



L'effet FedEx : Mesure de l'impact économique du hub FedEx Express à Paris-Charles de Gaulle



ÉDITO

Julien Ducoup

Vice-président des opérations du hub de FedEx de Paris-CDG



Chaque jour, aux quatre coins du globe, FedEx connecte les communautés, transporte des marchandises et fournit des services qui alimentent l'économie mondiale grâce à une importante flotte aérienne et terrestre ainsi qu'un large maillage territorial.

Au cœur du réseau européen de FedEx, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (Paris-CDG) abrite le plus grand hub FedEx en dehors des États-Unis. FedEx y est implanté depuis 1999 et n'a de cesse d'y renforcer son engagement. Plus de 600 millions d'euros en capital* ont été investis par l'entreprise pour développer ce site, permettant de faire de Paris-CDG une plateforme majeure pour relier la France et l'Europe au reste du monde.

En plus de contribuer significativement à l'internationalisation des entreprises françaises et plus particulièrement des PME qui représentent une grande proportion de la clientèle de FedEx en France, la présence de FedEx sur la plateforme de l'aéroport de Paris-CDG génère de nombreux emplois locaux, participant ainsi largement au développement économique de ce territoire.

Avec près de 5 500 salariés dans la région francilienne, la présence de FedEx a un impact déterminant sur la vitalité économique des départements au sein desquels nous opérons et dans lesquels nous recrutons nos employés. Cependant, la pluralité des retombées de notre activité couplée à l'étendue de l'écosystème de nos partenaires rendent ces externalités positives difficilement mesurables. Ce constat nous a conduits à la réalisation d'une étude sur l'impact économique de la plateforme aéroportuaire de FedEx Express à Paris-CDG (hub).

L'étude en question, commandée par FedEx, a été menée par le professeur Herbert Castéran, directeur et enseignant-chercheur de l'IDRAC Business School. Cette étude, dont les résultats ont été rendus le 11 octobre 2023, a permis de formaliser un rapport quantifiant les retombées socio-économiques engendrées par l'activité de FedEx au niveau local.

Cette étude éclaire par ailleurs la portée de nos contributions, mettant en évidence les impacts directs, indirects et induits de FedEx sur l'activité économique à l'échelle locale. Elle démontre que la création d'emplois de qualité due à FedEx participe de façon significative à la stabilité économique locale et contribue de manière croissante à l'attractivité des territoires concernés sur le long terme.

* Montant excluant les investissements liés aux loyers des installations de FedEx en Île-de-France et dans l'Oise

SOMMAIRE

SYNTHÈSE

Introduction & Périmètre	p. 4
--------------------------------	------

L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE L'ACTIVITÉ DE FEDEX

Retombées économiques en Île-de-France	p. 5 - 6
Analyse par département	p. 7
Comparatif entre départements	p. 8
Lieux de résidence des emplois directs par commune	p. 9

ANNEXES

Précision sur la méthodologie	p. 10
Bibliographie	p. 10 - 11

Introduction & Périmètre

L'étude économique a été réalisée par Herbert Castéran, enseignant-chercheur, directeur de l'IDRAC Business School et fondateur de la société conseil HERM (Holos, Études et Recherches en Marketing). Elle vise à quantifier et analyser les retombées socio-économiques engendrées par l'activité du groupe FedEx au niveau local. L'évaluation de l'impact économique porte sur une zone d'étude comprenant la région Île-de-France et le département de l'Oise.

Impact direct de FedEx	Impact indirect dans la chaîne de fournisseurs	Impact induit
≈ 5 500 ETP 1,847 Md€	≈ 5 200 ETP	≈ 22 000 emplois ETP soutenus au total (directs, indirects et induits)

Impact socio-économique
1,847 milliard d'euros
Soit l'équivalent annuel de 141 € par habitant
1 emploi créé par FedEx génère en fin de compte 4 emplois dans la zone d'étude

L'évaluation des retombées socio-économiques de l'activité de FedEx distingue trois types d'impacts économiques :

- **Les impacts directs** qui regroupent les rémunérations des personnels du groupe FedEx, affectés dans leur région d'habitation, ainsi que la consommation en biens et services du groupe.
- **Les impacts indirects** découlant de l'activité du groupe FedEx et générés par ses fournisseurs et prestataires.
- **Les impacts induits** qui sont déterminés par les dépenses des bénéficiaires des impacts directs et indirects. Un cycle de recettes / dépenses se met en place au sein de l'économie régionale.

Cette étude se concentre sur la dimension financière des dépenses de FedEx. D'autres aspects tels que les bénéfices générés par la connectivité qu'offre FedEx à ses clients, notamment les PME franciliennes, ne sont pas considérés ici.

Une autre manière d'illustrer l'impact économique des activités du hub de FedEx à Paris-CDG passe par l'analyse des retombées induites par le tonnage du fret transporté par FedEx. L'étude souligne que **chaque tonne de fret transportée par FedEx génère un impact financier de 2 950 € sur l'économie francilienne**. Ce résultat est en cohérence avec les évaluations antérieures réalisées⁽¹⁾. En 2022 la totalité du tonnage acheminé par FedEx à Paris-CDG s'élevait à 577 296 tonnes⁽²⁾.

Une évaluation plus large, prenant en compte le nombre annuel de mouvements aériens effectués par FedEx à Paris-Charles de Gaulle, **démontre que chaque vol FedEx contribue à hauteur de 62 985 € à l'économie de l'Île-de-France**.

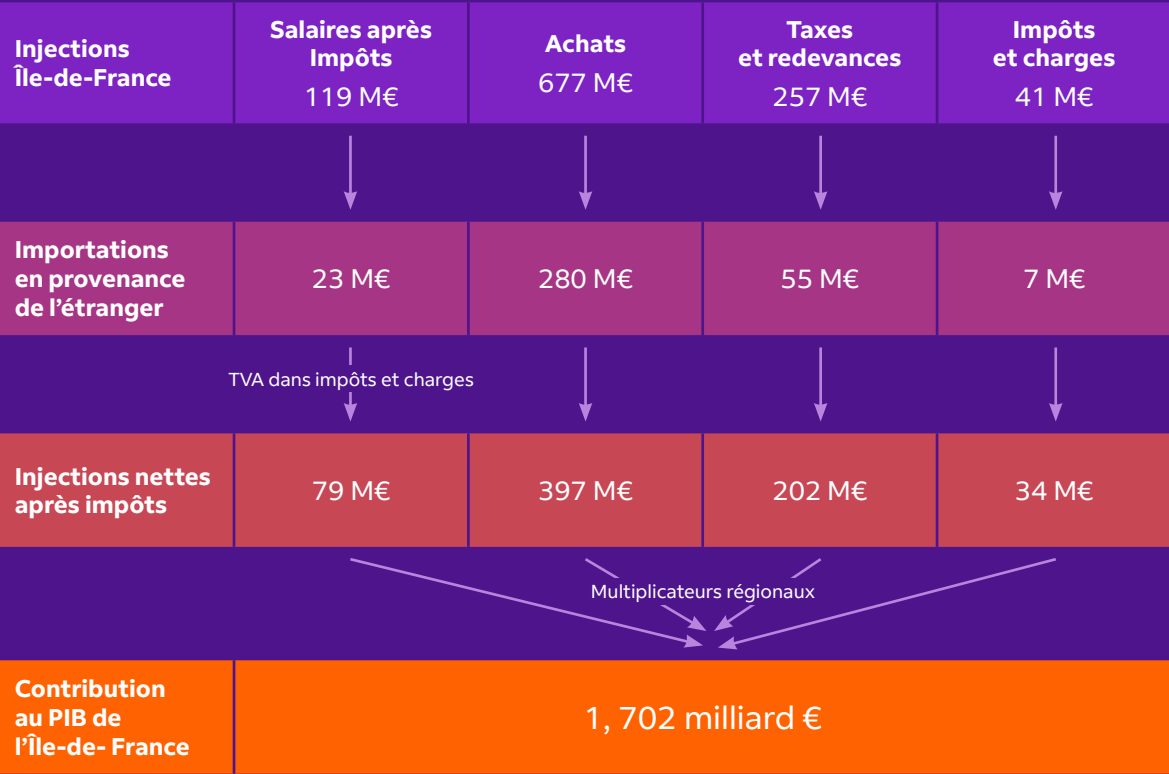
(1) Le Bureau d'informations et de prévisions économiques -BIPE- (2012), Évaluation des impacts économique et social des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget pour l'année 2010.
(2) Source : DGAC, 2023

Retombées économiques en Île-de-France

Les activités de FedEx dans la région influencent également les achats, les dépenses réelles, ainsi que les contributions fiscales, créant un réseau d'interdépendances économiques. Deux piliers essentiels se démarquent : les achats et dépenses liés à la rémunération (salaires avec charges patronales et salariales), ainsi que les taxes versées à l'administration fiscale et les diverses redevances aéroportuaires acquittées par FedEx.

Un examen approfondi de l'impact financier révèle que l'implantation des opérations de FedEx en Île-de-France et dans l'Oise engendre 298 millions d'euros de recettes fiscales et des redevances annuellement. Ces recettes contribuent, entre autres, directement aux finances publiques régionales, renforçant ainsi les capacités de la région à investir dans des projets d'infrastructure, des services publics et d'autres initiatives communautaires.

ZOOM SUR L'IMPACT DÉTAILLÉ EN ÎLE-DE-FRANCE



Retombées économiques en Île-de-France

En somme, FedEx tisse un lien vital entre l'entreprise et les territoires à proximité de l'aéroport Paris-CDG. Cette interaction financière se traduit de manière significative : elle représente 0,24 % du PIB régional, soit une contribution de 139 € par an et par habitant francilien.

En d'autres termes, chaque euro dépensé par le groupe FedEx dans la région se traduit par l'injection de **1,5 € dans l'économie de la région**.

Cette relation économique dynamique assoit encore davantage la position de FedEx en tant qu'acteur clé de l'économie régionale, et contribue à la croissance et à la prospérité continue de l'Île-de-France.

Au-delà de l'aspect strictement financier, l'impact du groupe FedEx se caractérise également par la création d'emplois. Aux plus de 4 400 recrutements directs effectués par FedEx, il faut ajouter plus de 15 000 emplois indirects générés par l'activité de l'entreprise chez les fournisseurs ou induits par la consommation des salariés habitants en Île-de-France.

≈ 19 400 emplois ETP dépendent de l'activité du groupe
FedEx en Île-de-France

≈ 4 400 ETP
emplois directs

≈ 15 000 ETP
emplois indirects et induits

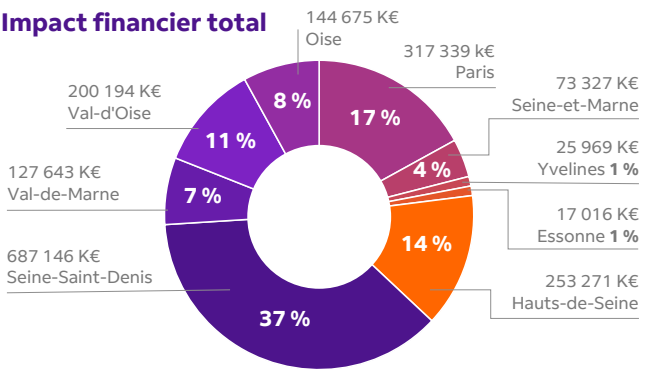
Pour un emploi créé par le groupe FedEx en Île-de-France,
4,4 emplois supplémentaires sont créés dans l'économie.

Analyse par département

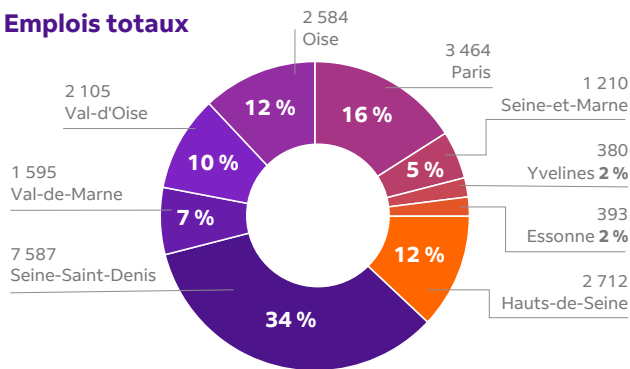
Si les services d'expédition et de logistique de FedEx contribuent à soutenir l'économie nationale dans son ensemble, l'impact de l'entreprise est particulièrement important dans les départements qui accueillent les opérations du groupe. Cela se traduit par des investissements directs, une forte création d'emplois, des dépenses se traduisant par des revenus chez les fournisseurs locaux, ainsi qu'un impact induit résultant de l'écosystème économique stimulé par les activités de FedEx. La présence marquée de FedEx dynamise la croissance économique non seulement dans les territoires où elle opère, mais également dans les départements adjacents. Ce chapitre se penche sur les retombées socio-économiques au niveau départemental.

COMPARATIFS ENTRE DÉPARTEMENTS

Impact financier total



Emplois totaux



LES RETOMBÉES ANNUELLES EN TERMES DE PIB PAR HABITANT SONT CARACTÉRISÉES PAR DES DIFFÉRENCES NOTABLES :

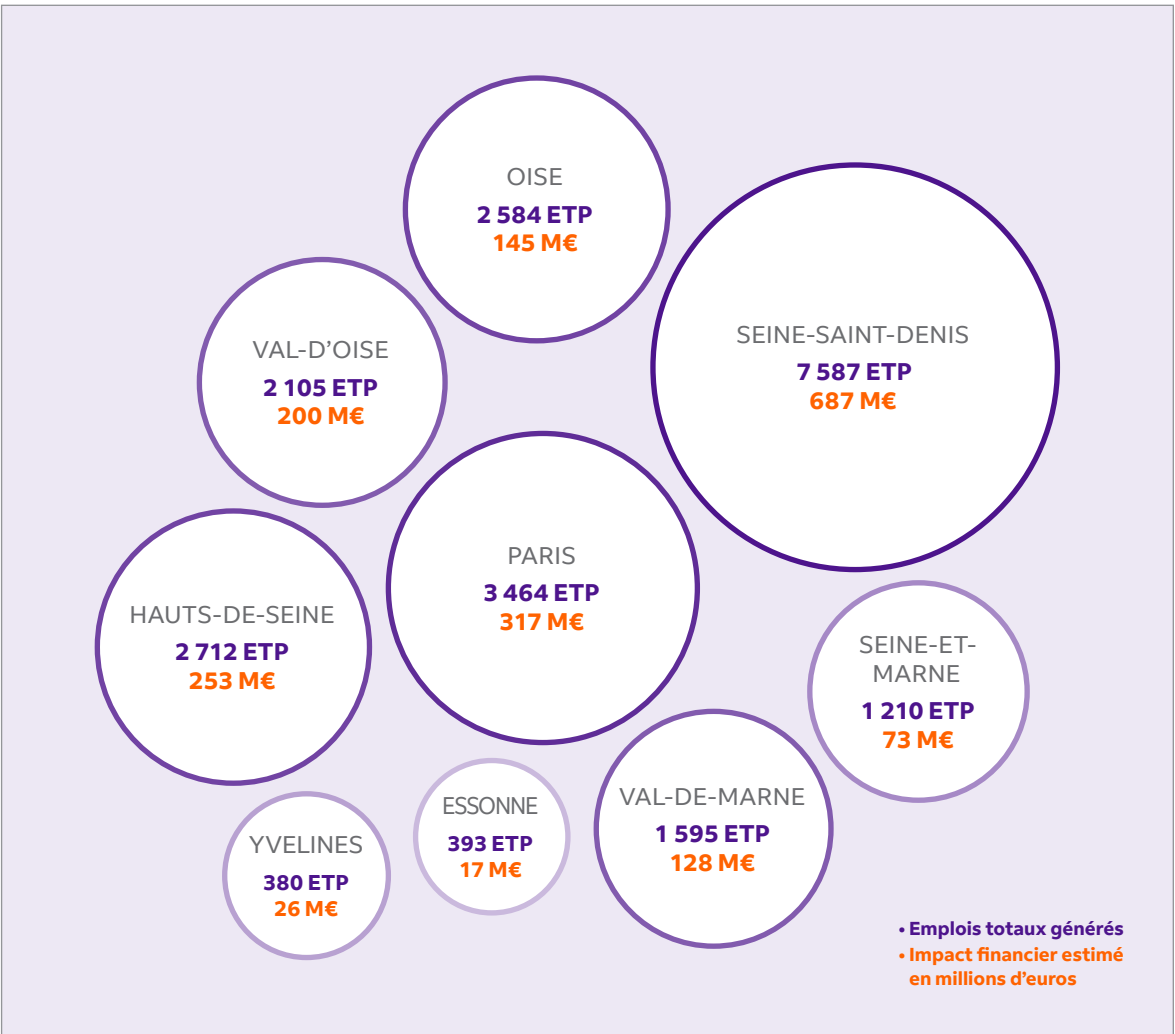
Paris	148 €
Seine-et-Marne	51 €
Yvelines	18 €
Essonne	13 €
Hauts-de-Seine	156 €
Seine-Saint-Denis	415 €
Val-de-Marne	91 €
Val-d'Oise	160 €
Oise	174 €

Quatre groupes de départements se dégagent :

- **Retombées économiques hautes** : en Seine-Saint-Denis, elles sont estimées à 415 € par habitant et par an
- **Retombées économiques moyennes** estimées entre 148 € et 174 € par habitant et par an à Paris, dans les Hauts-de-Seine, dans le Val-d'Oise et l'Oise
- **Retombées économiques intermédiaires** : le Val-de-Marne représente une position intermédiaire avec 91€ de retombées par habitant et par an
- **Retombées économiques plus marginales** : l'Essonne, les Yvelines et la Seine-et-Marne.

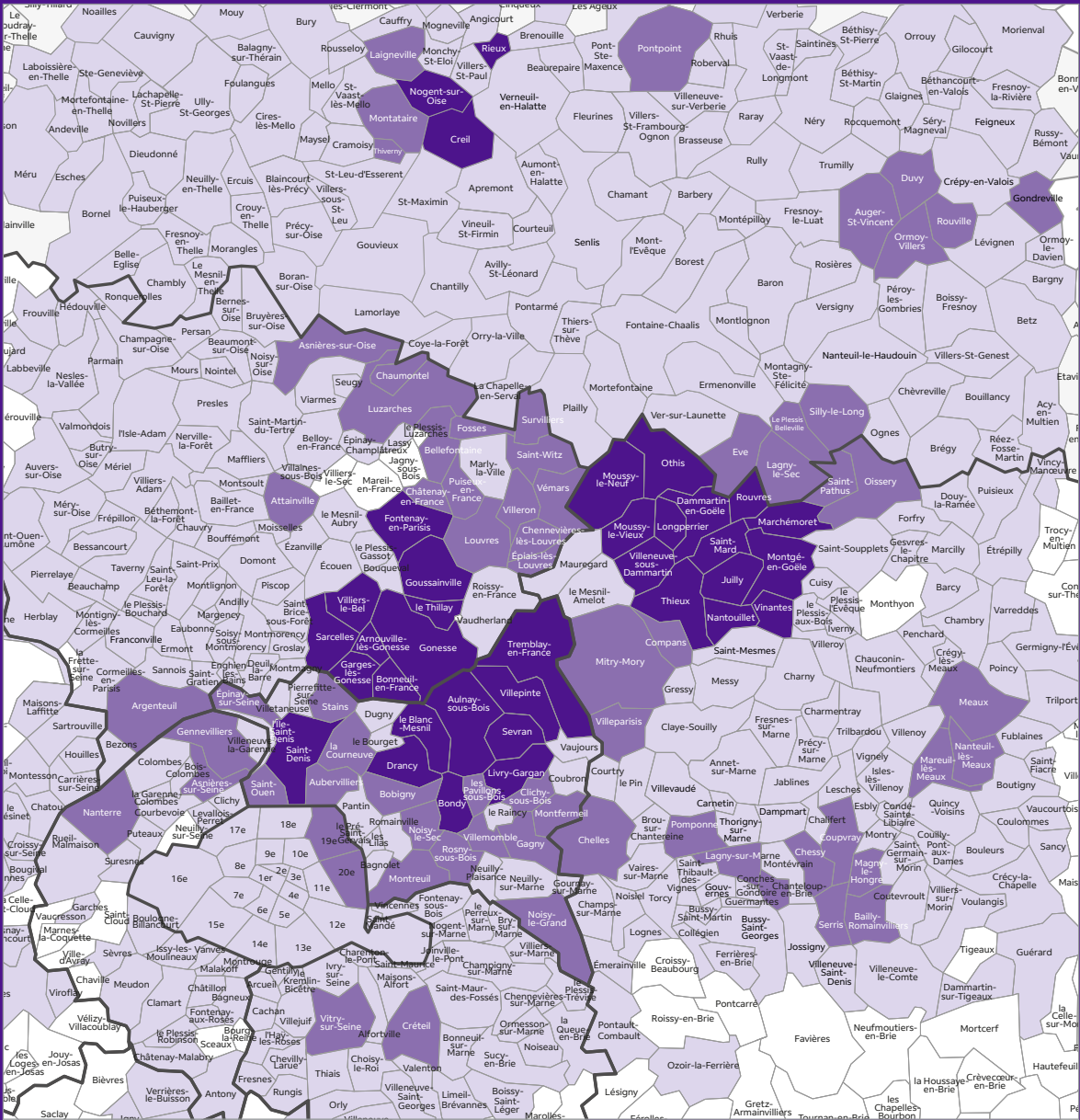
Comparatif entre départements : impact financier et emploi

L'infographie ci-dessous présente l'essentiel des retombées économiques engendrées par les activités de FedEx par année dans les huit départements de la région Île-de-France ainsi que dans l'Oise. Cette représentation graphique met en lumière la création de valeur résultant de l'engagement de FedEx dans ces territoires, tout en mettant en perspective les effets indirects de ces activités sur les habitants et l'économie locale.



La corrélation entre l'impact financier total et le nombre d'emplois induits est évidente. Cependant, il est intéressant de noter le cas particulier de l'Oise, où le nombre d'emplois générés par l'impact financier est proportionnellement plus important. Cette situation trouve son explication notamment dans le nombre élevé d'employés de FedEx y résidant.

Lieux de résidence des emplois directs par commune



Nombre d'employés par commune

- de 1 à 20
- de 21 à 50
- de 51 à 200

Méthodologie mise en œuvre pour quantifier les retombées économiques des activités de FedEx

1. LE CADRE GÉNÉRAL

Pour mesurer l'impact économique des activités de FedEx, l'approche de la base économique, a été utilisée. Elle consiste essentiellement en une formalisation d'inspiration keynésienne.

L'estimation de cet impact repose sur des approches éprouvées et publiées dans des revues scientifiques à comité de lecture. Toutes les méthodologies mises en œuvre sont fondées sur un référentiel méthodologique et une littérature existante.

Une seule exception est à relever toutefois s'agissant de la « départementalisation » de l'impact financier. L'impact est d'abord estimé de manière rigoureuse à l'échelle régionale puis décomposé à l'échelle départementale.

Les estimations de ce dossier sont volontairement « conservatrices », ce qui se traduit par :

- Le choix systématique d'hypothèses basses
- L'élimination de toute risque de double comptage.

2. RECONSTITUTION DES « INJECTIONS » (COMPOSANTES DE LA RETOMBÉE ÉCONOMIQUE) AU SEIN DES DIFFÉRENTES RÉGIONS

Quatre grandes « injections » correspondant aux impacts économiques sont distinguées :

- **Les rémunérations.** Les montants pris en compte sont ceux correspondant aux rémunérations nettes. Les prélèvements sur ces rémunérations ont été estimés pour déterminer un revenu net disponible. Toutefois, considérant que prélèvements et prestations sociales s'équilibraient globalement (INSEE), la rémunération nette apparaît comme une estimation crédible du revenu réellement disponible.
- **Les retombées** sont estimées à partir du revenu disponible, de l'évasion commerciale et du taux de valeur ajoutée.
- **Les achats.** Ces achats comprennent les sommes dépensées par FedEx sur la zone.
- **La fiscalité.** Les prélèvements relèvent des charges sociales et patronales, de la TVA, de l'impôt sur le revenu, de la fiscalité de FedEx acquittée en France et des autres

taxes telles que la CSG ou la CRDS. Pour les impacts induits, les prélèvements sont estimés sur la base d'un taux de prélèvement moyen et sont répartis entre les régions françaises.

- **Les différentes taxes et redevances** propres à l'activité de FedEx.

A l'échelle régionale, se produisent également des « fuites ». Trois types de fuites sont alors pris en compte :

- **Les dépenses touristiques.** Une partie des dépenses des ménages est consacrée à des activités de tourisme hors de leur région de résidence/d'origine
- **L'évasion commerciale** regroupe l'ensemble des dépenses de consommation effectuées hors de la région de résidence/d'origine y compris les dépenses liées à la vente par correspondance et/ou au commerce électronique.
- **La propension à importer et le taux de valeur ajoutée*.** Les produits consommés sur un territoire proviennent pour part de la région et pour part de l'extérieur de cette région. On définit ainsi une propension à importer propre à chaque région.

3. DÉTAIL DE LA MÉTHODOLOGIE PAR DÉPARTEMENT

Les modèles d'estimation de l'impact financier sont conçus pour une estimation à l'échelle régionale. La décomposition de cet impact par département doit être comprise comme étant approximative.

Il n'y a ainsi pas de prise en compte des flux inter-départementaux.

Par ailleurs, la répartition par département dépend de :

- la répartition réelle de la masse salariale du groupe FedEx ;

- la répartition des achats et des autres composantes de l'impact. Elle s'opère selon une logique gravitaire prenant en compte la distance par rapport au site d'exercice principal au hub de Paris-CDG et le PIB des départements. Sur ce dernier élément, les données à disposition datent de 2005, aucune source plus récente et exhaustive n'ayant été identifiée. ;
- l'estimation des emplois générés à l'échelle départementale se fait sur la base de valeurs des emplois estimée par l'INSEE à l'échelle régionale.

Bibliographie

1. ÉTUDES

- FedEx (2022), *Global Economic Impact Report*
- Jacques Pavaux (2021), *Quel est le vrai bilan socio-économique des aéroports français ?*
- Le BIPE (2012), *Évaluation des impacts économique et social des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget pour l'année 2010*
- Oxford Economics (2020), *The Impact of the Express Industry on the EU Economy*
- Projective Group (2021), *Un avion qui décolle... c'est de l'activité & des emplois*
- Utopies (2017), *Étude d'impact socio-économique des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget*

- Vincent Lasserre-Bigorry & Laurent Terral (2022), *Étude de l'impact économique de l'écosystème aéroportuaire et aérien sur l'activité et l'emploi, Laboratoire Ville Mobilité Transport - Université Gustave Eiffel*

Wikipédia: https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_d%C3%A9partements_fran%C3%A7ais_class%C3%A9s_par_produit_int%C3%A9rieur_brut_par_habitant

2. ARTICLES DE RECHERCHE

- Association of Colleges (2009). Economic Impact Studies. Consultable à <http://www.aoc.co.uk/en/research/economic-impact-studies.cfm> (dernière consultation le 16 avril 2012).

- Barget E. et Gouguet J.-J. (2010), La mesure de l'impact économique des grands événements sportifs. L'exemple de la Coupe du Monde de Rugby 2007, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 3/2010 (juin), p. 379-408
- Barget E. et Gouguet J.-J. (2000), « Impact économique du spectacle sportif : analyse critique de la littérature », in Jean-Jacques Gouguet et Didier Primault (dir.), *Reflets et perspectives : sport et mondialisation : quel enjeu pour le XX e siècle ?* Bruxelles, De Boeck Université.
- Beckett-Camarata J., Camarata M. et Purton G. (2009). A strategic Regional Approach to Economic Development and School Funding in Ohio. *Intl Journal of Public Administration*, 32: 541–561
- BIS (2011). *Measuring the Economic Impact of Further Education*. Working paper, Cambridge Econometrics.
- Bleaney M. F., Binks M. R., Grennaway D., Reed G. V. et Whynes D. K. (1992). What does a University add to its local economy? *Applied Economics*, 24, 305-311
- Bouabdallah K. et Rochette J. A. (2003). L'impact de l'Université Jean Monnet sur l'économie locale. Working Paper, Université Jean Monnet
- «Cash P. R., Bhadury J., McCrickard D. L. et Weeks J. K. (2010). In Pursuit of the "Third Mission": Strategic Focus on Regional Economic Development by a Business School in the USA. *Local Economy*, Vol. 25, No. 2, 148–153»
- Catin M. et Stenta M. (1995), *Modèle de simulation des flux de marchandises interrégionaux et internationaux*, Observatoire économique et statistique des transports, Paris
- Conférence des Grandes Ecoles (2006). Le livre blanc du Chapitre des Ecoles de Management. Consultable à http://www.cge.asso.fr/presse/LIVRE_BLANC_WEB.pdf (dernière consultation le 16 avril 2012)
- Cooke A. et Galt V. (2010). *The Impact of Business Schools in the UK*. Nottingham Economics, Nottingham
- Cox S. et Taylor J. (2006). *The Impact of a Business School on Regional Economic Development: a Case Study*. *Local Economy*, Vol. 21, N° 2, 117-135.
- Decreux Y. et Valin H. (2007), *MIRAGE, a Computable General Equilibrium Model for Trade Policy Analysis*, working paper
- Faggian A. et Biagi B. (2003), *Measuring regional multipliers: a comparison between two different methodologies in the case of the Italian regions*, *Italian Journal of Regional Science*, 1, (2), 33-58.
- Gagnol L. et Héraud J.-A. (1999). Impact économique régional d'un pôle universitaire : application au cas strasbourgeois. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n°4, pp.581-604.
- Garrabé M. (2009), La valeur d'activité totale d'une opération de développement local : les multiplicateurs territoriaux, *Centre d'études de projets Montpellier*, 4-2008
- Garrido-Yserte R. et Gallo- Rivera M. T. (2007). The impact of the university upon local economy: three methods to estimate demand-side effects. *Annals of Regional Science*, 443, 9-67
- Giesecke J. A. et Madden J. R. (2005). A CGE assessment of a university's effects on a regional economy : supply-side versus demand-side effects. 45th Congress of the European Regional Science Association, Vrije University, Amsterdam»
- Hallegatte S. (2008), *An Adaptive Regional Input-Output Model and its Application to the Assessment of the Economic Cost of Katrina*, *Risk Analysis*, Volume 28, Issue 3, pages 779–799.

- Hemannsson K., Lisenkova K., McGregor P. G. et Swales J. K. (2010). "Policy Scepticism" and the Impact of Scottish Higher Education Institutions on their Host Region. Working paper, University of Strathclyde
- Huggins R. et Johnston A. (2010). *The Economic and Innovation Contribution of Universities: A Regional Perspective*. Working Paper, Cardiff's metropolitan University
- Hustedde R. J., Shaffer R. et Pulver G. (2005), *Community Economic Analysis: A How To Manual*, Iowa State University Printing Services, Ames
- Lemelin A. (2008), *Modèles économiques régionaux : un survol de la littérature*, Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, Québec.
- Loveridge S. (2004), *A Typology and Assessment of Multi-Sector Regional Economic Impact Models*, *Regional Studies*, Vol. 38, pp. 305-317
- Meur Soizic, Combien coûte votre scolarité à l'État ?, https://diplomeo.com/actualite-depenses_etat_enseignement_education, consulté nov. 2019
- Mules T., Pforr C. et Ritchie B. W (2007). The Impact of domestic tourism on Perceptions of Australia's National Capital. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 22:3-4, 35-53
- Pratt S., McCabe S., Cortes-Jimenez I., Blake A. (2010). *Measuring the Effectiveness of Destination Marketing Campaigns*, *Journal of Travel Research*.
- Schmuecker K. et Cook W. (2012). Beyond bricks and mortar boards: universities and the future of regional economic development. Consultable à <http://www.universitiesuk.ac.uk/Publications/Documents/BeyondBricksAndMortarBoards.pdf> (dernière consultation le 16 avril 2012)
- Stankevics A., Ignatjeva S. et Mensikovs V. (2014). Higher Education's Contribution to Economic Performance and Innovativeness, *Economic Annals* Vol. LIX, No. 202
- Thanki R. (1999). How do we know the value of higher education to regional development? *Regional Studies*, Vol. 33 Issue 1, p84-89
- Universities UK (2009). The impact of universities on the UK economy. Consultable à <http://www.universitiesuk.ac.uk/Publications/Pages/ImpactOfUniversities4.aspx> (dernière consultation le 16 avril 2012)
- Universities UK (2010). Making an economic impact: Higher education and the English regions. Consultable à <http://www.nwua.ac.uk/Publications/Reports/Docs/Making%20an%20economic%20impact%20-%20Higher%20education%20and%20the%20English%20regions%20%28June%202010%29.pdf> (dernière consultation le 16 avril 2012)
- Universities UK (2011). *Driving economic Growth*. Consultable à <http://www.universitiesuk.ac.uk/Publications/Pages/Drivingeconomicgrowth.aspx> (dernière consultation le 16 avril 2012)
- Vickers P. et Bekhradnia B. (2007). The Economic Costs and Benefits of International Students. HEPI, Consultable à <http://www.hepi.ac.uk/466-1304/The-Economic-Costs-and-Benefits-of-International-Students.html>
- Vollet D, Bousset J.P., 2002, Use of Meta-analysis for the Comparison Transfer of Economic Base Multipliers, *Regional Studies*, vol.36, n°5, pp. 481-494
- Zhang J., Madsen B. et Jensen-Butler C. (2007). *Regional Economic Impact of Tourism: The Case of Denmark*. *Regional Studies*, Vol. 41.6, pp. 839–853.

* Source Barget et Gouguet, 2010

