte des effets directs, indirects et induits.

3-2 – Dans sa phase d'exploitation, le projet vient se substituer et optimiser l'existant, avec un effet économique neutre

65. Concernant la phase d'exploitation, il convient de tenir compte des observations du porteur de projet sur l'absence d'impact à court terme sur l'emploi en Haute-Corse pour La Poste. Ce centre de tri regrouperait des emplois existants, sans suppression, mais sans embauche prévue à court terme.

66. De plus, l'amélioration et l'optimisation attendue des conditions de travail devraient permettre de stabiliser l'emploi tout en augmentant la capacité de traitement des colis. Dans le même temps, la baisse du volume de courriers à traiter permettrait d'absorber plus de colis à effectifs constants.

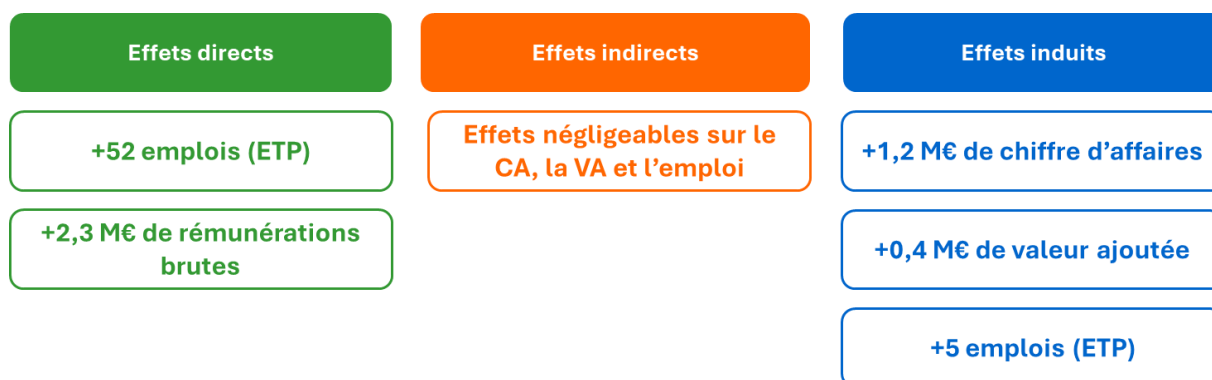
67. Ainsi, même en tenant compte de l'augmentation prévisionnelle du flux de colis sur les prochaines années, il ne peut être retenu dans le cadre de cette évaluation une hausse graduelle de l'emploi rattaché directement à la plateforme.

68. Plus largement, les dépenses générées par le fonctionnement de la plateforme viendraient se substituer à ceux du centre de tri et des centres postaux concernés par le regroupement.

69. Par conséquent, l'effet économique supplémentaire du projet en phase d'exploitation serait neutre.

70. Toutefois, l'augmentation du flux de colis attendue sur les prochaines années se traduirait par une hausse de l'activité du centre de tri. Cette augmentation de l'activité génèrerait par diffusion un surcroît d'emplois et de retombées à prendre en compte. Toutefois, le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée directe ne sont pas spécifiquement rattachés au territoire, car ils remonteraient au groupe national La Poste. Seuls les effets directs sur l'emploi et les autres induits seraient significatifs sur le territoire (effets indirects négligeables).

11 – Phase d'exploitation : retombées économiques directes, indirectes et induites



Source : Gecodia

3-3 – En l'absence de concrétisation du projet, la perte économique est estimée à 122 emplois et à près de 1 M€ de valeur ajoutée annuelle

71. Dans le cas du scénario contrefactuel, il est tenu compte de la position exprimée par le porteur de projet, à savoir le redéploiement sur le continent d'une partie de l'activité de tri. L'essentiel de la charge de travail serait donc transféré hors du territoire, ce qui provoquerait un choc économique négatif.

72. En suivant la même démarche que dans les sections précédentes, il est possible d'estimer la perte d'activité que génèrerait l'absence de concrétisation du projet. Cette perte additionne celle liée à l'absence du chantier et celle liée à la perte d'exploitation (transfert de l'activité tri sur le continent). Par hypothèse, les flux aériens sont maintenus (2 avions par jour), seul le tri est délocalisé.

12 – Scénario contrefactuel : retombées économiques directes, indirectes et induites

Effets directs	Effets indirects	Effets induits
-118 emplois (ETP)	-0,5 M€ de chiffre d'affaires	-2,9 M€ de chiffre d'affaires
-5,3 M€ de rémunérations brutes	-0,2 M€ de valeur ajoutée	-1,0 M€ de valeur ajoutée
	-2 emplois (ETP)	-12 emplois (ETP)

Source : Gecodia

73. Au total, les pertes cumulées (directes, indirectes et induites) liées à une délocalisation d'une grande partie de la charge de travail provoqueraient un choc négatif de valeur ajoutée de près de 1,2 million d'euros par an et une perte d'emploi autour de 140 ETP sur le territoire.

3-4 – Le projet présente une balance favorable par rapport à son scénario contrefactuel

74. Au total d'ici 2030²⁰, l'écart entre le scénario projeté et le scénario contrefactuel met donc en évidence un impact positif global de la mise en œuvre du dispositif par rapport à son absence, avec :

- des retombées économiques de près de 17 millions €, dont 6 millions € de valeur ajoutée ;
- un impact positif sur l'emploi de près de 241 emplois.

13 – Différentiel entre le scénario de concrétisation du projet et le scénario contrefactuel : cumul 2026-2030 des retombées économiques annuelles

Effets directs	Effets indirects	Effets induits
8,6 M€ de CA créés	2,8 M€ de CA créés + 0,5 de CA préservés	2,6 M€ de CA créés + 2,9 M€ de CA préservés
2,9 M€ de VA créés	0,8 M€ de VA créées + 0,2 de VA préservées	0,9 M€ de VA créées + 1,0 M€ de VA préservées
88 emplois créés + 118 emplois préservés (ETP)	10 emplois créés + 2 emplois préservés (ETP)	11 emplois créés + 12 emplois préservés (ETP)

Source : Gecodia

²⁰ Il est tenu compte d'une phase de construction de 15 mois et d'une phase d'exploitation débutant en 2027.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE
 Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

Évaluation des impacts socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

4 – Analyse qualitative des impacts territoriaux

4-1 – Poids du e-commerce dans la consommation des ménages en Corse

75. À partir de l'enquête Budget de famille de l'Insee²¹, la part des dépenses des ménages la plus susceptible de recourir à la vente en ligne est estimée entre 15 % et 18,5 % de la consommation totale. Cette estimation repose sur l'identification des postes de dépenses les plus naturellement compatibles avec l'e-commerce de biens, à l'exclusion des grands postes peu concernés par des flux physiques de colis, tels que le logement, l'énergie, les transports, les assurances ou encore la restauration. Sur une dépense annuelle moyenne de l'ordre de 27 375 € par ménage dans la zone Méditerranée, le noyau de consommation le plus exposé à la vente en ligne représente ainsi près de 4 100 € par ménage, soit 14,9 % du budget total.
76. Les principaux postes concernés sont d'abord l'habillement et les chaussures, qui constituent à eux seuls un peu plus de 5 % de la consommation totale. Viennent ensuite les dépenses d'équipement du foyer (meubles, linge de maison, électroménager, vaisselle, outillage et autres équipements domestiques) qui représentent près de 4 % du budget, ainsi que les biens de loisirs, culture et informatique (équipements audiovisuels, matériels informatiques, livres, papeterie, jeux et articles de sport) qui pèsent également près de 4 %.
77. À ces postes s'ajoutent les produits de soins, certains effets personnels et, dans un périmètre plus large, quelques achats de consommation courante pouvant aussi donner lieu à des commandes en ligne, comme certains articles de ménage ou une partie des boissons non alcoolisées. En intégrant ces postes périphériques, la part potentiellement adressable par la vente en ligne atteint environ 18,5 % de la consommation totale.
78. En retenant la catégorie Fevad « produits », la dépense moyenne nationale de biens achetés en ligne ressort à environ 975 € par habitant et par an, pour environ 19 commandes de biens par habitant et par an (plusieurs biens par commandes). En l'appliquant à un ménage corse de 2,12 personnes, on obtient un ordre de grandeur d'environ 2 070 € de biens physiques achetés en ligne par ménage et par an. En matière de nombre d'achats, cela représente environ 39 commandes de biens par ménage corse et par an. Ces résultats sont compatibles avec les estimations précédentes. En pourcentage de budget, on peut retenir comme hypothèse centrale que la part de l'e-commerce dans les dépenses de biens de commerce de détail est proche de l'ordre de grandeur national (~11 % en 2024). Compte tenu de déterminants contradictoires en Corse (structure d'âge plutôt défavorable à l'achat en ligne, mais offre commerciale plus contrainte et recherche des variété/prix favorables à l'achat à distance), une fourchette prudente de 10–12 % des dépenses de biens de détail pour un ménage « moyen » apparaît cohérente.
79. Selon les données du baromètre numérique, les colis proviennent très majoritairement de sites de commerce en ligne professionnels (pour près de

²¹ Exploitée ici sur la ZEAT Méditerranée incluant la Corse.
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

9 destinataires sur 10 ont reçu un colis en provenance de ces sites Internet), mais les ventes entre particuliers (41 %) et la vente par correspondance (21 %) ont une place notable.

4-2 – Positionnement des entreprises corses par rapport à la vente en ligne

80. Le développement du commerce électronique constitue une transformation structurelle majeure du secteur de la distribution en France. En 2024, les ventes en ligne atteignent 175,3 milliards d'euros, soit environ 9,6 % du commerce de détail, avec une croissance annuelle moyenne de l'ordre de 14 % entre 2010 et 2020, contre seulement 1,4 % pour le commerce en magasin.
81. L'e-commerce s'est diffusé à l'ensemble des segments, avec des taux de pénétration élevés dans l'équipement du foyer (28 % du CA du secteur et jusqu'à 31 % pour le high-tech), les produits culturels (24 %) et l'habillement (23 %), tandis que l'alimentaire reste plus limité (moins de 10 % des ventes, majoritairement via un drive).
82. Cette montée en puissance de la vente en ligne modifie en profondeur la structure concurrentielle du commerce de détail. En facilitant la comparaison des prix et l'accès à une offre élargie, il conduit à une recomposition du tissu commercial, marquée par une concentration accrue autour de grandes plateformes et une fragilisation des acteurs intermédiaires.
83. Toutefois, l'impact du e-commerce sur le commerce de proximité apparaît plus nuancé²². Les travaux empiriques indiquent que la concurrence exercée par le commerce en ligne cible prioritairement la grande distribution plutôt que les petits commerces, contribuant à un rééquilibrage partiel des rapports de force. Cette dynamique s'inscrit dans un phénomène de « polarisation » du secteur, où coexistent des acteurs de grande taille et une multitude de petits commerces spécialisés, tandis que les structures de taille intermédiaire tendent à disparaître. Certains segments de proximité, notamment ceux reposant sur la différenciation (produits spécialisés, expérience client), apparaissent ainsi relativement résilients.
84. Par ailleurs, le commerce de proximité conserve un poids économique significatif et des dynamiques différenciées selon les territoires. En 2024, il représente sur le territoire bastiais²³ environ 1 941 établissements actifs²⁴ et 17 % de l'emploi total (soit près de 4 760 de salariés pour 621 établissements employeurs)²⁵. L'écrasante majorité des établissements font moins de 10 salariés (92 %) et près des deux tiers n'ont aucun salarié.

²² M.-L. Allain, A. Epaulard, « Petits commerces : déclin ou mutation ? », Conseil d'Analyse économique, note du conseil d'analyse économique n° 77 (2023).

²³ Territoire : EPCI CA de Bastia, CC Marana-Golo et CC de la Castagniccia-Casinca.

²⁴ Y compris établissements sans salariés. Source : Insee-Sirene.

²⁵ Sources : Acoff, Insee, calculs Gecodia.

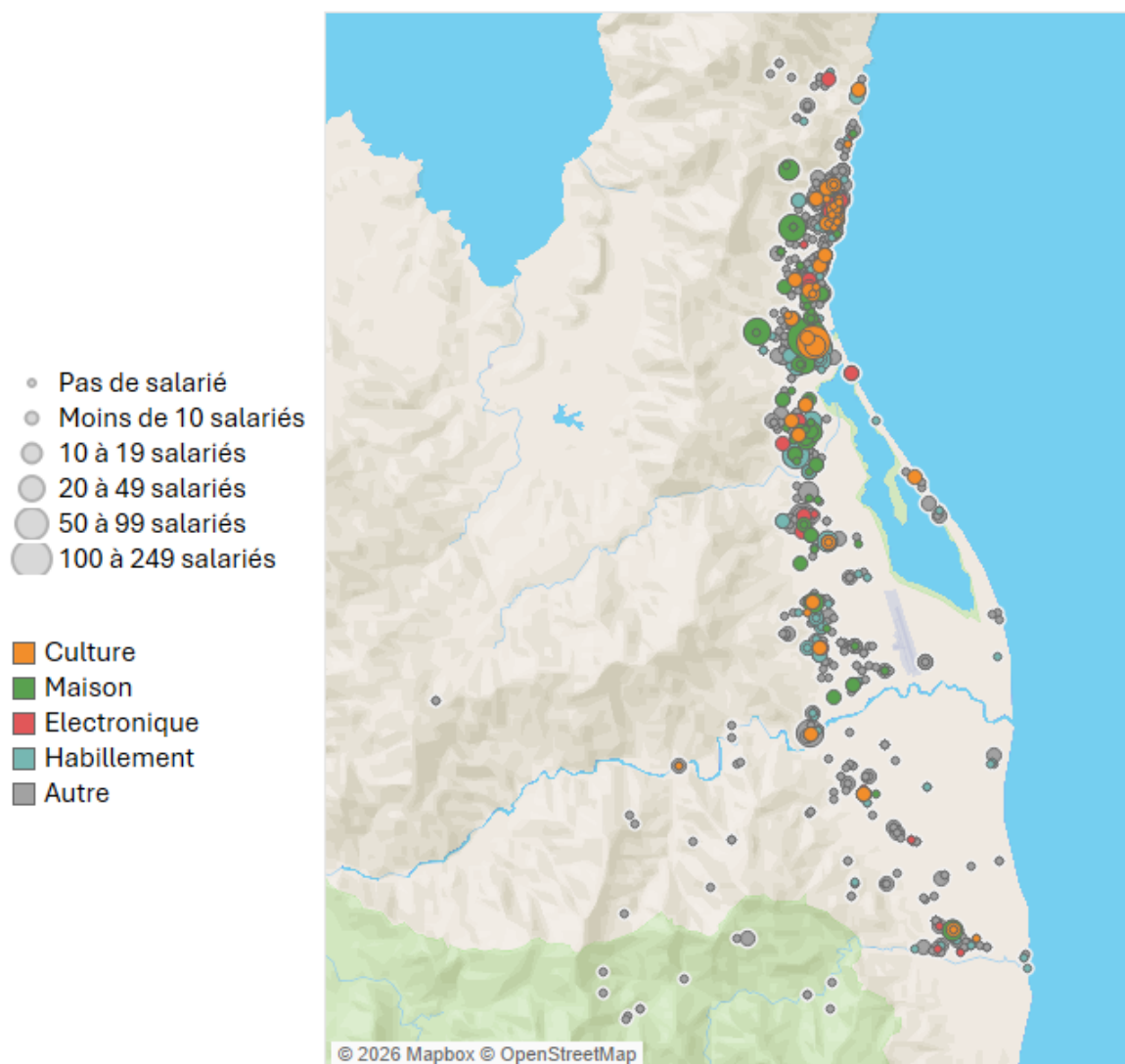
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A 999021967 20260527-14_27-05-26_58-DE
 Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

Évaluation des impacts socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

14 – Localisation des établissements du commerce de proximité sur la région bastiaise (hors alimentation, décembre 2025)



Source : Insee-Sirene, Gecodia

85. Enfin, la diffusion du numérique ouvre également des opportunités d'adaptation pour les commerces de proximité, bien que celles-ci restent inégalement exploitées. Environ 430 sites marchands sont recensés en Corse en 2025²⁶, avec une croissance importante (+34 en un an), mais les TPE accusent un retard conséquent dans la numérisation. Le développement de stratégies omnicanales (click & collect, livraison) permet d'élargir la clientèle, mais pose la question de la rentabilité en raison des effets de cannibalisation des ventes physiques. Dans ce contexte, le commerce de proximité apparaît moins en déclin qu'en mutation, avec des trajectoires fortement dépendantes des capacités d'adaptation des acteurs et des spécificités territoriales.
86. À l'échelle nationale, la vente en ligne est un canal désormais bien installé, mais encore loin d'être généralisé parmi les entreprises. 16,1 % des sociétés de plus de

²⁶ Sources : ecn, lebot.in.
 Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A.999021967.20260527.14.27.05.26.58-DE
 Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien
 Evaluation des impacts socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

10 salariés ont reçu des commandes via un site web en 2023. En valeur, les ventes via un site web représentent 4,3 % du chiffre d'affaires total.

87. Le comportement dominant est donc celui d'une numérisation sélective : une minorité d'entreprises vend en ligne, mais lorsqu'elles le font, ce canal peut peser significativement dans l'activité. On retrouve cette structure à travers les entretiens réalisés dans le cadre de cette étude auprès de socio-professionnels de la région bastiaise.
88. Le recours à la vente en ligne est très sectoriellement polarisé. Les secteurs les plus engagés dans la prise de commandes via un site web sont l'hébergement-restauration (35,5 % des sociétés) et le commerce-réparation d'automobiles et de motocycles (27,3 %), devant l'information-communication (20,9 %) et l'industrie manufacturière (16,0 %). À l'inverse, la construction (1,4 %) et les activités spécialisées, scientifiques et techniques (3,7 %) restent très en retrait. Autrement dit, les entreprises françaises utilisent d'autant plus la vente en ligne que leur offre est réservable, standardisable ou directement distribuable ; à l'inverse, les secteurs fondés sur des prestations sur mesure, des chantiers ou des relations contractuelles longues recourent beaucoup moins à ce canal.
89. En France, la part des entreprises recevant des commandes via le web progresse de 13,8 % à 16,1 % entre 2019 et 2024²⁷, tandis que la part de celles vendant via leur site propre passe de 12,4 % à 14,7 %. Le recours aux places de marché reste globalement stable autour de 5 % des entreprises. La part du chiffre d'affaires réalisée sur le web demeure faible et baisse légèrement, de 3,6 % à 3,0 %, ce qui suggère un e-commerce qui se diffuse davantage comme canal complémentaire que comme canal dominant.
90. Le e-commerce apparaît pour les petites entreprises, moins comme un basculement de modèle que comme une extension commerciale d'appoint, utile pour capter une clientèle supplémentaire sans devenir le cœur du chiffre d'affaires.
91. Au regard du Baromètre Corse numérique 2021, le diagnostic principal est celui d'un rattrapage rapide, mais à partir d'une base initiale faible. Le document souligne explicitement que l'année 2020 a mis en évidence le « retard chronique » des TPE-PME corses en matière numérique, notamment pour le e-commerce. Le commerce ressort, pour sa part, comme le secteur ayant le plus fortement activé le levier e-commerce pendant la crise sanitaire, avec 53 % des entreprises concernées ayant développé la vente en ligne.
92. Cette progression s'accompagne toutefois d'une maturité encore incomplète des modèles de vente en ligne. Le e-commerce corse repose encore largement sur des dispositifs légers et peu industrialisés : les réseaux sociaux constituent le premier canal mobilisé, loin devant le site marchand propre. Le Baromètre indique que 64 % des entreprises présentes dans la vente en ligne utilisent les réseaux sociaux comme canal de vente, contre 37 % un site e-commerce propre ; dans le texte analytique, 29 % déclarent s'appuyer sur leur propre site pour la vente et la commande en ligne, contre 18 % seulement en 2019, tandis que 9 % seulement recourent aux places de marché ou plateformes collaboratives. Ce profil traduit un e-commerce d'opportunité, relationnel

²⁷ « Enquête sur les technologies de l'information et de la communication (TIC) dans les entreprises », Insee (2019 et 2024).

et faiblement outillé ; davantage adossé à Facebook ou Instagram qu'à une véritable infrastructure marchande propriétaire.

93. Ces équilibres sont restés globalement inchangés selon les socio-professionnels bastiais. Seules les entreprises dédiées ou quasi dédiées à la vente en ligne (vente de produits corses, e-boutique) ont des stratégies de croissance basées sur Internet. Les autres commerces — surtout ceux sans salariés — ont une approche défensive, essentiellement grâce à une visibilité sur les réseaux sociaux et des ventes à travers ce canal. Ainsi, sur les dernières années, la progression de la vente en ligne ne s'accompagne pas d'un investissement dans les outils numériques significatifs et l'essor des initiatives lors de la crise sanitaire est largement resté sans lendemain.
94. Le principal facteur de fragilité demeure la structure même du tissu économique corse, dominé par de très petites entreprises. Le Baromètre montre que l'appropriation du numérique croît nettement avec la taille : 50 % seulement des TPE de 2 à 4 salariés disposent d'un site Internet, contre 80 % des PME de plus de 10 salariés ; parallèlement, la part des entreprises jugeant le numérique « essentiel » dépasse 60 % au-delà de 10 salariés. Surtout, parmi les 47 % d'entreprises qui ne disposent toujours pas de site web, seulement 3 % envisagent d'en créer un à court terme. Autrement dit, une partie importante des entreprises corses reste encore dans une logique d'usage partiel du numérique, sans basculer vers un véritable modèle structuré de vente en ligne. Cela pose notamment la question de la capacité à se projeter sur des e-boutique. En effet, les outils de base, surtout la gestion informatisée des stocks, sont absents et ne permettent pas de développer cette offre commerciale.
95. En tendance, il existe donc un risque de décrochage du commerce de proximité par rapport à la demande exprimée. D'un côté, les commerces corses demeurent en retrait par rapport aux configurations régionales les plus matures, la vente en ligne y restant dépendante des réseaux sociaux et peu intégrée à des sites marchands. De l'autre, elle connaît un essor de la demande de la part des consommateurs, avec des taux de pénétration ayant rejoint la moyenne nationale.

4-3 – L'implantation du centre de tri multi-flux est une opportunité pour développer une politique de vente en ligne au bénéfice des commerces de proximité

96. A l'échelle de la région bastiaise, l'implantation d'un centre de tri multi-flux doit être analysée comme une infrastructure d'adaptation à une transformation déjà engagée des comportements d'achat, et non comme le facteur déclencheur de cette transformation. Les socio-professionnels n'expriment pas d'hostilité ou de crainte particulière par rapport au projet de La Poste, la concurrence exercée par la vente en ligne étant surtout générée par les grands acteurs internationaux. À l'échelle nationale comme à l'échelle de la Corse, la progression de la vente en ligne, et donc du marché du colis, est structurelle. Le projet sur l'aéroport de Bastia-Poretta ne « crée » pas la montée du commerce en ligne. Il s'inscrit dans une tendance.
97. Dans ce cadre, le principal avantage potentiel pour le commerce de proximité réside dans une amélioration de la qualité logistique locale. Dans un territoire de taille

réduite, marqué par des contraintes d'insularité, de saisonnalité et de dispersion relative des flux, un outil de tri plus performant peut réduire les délais, fiabiliser les approvisionnements, mieux absorber les pics d'activité et rendre plus prévisible la circulation des marchandises.

98. Pour les petits commerçants, cela peut se traduire par un meilleur réassort, une gestion plus souple des commandes clients et, pour ceux qui ont une activité omnicanale, par une capacité accrue à expédier, recevoir ou retourner des colis dans de bonnes conditions. Cette dimension est d'autant plus importante que le e-commerce ne remplace pas à lui seul les besoins de proximité. Il peut être articulé avec une offre locale robuste.
99. Pour autant, à l'échelle bastiaise, plusieurs points de friction peuvent émerger sur un registre plus subjectif, mais économiquement important. Le projet logistique porté par un grand opérateur peut faire naître un sentiment de dissymétrie entre les intérêts du groupe et ceux du tissu commercial local. Certains commerçants pourraient considérer qu'on investit davantage pour mieux faire entrer des flux extérieurs que pour renforcer le commerce existant. D'autres redouteront une concentration des bénéfices sur quelques enseignes partenaires. Même lorsque ces perceptions ne reposent pas entièrement sur des effets mesurables à court terme, elles peuvent nourrir une défiance durable si le projet n'est pas accompagné d'un discours clair sur ses contreparties territoriales.
100. C'est pourquoi la question de la qualité de service côté La Poste est centrale. Les entretiens font ressortir des attentes en matière de qualité de service pour les petits commerces du centre-ville et des quartiers de proximité. Dans une agglomération comme Bastia, une part importante des commerçants reste freinée non par l'absence de demande, mais par des contraintes logistiques très opérationnelles : manque de temps pour préparer les expéditions, difficulté à déposer les colis, coûts unitaires élevés à faible volume, organisation peu lisible des retours. Dans cette perspective, le projet gagnerait à être articulé avec des solutions de logistique du dernier kilomètre pensées pour les petites structures, afin de transformer un équipement de tri en véritable levier de modernisation commerciale à l'échelle territoriale.
101. La mise en place de points d'accès en centre-ville pour le dépôt des colis, ou de solutions de collecte dédiées auprès des commerçants, constituerait à cet égard un facteur clé d'appropriation. Pour un petit détaillant, une offre e-commerce ou de vente à distance ne devient réellement praticable que si l'expédition peut s'intégrer simplement dans la journée de travail, sans déplacement supplémentaire pénalisant ou rupture dans l'activité du point de vente. Des modalités souples de prise en charge des flux permettraient de réduire les coûts cachés supportés aujourd'hui par les commerçants et d'abaisser le seuil d'entrée dans la vente expédiée. Cela répondrait particulièrement aux besoins des commerces indépendants, dont les volumes restent modestes, mais dont l'enjeu est précisément de pouvoir expédier de manière régulière, fiable et sans complexité excessive. Cette logique suppose également une offre logistique renforcée de la part de La Poste, notamment concernant les tarifs pour les opérations logistiques.
102. Enfin, le plein impact du projet suppose un accompagnement parallèle à la numérisation commerciale. Pour les commerçants interrogés, le développement de

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-14_27-05-26_58-DE
Création d'un centre multi-flux pour le traitement du fret aérien

Evénement socio-économiques

Réception par le préfet : 01/06/2026

e-boutiques, la formation aux outils de vente en ligne et le soutien aux investissements numériques sont des compléments indispensables à l'infrastructure logistique.

103. En effet, la logistique et la commercialisation digitale doivent être pensées conjointement. Un commerce ne développera une offre en ligne que si l'expédier est fluide pour lui.

104. Au total, l'implantation d'un centre de tri multi-flux dans la région bastiaise ne constitue pas, en soi, une menace automatique pour le commerce de proximité ; elle peut même devenir un levier utile de modernisation logistique et de montée en qualité du service territorial.

105. Mais cet effet positif n'est ni spontané ni garanti. Il suppose que La Poste apporte des améliorations visibles en matière de fiabilité, de lisibilité des parcours colis pour les commerçants (offre compétitive pour l'enlèvement des colis, horaires adaptés aux commerçants, collecte adaptée pour le centre de la ville).

106. Plus largement, un soutien renforcé de la part des autorités consulaires et des pouvoirs publics en faveur du développement des outils de vente en ligne et une politique en faveur de la logistique de proximité ressortent comme des compléments essentiels pour les socio-professionnels.

107. Sans cette exigence de qualité et sans une intégration active des petits commerçants au sein d'une politique globale de logistique et de vente en ligne, le projet risque d'être perçu comme une infrastructure au service d'une tendance subie plutôt que comme un équipement contribuant à l'équilibre commercial du territoire.

Table des illustrations

1 – Volume d'objets adressés distribués en France et à l'export (en millions d'objets)	4
2 – Fréquence d'achat sur Internet de produits physiques au cours des 12 derniers mois (hors alimentaire et pharmacie, en % des acheteurs déclarés, 2024)	6
3 – Principaux produits physiques achetés sur Internet (en % des acheteurs sur les 12 derniers mois)	7
4 – Particuliers ayant commandé des biens ou des services sur l'Internet pour leur usage privé (en % de la population de 15 à 74 ans, sur les 12 derniers mois)	9
5 – Mode de livraison déclaré par les acheteurs en ligne en Corse (en % des achats)	10
6 – Plan de masse du projet de Plateforme de Préparation et de Distribution du Courrier Multi-Flux (PPDC MF) sur l'escale aérienne de Bastia-Poretta	12
7 – Localisation des établissements actuels de La Poste sur la Haute-Corse	14
8 – Répartition estimée des montants investis dans l'infrastructure sur la base du projet présenté	16
9 – Méthode d'estimation des retombées économiques	17
10 – Phase de construction : retombées économiques	18
11 – Phase d'exploitation : retombées économiques directes, indirectes et induites.....	19
12 – Scénario contrefactuel : retombées économiques directes, indirectes et induites.....	20
13 – Différentiel entre le scénario de concrétisation du projet et le scénario contrefactuel : cumul 2026-2030 des retombées économiques annuelles	20
14 – Localisation des établissements du commerce de proximité sur la région bastiaise (hors alimentation, décembre 2025)	23