

# Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Décembre 2024

## Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

France	milliers de véhicules		prévisions			évolution annuelle (%)	prévisions				
	2022	2023	2024	2025	2026		2022	2023	2024	2025	2026
<b>VUL &lt; 5,1t</b>	348	379	385	368	395	-20	9	2	-4	7	
<i>dont Fourgonnettes</i>	68	90	93	90	96	-28	32	37	-3	7	
<i>dont Fourgons&amp;châssis</i>	207	202	217	198	215	-18	-3	5	-9	9	
<b>VI ≥ 5,1t</b>	44	49	49	46	47	-1	11	1	-6	1	
<i>Porteurs</i>	18	20	24	22	22	-14	11	15	-9	1	
<i>Tracteurs</i>	25	28	26	25	25	19	12	-10	-4	1	
<b>SR&amp;R</b>	23	22	18	19	21	-2	-5	-17	7	8	

### Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	18,8	17,1	18,1	17,7	18,0	-23	-9	6	-2	2
Porteurs ≥ 5,1t	5,5	5,4	5,7	5,7	5,8	-14	-2	4	0	3
SR&R	3,0	2,4	2,2	2,5	2,7	-23	-23	-9	16	8

### Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	3,7	4,7	5,1	4,7	4,6	-14	28	9	-9	-1
SR&R	10,6	9,8	7,4	8,1	9,1	9	-8	-25	10	12

### Frigorifiques

VUL < 5,1t	6,0	5,9	7,4	6,5	7,0	-21	-2	24	-12	8
Porteurs ≥ 5,1t	1,6	2,1	3,0	2,7	2,8	-9	32	45	-10	4
SR&R	2,8	3,2	2,9	2,9	3,0	-2	12	-8	0	3

Europe de l'ouest *			prévisions			2022			prévisions		
	2022	2023	2024	2025	2026		2022	2023	2024	2025	2026
<b>VUL ≤ 3,5t</b>	1 466	1 704	1 800	1 700	1 774	-19	16	6	-6	4	
<b>Porteurs &gt; 3,5t et Tracteurs</b>	274	329	323	295	301	2	20	-2	-9	2	
<b>SR-R</b>	171	152	135	138	147	12	-11	-11	2	7	

Europe de l'est **			prévisions			2022			prévisions		
	2022	2023	2024	2025	2026		2022	2023	2024	2025	2026
<b>VUL ≤ 3,5t</b>	141	157	162	163	170	-13	12	3	1	4	
<b>Porteurs &gt; 3,5t et Tracteurs</b>	78	84	69	65	70	12	7	-18	-5	7	
<b>SR-R</b>	51	49	35	39	44	-4	-4	-28	12	13	

\* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

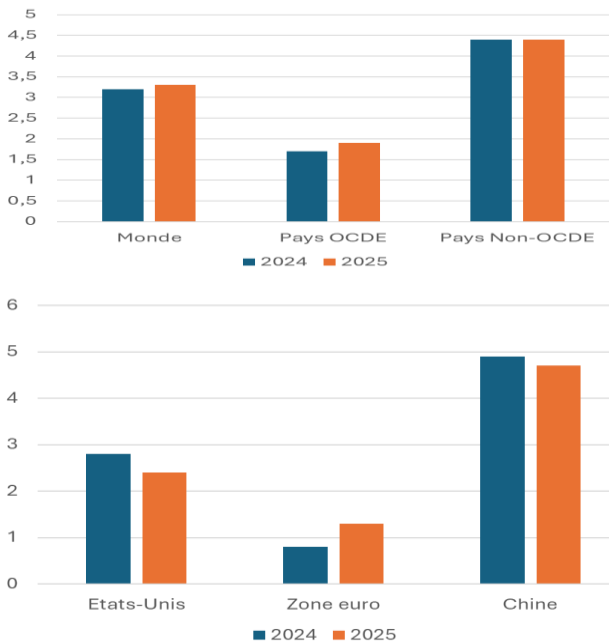
\*\* 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC décembre 2024

## Perspectives économiques : légère accélération en Europe à horizon 2026

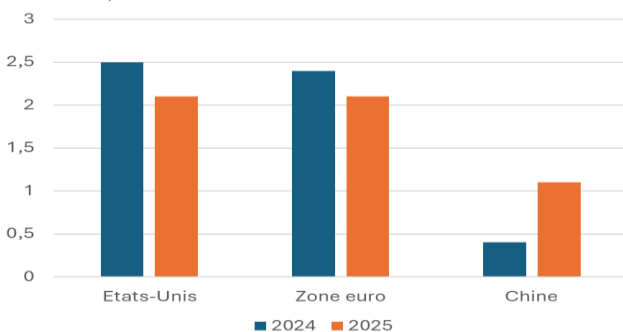
La croissance mondiale devrait s'élever à 3,2% en 2024 et à 3,3% en 2025. Elle est stimulée par la reprise de la consommation des ménages en raison du recul de l'inflation soutenant la croissance des revenus réels ; par le maintien d'une croissance américaine forte ; et par la hausse des échanges internationaux. La croissance continuera d'être plus élevée dans les pays en développement (+4,4% en 2024 et +4,4% en 2025) que dans les pays avancés (+1,7% en 2024 et +1,9% en 2025), en raison de la reprise des échanges internationaux.

Perspectives de croissance (% , Source : OCDE, Décembre 2024)



Le taux d'inflation ralentit au niveau mondial pour s'élever à 5,2% en 2024 et 3,7% en 2025 pour les pays de l'OCDE. Les **Etats-Unis** connaissent une importante baisse de l'inflation en raison de la baisse des taux dans un contexte de plein emploi et de baisse du taux d'épargne des ménages. Un nouvel assouplissement de la politique monétaire sera nécessaire en 2025 et 2026. **La Zone euro connaît une baisse de son taux d'inflation à +2,4% en 2024 et +2,1% en 2025** en raison de la baisse des prix de l'énergie et des denrées alimentaires. La politique budgétaire sera restrictive en 2025 et 2026 en raison des politiques de désendettement des Etats. La **Chine** connaîtrait une très faible inflation à 0,4% % en 2024 et 1,1 % en 2025 malgré la crise du secteur de l'immobilier.

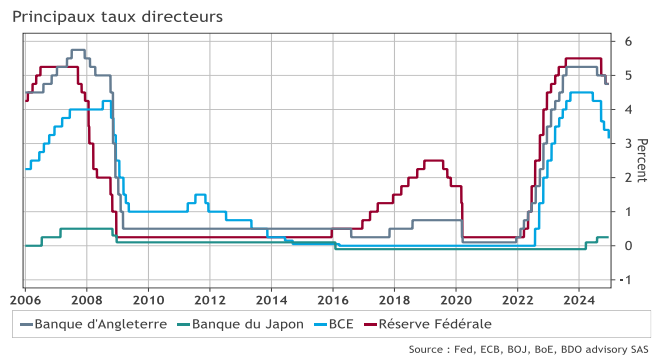
Prévisions d'indice des prix à la consommation (% , Source : OCDE, Décembre 2024)



Les banques centrales devraient continuer d'assouplir leur politique monétaire. La **BCE** (Banque centrale européenne) a abaissé ses taux directeurs de 0,25 point le 12 décembre, en réponse à une inflation proche de son objectif et à une prévision de croissance revue à la baisse, tout en signalant qu'elle allait sortir du cadre restrictif de sa politique monétaire. Cette nouvelle baisse fait passer à 3% le taux de dépôt. La BCE a expliqué « avec le temps, l'atténuation progressive des effets de la politique monétaire restrictive devrait soutenir un redressement de la demande intérieure ». La reprise devrait s'appuyer « essentiellement sur la hausse des salaires réels », permettant de stimuler la consommation des ménages, et sur « l'augmentation des investissements des entreprises ».

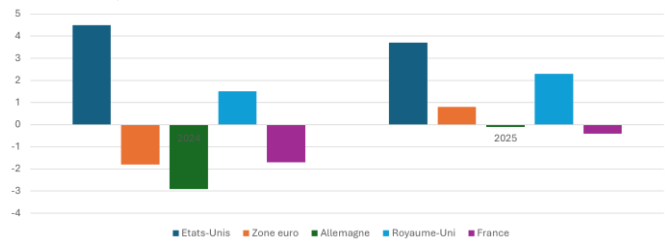
La **Fed** (Réserve fédérale américaine) a baissé pour la troisième fois ses principaux taux le 18 décembre, de 25 points de base, les ramenant dans une fourchette comprise entre 4,25% et 4,50%, en ligne avec les attentes des marchés. "L'inflation a significativement ralenti ces deux dernières années mais elle reste relativement élevée par rapport à l'objectif de long terme de 2%, prévu pour fin 2026.

Principaux taux directeurs - vers une baisse des taux (%)



Le **taux d'investissement en Europe ne se redresse que faiblement en 2025** en raison des crises politiques en France et en Allemagne.

Perspectives d'investissement (% de variation en volume ; source : OCDE, Décembre 2024)



### Etats-Unis, Chine et autres pays hors Europe

Les **Etats-Unis** devraient connaître un **taux de croissance très attractif** à +2,8% en 2024 et +2,4% en 2025 (contre 1,9% précédemment prévu). La consommation privée croît (+2,7% en 2024 et +2,3% en 2025) et l'investissement explose (+4,5% en 2024 et +3,7% en 2025). Le taux de chômage se maintient à 4,1%. La productivité croît et les secteurs clés de l'économie devraient être dérégulés avec l'arrivée du Président élu Trump. Des réformes du système de visas délivrés aux travailleurs

qualifiés pourraient contribuer à diminuer les pénuries de travailleurs très qualifiés dans des secteurs prioritaires.

**La Chine verrait son taux de croissance ralentir**, de + 4,9% en 2024 à 4,7% en 2025 en raison de du fort ralentissement du secteur immobilier. Néanmoins, la demande intérieure croît passant de +2,8% en 2024 à +3,8% en 2025.

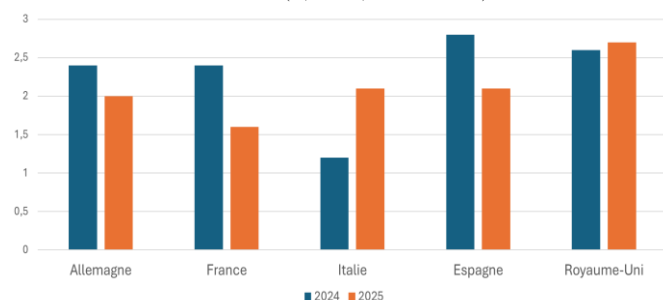
La **Russie** retrouverait une croissance dynamique à +1,8% en 2025. Le taux d'inflation resterait élevé à +4,4% en 2025. Le solde budgétaire est déficitaire à 1,7% en raison des dépenses militaires en 2025 mais la dette publique reste contenue à 21,9% en 2025.

**Au Brésil**, le taux de croissance est en hausse à +1,8% en 2025. Le taux d'inflation ralentit à 3,6% en 2025. Le solde budgétaire reste dégradé à -6% en 2025 et -5,5% en 2026.

### Europe : légère accélération de croissance

**La Zone euro connaît une reprise timide de la croissance en 2025** (de +0,8% en 2024 à +1,3% ; prévision 2025 revue à la baisse : +1,5% dans la dernière prévision) **avant une légère accélération en 2026** (+1,5%). La croissance repart en raison de la demande intérieure. Les revalorisations salariales et la hausse des revenus disponibles réels stimuleront la consommation privée à +0,9% en 2024 et à +1,3% en 2025 puis +1,5% en 2026. La reprise de la consommation privée sera entretenue par une politique budgétaire moins restrictive et le ralentissement du taux d'inflation. L'investissement redevient positif en raison de la baisse des taux, passant de -1,8% en 2024 à +0,8% en 2025, puis +2% en 2026. Le taux de chômage reste contenu à 6,4% en 2024 et 6,3% en 2025. Les finances publiques restent durablement dégradées avec un déficit public à 3,1% en 2024, 2,9% en 2025 et 2,7% en 2026. La dette publique devrait s'élever à 90,1% en 2024 ; à 91% en 2025 et 91,7% en 2026.

Prévisions du taux d'inflation (% , OCDE, Décembre 2024)



**La croissance allemande redeviendrait modérément positive en 2025** (+0,4%) et s'élèverait à +0,9% en 2026. La reprise de la consommation sera le principal moteur de la croissance de 2025, suivie par l'investissement et les exportations en 2026. En 2025, le taux d'inflation ralentira à 2,2%, mais l'investissement en équipement serait à nouveau négatif. **L'Italie devrait croître à +0,8% en 2025** portée par la consommation intérieure plus que l'investissement et le commerce extérieur. Ces deux composantes contribueront davantage à la croissance de 2026. **La croissance espagnole sera toujours bien supérieure à celle de ses voisins européens**, à plus de 2% sur 2025-26. La consommation intérieure publique et privée est le principal moteur de la croissance, toujours avec le tourisme et le plan national de relance, soutenant l'immobilier, l'investissement et les exportations. **Le Royaume-Uni devrait avoir un taux de**

**croissance à +1,2% en 2025.** Les baisses de taux programmées pour 2025 favoriseront un redécoupage progressif de l'investissement, de la consommation et de la croissance.

### France : faible croissance en raison de la crise politique

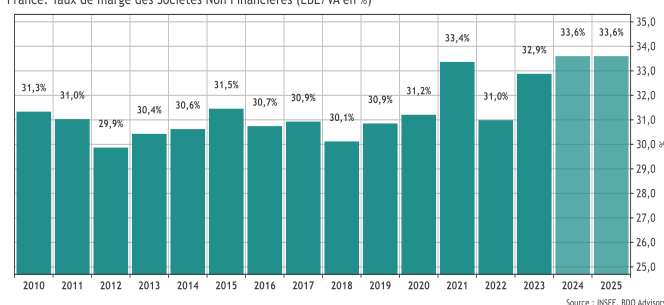
L'économie française devrait croître de 1% à horizon 2026. La consommation des ménages repart (+0,9% en 2024 et +1,3% à +1,4% en 2025-26) mais l'investissement, notamment des entreprises, faiblira de nouveau en raison de l'incertitude politique (-1,7% en 2024 et -0,5% en 2025), avant de repartir en 2026 (+1%). Les échanges extérieurs se caractérisent par une poursuite du rythme des exportations (+1,6% en 2024 à +1,5% en 2025) et par une accélération des importations (passant de -1,4% en 2024 à +0,7% en 2025). L'inflation continue de se modérer (de 2,4% en 2024 à 1,6% en 2025) en raison de l'efficacité de la politique monétaire et du fort ralentissement des prix de l'énergie et alimentaires. Le taux de chômage devrait augmenter (de 7,4% en 2024 à 7,8% 2025). Les finances publiques restent très dégradées, lestées par la hausse de la charge d'intérêts, dans un contexte de crise politique et financière. La dette publique passerait de 113,3% du PIB en 2024 à 117% en 2025. Le déficit public serait de 6% en 2024 et baissera à 5,8% en 2025.

Le nombre de défaillances d'entreprises s'élève en rattrapage des très bas niveaux de 2020-23 ; les créations d'entreprises restent néanmoins très supérieures aux défaillances.

France : nombre de défaillances (cumul 12 mois, tous secteurs)



France : Taux de marge des Sociétés Non Financières (EBE/VA en %)



PIB : taux de croissance annuel (en %)

	2023	2024	2025	2026
France	0,8	1,1	1,0	1,0
Allemagne	-0,1	-0,1	0,4	0,9
Italie	1,0	0,7	0,8	1,1
Espagne	2,5	3,1	2,2	2,1
<b>Zone euro</b>	<b>0,5</b>	<b>0,8</b>	<b>1,3</b>	<b>1,5</b>
Royaume-Uni	0,1	0,7	1,2	1,4

Source : BDO Décembre 2024

## Perspectives véhicules neufs Europe (UE + UK, Suisse & Norvège)

2024 aura vu les marchés **Utilitaires Légers progresser** et les **véhicules lourds reculer**, modérément en Véhicules industriels et fortement en SR&R. Les véhicules moteurs auront été portés la **résorption de carnets accumulés**, même si les Tracteurs ont reculé suite au pic atteint en 2023. Les SR&R auront pâti de la baisse du transport routier de fret.

**Les commandes devraient légèrement augmenter en 2025 à partir de volumes 2024 à relativement bas niveau**, ce qui se traduira par des immatriculations de véhicules moteurs en recul, car ne bénéficiant plus des carnets accumulés. La dynamique des commandes sera freinée par une production manufacturière au mieux en très légère hausse et par un secteur de la construction à nouveau en recul. **Les marchés se maintiendront néanmoins à bon niveau.**

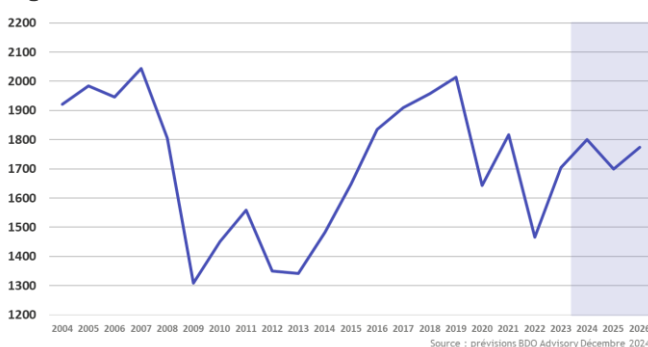
**2025 sera une année charnière pour la réduction des émissions CO<sub>2</sub>** des VUL (-15% vs 2021) et des VI (-15% vs 07-2019/06-2020). Afin d'éviter les pénalités financières en cas de dépassement, le volume des ventes pourrait être piloté par les stratégies des pools Constructeurs. Les prévisions 2025 sont donc très incertaines.

### Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont **progressé de 6% sur 11 mois** (27 pays). La grande majorité des marchés ont enregistré des croissances, boostées au 1<sup>er</sup> semestre par des anticipations d'achat avant l'entrée en vigueur de la GSR-2. Le marché néerlandais a bondi de 50% en anticipation d'une taxe CO<sub>2</sub> intervenant en janvier.

**Les commandes devraient s'orienter à la hausse à partir de 2025**, insuffisamment toutefois pour permettre un rebond du marché. Par ailleurs, le marché pourrait baisser davantage si les objectifs CO<sub>2</sub> ne sont pas atteints, ce qui conduirait les Constructeurs à limiter les ventes de modèles Diesel dans les pays où les motorisations alternatives sont peu développées. D'autant que **la pénétration des motorisations alternatives est en retrait** sur 9 mois comparée à la moyenne annuelle de 2023 (14,6% vs 15,7%).

### Europe Ouest : prévisions immatriculations Utilitaires Légers (milliers de véhicules ≤3,5t)



### Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves ont **reculé de -5% sur 11 mois** (27 pays), tiré vers le bas par nombreux marchés (Allemagne, quelques pays périphériques, tous les pays de l'est). L'Espagne se distingue par une croissance à deux chiffres (tout comme l'Irlande et la Grèce).

Le marché total se situe néanmoins à très haut niveau depuis 2 ans, reflétant les livraisons de commandes accumulées en

2020-21 et qui n'avaient pu être livrées en raison de difficultés d'approvisionnement. Dans le même temps, les **nouvelles commandes ont fortement ralenti**, à -16% sur 9 mois 2024 (après -20% en 2023 et -24% en 2022, panel 6 constructeurs), reflétant des investissements en phase avec un contexte de ralentissement du transport de fret. Le marché 2025 **subira l'impact de ces commandes à bas niveau**. Des commandes modérément haussières en 2025 seront insuffisantes pour faire rebondir les ventes.

La prochaine obligation GSR en immatriculations neuves interviendra mi-2026 et sera très limitée en équipement comparée à celle de 2024.

**La pénétration des motorisations alternatives a très légèrement progressé sur 9 mois** comparé à la moyenne annuelle de 2023 (5% vs 4.6%), y compris en BEV (2,6% vs 1,9%). Quatre pays ont instauré en 2024 des péages routiers fondés sur les émissions de CO<sub>2</sub> (Allemagne, Autriche, Tchéquie, Hongrie), deux autres le feront en 2025 (Suède et Danemark en >12t), suivis du Danemark en 2026. Pour l'heure, et en dépit d'un tarif moyen assez élevé (0,36/km) le péage allemand a vu ses kilométrages baisser de seulement 0,7% sur 11 mois.

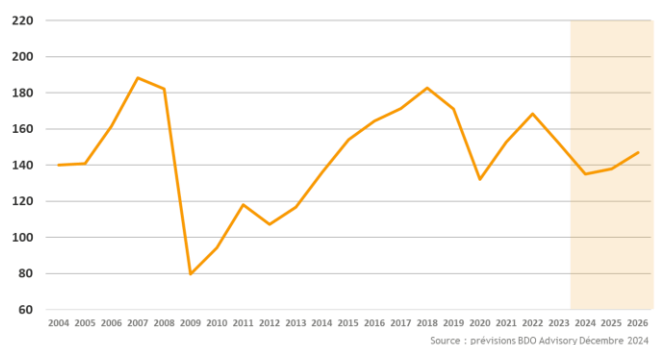
### Europe Ouest : prévisions immatriculations Véhicules Industriels (milliers de Tracteurs & Porteurs >3,5t)



### Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont **affiché -17% de baisse sur 11 mois** : -12% sur le panel Ouest (6 pays, tous en recul sauf l'Espagne) et -29% sur le panel Est (5 pays, tous en recul). Ces évolutions sont cohérentes avec une activité de transport de fret en 2024 sans reprise en TKM pour l'ensemble des pavillons européens (1T à -1,4% après un recul de 3,4% en 2023). Le transport de fret est attendu en reprise à horizon 2026, ce qui soutiendra les investissements en SR&R.

### Europe-Ouest : prévisions immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



## Perspectives véhicules neufs France

**2024 aura affiché des évolutions contrastées** par type de véhicule, haussières ou baissières, parfois très marquées. Les hausses auront été le fait de retards de livraisons rattrapés. Les baisses auront été en phase avec la faiblesse de l'investissement au regard du renchérissement des coûts d'acquisition et d'exploitation des véhicules.

**L'année 2025 serait en baisse pour les véhicules moteurs** : les commandes sont à bas niveau depuis plusieurs mois, le climat de fin d'année 2024 est peu propice aux investissements (incertitude économique et budgétaire élevée, peu favorable au redressement de la confiance des entreprises qui s'effrite depuis 2021). En outre, **les volumes pourraient être limités par les Constructeurs** dans le but d'atteindre les objectifs européens de réduction de CO2 (cf page Europe), d'autant que les aides publiques aux motorisations alternatives auront disparu ou seront mises en place en seconde partie d'année.

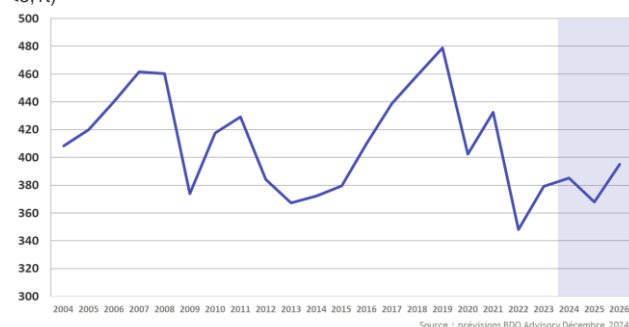
### Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont affiché une **croissance de 1,6% sur 11 mois**, avec 2 semestres contrastés : un 1<sup>er</sup> élevé en anticipation de la réglementation GSR-2 et un second très bas en contrecoup. Le segment des Fourgons-châssis a été le plus gros contributeur à la croissance (+9%).

Les **nouvelles commandes sont à très bas niveau** depuis 2023 (-5,5% sur 11 mois 2024 après un recul de -24,5% en 2023). Cette situation reflète la morosité de la demande finale et la hausse significative du TCO qui se poursuit depuis 2022, même si elle ralentit : prix des véhicules neufs à 2% sur 10 mois (+7% en 2022 et +9% en 2023) ; et coûts d'exploitation à +5,5% sur 9 mois (+11% en 2022 et +4% en 2023). Le **carnet accumulé** en 2020-21 s'est quasiment résorbé et ne soutiendra plus les ventes de 2025 comme cela aura été le cas cette année. La prévision 2025 suppose un **rebond substantiel des commandes** en 2025 (+10%), assez ambitieux compte tenu du climat de confiance actuel. Les gammes Dérivés-VP et Fourgonnettes pourraient bénéficier davantage que les Fourgons du contexte 2025 (stratégies constructeurs, aides financières).

**La pénétration des BEV marque le pas** (7,2% sur 11 mois vs 8% en 2023), en partie liée aux aides publiques amoindries de 1k€ depuis février. Les émissions de CO2 sont en légère hausse (+1,5% sur 11 mois). Le bonus ne sera pas reconduit en 2025 et pourrait faire la place à un dispositif CEE qui reste à définir. Le renforcement de la politique de verdissement des flottes est également en discussion (sanctions, bonifications).

France : immatriculations Utilitaires Légers (milliers de VUL <5,1t)



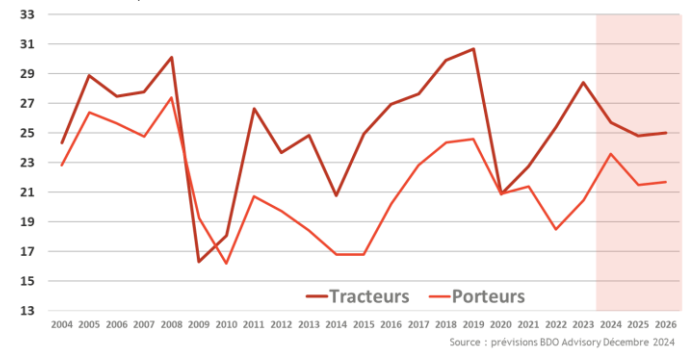
### Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont affiché une **croissance de -1,8% sur 11 mois**, tirée par les Porteurs (+17%, grâce aux livraisons de carnets accumulés en carrossage) et freinée par les Tracteurs (-9%).

Les rattrapages de livraisons ont porté le marché total à haut niveau en 2023-24 alors même que l'activité des véhicules industriels ralentissait : **les besoins de renouvellement seront moins importants en 2025** car il n'est pas attendu de rebond significatif de l'activité de transport avant 2026. Les transporteurs affichent des trésoreries dégradées et des perspectives d'investissement à bas niveau.

L'appel à projet « Ecosystème des véhicules lourds électriques » est clos et pourrait avoir concerné 1 800 BEV. La reconduction de ce dispositif CEE (critère de t-CO2 évitée) pour 2025 est inconnue à date, sur son principe et son budget.

France : prévisions Immatriculations VI moteurs (milliers de véhicules ≥5,1t)



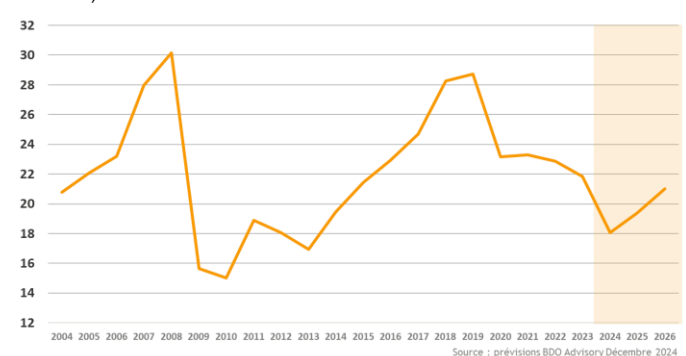
### Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves **ont reculé de 17% sur 11 mois**, enregistrant une 3<sup>ème</sup> année consécutive de baisse.

**L'année 2025 renouera avec une croissance modérée**, en phase avec l'amélioration elle aussi modérée du contexte économique. Le ratio aux Tracteurs restera toutefois dans la moyenne basse historique (<0,8 SR&R pour 1 Tracteur, tout comme en 2023 et 2024), après plusieurs années à haut niveau (>0,9 SR&R pour 1 Tracteur), avant de s'orienter vers un meilleur équilibre à partir de 2026.

Le rebond du marché serait modéré en 2025, en raison d'un contexte macroéconomique peu favorable aux investissements et d'un volume de TKM attendu sans reprise en 2025.

France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)

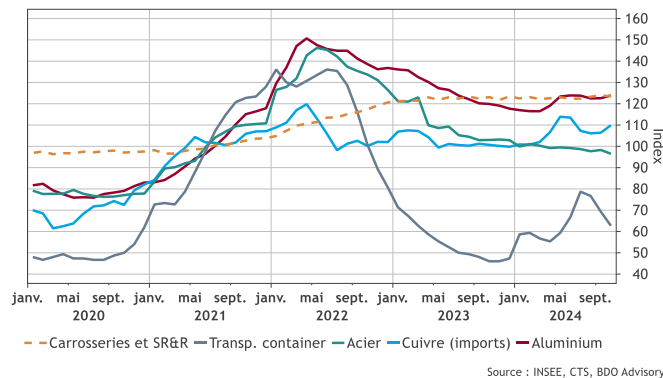


En 2024, l'industrie française de la construction de carrosseries aura vu progresser le nombre de véhicules immatriculés, toutes gammes confondues ; un résultat à mettre au crédit des VUL et Porteurs, en raison de facteurs d'offre (livraisons de carnets accumulés), qui ne joueront plus aussi favorablement en 2025..

**Le volume d'activité est attendu en baisse modérée en 2025 et en hausse modérée en 2026.** Les SR&R devraient contribuer à la croissance sur la période, quelle que soit la gamme de carrosserie ; les VUL et les Porteurs devant enregistrer des reculs en 2025 avant une reprise en 2026.

Les prix des intrants de l'industrie ont pour la plupart ralenti depuis leur point haut de 2022 (hormis le cuivre), mais se situent toujours bien au-dessus des niveaux de 2019-2020.

France : indices de prix (base 100 en 2021)



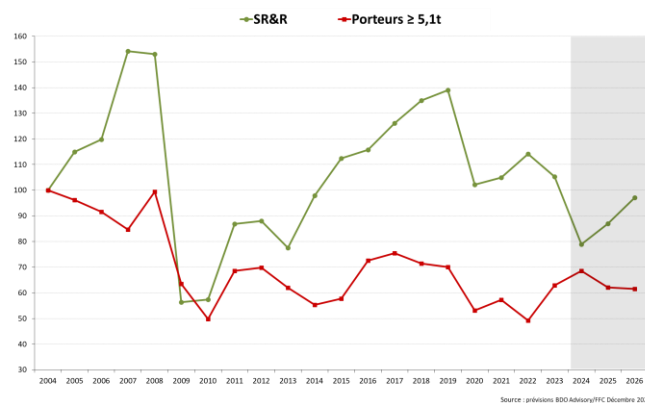
Source : INSEE, CTS, BDO Advisory

### Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 14% sur 11 mois, un repli du aux SR&R (-25%), les Porteurs affichant +10%. La demande de transport industriel et généraliste devrait progresser en 2026 mais demeurer stable en 2025 (avec un risque modérément baissier). En effet, la production manufacturière, en recul en 2024, devrait se stabiliser 2025 (avec toutefois un risque baissier, d'ampleur modérée) avant une croissance modérée en 2026. Il en est de même de la consommation des ménages en Biens (en recul de 0,4% sur 9 mois, alors que leur consommation de Services a progressé de 2,2%) ; l'accélération de la consommation prévue pour 2026 devrait être plus favorable aux achats de Biens.

Les SR&R pourraient néanmoins bénéficier d'un rebond dès 2025.

France : prévisions Immatriculations Dry Fret (indice base 100 en 2004)



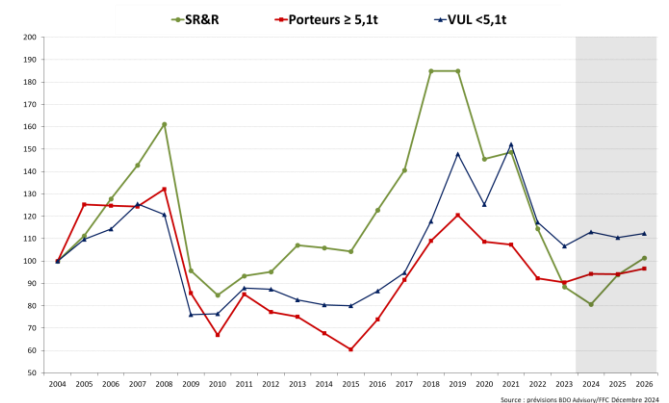
Source : prévisions BDO Advisory/FFC Décembre 2024

Les immatriculations Bennes ont progressé de 6% sur 11 mois, grâce aux VUL (+9%) et Porteurs (+4%).

L'activité BTP est en recul cette année (-3,6% sur 10 mois) et le sera à nouveau en 2025, une tendance imputable aux activités Bâtiments neufs, avant une reprise en 2026. En revanche, les activités TP et Entretien bâtiment sont attendues en croissances modérées sur la période.

Ce contexte permettra difficilement aux marchés Bennes de rebondir en 2025, hormis en SR&R dont le marché aura atteint un niveau très bas en 2024 après 3 années de recul. Des risques baissiers prévalent néanmoins pour toutes les gammes de véhicules, car la faible croissance des TP déjà observée en 2023 n'avait pas permis de soutenir les ventes de Bennes ; et les rebonds de 2024 en VUL et Porteurs sont dus à des facteurs d'offre qui ne se reproduiront pas en 2025. Les perspectives positives semblent plus certaines pour 2026.

France : prévisions Immatriculations Bennes (indice base 100 en 2004)

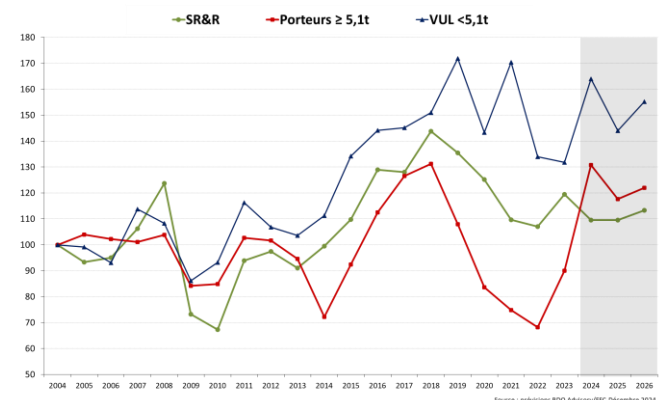


Source : prévisions BDO Advisory/FFC Décembre 2024

Les immatriculations Frigorifiques ont rebondi de 20% sur 11 mois, tirée par les Porteurs (+43%) et les VUL (+25%). Le transport frigorifique a pâti en 2024 d'une consommation de produits alimentaires en recul (-0,7% sur 9 mois) en raison de l'inflation, notamment sur les produits frais et surgelés. Ces produits verront leurs prix baisser en 2025 (amorçés en 2024), ce qui devrait à nouveau orienter les dépenses des ménages à la hausse. Par ailleurs, le transport frigorifique continuera d'être tiré à la hausse par une activité d'hôtellerie & restauration à haut niveau et qui devrait le demeurer sur la période avec l'accélération de la consommation des ménages et l'attractivité du tourisme sur le territoire.

Néanmoins les marchés en rebond en 2024 étant dus à des facteurs d'offre ponctuels, ils devraient enregistrer des reculs en 2025 mais le niveau des marchés restera élevé.

France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2004)



Source : prévisions BDO Advisory/FFC Décembre 2024