



Le solde commercial de la France après cinq ans de chocs successifs : une résilience variable selon les secteurs

La période 2019-2025 a été marquée par plusieurs crises successives ayant fortement affecté le commerce international : Covid, guerre russo-ukrainienne ou bien encore hausse des tarifs douaniers américains. Sur cette période, le solde commercial de la France s'est d'abord dégradé avant de se redresser partiellement, atteignant -69 milliards d'euros en 2025, soit 11 milliards d'euros de moins qu'en 2019.

Le solde énergétique hors électricité, après une forte dégradation en 2022, s'améliore sans retrouver son niveau de 2019, avec un déficit persistant de 5 milliards d'euros. Le doublement du prix du gaz importé n'a pas été compensé par la baisse des volumes des importations de pétrole et de gaz. Avec le recul des importations d'énergie russe, la dépendance de la France aux États-Unis s'est accrue. Ils représentent désormais la moitié des importations de GNL et près d'un cinquième de celles de pétrole. En revanche, à l'exception de l'année 2022, la France est excédentaire en matière d'électricité et ses exportations ont atteint un niveau record en 2025.

Le déficit des matériels de transport s'est creusé de 4 milliards d'euros en raison de la hausse des importations de véhicules hybrides et électriques. Cependant, sur la période récente, le solde s'est amélioré grâce à la stabilisation des importations et la progression de la production et des exportations de voitures électriques, ainsi qu'à la reprise des ventes aéronautiques.

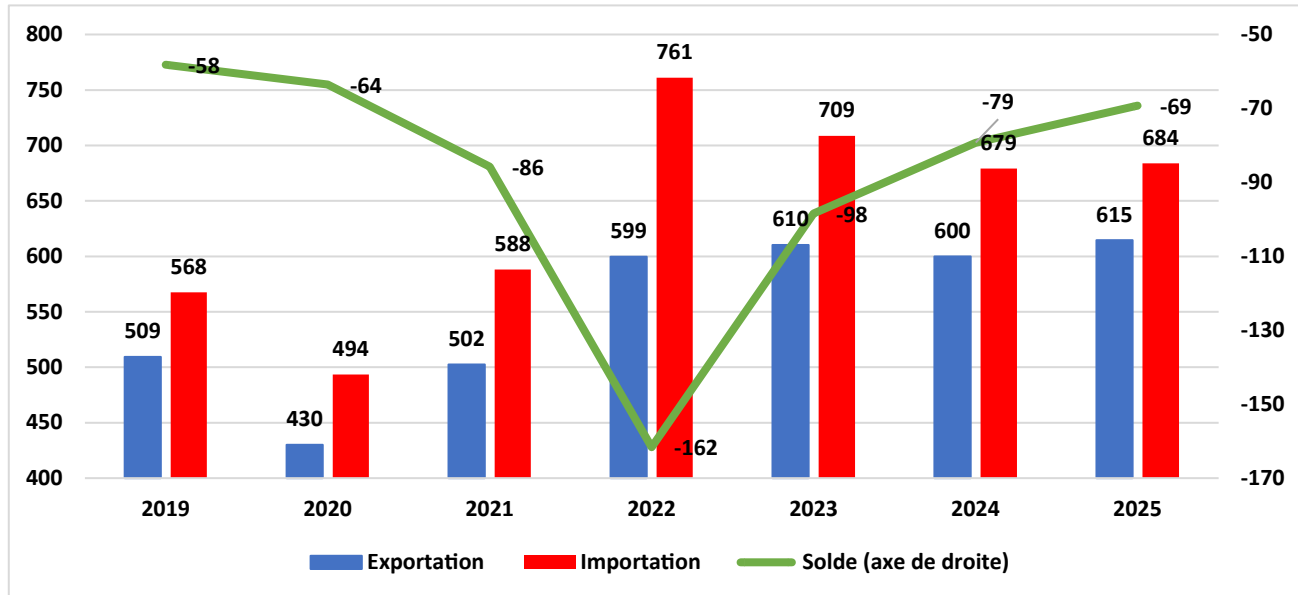
La disparition de l'excédent agricole et agroalimentaire entre 2019 et 2025 (baisse du solde de 8 milliards d'euros) s'explique à la fois par la hausse des importations tirée par les prix et par la stagnation des exportations de boissons, affectées par les mesures protectionnistes en Chine et aux États-Unis.

En revanche, le solde des produits relevant du secteur du luxe s'est amélioré de 11 milliards d'euros grâce à des exportations dynamiques vers la Chine et les États-Unis.

Le solde commercial de la France s'est détérioré de 11 milliards d'euros entre 2019 et 2025

Avant la crise sanitaire, le déficit commercial français s'établissait autour de 60 milliards d'euros (Md€) par an. La succession des crises sanitaire, géopolitique, énergétique et le choc inflationniste qui s'en est suivi ont rapidement accru les importations en valeur et dégradé la balance commerciale de la France. À son pic en 2022, le déficit commercial culminait à 162 Md€. Avec le ralentissement de l'inflation et la baisse des prix de l'énergie, le déficit commercial s'est fortement réduit en 2023 et poursuit sa diminution en 2024 et 2025, à un rythme de moins en moins marqué. En 2025, il s'établit à 69 Md€ (cf. figure 1), soit une dégradation de 11 Md€ par rapport à la situation avant-crise.

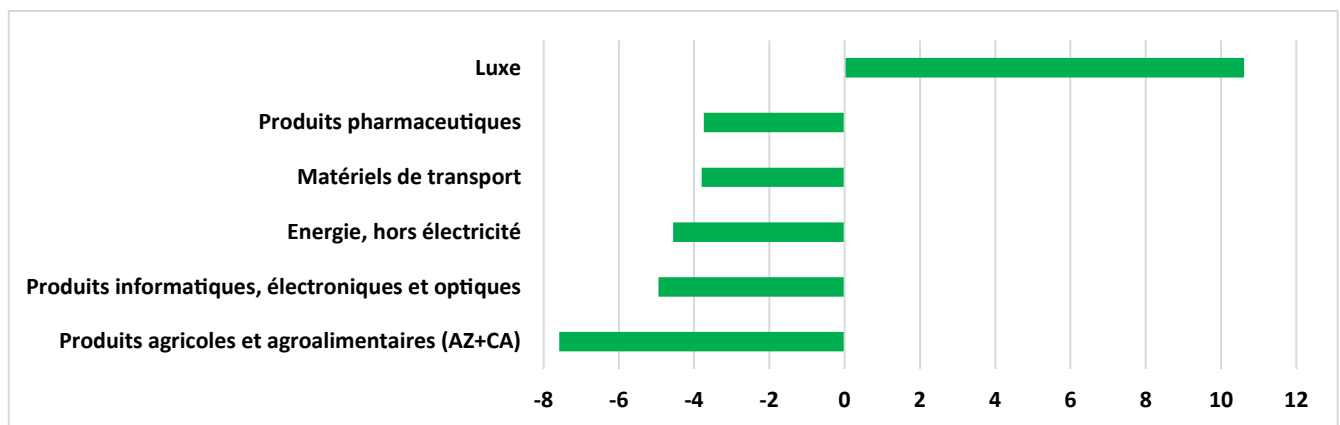
Figure 1 : Importations, exportations et solde commercial de la France de 2019 à 2025 (en milliards d'euros)



Source : DGDDI/DSECE. Données FAB/FAB, y compris matériel militaire et données sous le seuil (extraction du site internet [le kiosque du commerce extérieur](#) du 03/03/2026).

Le redressement d'abord rapide du solde commercial tend à décélérer ce qui pose la question du potentiel de rattrapage et de la nature de la dégradation depuis 2019 : est-elle structurelle et donc inscrite dans la durée ou subsiste-il une part conjoncturelle susceptible d'être résorbée ? Seront analysés le solde énergétique, le solde des matériels de transport, le solde des produits agricoles et agroalimentaires et le solde du luxe (cf. figure 2), soit les quatre premiers secteurs à l'importation ou à l'exportation très fortement impactés par les crises.

Figure 2 : Évolutions des principales composantes¹ du solde commercial de la France entre 2019 à 2025 (en milliards d'euros)



Source : DGDDI/DSECE. Données CAB/FAB, hors matériel militaire et données sous le seuil

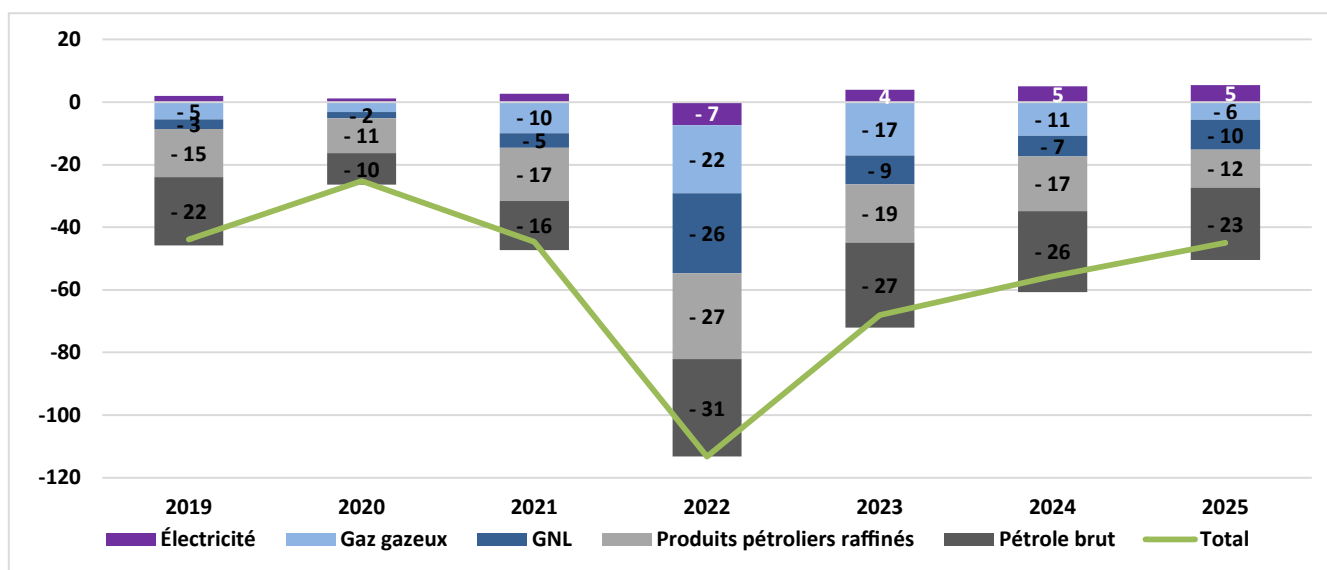
¹ Ces secteurs ont été sélectionnés car leur contribution à l'évolution du solde entre 2019 et 2025 était la plus élevée et parce qu'ils figurent parmi les premiers secteurs à l'exportation ou à l'importation. La nomenclature utilisée est la NAF-CPF au niveau A38, exception faite de l'énergie et du luxe qui reposent sur la A129.

Hors électricité, le solde énergétique demeure dégradé en raison de la hausse du prix du gaz

Entre 2019 et 2025, l'évolution du solde total est étroitement liée à celle du solde énergétique.

Très fortement impacté par la crise énergétique dans le contexte de la guerre en Ukraine, le solde énergétique de la France a atteint -113 Md€ en 2022, de très loin son plus bas niveau historique (cf. figure 3). Sa détérioration cette année-là (-69 Md€ par rapport à 2021) représente la quasi-totalité de celle du solde total (-76 Md€). Elle s'explique principalement par une hausse considérable des prix de l'énergie importée. Par rapport à 2019, le prix du pétrole importé avait été multiplié par près de deux, celui du gaz par plus de cinq et celui de l'électricité par 23². À cette augmentation des prix s'était ajoutée une forte hausse des volumes importés d'électricité (multipliés par 3,5) en raison d'une disponibilité limitée des réacteurs nucléaires français : plus de la moitié des réacteurs nucléaires ont été à l'arrêt une partie de 2022³. La France était devenue importatrice nette d'électricité pour la première fois depuis au moins l'an 2000 et le solde de l'électricité était devenu déficitaire à hauteur de 7 Md€.

Figure 3 : Évolution des principales composantes du solde énergétique de 2019 à 2025 (en milliards d'euros)



Source : DGDDI/DSECE. Données CAB/FAB, hors matériel militaire et données sous le seuil. Calculs DSECE pour le gaz exporté (Plus de précisions dans la partie méthodologie).

Le solde énergétique se résorbe depuis progressivement et s'élève à -45 Md€ en 2025 (y compris électricité), un niveau proche de 2019. Depuis 2019, les variations semblent avoir été plus significatives sur les prix que sur les volumes (cf. figure 3bis). Par rapport à 2019, le solde du pétrole s'est amélioré (+2 Md€) en dépit d'une augmentation du prix du pétrole importé. De même, le solde de l'électricité est en hausse de 3 Md€ par rapport à 2019, atteignant son plus haut niveau historique en 2025 (5 Md€) par l'effet combiné d'une vive hausse du prix et du volume des exportations dans un contexte de poursuite de l'amélioration de la disponibilité du parc nucléaire et d'une consommation intérieure modérée⁴. À l'inverse, le solde du gaz s'est fortement dégradé (-7 Md€) malgré une baisse des volumes importés car le prix du gaz importé a plus que doublé. Il est possible que cette hausse du prix du gaz importé soit durable puisqu'elle s'est accompagnée d'un quasi-doublement de la part du GNL dans le total du gaz importé. Alors que le GNL, dont le prix est structurellement plus onéreux que celui du gaz gazeux importé par gazoduc, représentait un peu plus d'un tiers du gaz importé par la France en 2019, cette part s'élevait à près des deux tiers en 2025.

Au final, hors électricité⁵, le solde énergétique de 2025 demeure plus dégradée que celui de 2019 (5 Md€ en moins) en raison de la vive hausse du prix du gaz que la baisse des volumes d'énergie importés n'a pas permis de compenser.

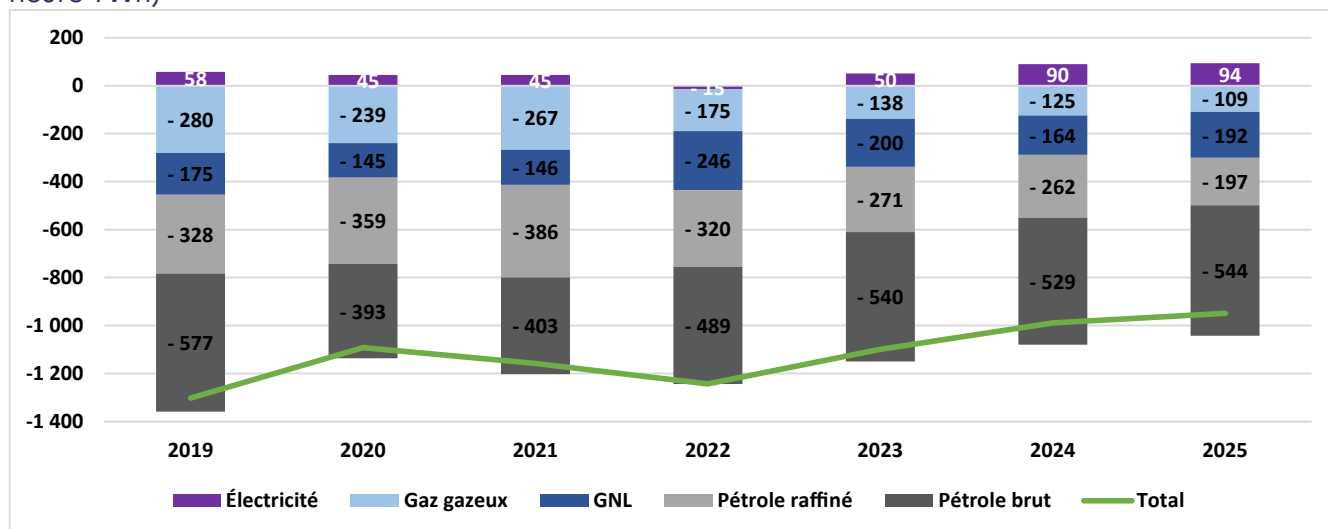
² Les prix ont été calculés en divisant les valeurs par les volumes, à partir des données du DSECE/DGDDI.

³ RTE, perspectives pour le système électrique pour l'automne et l'hiver 2022-2023 et pour plus de détails Focus 1 de l'analyse annuelle 2022 du Commerce extérieur de la France : « Zoom sur les soldes énergétiques et agricoles ».

⁴ RTE : Bilan électrique 2025

⁵ Y compris électricité, le solde énergétique (gaz, pétrole et électricité) ne s'est dégradé que d'1 Md€ entre 2019 et 2025.

Figure 3 bis: Évolution des principales composantes du solde énergétique de 2019 à 2025 (en térawatt-heure TWh)



Source : SDES. Séries longues du bilan énergétique provisoire de la France en 2025, calculs DSECE pour le gaz exporté (Plus de précisions dans la partie méthodologie).

Les États-Unis sont devenus les premiers fournisseurs de pétrole et les seconds fournisseurs de gaz de la France

La hausse des importations d'énergie en valeur s'est accompagnée d'une progression significative de la part des États-Unis en tant que fournisseurs de la France (cf. figure 4).

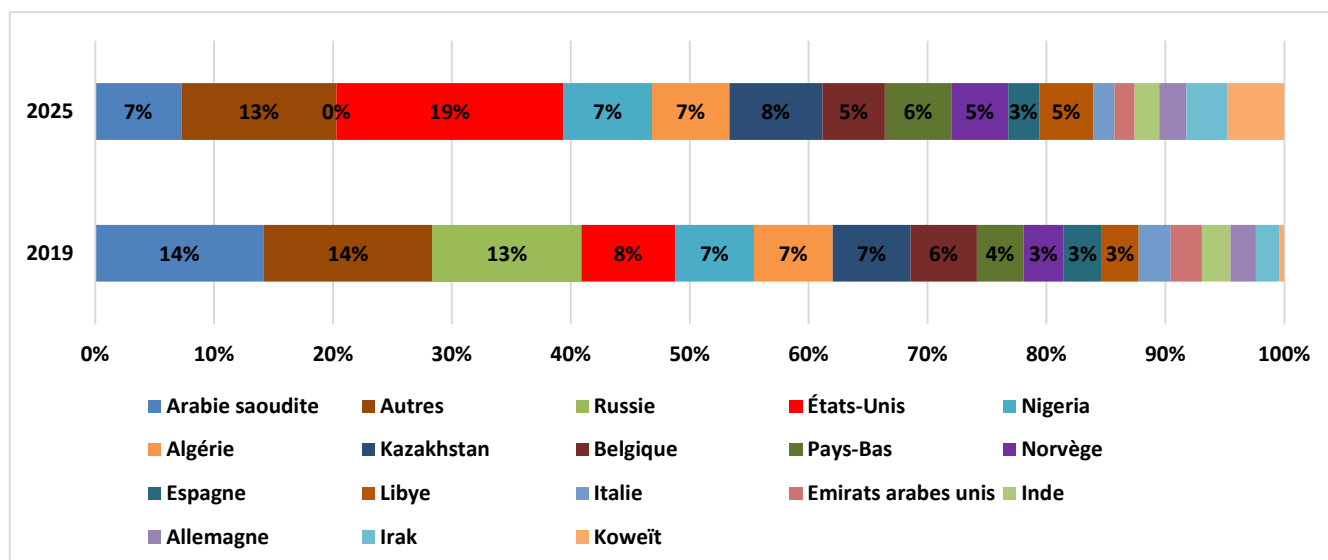
Les approvisionnements en pétrole de la France originaire de Russie se sont entièrement taris suite aux embargos décidés par l'Union européenne entrés en vigueur le 5 décembre 2022 pour le pétrole brut et le 5 février 2023 pour le pétrole raffiné.

La part de la Russie dans les importations de gaz en valeur de la France a également baissé de 3 points entre 2019 et 2025, passant de 20 % en 2019 à 17 % en 2025 (cf. figure 5), la France ayant cessé ses importations de gaz gazeux originaires de ce pays suite à la mise hors service des gazoducs Nord Stream 1 et 2 le 26 septembre 2022. Dans le même temps, les importations de GNL de Russie ont été multipliées par trois en valeur, de sorte que la Russie représente encore plus d'un quart des importations totales de GNL de la France en 2025, une proportion équivalente à celle de 2019.

Une nette baisse de la part de l'Arabie Saoudite est également observée dans les importations de pétrole de la France (-7 points), et des Pays-Bas (-8 points) et du Nigéria (-6 points) dans les approvisionnements de gaz (cf. figure 4 et 5).

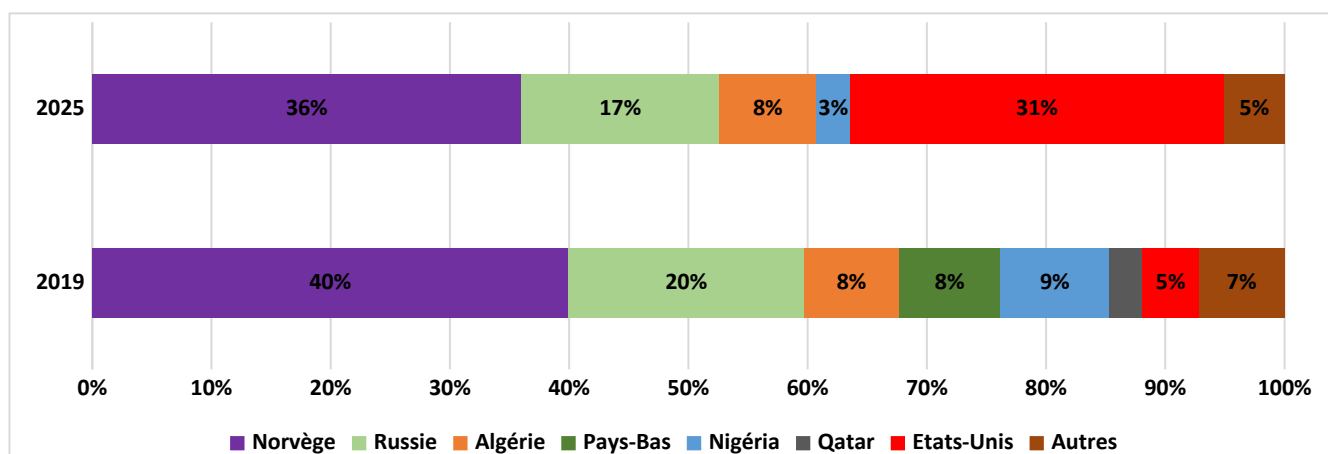
Ces baisses ont coïncidé avec une hausse considérable des importations d'énergie originaires des États-Unis. La part des États-Unis s'est accrue de 27 points dans les importations de gaz de la France et de 11 points dans ses importations de pétrole. Les États-Unis sont ainsi devenus les premiers fournisseurs de pétrole de la France en 2025 alors qu'ils n'étaient que son 3^e fournisseur en 2019. Dans le domaine du gaz, ils sont passés de 6^e fournisseur de la France en 2019 à 2^e fournisseur en 2025, derrière la Norvège. En particulier, la moitié du GNL importé par la France en 2025 est originaire des États-Unis.

Figure 4 : Répartition par pays d'origine des importations de pétrole (brut et raffiné) en valeur de la France en 2019 et 2024



Source : DGDDI/DSECE. Données CAB/FAB en valeur, hors matériel militaire et données sous le seuil.

Figure 5 : Répartition par pays d'origine des importations de gaz (gazeux et gaz naturel liquéfié) en valeur de la France en 2019 et 2025



Source : DGDDI/DSECE et SDES, calculs DGDDI/DSECE. Données en valeur.

Matériels de transport : amélioration en cours malgré un solde dégradé depuis 2019

La baisse du solde des matériels de transport contribue à un tiers (-4 Md€) de la détérioration du solde commercial total de la France entre 2019 et 2025. Plus des trois quarts de la dégradation du solde des matériels de transport s'explique par l'automobile⁶, principalement en raison d'une hausse des importations. L'accroissement considérable des importations de voitures hybrides et électriques entre 2019 et 2025 a dépassé la diminution des importations de voitures thermiques (diesel et, dans une moindre mesure, essence)⁷, de sorte qu'en 2025, le déficit des voitures thermiques (-5,3 Md€) est deux fois moins important que celui des voitures électriques et hybrides (-10,7 Md€⁸).

En 2024, les importations de voitures électriques reculent toutefois, pour la première fois depuis de nombreuses années⁹ avant de se stabiliser en 2025 (cf. figure 6). Alors que la Chine était devenue le premier pays fournisseur de voitures électriques de la France en 2023 avec 29 % de parts de marché en valeur, la

⁶ L'automobile correspond dans cette étude à la somme des produits de la construction automobile (C29A) et des équipements pour automobile (C29B).

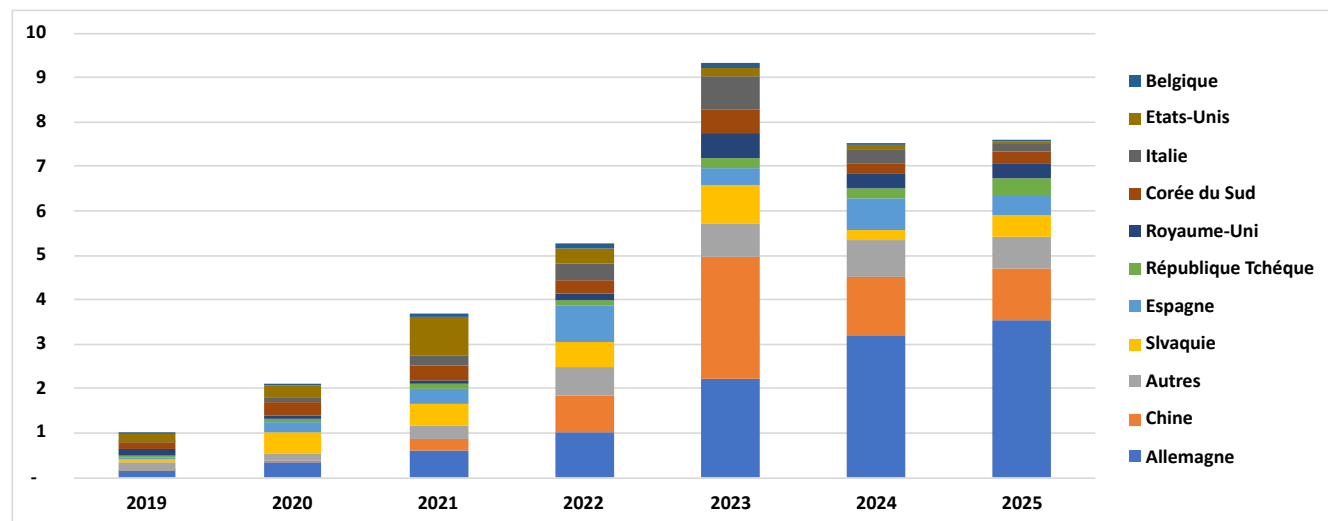
⁷ [Études et éclairages n° 96 : « Voitures électriques : vive expansion dans les échanges de voitures de la France depuis six ans ».](#)

⁸ En 2019, le solde des voitures électriques et hybrides était déficitaire de 0,1 Md€.

⁹ [Focus 2 de l'analyse annuelle 2024 du Commerce extérieur de la France : « Le dynamisme des échanges de voitures hybrides ne suffit pas à compenser la baisse des échanges de véhicules thermiques et électriques en 2024 ».](#)

mise en place de droits compensateurs par l'Union européenne sur les voitures électriques originaires de Chine et la modification des conditions d'obtention¹⁰ du bonus écologique pour l'achat d'une voiture électrique ont fait chuter de moitié les importations de voitures électriques de Chine en 2024. Cette baisse en valeur n'a été que partiellement compensée par une hausse des importations originaires d'Allemagne, celle-ci reprenant sa place de premier pays fournisseur de voitures électriques de la France à partir de 2024 avec 47 % de parts de marché en 2025, contre 15 % pour la Chine.

Figure 6 : Importations de voitures électriques de la France par pays d'origine depuis 2019 (en milliards d'euros)



Source : DGDDI/DSECE. Données CAB/FAB, hors matériel militaire et données sous le seuil

Alors que le solde des voitures électriques s'était dégradé de près de 7 Md€ entre 2019 et 2023, il s'améliore de près de 3 Md€ entre 2023 et 2025 en raison d'une diminution des importations en 2024 et d'une augmentation des exportations en 2025 à destination principalement du Royaume-Uni, de l'Allemagne et des Pays-Bas.

Cette hausse s'explique par la montée en charge de plusieurs modèles assemblés dans des sites de l'Hexagone¹¹ et contribue à améliorer nettement le taux de couverture en véhicules électriques (le rapport entre les exportations et les importations). Ce dernier atteint 50 % en 2025 (contre 34 % en 2024), soit un niveau identique à celui des autres motorisations (c'est-à-dire thermique et hybride) de véhicules neufs.

Contrairement au solde de l'automobile, **le solde des produits de la construction aéronautique et spatiale s'est légèrement amélioré entre 2019 et 2025¹² (+1 Md€)**. Après avoir atteint son plus haut niveau historique en 2019 (cf. figure 7), le solde de l'aéronautique a été divisé par près de deux en 2020 en raison de la crise sanitaire de la Covid-19. Il s'améliore depuis de façon graduelle dans un contexte de reprise du trafic aérien et de la baisse des contraintes d'offre liées à des difficultés d'approvisionnement et de recrutement¹³ et dépasse légèrement le niveau de 2019 en 2025.

Plusieurs facteurs pourraient jouer positivement sur l'évolution du solde aéronautique à venir : une demande d'avions et de satellites dynamique (le carnet de commande d'Airbus est conséquent avec 8 658 appareils fin 2024¹³ et le trafic aérien a dépassé son niveau de 2019¹⁴), le recul des contraintes de production observé fin 2024 et au 1^{er} semestre 2025¹⁵.

Cependant, l'ouverture de nouvelles lignes de production d'Airbus en Chine, en Inde et aux Etats-Unis en 2025 pourrait contribuer à limiter la hausse des exportations d'avions finis depuis la France. La montée

¹⁰ Celles-ci se basent sur un score environnemental minimal excluant de fait certaines voitures électriques fabriquées en Chine (cf. note de conjoncture de l'Insee de mars 2025).

¹¹ (cf. note de conjoncture de l'Insee de mars 2025).

¹² En 2023, le solde avait presque retrouvé son niveau de 2019 mais les importations et les exportations étaient à un niveau inférieur (86 % pour les exportations, 76 % pour les importations). En 2025, elles ont dépassé le niveau de 2019.

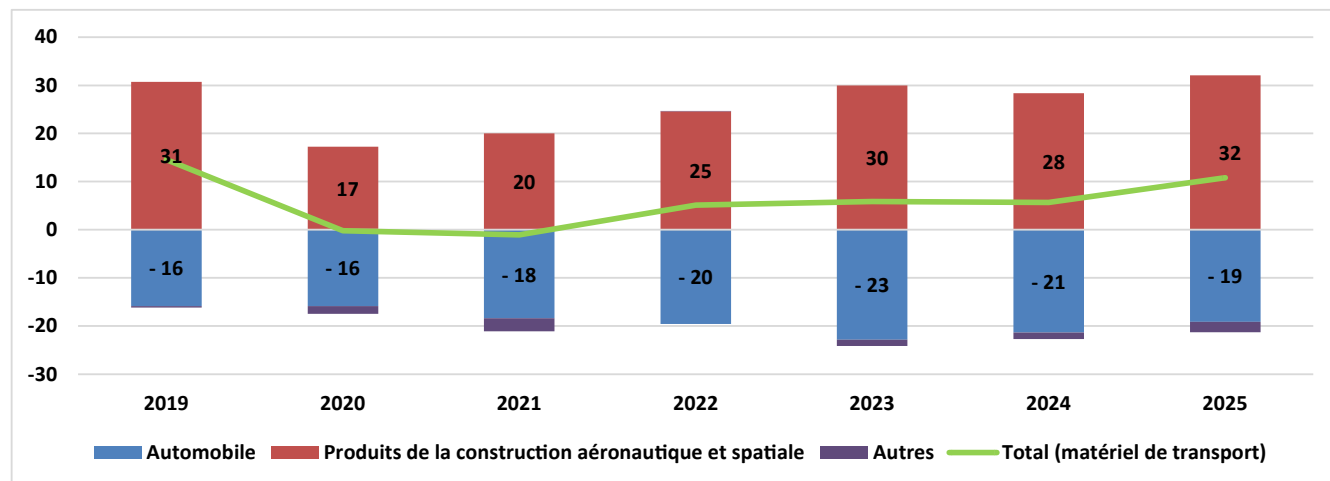
¹³ Flash conjoncture France - [Les livraisons d'Airbus progressent en 2024, DG Trésor, janvier 2025](#)

¹⁴ [Air passenger analysis \(International Transport Association IATA\), décembre 2024](#)

¹⁵ [Informations Rapides n°196, Insee, août 2025](#)

en puissance des livraisons d'A220 depuis 2018, entièrement produits aux États-Unis et au Canada¹³ vient également limiter la contribution de la France à la hausse des exportations mondiales d'Airbus. La baisse de la part des avions¹⁶ dans les exportations d'aéronautique de la France (de 59 % du total en 2019 à 45 % en 2025) et la hausse de la part des turboréacteurs et autres pièces (de 41 % en 2019 à 55 % en 2025) semble confirmer qu'une plus grande proportion d'avions est assemblée à l'étranger par rapport à l'avant crise sanitaire.

Figure 7 : Évolution du solde de la France des matériels de transport et de ses principales composantes entre 2019 et 2025 (en milliards d'euros)



Source : DGDDI/DSECE. Données CAB/FAB, hors matériel militaire et données sous le seuil.

Disparition de l'excédent agricole et agroalimentaire

Les soldes commerciaux agricoles et agroalimentaires, traditionnellement excédentaires, sont devenus nuls en 2025. Depuis 2019 leur baisse s'élève à 2 Md€ pour le solde agricole et 5 Md€ pour le solde agroalimentaire.

Cette diminution du solde au cours de cette période est due à une hausse des importations bien supérieure à celle des exportations (cf. figure 8). Les importations ont en effet augmenté de moitié tandis que les exportations ont crû d'un peu moins d'un tiers. Elle s'explique majoritairement par les difficultés auxquelles est confronté le secteur des boissons. Les exportations de boissons sont quasi stables entre 2019 et 2025 (+6 %) : après avoir augmenté de près d'un quart entre 2019 et 2022, elles diminuent progressivement. La filière du vin et des spiritueux a été confrontée à une récolte de vin parmi les plus basses de ces cinq dernières années¹⁷ en 2024 et à l'introduction le 7 octobre 2024 en Chine de droits antidumping d'une valeur moyenne de 34,8 % sur le cognac¹⁸. En 2025, les nouveaux droits de douane mis en place par les États-Unis ont pesé sur les exportations de vins et spiritueux vers ce marché¹⁹, le premier débouché de cette filière. **Si les exportations de boissons avaient augmenté au même rythme que celles des autres produits agricoles et agroalimentaires (+39 %), le solde des produits agricoles et agroalimentaires serait excédentaire à hauteur de 6 Md€ (contre un excédent de 8 Md€ en 2019).**

Par ailleurs, les mauvaises conditions météorologiques durant l'été 2024 ont conduit à un net recul des productions céréalières²⁰ et à une chute des exportations de blé²¹.

D'autre part, le prix des importations, plus particulièrement de certains produits tropicaux, s'est fortement accru : par rapport à 2019, le prix du cacao²² a été multiplié par près de quatre et celui du café

¹⁶ Avions, hélicoptères, drones et satellites, les avions représentant environ les neuf dixièmes du total

¹⁷ AgriDées, « 2025, année de bascule du commerce extérieur agroalimentaire français ? octobre 2025 »

¹⁸ Études et éclairages no 102 : « Les exportations de vins et spiritueux : points forts à l'exportation mais très exposés aux États-Unis et à la Chine »

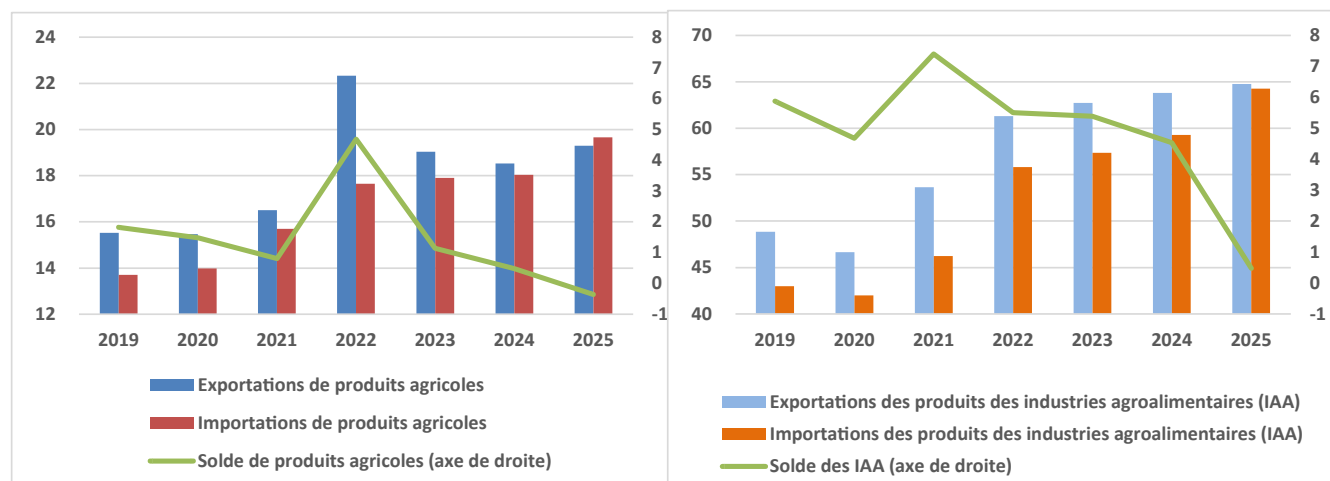
¹⁹ Focus 1 : « Quels effets des droits de douane sur le commerce extérieur de la France et de l'Union européenne », DSECE, février 2026

²⁰ Insee, « Mauvaises récoltes et retombée des prix », Insee Première n° 2029, décembre 2024.

²¹ Focus du bilan du 1^{er} trimestre 2025 : « Un solde agricole historiquement déficitaire depuis le 3^e trimestre 2024 et qui peine à se redresser ».

par près de deux²³ tandis que les volumes importés ont légèrement reculé. Ces deux produits représentent 15 % de la hausse totale des importations de produits agricoles et agroalimentaires entre 2019 et 2025, sans compter les produits contenant du café ou du cacao comme le chocolat. Pour les autres produits agricoles et agroalimentaires, l'effet de la hausse des prix s'additionne, dans une moindre mesure, à la hausse des volumes importés, ce qui est notamment le cas de certains produits très majoritairement importés : avocat, saumon, banane²⁴. **Au total, la hausse des prix²⁵ représente les trois quarts de la hausse en valeur des importations de produits agricoles entre 2019 et 2025, et les deux tiers de l'augmentation des importations en valeur des produits des industries agroalimentaires.**

Figure 8 : Évolution des importations, des exportations et du solde de la France des produits agricoles et des produits des industries agroalimentaires entre 2019 et 2025 (en milliards d'euros)



Source : DGDDI/DSECE. Données CAB/FAB, hors matériel militaire et données sous le seuil.

²² Le prix de la pâte de cacao non dégraissée a augmenté de 289 %, celui de cacao en fèves et brisures de fève a crû de 279 % et celui du beurre, graisse et huile de cacao a augmenté de 270 % (source : DGDDI/DSECE, à partir du rapport valeur/volume).

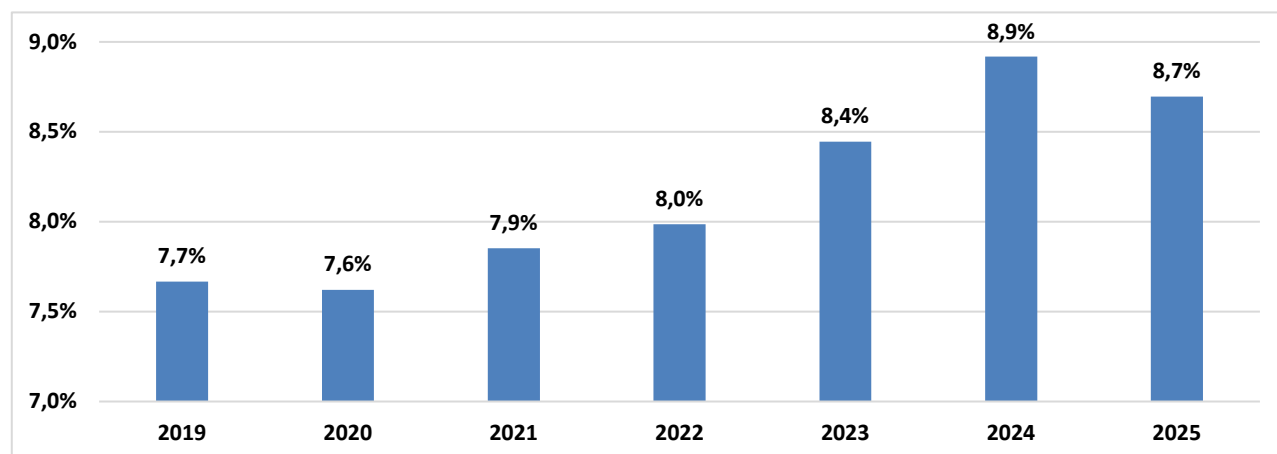
²³ Le prix du café non torréfié, non décaféiné a augmenté de 183 % et celui du café torréfié, non décaféiné a augmenté de 49 % (source : DGDDI/DSECE, à partir du rapport valeur/volume).

²⁴ Importations en 2025 : 0,7 Md€ d'avocat, 1 Md€ de saumon et 0,8 Md€ de banane.

²⁵ [Les indices de prix sont issus des comptes nationaux annuels \(2025\) disponibles sur le site de l'Insee](#)

Le solde des produits relevant du secteur du luxe²⁶ est un des seuls à s'être nettement amélioré entre 2019 et 2025 (+11 Md€). Le secteur du luxe, circonscrit dans cette étude aux produits du cuir, bagages et chaussures, aux parfums, cosmétiques et aux articles de joaillerie et bijouterie, point fort de la France à l'exportation, a particulièrement bénéficié du pic de consommation discrétionnaire en sortie de la crise Covid. Ainsi, la part du luxe dans le total des exportations de la France est passée de 7,7 % en 2019 à 8,9 % en 2024 (cf. figure 9). Un tiers de la hausse des exportations était due à la progression des ventes de sacs à mains, principalement vers la Chine, suivie du Japon et des États-Unis. Depuis, cette dynamique marque le pas. Alors que le solde du luxe avait progressé très significativement entre 2019 et 2024, il se détériore légèrement en 2025 (-1 Md€) entre essoufflement de la dynamique de sortie de crise sanitaire et effet potentiel des nouveaux droits de douane mis en place aux États-Unis, ce pays étant le premier débouché du secteur du luxe et représentant 10% des exportations totales.

Figure 9 : Évolution de la part du luxe dans les exportations entre 2019 et 2025



Source : DGDDI/DSECE. Données CAB/FAB, hors matériel militaire et données sous le seuil.

²⁶ Le luxe correspond dans ce focus aux produits du « cuir, bagages et chaussures » (C15Z), aux « parfums, cosmétiques et produits d'entretien » (C20B) et aux « articles de joaillerie et bijouterie, instruments de musique » (C32A).

Méthodologie

Les données de la figure 1 proviennent du [site internet du DSECE, « Le chiffre du commerce extérieur »](#). Les données sont FAB/FAB (Franco A Bord), ce qui signifie que la valeur des importations ne comprend pas les coûts d'assurance et de fret jusqu'à la frontière nationale. Elles incluent par ailleurs le matériel militaire et les données sous le seuil.

Les données des figures 2 à 9 sont CAF/FAB, ce qui signifie que la valeur des importations comprend les coûts d'assurance et de fret jusqu'à la frontière nationale. Elles excluent par ailleurs le matériel militaire et les données sous le seuil.

Plus d'explications sont disponibles dans [la partie méthode du site internet du DSECE](#).

Pour le graphique sur les évolutions du solde énergétique relatives au gaz, les données du solde du gaz gazeux et du GNL ont été modifiées à l'exportation pour tenir compte du fait qu'une partie des exportations de gaz gazeux correspond à des importations de GNL regazéifié. Sans cette modification, le solde du gaz gazeux aurait été trop élevé (et celui du GNL aurait été trop bas) car une partie des importations de GNL ne faisant que transiter par la France seraient également comptabilisées comme des exportations de gaz gazeux.

La proportion de GNL dans le gaz total à l'importation en volume a donc été appliquée à l'exportation en volume et en valeur pour pouvoir distinguer dans le solde le gaz gazeux du GNL.

La détermination de l'origine par pays du gaz importé par la France en valeur a mobilisé les données en volume du SDES car l'origine du gaz gazeux est absente des données de la DGDDI/DSECE. Les totaux en volume du gaz importé étant identiques entre le SDES et la DGDDI/DSECE, les données du gaz gazeux par pays ont été calculées en déduisant des données du gaz total (GNL et gazeux) par pays du SDES les données du GNL par pays de la France. La proportion déduite de chaque pays dans le total du gaz gazeux en volume a ensuite été appliquée aux valeurs, ce qui revient à valoriser à un prix identique le gaz gazeux importé pour tous les pays.

Le champ de l'énergie dans cette étude se limite au pétrole, au gaz et à l'électricité.

Pour accéder aux séries chronologiques détaillées citées en analyse, se reporter à la rubrique
« Études et éclairages » du site « Le Chiffre du commerce extérieur »
(<https://lekiosque.finances.gouv.fr>)

Directrice de la publication : Ketty ATTAL-TOUBERT
Rédaction en chef : Julien DEROYON
Rédaction : Renaud Vigne et Julien Bonnet
Département des statistiques et des études du commerce extérieur
- 11, rue des deux communes 93558 Montreuil Cedex
Mél : diffusion.stat@douane.finances.gouv.fr

ISSN 2430-2627 - Reproduction autorisée avec mention d'origine et de date

DSECE
Statistique publique
du commerce extérieur

