



NOVEMBRE 2021



LE DÉPARTEMENT

AGATE
AGENCE ALPINE
DES TERRITOIRES

TRANSPORT DE MARCHANDISES

À TRAVERS LES ALPES

Sommaire



1

TRAFIC DES POIDS LOURDS À TRAVERS LES ALPES FRANCO-ITALIENNES

- A - DONNÉES GÉNÉRALES
- B - IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE
- C - COMPARAISON MONT-BLANC / FRÉJUS
- D - IMPACTS SUR LES TRAFICS LOCAUX
- E - NORMES DE POLLUTION

6

6
8
9
11
12



2

TRAFIC MARCHANDISES À TRAVERS L'ARC ALPIN

- A - FRANCE/ITALIE
- B - FRANCHISSEMENTS ALPINS
- C - DONNÉES GLOBALES SUR L'ENSEMBLE DE L'ARC ALPIN
- D - ÉVOLUTION DU CHARGEMENT MOYEN PL

14

14
17
18
22



3

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES DIFFÉRENTS OUVRAGES

23



4

TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES EN EUROPE

24



5

ÉCHANGES COMMERCIAUX FRANCE-ITALIE

27

Principaux éléments à retenir

ARC ALPIN (de Vintimille au Tarvisio)

Depuis 2000, près de 7'000 000 poids lourds et 100 000 trains franchissent chaque année les Alpes, ce qui représente près de 150 millions de tonnes transportées (fluctuation dans une fourchette de plus ou moins 10%). La route demeure le mode de transport privilégié puisqu'en 2019, 70% de ces marchandises ont transité par ce mode et 30% par le rail. Le trafic global a augmenté de 15% sur la période 2014-2019 soit à un rythme proche de 3 % par an en moyenne. Entre 2019 et 2020, le nombre de poids lourds recule de 10%.

Au-delà des variations conjoncturelles et des impacts de la crise sanitaire, cette moyenne recouvre néanmoins des situations très différentes entre les différentes zones frontières, directement imputables aux politiques publiques de fret. En effet, et si la part modale du rail atteint désormais 71% entre la Suisse et l'Italie, et 27% entre l'Italie et l'Autriche, elle demeure extrêmement faible entre France et l'Italie (environ 8% en 2019), en particulier au regard de la croissance des échanges (+15% entre 2014 et 2019).

Impact de la crise sanitaire : voir page 8

FRANCE-ITALIE

TRAINS
entre
3 et 4 millions de tonnes
chaque année
(2009-2019)

POIDS LOURDS
entre
36 et 42 millions de tonnes
chaque année
(2009-2019)

Un record de près de 43 Mt
en 2019,
soit
3 millions de poids lourds
et
moins de 8%
des volumes transportés
par le rail

+15%
de tonnages
entre
2014 et 2019

+2 %
de PL entre
2018 et 2019
(+60 000 passages)

MONT-BLANC

POIDS LOURDS
628 000
en 2019

+13%
de PL
entre
2014 et 2019

Un trafic qui se stabilise
entre 2018 et 2019
➔ **+1%**

soit **+ 6 000 passages**

une baisse de trafic de **10%**
en 2020, due à la crise covid, - 62 000 passages

FRÉJUS

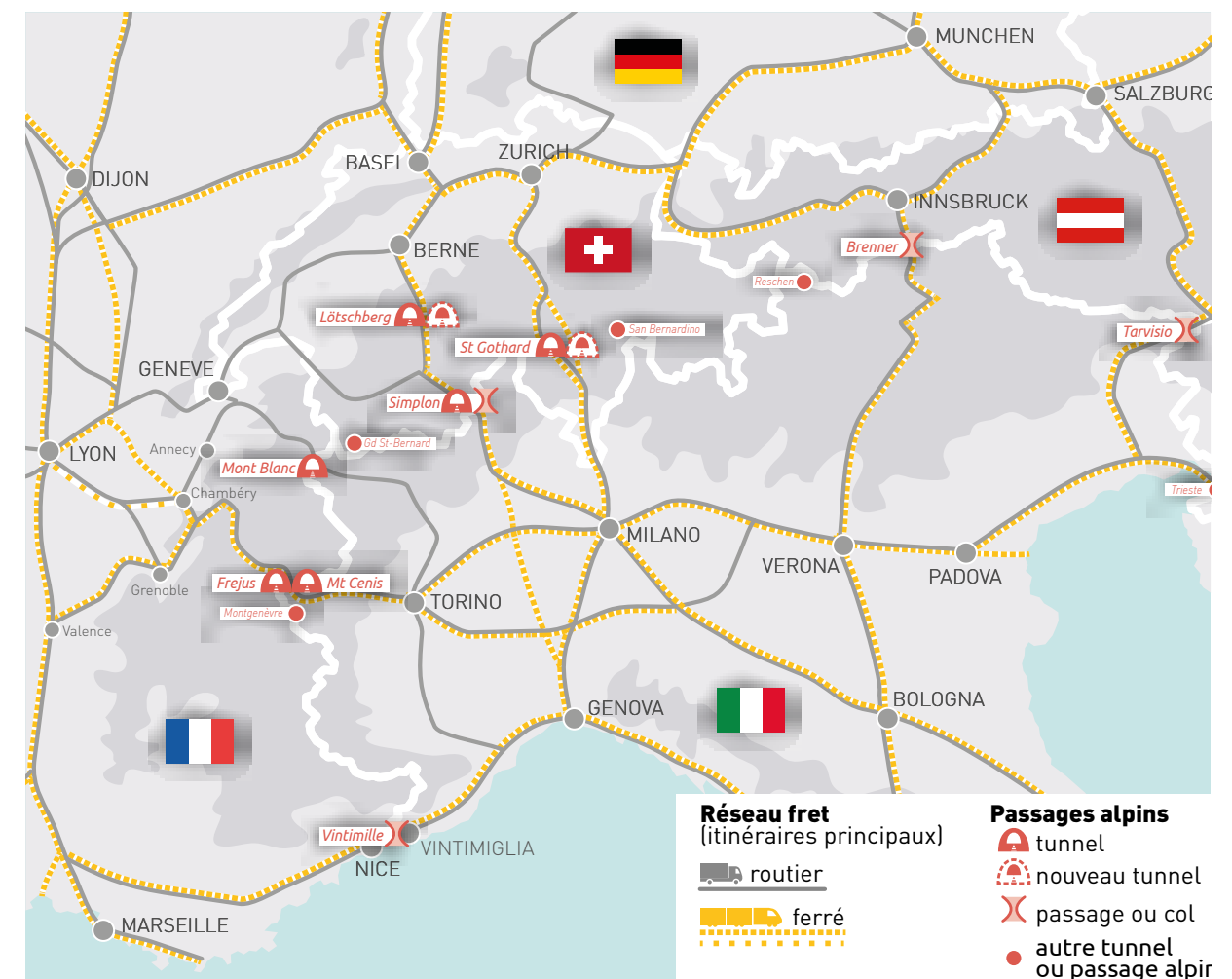
POIDS LOURDS
772 000
en 2019

+16%
de PL
entre
2014 et 2019

-2% de PL
entre 2018 et 2019

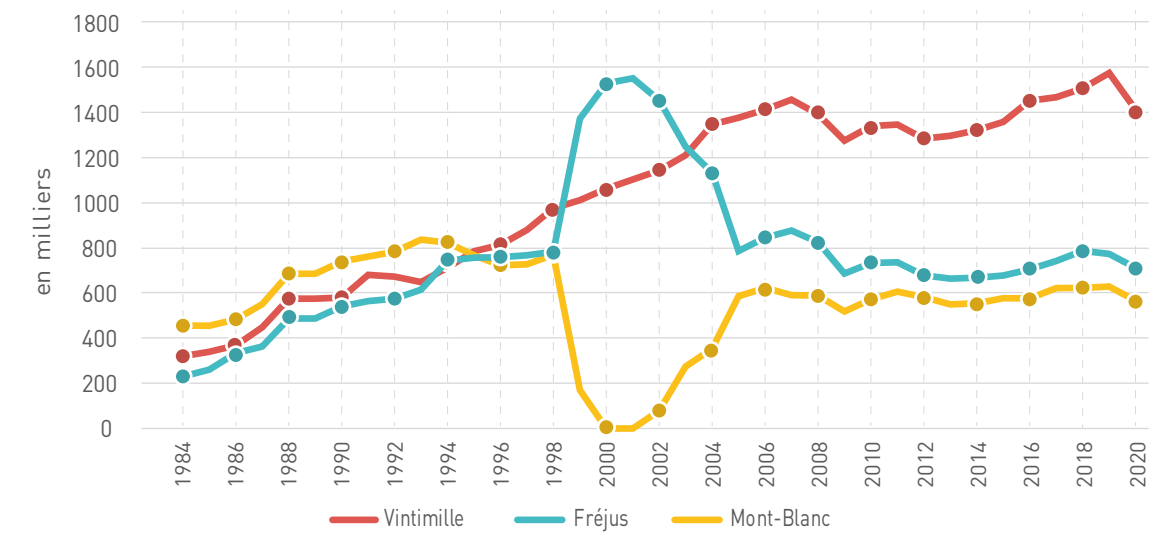
soit **-14 000 passages,**

une baisse de trafic de **8%**
en 2020, due à la crise covid, - 61 000 passages





Évolution du trafic poids lourds France/Italie depuis 1984



Sources : ALPINFO, SFTRF, ATMB, ADF

Depuis 1984, plusieurs périodes peuvent être observées.

La 1^{re} période jusqu'en 1999, avec une augmentation très importante aux 3 grands passages routiers.

Une 2^e période jusqu'en 2007 démontre la complémentarité entre le Fréjus et le Mont-Blanc et parallèlement une augmentation toujours forte à Vintimille

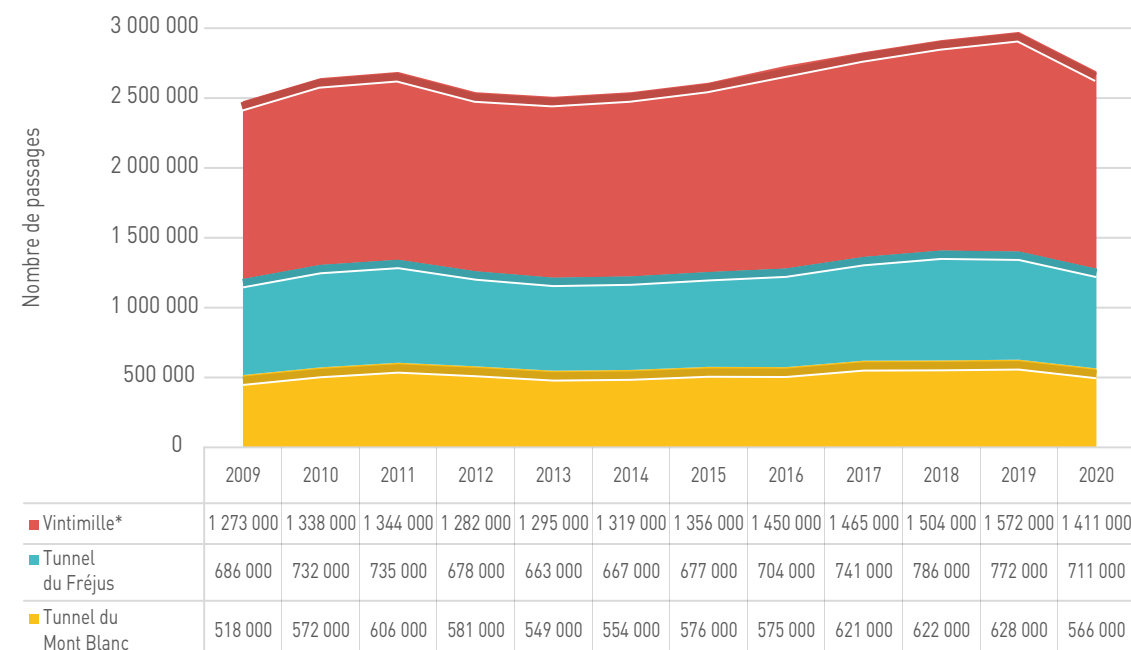
Une 3^e période (après 2008), caractérisée par le rattrapage progressif des niveaux de trafics historiques d'avant 2008, et une augmentation régulière moyenne de 1.8% par an au cours des dix dernières années.

La publication incomplète des données 2020-2021 ne permet pas encore de caractériser une 4^{ème} période.

A DONNÉES GÉNÉRALES

Évolution du trafic poids lourds aux principaux passages France / Italie depuis 2009

Avec 2,97 millions de poids lourds, le trafic constaté en 2019 dépasse le niveau historique de 2007 (+50 000 PL). La croissance est particulièrement marquée au passage de Vintimille (+4,5 % de trafic entre 2018 et 2019), point de passage le plus important entre la France et l'Italie qui représente à lui seul environ 10% du trafic dans tout l'arc alpin.



Sources : GEIE TMB, SFTRF, ADF

*Estimation à Vintimille en 2020

Années de trafic minimum et maximum France/Italie depuis 2006

	Vintimille	Fréjus	Mont-Blanc	Total 3 passages
Année de trafic minimum	2009	2013	2009	2009
Nombre de poids-lourds	1 273 000	663 000	518 000	2 475 000
Année de trafic maximum	2019	2007	2019	2019
Nombre de poids-lourds	1 572 000	876 000	628 000	2 972 000
Nombre de poids-lourds en 2019	1 572 000	772 000	628 000	2 972 000

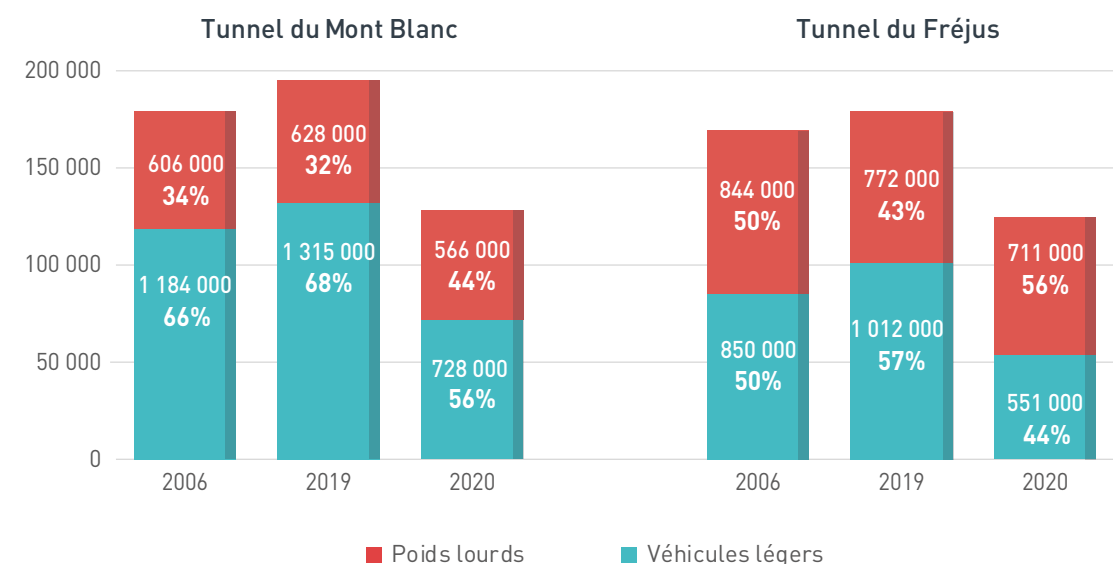
Sources : DG MOVE / OFT, SFTRF, ATMB, ADF

L'année 2019 constitue l'année des trafics routiers maximum aux passages de Vintimille et du Mont Blanc, sauf au passage du Fréjus (2007). Il aura donc fallu plus de 10 ans pour rattraper les niveaux antérieurs à la crise de 2008 entre la France et l'Italie. Il est encore prématuré d'estimer si l'impact de la crise sanitaire en cours sera aussi important.

	Évolution annuelle 2009/2019	Évolution 2018/2019	Évolution 2019/2020
Tunnel du Mont-Blanc	2%	1%	-10%
Tunnel du Fréjus	1%	-2%	-8%
Vintimille	2%	4%	-10%
TOTAL	2%	2%	-10%

Sources : DG MOVE / OFT, SFTRF, ATMB, ADF

Comparaison du trafic VL et PL (2 sens) aux tunnels du Mont-Blanc et de Fréjus en 2006 et 2020



Sources : ATMB, SFTRF

Le trafic total (VL+PL) au tunnel du Mont-Blanc est **3 % plus élevé** qu'au tunnel du Fréjus, ce qui représente **32 000 passages** supplémentaires de véhicules

La répartition véhicules légers/poids lourds est sensiblement différente entre les passages (32% de poids lourds au Mont Blanc, 43% au Fréjus) en 2019. En 2020, la contraction du trafic des véhicules légers conduit à une augmentation nette de la part relative des poids lourds, plus marquée au Fréjus.

Évolution des tarifs* pour le passage des poids lourds des classes 4 (EURO V et VI)

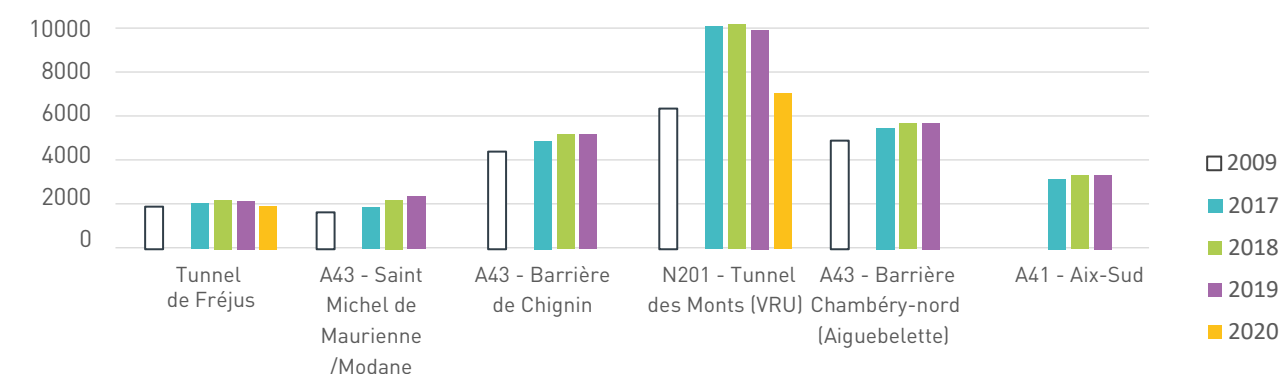
	Mont-Blanc et Fréjus		2021	Évolution 2013-2021	Évolution 2020-2021
	2013	2020			
Sens France-Italie	298,20 €	332,80 €	340,10 €	14%	2%
Sens Italie-France	301,70 €	338,40 €	345,20 €	14%	2%

Sources : ATMB, SFTRF



IMPACTS SUR LES TRAFICS LOCAUX

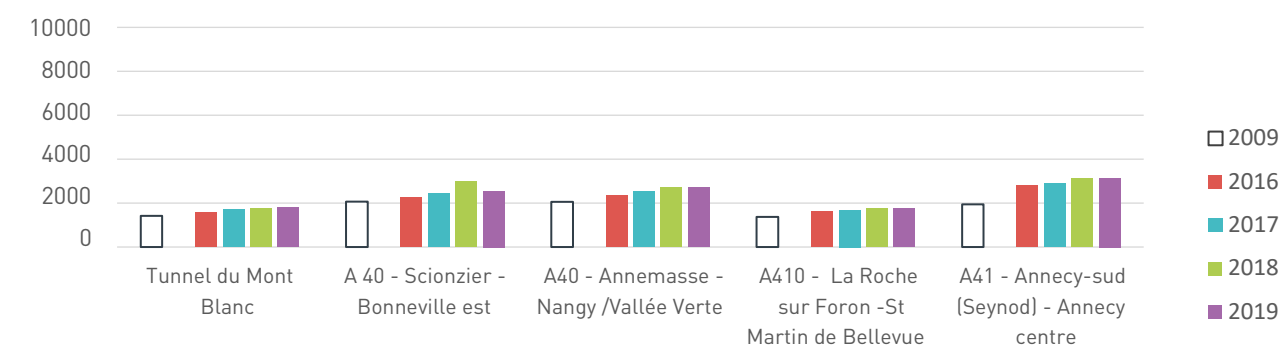
Evolution du trafic PL entre le tunnel du Fréjus et Chambéry-nord (en moyenne journalière du 1er janvier au 31 août)



Sources : bilans annuels CD73, comptages DIR

Les deux graphiques illustrent l'impact différencié des trafics de fret routier en traversée d'agglomération en Savoie et Haute-Savoie. A priori, une majorité des camions franchissant le tunnel du Fréjus traversent également l'agglomération chambérienne via la voie rapide urbaine, s'ajoutant à un trafic local particulièrement dense (10 000 PL / j en 2019). On estime qu'environ 20% de ce flux s'effectue d'autoroute à autoroute via la VRU pour relier les deux barrières de Chambéry Nord, et que 25% des poids lourds empruntant la VRU sont en transit à travers l'agglomération.

Evolution du trafic PL entre le tunnel du Mont-Blanc, Annemasse et Annecy

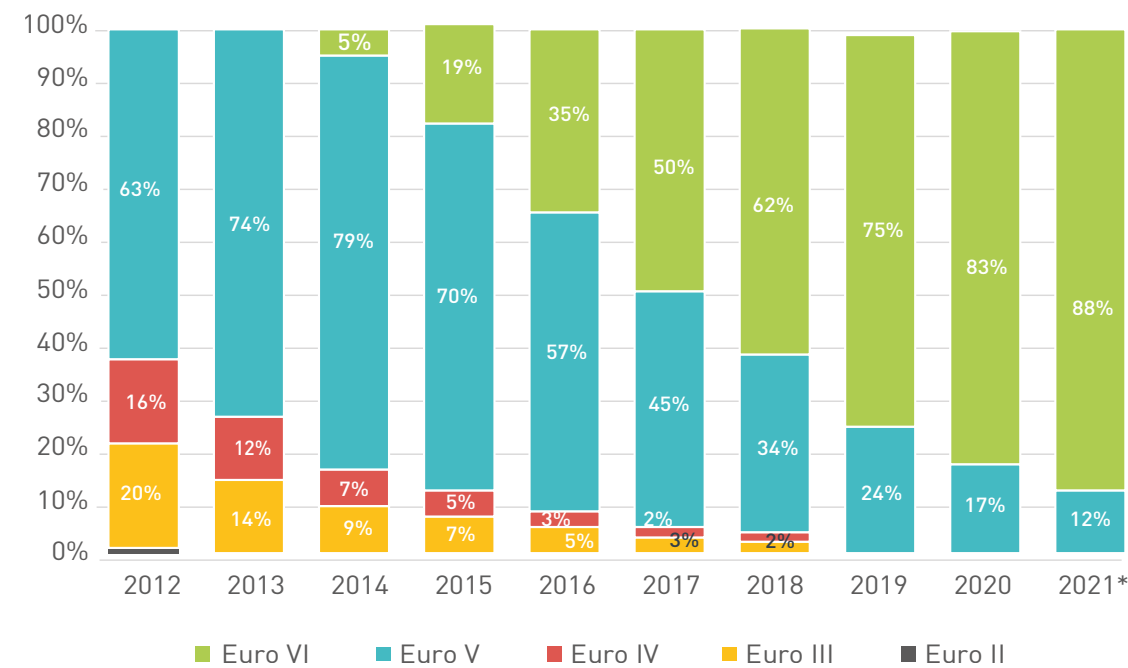


Sources : bilans annuels CD73, comptages DIR

Le réseau haut-savoyard étant configuré différemment, avec 2 couloirs d'écoulement du fret routier au-delà du tronçon entre le tunnel du Mont Blanc et Bonneville (A40 vers Annemasse et A410 vers Saint Martin de Bellevue), l'impact en traversée d'Annecy est bien moindre (3000 PL/ jour en 2019).

E NORMES DE POLLUTION

MONT-BLANC



Source : ATMB

* au 30 septembre

Passés sous la barre des 3% entre 2017 et 2018, les camions de norme EURO III sont interdits au tunnel du Mont-Blanc depuis le 1er septembre 2019 pour les + de 3.5 tonnes.

	2017	2018	2019	2020*
Euro II	0%	0%	0%	0%
Euro III	3%	2%	0%	0%
Euro IV	2%	2%	1%	0%
Euro V	45%	34%	24%	17%
Euro VI	50%	62%	75%	83%

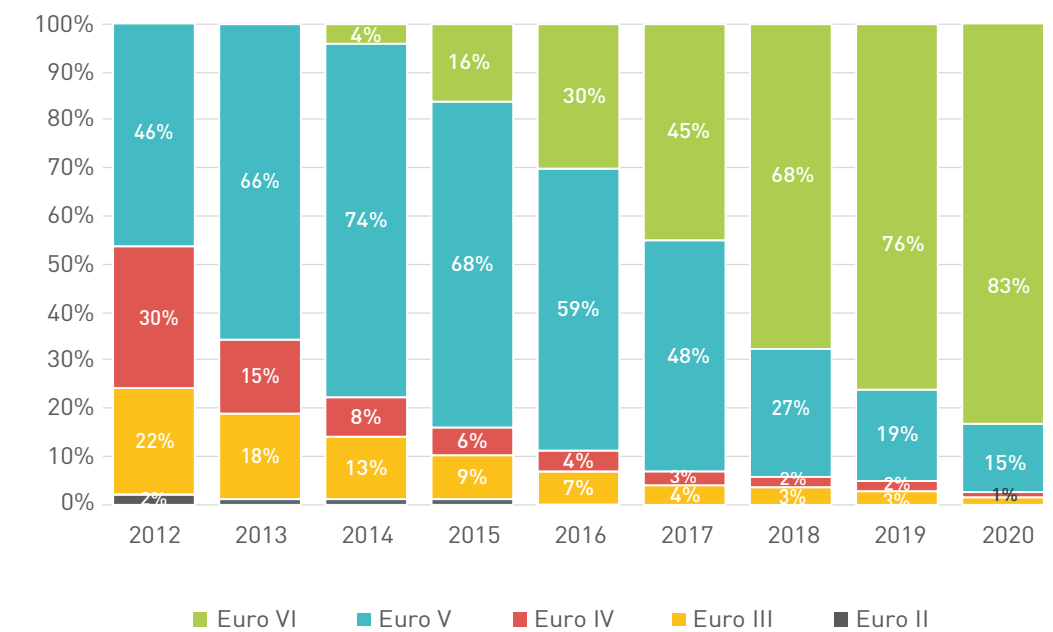
Source : ATMB

* données au 30/09/2021

Dates des interdictions au Mont-Blanc :

Euro IV : 01/07/2020 repoussée au 01/09/2020
Euro III - >3.5 t. : 01/09/2019
Euro II : 01/11/2012
Euro I : 01/01/2011

FRÉJUS



Source : SFTRF

*au 17/11/2021

Bien que plus tardive, la mutation du parc roulant au tunnel du Fréjus s'est également accélérée avec une mise à niveau de l'interdiction des EURO III et IV au 1^{er} octobre.

	2017	2018	2019	2020
Euro II	0%	0%	0%	0%
Euro III	4%	3%	3%	1%
Euro IV	3%	2%	2%	1%
Euro V	48%	27%	19%	15%
Euro VI	45%	68%	76%	83%

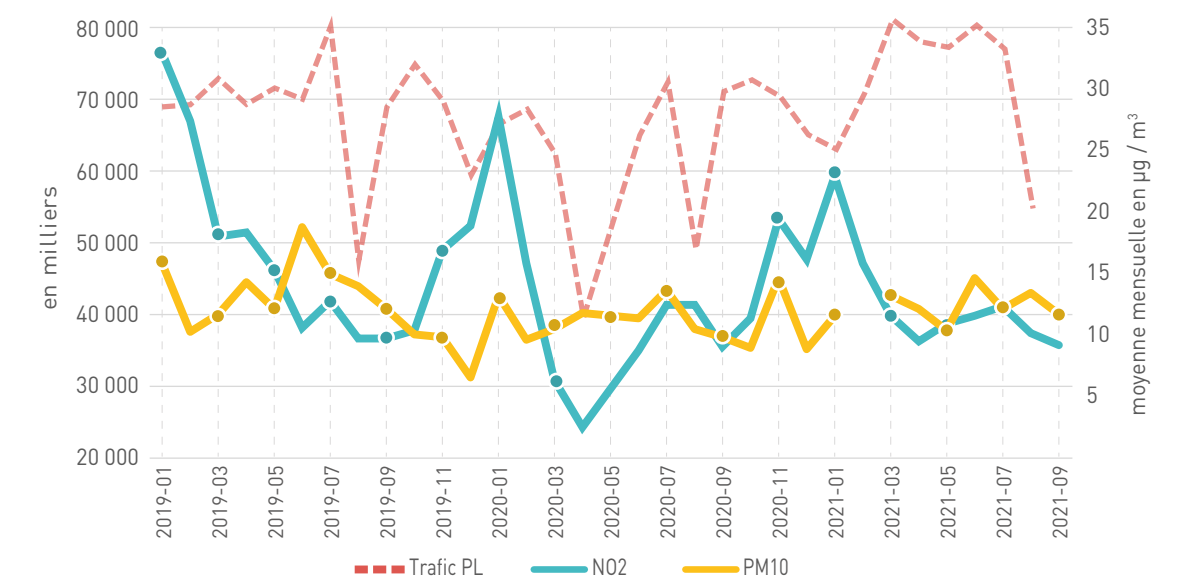
Source : SFTRF

* données au 30/09/2020

Dates des interdictions au Fréjus :

Euro III et IV : 01/10/2020
Euro II : 1^{er} juillet 2017
Euro I : 1^{er} mai 2015

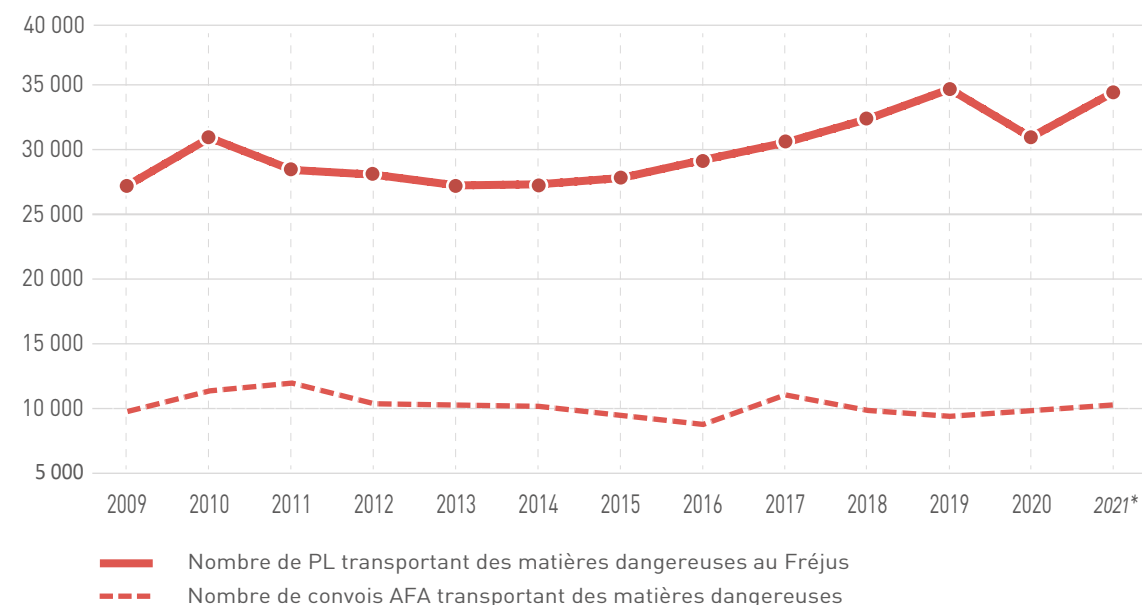
Emissions de NO/NO2 et PM10 au tunnel du Fréjus



Sources : SFTRF, ATMO AURA (station de mesure du Fréjus)

Il existe une relation entre le trafic PL et les émissions de polluants attribuables au trafic routier, qui s'observe bien pour les oxydes d'azote, notamment pendant le premier confinement où la baisse est drastique. Cependant, les variations de concentration, en particulier de PM10, sont également influencées par les conditions atmosphériques, le chauffage au bois, etc.

Total des poids-lourds transportant des matières dangereuses au Fréjus (2 sens)



Source : AFA, SFTRF

NB : Estimation sur 12 mois à partir des données au 30/11/2021.

Les chargements effectués sur l'autoroute ferroviaire alpine

représentent

➔ **4% du nombre total de poids lourd transitant par le tunnel du Fréjus.**

30%
des convois assurés par le rail

concernent

les matières dangereuses

➔ Cela montre tout l'attrait du ferroviaire pour ce type de trafic.

L'évolution de la situation entre 2017 et 2018 mérite un éclairage particulier. En effet, les mouvements sociaux en France ainsi que des travaux effectués sur la ligne côté italien, ont conduit à une réduction importante du nombre de trains (-22%) par rapport à 2017. Cependant,

les volumes transportés n'ont baissé que 10% environ, ce qui indique une meilleure efficacité.

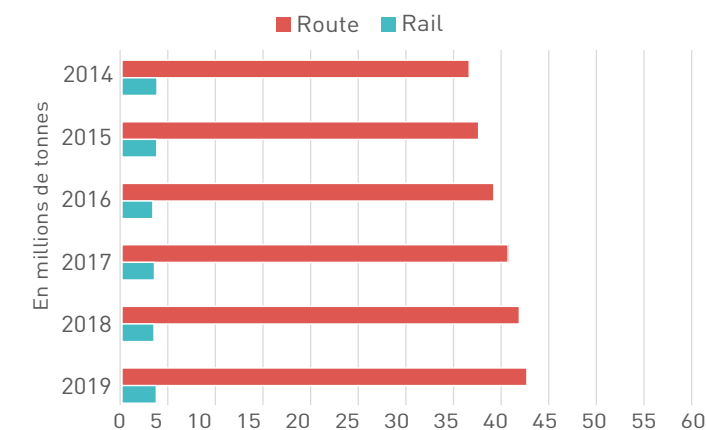
A noter cependant le développement de nouveaux services mais de longue distance sur ce même axe : Calais-Orbassano, Venissieux-Milan.

(en nombre de chargements)

	2019	2020	2021
AFA - Aiton Orbassano	26 500	27 100	29 100
AF - Calais - Orbassano		3 100	7 100
Total autoroute ferroviaire France - Italie	26 500	30 200	36 200

La création d'un nouveau service Calais - Orbassano permet de conforter le service d'autoroute ferroviaire, puisque le nombre total de chargements effectués à partir des 2 sites d'Aiton et Calais (36 200), est supérieur au record de l'AFA en 2017 (35 500 chargements).

Tonnes de marchandises transportées par route et par rail entre la FRANCE et l'ITALIE 2014-2019



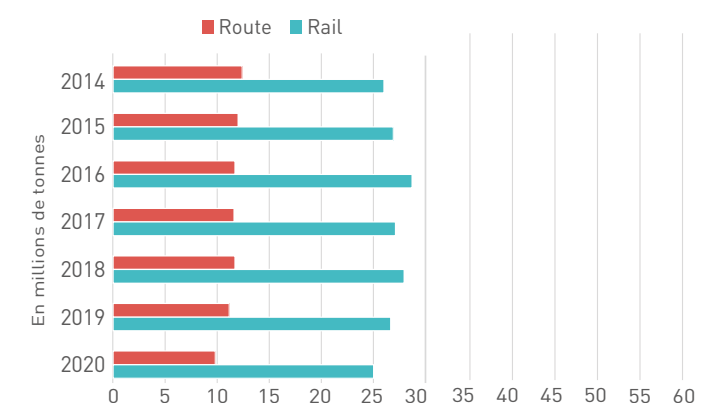
NB : pas de donnée sur l'année complète pour l'année 2020

92%

Entre la France et l'Italie, le mode routier prédomine largement et absorbe quasiment toute l'augmentation des trafics de fret. En 2020, la part du fret ferroviaire accuse un retrait de 2% par rapport à l'année précédente (données premier semestre).

	Route	Rail
Vintimille	x	x
Montgenèvre	x	
Mont-Cenis/Fréjus	x	x
Mont-Blanc	x	

Tonnes de marchandises transportées par route et par rail entre la SUISSE et l'ITALIE 2014-2020



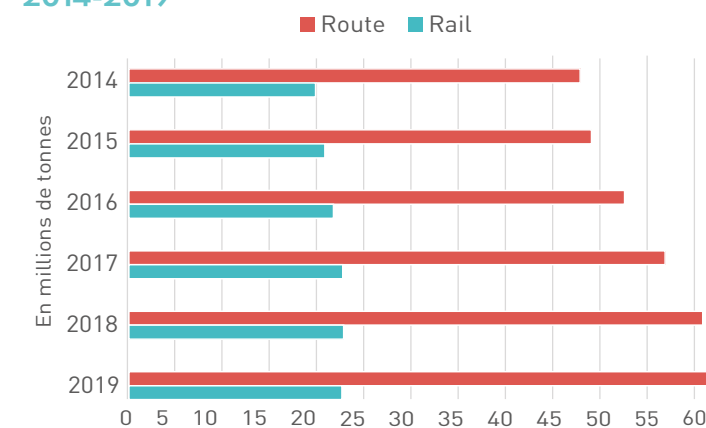
Source 2020 : CH, Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz, Kennzahl

28%

L'année 2016 a constitué une année record pour le trafic de marchandises en Suisse, avec plus de 40Mt transportées. Malgré une diminution des volumes échangés depuis 2018 (-5% entre 2018 et 2019, -8% entre 2019 et 2020), la part du rail continue de croître (+1% par an).

	Route	Rail
Grand-St Bernard	x	
Simplon	x	x
Gotthard	x	x
San Bernardino	x	

Tonnes de marchandises transportées par route et par rail entre l'AUTRICHE et l'ITALIE 2014-2019



NB : pas de donnée sur l'année complète pour l'année 2020

73%

On observe une légère diminution de la part du rail entre 2018 et 2019. Au premier semestre 2020, le trafic total se contracte, mais comme en Suisse, la part du rail progresse (+1%).

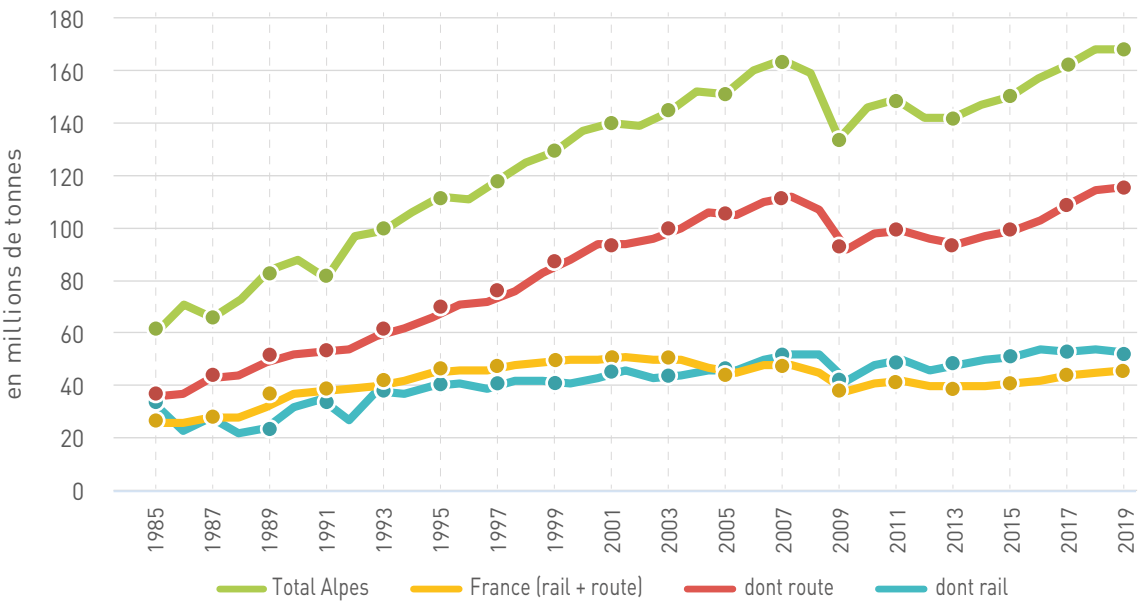
	Route	Rail
Reschen	x	
Brenner	x	x
Tarvisio	x	x

Source des 3 graphiques : DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN



DONNÉES GLOBALES SUR L'ENSEMBLE DE L'ARC ALPIN

Volume total de marchandises transporté à travers les Alpes : de Vintimille (Italie) au Tarvisio (Autriche)



Source : DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

Deux grandes périodes peuvent être distinguées :

- La forte progression des trafics alpins de 1984 à 2007, suivie après la crise de 2008-2009 par ce qu'on appelle « la décennie perdue ».
- La crise de 2009 a été extrêmement marquée sur les franchissements alpins, que ce soit sur la route comme sur le rail. A noter cependant, sur les trafics France-Italie, une moindre empreinte

de cette crise, mais aussi une reprise plus timide des échanges

Depuis 2013, une forte augmentation des trafics globaux, avec des taux de croissance similaires à la période 1985-2007 et une part modale du rail qui stagne en deçà de son niveau d'avant la crise de 2008. La décennie écoulée après la crise de 2008 s'est caractérisée par un rattrapage progressif des niveaux de trafic antérieurs.

Caractéristiques des principaux points de passage transalpins

		Route	Rail
France/Italie	Vintimille	x	x
	Montgenèvre	x	
	Mont-Cenis	x	x
	Fréjus	x	
	Mont-Blanc	x	
Suisse/Italie	Grand Saint Bernard	x	
	Simplon	x	x
	Gotthard	x	x
	San Bernardino	x	
Autriche/Italie	Reschen	x	
	Brenner	x	x
	Tarvisio	x	x

Source : DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

Récapitulatif des données de trafic marchandises (en millions de tonnes)

	France/Italie		Suisse/Italie		Autriche/Italie	
	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail
2008	40.3	5.2	14.1	25.4	52.8	18.6
2009	35.6	2.7	13.4	20.8	42.6	18.8
2010	38	3.2	14.4	24.1	45.7	20.8
2011	38.7	3.5	14.4	25.7	45.9	20.9
2012	36.6	3.8	13.6	23.7	45.6	18.3
2013	36.1	3.7	12.8	25.2	45.2	18.7
2014	36.6	3.7	12.5	26.2	47.9	19.8
2015	37.6	3.6	12	26.9	49	20.7
2016	39.2	3.3	11.7	28.7	52.6	21.7
2017	40.7	3.4	11.7	28.7	52.6	21.7
2018	41.9	3.4	11.7	27.9	60.9	22.8
2019	42.7	3.6	11.1	26.6	61.8	22.6
2020	38.5	nc	9.8	25	nc	nc

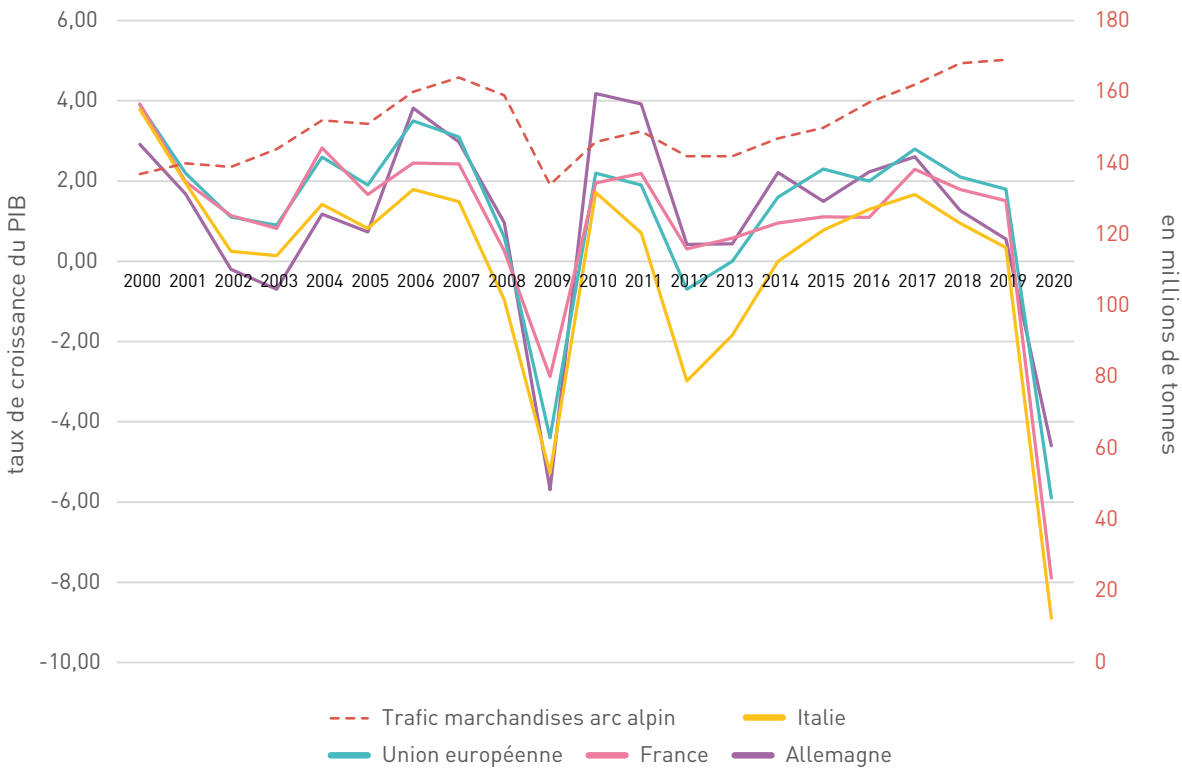
Source : DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

NB : estimation en 2020 pour la France. Pas de données pour Autriche/Italie au second semestre 2020

En 2019, les points de passage entre l'Autriche/Italie concentrent 50% du volume total des marchandises échangé à travers l'arc alpin, avec une croissance du trafic de 18% par rapport à

2008. L'année 2019 est marquée par un recul des échanges entre la Suisse et l'Italie (-5% en 2019) sans baisse relative de la part du rail qui a augmenté de 7 points en 10 ans.

Evolution du PIB et évolution du trafic de marchandises dans l'arc alpin :



Source : Banque Mondiale ; Sigmaplan DG Move

Évolution du trafic de marchandises à travers l'arc alpin depuis 1984
(en millions de tonnes)

	Trafic marchandises total	% du rail	% France dans trafic total
1984	69	48%	38%
1985	60	38%	43%
1986	71	39%	39%
1987	66	33%	42%
1988	73	33%	44%
1989	84	38%	44%
1990	88	40%	43%
1991	81	33%	48%
1992	97	39%	41%
1993	99	37%	42%
1994	106	38%	42%
1995	112	37%	41%
1996	111	35%	41%
1997	118	36%	41%
1998	125	34%	39%
1999	129	32%	39%
2000	137	31%	36%
2001	140	33%	36%
2002	139	31%	36%
2003	144	31%	35%
2004	152	30%	31%
2005	151	30%	30%
2006	160	31%	30%
2007	164	32%	29%
2008	159	33%	28%
2009	134	31%	28%
2010	146	33%	28%
2011	149	34%	28%
2012	142	32%	28%
2013	142	34%	28%
2014	147	34%	27%
2015	150	34%	27%
2016	157	34%	27%
2017	162	33%	27%
2018	168	32%	27%
2019	169	30%	27%

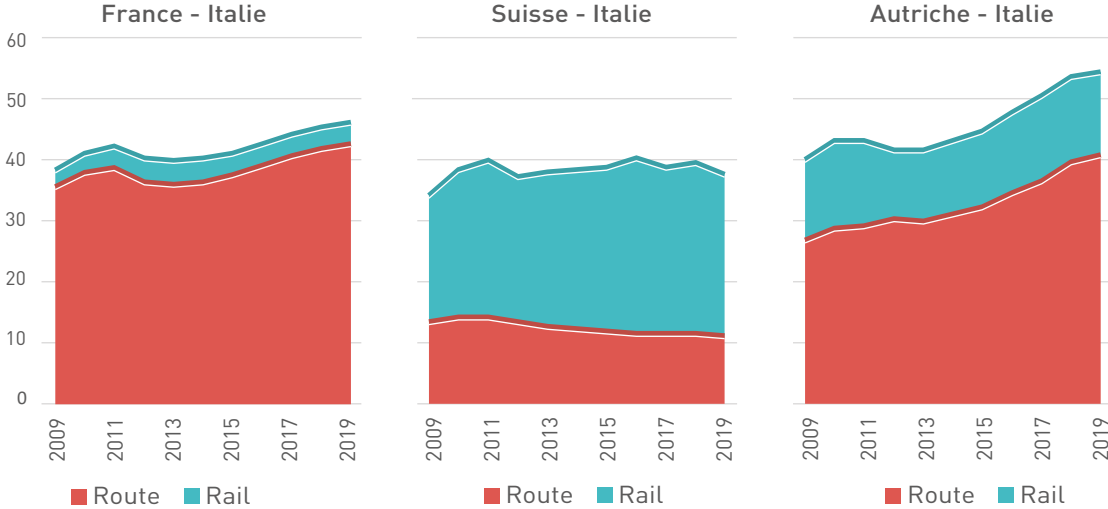
Source : DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

NB : données incomplètes pour l'année 2020 et 2021

Le tableau ci-contre présente la plus longue série de données sur le transport de marchandises à travers les Alpes (de Vintimille au Tarvisio), depuis l'origine du suivi statistique commun. Depuis 20 ans, la part totale du rail était relativement stable et représentait environ un tiers des échanges. Entre 2018 et 2019, elle baisse de 2 points en raison d'une réduction de la part modale côté autrichien, non compensée par la très légère hausse côté français.



Volumes totaux (rail + route) de marchandises transportées aux points de passage entre Vintimille et le Brenner (en millions de tonnes)



Source : DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

À la différence des données présentées habituellement par l'observatoire Sigmaplan (rapport annuel d'observation et analyse des flux de marchandises transalpin), les graphiques ci-dessus s'intéressent au périmètre de Vintimille au Brenner (excluant donc les passages orientaux de l'Autriche), pour proposer une lecture spécifique des transports de marchandises à travers les Alpes depuis/vers une aire de chalandise de l'Europe de l'Ouest et du Nord.

Volumes de marchandises transportées sur les principaux axes routiers
(en millions de tonnes)

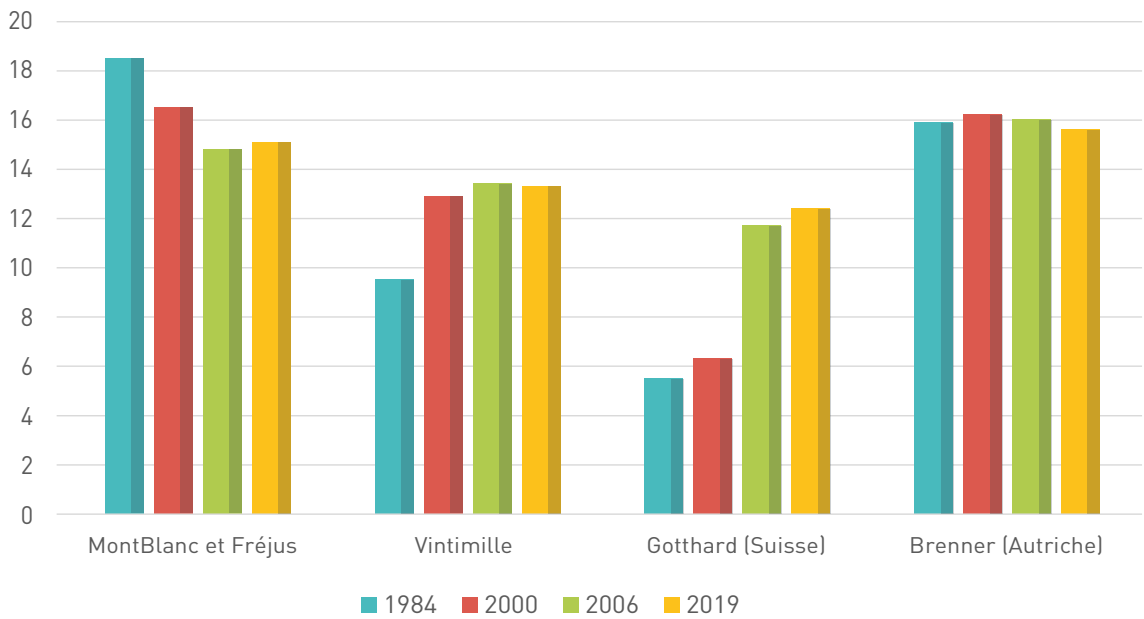
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% 2019/2020
Vintimille	17,3	17,6	18,1	19,3	19,5	20	21	18,8	-10%
Mont-Blanc et Fréjus	18,3	18,4	18,9	19,3	20,6	21,3	21,1	19,3	-9%
Gottthard	9,3	9,2	8,7	8,4	8,6	8,4	7,9	7,8	-1%
Brenner	29	30,2	31,2	33,5	35,6	38,8	39,9	37,5	-6%

Source : DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

NB : estimations pour l'année 2020

D ÉVOLUTION DU CHARGEMENT MOYEN PL

Evolution de la charge moyenne des PL aux principaux passages transalpins (en tonnes)



Source : CAFI 2010, Source : OFT/DG MOVE

En France, la charge moyenne par poids lourd stagne autour de 14 t/PL depuis une vingtaine d’année, et est très stable depuis 2004. En Suisse, après avoir doublé entre 1999 et 2011 (passant de 6 à 12 t/PL), la charge moyenne par poids lourd plafonne autour de 12 t/PL et n’évolue pas défavorablement en 2020. Enfin, en Autriche, l’évolution sur une vingtaine d’années a été faible, passant d’un peu moins de 12 t/PL à un peu moins de 14 t/PL. Sur le temps long, on n’observe pas vraiment de lien entre l’évolution du nombre de poids-lourds enregistrés aux points de passage étudiés et l’évolution de leur charge moyenne.



3 Caractéristiques techniques des différents ouvrages

Infrastructures routières

	Pays	Ouverture à la circulation	Point de passage	Nombre de tubes	Nombre de voies par tube	Longueur du tunnel
Vintimille	France		autoroute à 2x2 voies			
Montgenèvre	France		col RN94			
Fréjus	France	1980	tunnel	1 tube	2 voies	12,9 km
Mont-Blanc	France	1965	tunnel	1 tube	2 voies	11,6 km
Grand-St-Bernard	Suisse	1964	tunnel	1 tube	2 voies	5,8 km
Simplon	Suisse		route nationale à 2 voies			
St Gothard	Suisse	1980	tunnel	1 tube	2 voies	16,9 km
San Bernardino	Suisse	1967	tunnel	1 tube	2 voies	6,6 km
Reschen	Autriche		col			
Brenner	Autriche		route nationale à 2x2 voies			
Tarvisio	Autriche		autoroute à 2x2 voies			

Infrastructures ferroviaires

	Pays	Ouverture à la circulation	Point de passage	Nombre de tubes	Nombre de voies par tube	Longueur du tunnel
Vintimille	France		ligne			
Mont-Cenis/Fréjus	France	1871	tunnel	1 tube	2 voies	14 km
Simplon	Suisse	1906	tunnel	2 tubes	1 voie	20 km
Lötschberg	Suisse	2007	tunnel	2 tubes	1 voie	35 km
St Gothard	Suisse	2016	tunnel	2 tubes	1 voie	57 km
Brenner	Autriche		col ferroviaire			
Tarvisio	Autriche		ligne			

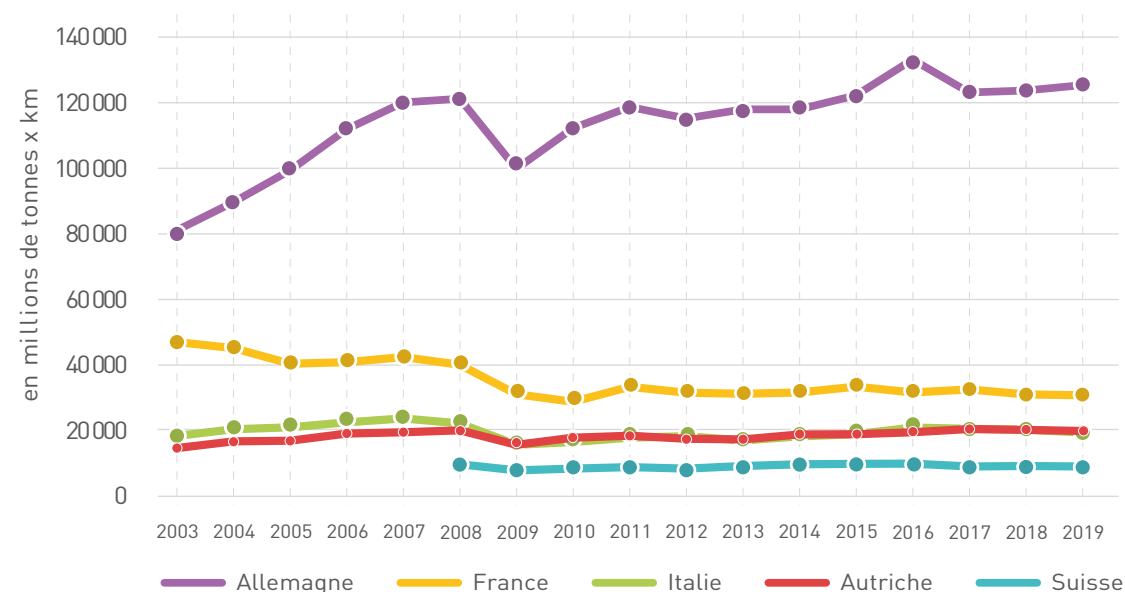
Parmi les grands ouvrages ferroviaires, il peut être relevé la particularité du tunnel du Mont-Cenis/Fréjus. En effet, contrairement aux autres grands ouvrages souterrains des Alpes, il s’agit d’un tunnel à 1 tube comprenant 2 voies, et non à 2 tubes pour 1 voie chacun.



4

Transports ferroviaires de marchandises en Europe

Évolution du volume de marchandises transportées par rail en Allemagne, France, Italie, Autriche et Suisse (en millions de tonnes x km)

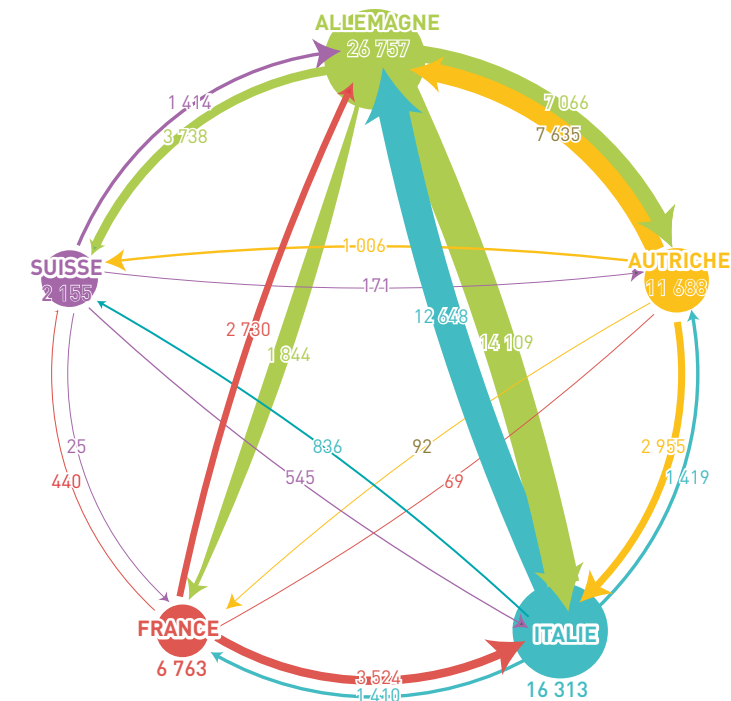


Sources : EUROSTAT

Sur les transports par rail internes à chaque pays, on relève des situations très contrastées, l'Allemagne montrant un développement sensible du fret ferroviaire, contrairement à la France dont le tassement régulier peut être observé, avec une stabilité depuis 2012.

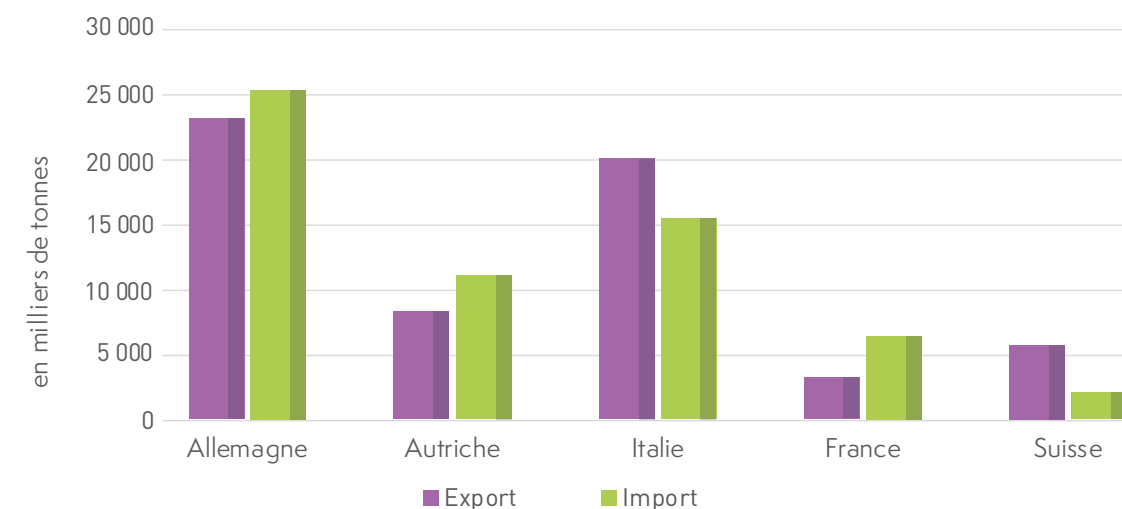
Répartition des transports ferroviaires entre pays alpins (France, Allemagne, Autriche, Italie, Suisse)

(Echanges à l'export du pays déclarant vers les pays de déchargement en 2019, en milliers de tonnes)



Les échanges comptabilisés en import-export entre la France et l'Italie peuvent prendre plusieurs itinéraires, principalement ceux identifiés par Vintimille ou le Tunnel du Mont-Cenis (comptabilisés dans les pages précédentes des transports alpins parmi le trafic France-Italie), mais aussi les itinéraires ferroviaires en transit à travers la Suisse (comptabilisés dans les pages précédentes parmi le trafic Suisse-Italie).

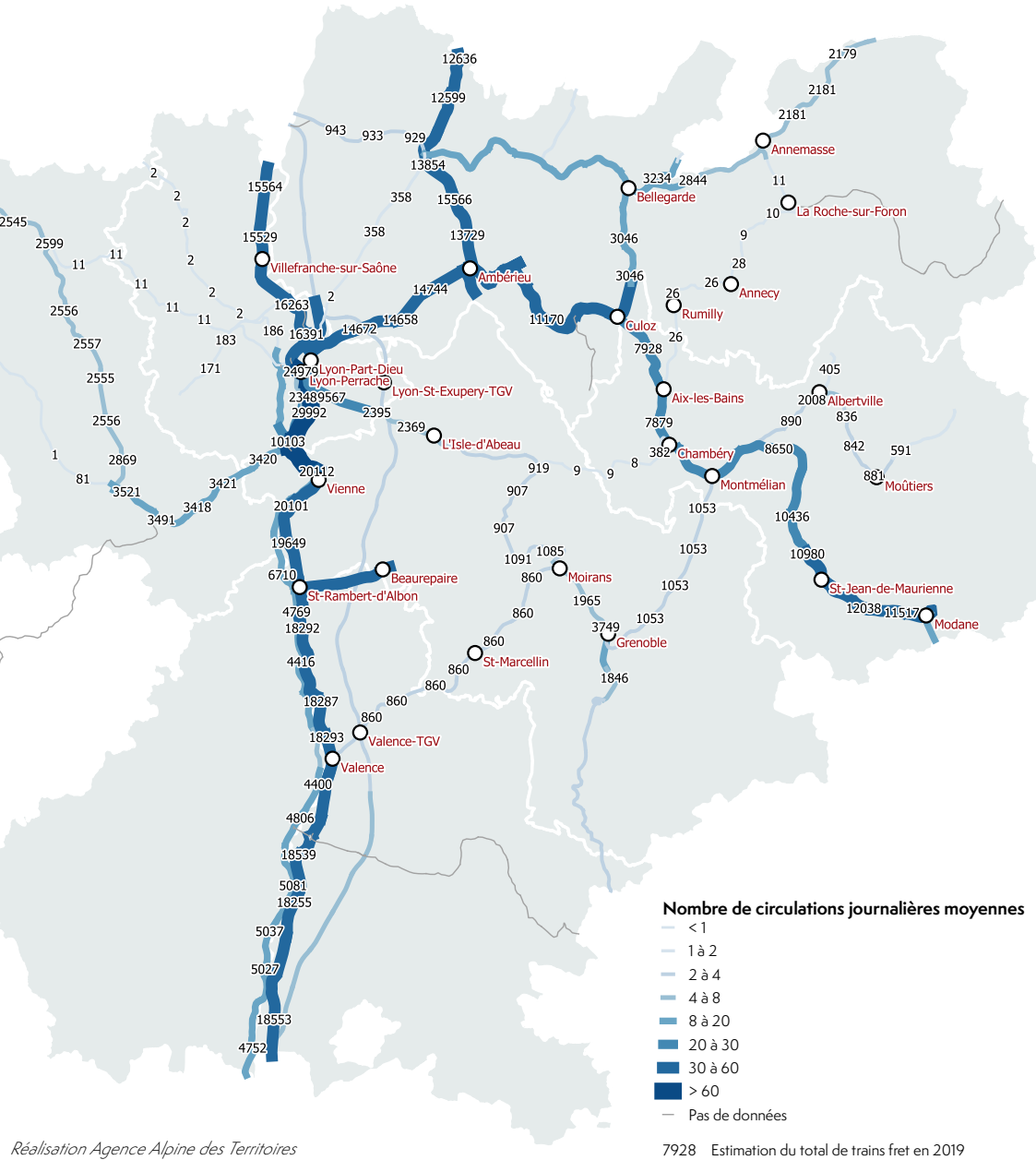
Échanges en import et en export entre les pays alpins, en mode ferroviaire, selon les données du pays déclarant, en 2019



Ce graphique et le schéma précédent ont vocation à illustrer la façon dont les 5 principaux pays alpins s'appuient sur le fret ferroviaire pour développer leurs échanges.

ZOOM SUR LA DENSITÉ DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANS LES ALPES DU NORD FRANÇAISES

Densité de circulation des trains de fret en 2019
Estimation du nombre de circulations (données consolidées ou extrapolations par moyenne des tronçons voisins)



Réalisation Agence Alpine des Territoires

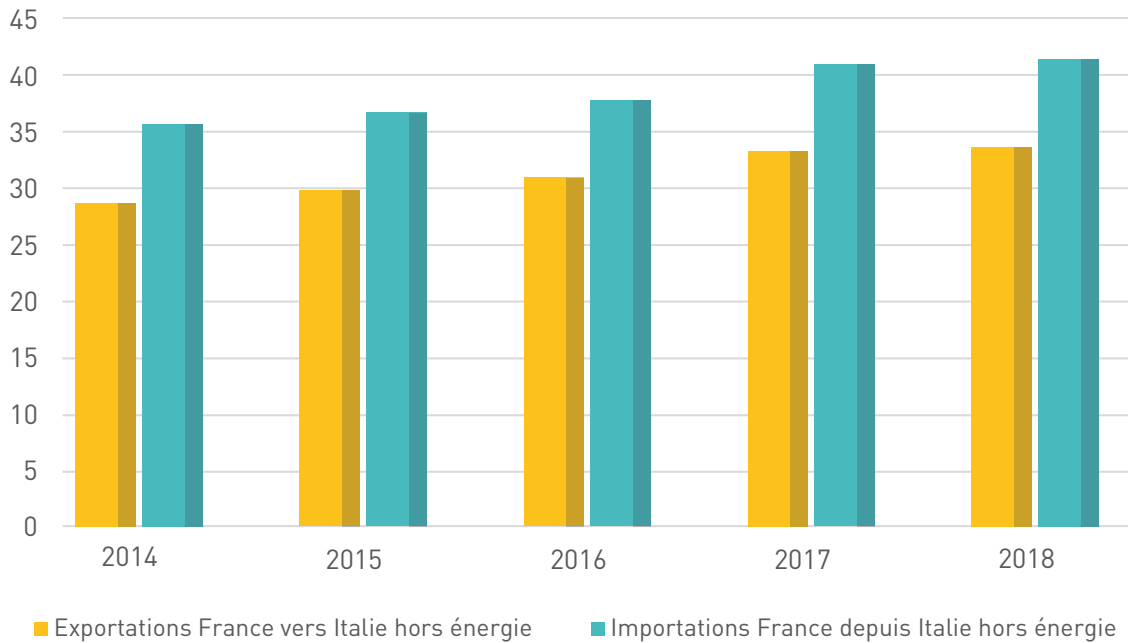
Source : Autorité de Régulation des Transports (ART)



5

Les échanges commerciaux France-Italie

Évolution des échanges de biens de la France avec l'Italie
(en milliards d'euros)



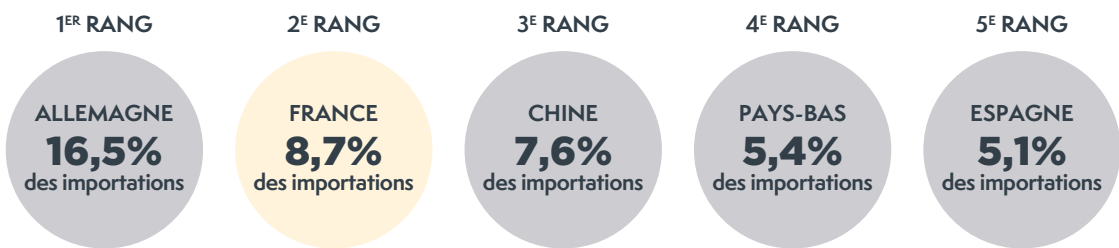
Sources : Douanes françaises, ISTAT

Le volume de biens échangés entre la France et l'Italie (hors énergie) est en augmentation, avec une croissance un peu plus marquée des exportations (+4,1% par an entre 2014 et 2018, contre +3,8% par an pour les importations).



VUE D'ITALIE

POSITION DE LA FRANCE SUR LE MARCHÉ ITALIEN EN 2019

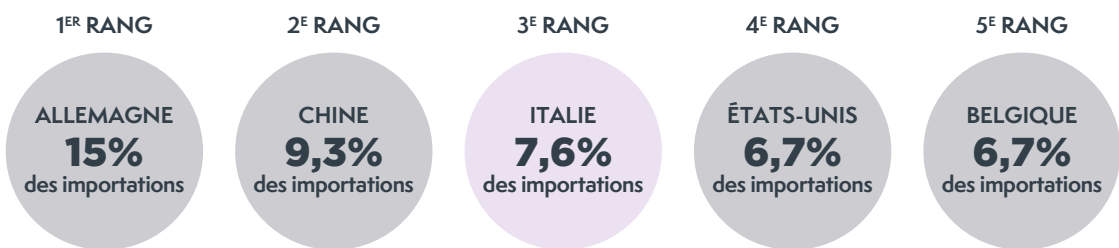


PRINCIPAUX CLIENTS DE L'ITALIE EN 2019



VUE DE FRANCE

POSITION DE L'ITALIE SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS EN 2019



PRINCIPAUX CLIENTS DE LA FRANCE EN 2019



Sources : Ministère français de l'économie et des Finances (direction du Trésor), ISTAT

Top 3 des importations et exportations en 2019 pour la France, la Savoie et la Haute-Savoie (en masse et en valeur)

Exportations	France	Savoie	Haute-Savoie
Top 3 en masse (en milliers tonnes)	Belgique 30 167	Italie 211	Suisse 1 001
	Allemagne 28 576	Allemagne 175	Belgique 213
	Espagne 20 602	Suisse 93	Italie 164
Top 3 en valeur (en millions d'euros)	Allemagne 69 894	Allemagne 427	Allemagne 875
	États-Unis 42 057	Italie 369	Suisse 461
	Italie 37 560	Espagne 211	États-Unis 413

Importations	France	Savoie	Haute-Savoie
Top 3 en masse (en milliers tonnes)	Belgique 37 536	Italie 248	Suisse 1 555
	Allemagne 30 162	Colombie 142	Italie 339
	Espagne 23 330	Allemagne 110	Allemagne 185
Top 3 en valeur (en millions d'euros)	Allemagne 85 049	Italie 349	Allemagne 769
	Chine 53 221	Allemagne 307	Italie 625
	Italie 43 451	Chine 106	Suisse 470

Sources : Statistiques nationales du commerce extérieur

L'Italie est le premier partenaire commercial de la Savoie, aussi bien dans le sens des exportations que dans le sens des importations. La Colombie est le second pays d'importation par la Savoie en masse : il s'agit de houille.

Zoom sur les échanges en import-export avec l'Italie, la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche en 2019, en masse (en masse ,en milliers de tonnes)

	Italie		Suisse		Allemagne		Autriche	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
France	16 114	15 692	5 797	8 514	30 162	28 576	1 783	1 056
Dont Savoie	248	211	104	93	110	175	21	11
Dont Haute-Savoie	339	164	1555	1001	185	109	33	8
Part de la Savoie sur le volume national	1,5 %	1,3 %	1,8 %	1,1 %	0,4 %	0,6 %	1,2 %	1,0 %

Sources : Statistiques Nationales du Commerce Extérieur

Zoom sur les échanges en import-export avec l'Italie, la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche en 2019, en valeur
(en valeur, en millions d'euros)

	Italie		Suisse		Allemagne		Autriche	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
France	43 451	37 560	14 757	17 772	85 049	69 894	6 062	4 026
Dont Savoie	349	369	34	71	307	427	76	30
Dont Haute-Savoie	625	339	470	461	769	875	126	75

Sources : Statistiques Nationales du Commerce Extérieur

En volumes, la France importe un peu plus depuis l'Italie et l'Allemagne qu'elle exporte vers ces pays. Le déséquilibre est surtout marqué avec l'Autriche, où la France importe 69% de plus qu'elle exporte. En revanche, la France exporte davantage vers la Suisse qu'elle n'importe (47% de plus).

Le poids de la Savoie dans les échanges entre la France et ces quatre pays alpins apparaît limité, l'excédant pas en volume de l'ordre de 0,5 à 2% environ des importations et exportations. Le lien entre la Haute-Savoie est la Suisse ressort particulièrement : en volumes, la Haute-Savoie représente environ 27% des importations et 12% des exportations sur le total des échanges France-Suisse.

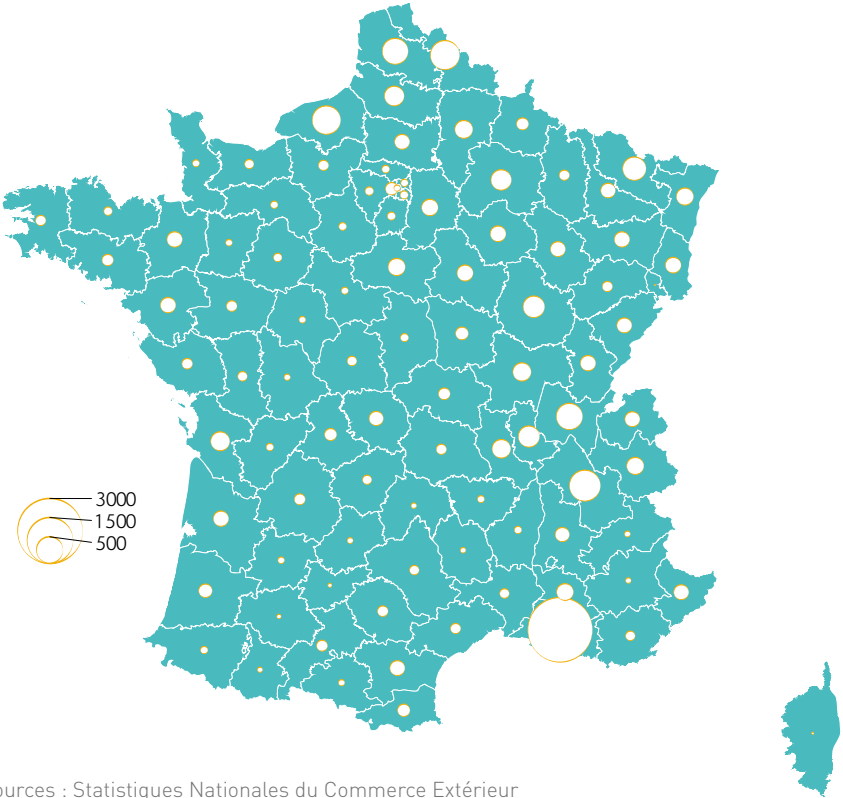
Zoom sur les échanges France-Italie en import-export en 2019, en masse : approche des origines/destinations
(en milliers de tonnes)

Région d'origine ou de destination	Importations		Exportations	
	Masse	Part	Masse	Part
Hauts-de-France	1 334	8,3 %	1767	11,3 %
Ile de France	2 227	13,8 %	564	3,6 %
Centre Val de Loire	512	3,2 %	429	2,7 %
Normandie	687	4,3 %	797	5,1 %
Bretagne	358	2,2 %	395	2,5 %
Pays de la Loire	620	3,8 %	419	2,7 %
Nouvelle-Aquitaine	561	3,5 %	1180	7,5 %
Occitanie	1 656	10,3 %	777	4,9 %
Grand Est	1 256	7,8 %	1 923	12,3 %
Bourgogne-Franche-Comté	854	5,3 %	1 293	8,2 %
Auvergne-Rhône-Alpes	3 214	19,9 %	2 545	16,2 %
Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Monaco	2 621	16,3 %	3 560	22,7 %
Corse	113	0,7 %	3	0,0 %
Départements d'Outre-Mer	101	0,6 %	39	0,2 %
Total général	16 114	100 %	15 692	100 %

Sources : Statistiques Nationales du Commerce Extérieur

Seul un tiers du volume de marchandises importées ou exportées en France depuis ou vers l'Italie sont à destination des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui sont pourtant les deux régions limitrophes de l'Italie concentrant les points de passage terrestre (routiers et/ou ferroviaires).

Exportations vers l'Italie en 2019, par département
(en milliers de tonnes)

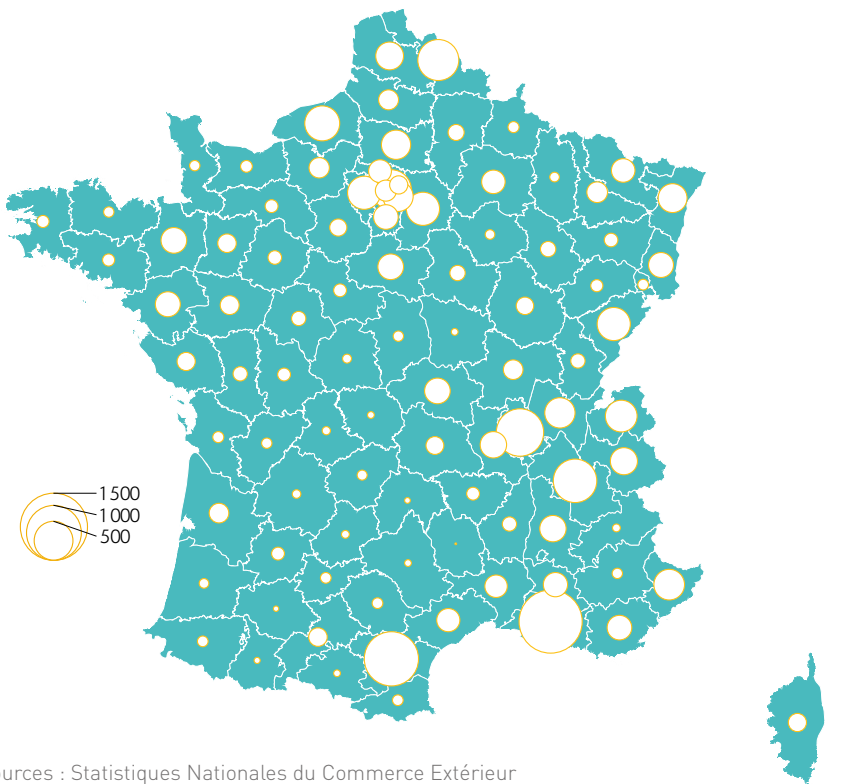


Sources : Statistiques Nationales du Commerce Extérieur

À l'exportation : C'est le département d'exportation des marchandises qui est mentionné. Il est bien précisé qu'il s'agit du lieu initial à partir duquel les marchandises sont exportées et non pas le département du siège social de l'entreprise qui exporte.

Source : Statistiques Nationales du Commerce Extérieur

Importations depuis l'Italie en 2019, par département
(en milliers de tonnes)



Sources : Statistiques Nationales du Commerce Extérieur

À l'importation : C'est le département de destination réelle des marchandises importées qui doit être indiqué (et non le département du siège social de l'importateur). Toutefois, cette règle générale n'est pas retenue pour les échanges de gaz naturel et d'électricité (par gazoduc ou ligne haute-tension) : flux attribués par convention à la région Île-de-France et au département de Paris (75) .

Source : Statistiques Nationales du Commerce Extérieur



Conception et réalisation :
Agence Alpine des Territoires, 2021
Crédits photos : © Pixabay ;
© Rab_Lawrence ; © Schnitzel_bank ;
© Thierry Llansades