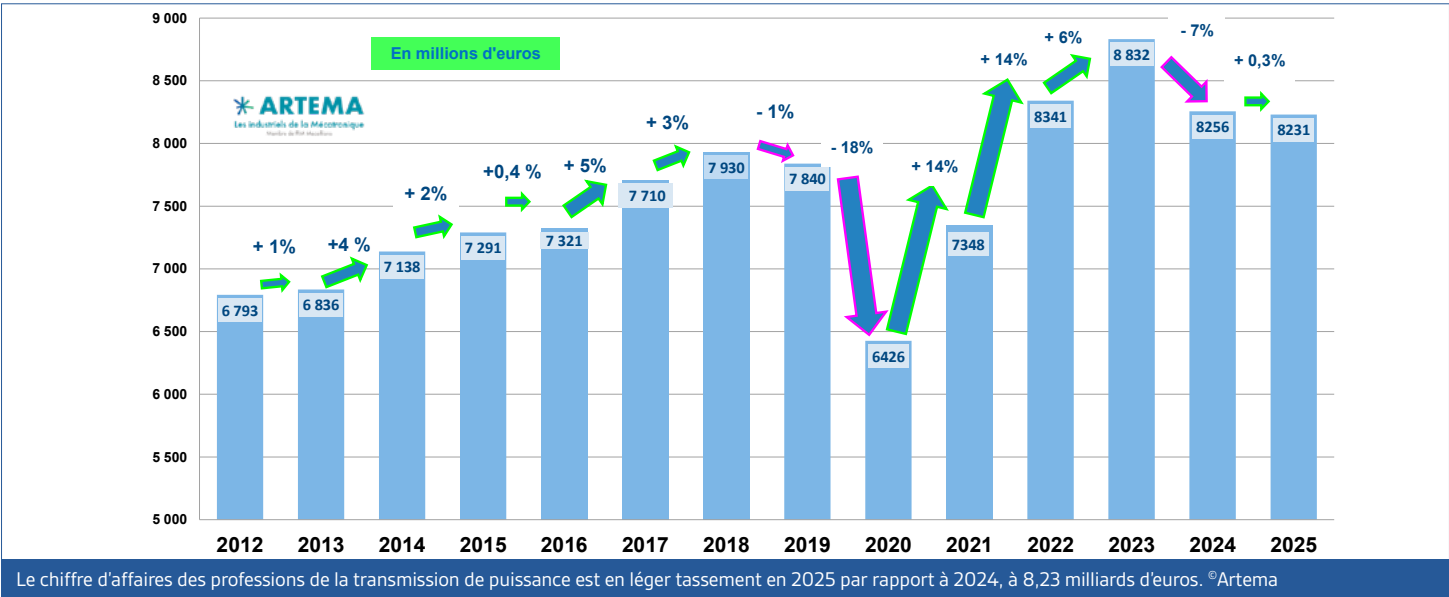


BILAN 2025

2025 en léger repli dans un contexte d'incertitudes

Le début de remontée des commandes fin 2025 a souffert de la guerre au Moyen-Orient. Pas ou peu de visibilité pour les chefs d'entreprises, et au global une année 2025 en léger tassement, après une année 2024 franchement difficile. La trésorerie des entreprises s'est nettement dégradée. Pour autant, pas d'alarmisme : 2026 est attendu au global autour de la stabilité.



Avec une filière automobile sous haute tension, chez les constructeurs et les fournisseurs français aussi bien qu'allemands, la conjoncture économique globale est peu porteuse, compte tenu du poids important de cette filière dans l'économie. Ce contexte a un impact indirect sur les métiers de la transmission de puissance n'ont pas vu la relance espérée en 2025 par rapport à l'année 2024.

« Les volumes dans l'automobile sont primordiaux, note Laurence Chérillat, déléguée générale d'ARTEMA. Ces volumes conditionnent la rentabilité des fournisseurs. Les commandes de véhicules (grand public et flottes d'entreprises) ont baissé en 2025 de 2 %, les flottes représentant 50 % du marché. »

Contrecoup d'une politique européenne privilégiant le tout électrique au détriment du thermique, alors même que l'Union européenne n'a pas déployé de filière batterie et subventionne directement la Chine, leader mondial des terres rares.

Les ventes de véhicules électriques ont logiquement augmenté de 12 % en 2025. « L'électrique en France progresse surtout grâce aux incitations, comme le leasing social » remarque Laurence Chérillat. « À fin juin 2026, en France, les ventes automobiles sont en hausse de 1,7 % par rapport à la même période en 2025 » indique-t-elle. La part des VE s'établit à 28 % à fin juin 2026, contre 20 en 2025 » ajoute-t-elle. La progression des ventes de VE atteint 55 % depuis le début de 2026. »

Cette « claque » encaissée par le secteur automobile est

aggravée par la conjoncture : une géopolitique plus que turbulente et une crise énergétique dont nous n'avons pas fini de mesurer les effets. Les flux et reflux du prix du baril de pétrole sont devenus une habitude depuis 2022. Or, qu'on le veuille ou pas, le prix de l'or noir conditionne l'ensemble des économies. Celui-ci explique-t-il l'engouement pour le véhicule électrique, compte tenu de la flambée des prix à la pompe ? « Le passage à l'acte d'achat n'est pas uniquement lié au conflit avec l'Iran ni au prix des carburants » estime Laurence Chérillat.

Aussi, en matière de ventes de VE, « il y a tout d'abord l'impact du leasing social et des bonus qui, en France, sont corrélés à l'éco-score* et bénéficient donc en premier lieu aux véhicules fabriqués en Europe contrairement à l'Allemagne. De plus, les mentalités changent. Mais par-dessus-tout, l'offre s'est élargie, notamment de véhicules européens comme la R5 ou la Peugeot 208. » Ces modèles de milieu de gamme se vendent mieux en France qu'en Allemagne, où le marché premium souffre des attaques des nombreux constructeurs chinois.

Favoriser les composants européens

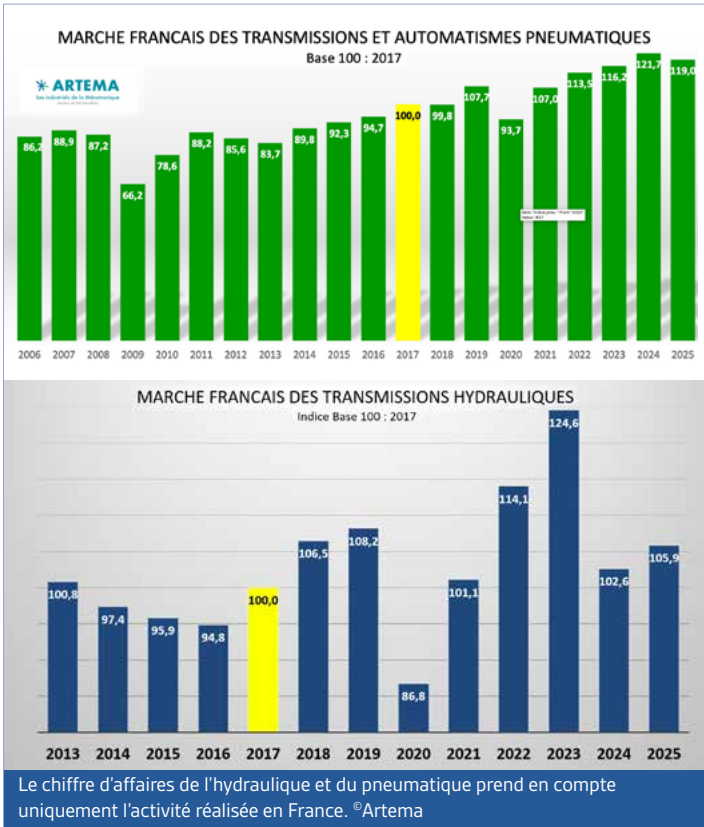
Fort de ce constat, ARTEMA soutient l'industrial accelerator act visant à intégrer, notamment, une préférence européenne dans les véhicules. Dans les termes, l'IAA, présenté le 4 mars 2026, entend accroître les capacités industrielles dans l'Union et déployer la décarbonation dans les secteurs stratégiques,

dont le secteur automobile. Dans ce cadre, « *Nous défendons une proportion de 80% de composants européens dans une automobile, hors batterie* » souligne Laurence Chérillat. En la matière, des technologies alternatives de batterie sont à l'étude en Europe, mais rien d'industrialisé pour l'heure. Le temps du développement technologique n'est pas le temps politique.

Quoi qu'il en soit, les métiers de la transmission de puissance ne sont que peu impactés de manière directe par l'effondrement des ventes de véhicules thermiques : « *c'est plutôt le ralentissement des investissements, le changement de type de machines et les importations de machines et robots de Chine qui touchent nos métiers* » indique la déléguée générale. À l'exception des roulements, des fixations et de l'étanchéité, qui demeurent en première ligne. Le passage vers le VE a moins d'effets que la baisse des investissements, en résumé.

À cet égard, rappelons que Stellantis va investir plus d'un milliard d'euros en France afin de permettre la production à Mulhouse, à partir de 2029, de trois modèles Peugeot électriques et hybrides de toute nouvelle génération, basés sur la nouvelle plateforme STLA One.

Selon le constructeur, « *les modèles, du segment C, assureront à Peugeot une présence forte sur le segment phare du marché en Europe, qui représente environ 30 % des ventes automobiles.* »



L'état des lieux, métier par métier



PNEUMATIQUE

>2025

L'activité des transmissions et automatismes pneumatiques termine l'année 2025 en retrait d'environ 2%. En effet, la reprise industrielle française attendue n'a pas eu lieu avec des projets décalés, compte tenu du contexte global. L'activité à l'export a été difficile en particulier en Allemagne et aux Etats-Unis avec la mise en place des droits de douanes américains. Les marchés du ferroviaire, du médical, de la pharmacie, de la cosmétique, de l'agroalimentaire et de la défense ont été porteurs tandis que l'industrie lourde, le bâtiment, l'automobile et la robotique ont été récessifs. « Les clients OEM (machines – robots) sont fortement concurrencés par les produits chinois, ce qui a un impact sur la profession » signale Laurence Chérillat.

>2026

Pas de reprise prévue en 2026 pour la profession. Les prévisions d'ARTEMA tournent autour de -1%. Le 1^{er} semestre confirme cette tendance morose.

HYDRAULIQUE

>2025

2025 termine en retrait de -1% après une lourde chute en 2024. En baisse dans le domaine des engins mobiles aussi bien pour le matériel de TP que pour le machinisme agricole, le marché de l'hydraulique industrielle s'est mieux tenu. La fin d'année a montré des signes de reprise pour le mobile, au contraire de l'industrielle qui voit des projets reportés ou annulés.

>2026

Pour 2026, la profession reste prudente compte tenu du manque de visibilité mais s'attend à une petite reprise autour de +2% par rapport, il est vrai, à une base faible. Ce léger rebond attendu sera davantage porté par le mobile, mais le manque de visibilité inquiète et on constate en ce premier semestre peu de nouveaux projets dans l'industrie, sauf sur des niches.

MÉCANIQUE

>2025

Les transmissions mécaniques sont en fort repli, à -5,7% par rapport à 2024. Le chiffre d'affaires de la profession a été tiré à la baisse par l'export : « L'Allemagne est l'un des marchés importants pour la France, rappelle Laurence Chérillat. La récession outre-Rhin explique une partie de ce mauvais résultat : « de nombreuses entreprises déposent

le bilan là-bas » déplore la déléguée générale. Certains marchés ont aussi tourné au ralenti en France : matériel de TP, manque d'investissements dans les carrières et aussi dans l'agroalimentaire.

>2026

2026 ne voit aucune croissance des marchés clients dans son ensemble. Les transmissions mécaniques devraient croître de seulement 1%. Manque de projets, inquiétude sur le marché allemand et contexte géopolitique freinent la reprise.

ROULEMENT ET GUIDAGE LINÉAIRE

>2025

2025 a connu une très légère augmentation du marché pour les roulements. L'activité a été principalement tirée par l'aéronautique et la défense. Pour le guidage linéaire, le marché français affiche une progression grâce à un 4^{ème} trimestre en hausse significative par rapport à un 4^{ème} trimestre 2024 faible. Au global, 2025 est en légère progression de 0,5%.

>2026

La profession est prudente mais les signaux positifs de ce début d'année laissent espérer une légère amélioration. L'automobile se tient et les perspectives à court terme sont positives, mais au-delà, la visibilité fait défaut. L'aéronautique et la défense sont encore attendues en positif. Pour l'industrie, le marché risque d'être assez volatile pour les OEM industrie compte tenu de l'incertitude liée aux investissements. Pour la distribution, pas de reprise notable attendue mais, là aussi, peu de visibilité.

ÉTANCHÉITÉ

>2025

Une progression de CA de presque 3% en 2025 tiré par les marchés de l'aéronautique, la défense et l'énergie, en particulier le nucléaire. Les autres secteurs clients – très variés – ont été corrects. Cette diversité explique la relative bonne performance de l'étanchéité par rapport aux autres professions d'ARTEMA.

2026

2026 est attendu en progression de 3 à 5%. L'aéronautique reste porteuse mais connaît des goulets d'étranglement de ses chaînes d'approvisionnement. Le nucléaire offre une visibilité à long terme, tout comme la défense. L'industrie, cliente de l'étanchéité, se tient correctement. Néanmoins, il existe des entreprises fragiles parmi les clients.

Les marchés porteurs

Les marchés porteurs pour la transmission de puissance sont désormais l'aéronautique et le spatial, la défense, l'énergie et particulièrement le nucléaire ainsi que l'oil & gas. « Ces secteurs sont en progression permanente, quand les autres baissent ou stagnent », remarque Laurence Chérillat.

Au global, en 2025, ARTEMA observe un léger repli du chiffre d'affaires, de l'ordre de -0,3%. « Compte tenu d'une mauvaise année 2024, nous espérons un résultat stable en 2025. Nous n'en sommes pas si loin » constate Laurence Chérillat.

« Selon le positionnement des entreprises de la transmission de puissance, nous observons des écarts de résultats très importants. Les fixations, l'étanchéité et les guidages linéaires sont en positif. Les roulements sont plutôt stables. Toutes les transmissions, qu'elles soient mécaniques, pneumatiques ou hydrauliques, sont en baisse. »

Laurence Chérillat rapproche ces baisses des investissements qui ont fait défaut en 2025 : « elles en dépendent fortement » indique-t-elle.

« Dans les métiers de la transmission de puissance, l'emploi reste stable en 2025, à environ 35 000 salariés » remarque Laurence Chérillat, de même que l'alternance, autour de 4%. Cette proportion élevée se justifie par deux raisons : il s'agit de métiers très techniques, auxquels l'apprentissage se prête bien. C'est aussi un moyen de

recruter pour des PME peu visibles. » Dans un contexte de forte inflation comme celui que nous traversons, Laurence Chérillat remarque que la question du salaire est revenue au-devant de la scène : « pour les jeunes, le salaire est important, mais l'intérêt pour le poste l'est tout autant. »

L'emploi stable en 2025

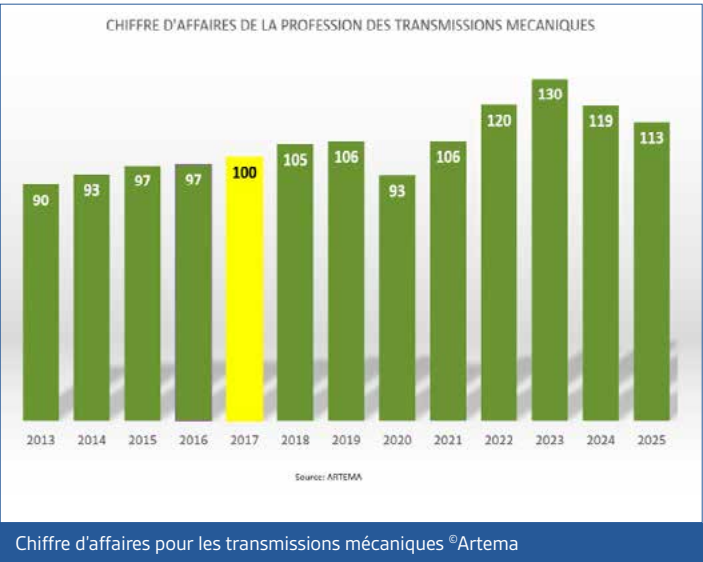
C'est un constat déjà ancien : la désindustrialisation en France va de pair avec les pertes de compétences. L'hydraulique en fournit un exemple, qui n'est malheureusement pas le seul. La déléguée générale pointe un angle de vue : « dans une période difficile comme celle que nous traversons, les entreprises ont peu de marge pour demeurer rentables. L'une des seules variables à leur disposition est le gel des embauches. Et pourtant, nous manquons de personnel qualifié. »

Accessoirement, le financement de l'apprentissage par l'Etat a baissé : les subventions aux centres de formation des apprentis (CFA) ont baissé en 2025, et un reste à charge de 750 € a été mis en place en juillet 2025 pour les apprentis de niveau bac. Globalement, les dotations en faveur de l'apprentissage passeraient de 268 millions d'euros à 33 millions d'euros au niveau national. **



Matières premières en hausse

« Le coût de l'énergie est peu évoqué par les chefs d'entreprise. Nous ne voyons d'ailleurs pas d'impact direct du prix du baril sur les coûts de production. Les entreprises souscrivent le plus souvent des contrats de fourniture pluriannuels d'électricité et de gaz qui les protègent de la volatilité » souligne Laurence Chérillat. Le gaz a beaucoup augmenté, mais la déléguée générale fait remarquer que les entreprises cherchent à en diminuer la consommation. Les entreprises les plus touchées sont celles qui intègrent le traitement thermique dans leur activité.



« Il s'agit généralement des entreprises les plus importantes, qui tentent de passer des fours à gaz aux fours électriques. » Hors énergie, quelques matières premières voient leur prix évoluer à la hausse : le cuivre, le titane (aéro), l'aluminium, certains aciers spéciaux et les polymères : « pas de pénurie, mais des prix à la hausse du fait de la guerre au Moyen-Orient » relate Laurence Chérillat. « Les hausses sont très variables, difficiles à évaluer car ces matières font l'objet de négociations entreprise par entreprise. »

L'éternelle question des PFAS

Les fameux composants fluorés, appelés polluants éternels parce qu'ils perdurent une fois relargués dans la nature, irriguent toute l'industrie. « Nous avons soumis notre contribution à la consultation publique de l'ECHA en mai 2026, explique Laurence Chérillat. L'étanchéité est la plus directement impactée par une interdiction potentielle des PFAS. Nous pensons qu'il y aura des dérogations, et pas d'interdiction générale. Pour l'étanchéité, nous ne savons pas quelle décision sera prise : dérogation ou report de l'interdiction, mais quelle qu'elle soit, elle interviendra d'ici 12 à 13 ans, pas avant. Pour autant, les industriels ne trouveront pas, d'ici là, de substitut, notamment pour le PTFE. » La déléguée générale ne disconvient pas du fait de supprimer les PFAS les plus dangereux. Encore faut-il faire la part des choses, et épargner ceux qui n'ont pas de substitut dans l'industrie. « Il existe 30 000 substances fluorées différentes, et l'évaluation complète de leur dangerosité n'a pas été réalisée » remarque Laurence Chérillat. « Deux mesures s'imposent dans ce domaine : le contrôle des émissions dans l'eau des usines, tout d'abord. L'autre aspect, c'est le recyclage : comment isoler et supprimer les PFAS des produits en fin de vie ? » La question est bien sûr technique, mais se règlera par une volonté politique qui fait toujours défaut, pour l'heure.

Pas de visibilité en 2026

Au global, les chefs d'entreprise n'ont aucune visibilité, déplore Laurence Chérillat. « Les trésoreries sont plus fragiles qu'à la sortie de la crise sanitaire, et les délais de paiement s'accroissent. » Le niveau de défaillances des entreprises bat en effet des records historiques en France. Selon la Banque de France, à fin janvier 2026, le nombre de défaillances est de 68 961 en cumul sur les douze derniers mois, en légère augmentation par rapport au chiffre de décembre 2025 (68 602 défaillances sur données révisées). Ce niveau est supérieur à celui enregistré au moment de la crise des subprimes, en 2008. Contrairement à l'idée reçue, il ne s'agit pas seulement des micro-entreprises, mais aussi des entreprises de taille intermédiaire. ■

*L'éco-score, ou score environnemental, répond aux critères d'éligibilité aux dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants, pour les voitures particulières neuves électriques.

**Source : Sénat. <https://www.senat.fr/questions/base/2026/qSEQ260609182.html>, sous réserve de vote définitif de la mesure.