

**F**inalement, la Bauma de Munich n'aura été que le prolongement de l'Intermat 2006. L'excellente activité internationale des années précédentes dans le secteur du BTP et les grands projets en cours ou à venir, ont encouragé les constructeurs, qui auront connu pour la plupart des croissances de chiffre d'affaires et des résultats à deux chiffres, à étoffer leurs gammes de produits. Développement en interne en proposant à leurs clients des modèles mieux adaptés aux chantiers à réaliser tout en assurant un service après-vente de première qualité, clé de réussite d'un futur prometteur. Extensions de gammes avec les mises aux normes environnementales des motorisations supérieures à 100 ch en Tier 3, plus économes en carburant, en attendant, celles des engins destinés aux travaux urbains. L'accent qui avait été mis au début des années 90 sur l'électronique embarquée continue d'être sophistiquée même si, de nombreux opérateurs semblent vouloir lui préférer le « travail à l'ancienne ». D'une manière générale, à chaque changement de gamme correspond de nouveaux dessins de machines, les constructeurs axant aussi leur politique commerciale sur la sécurité et le confort, signes tangibles de meilleures productivités. Développement en interne, mais aussi par croissance externe. En 2007, nous avons pu voir Volvo CE se porter acquéreur de la division routière d'Ingersoll Rand, faisant du suédois, un véritable full liner des métiers du terrassement, puis l'allemand Wacker se mariant avec Neuson Kramer pour devenir un leader européen des matériels urbains enfin, Doosan affichant des ambitions internationales avec l'acquisition de Bobcat, leader mondial incontesté des engins compacts. On notera aussi l'achat de Dynapac par Atlas Copco bien que dans ce cas de figure, il s'agissait plus d'une opération financière que de compléments de gammes.

Les très bons résultats ces dernières années des majors du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage...) leur auront permis de grandir par croissance externe avec un développement de plus en plus prononcé vers les régions émergentes d'Europe de l'Est, du Moyen-Orient et du sud-est asiatique, le but étant d'asseoir leurs positions dans des pays jusqu'alors peu exploités. Les contrats en PPP leur offrent désormais des possibilités de forte croissance à l'image des LGV, stades, autoroutes... avec des revenus récurrents en même temps que se dessinent des orientations jusqu'alors peu usitées dans les travaux publics comme des prises de participations dans le capital de sociétés de transport et de l'énergie (aéroports, nucléaire avec Areva, transports pour Alstom...) qui vont leur apporter un savoir faire international prometteur face à des concurrents allemands (Hochtief), suédois (Skanska) ou espagnols (ACS Dragados, Sacyr) tous présents sur la scène internationale.

Une discipline qui aura fait un bond spectaculaire ces dernières années, c'est celle de la démolition ou démantèlement. C'est devenu un véritable métier au même titre que ceux de terrassier, routier ou constructeur d'ouvrages d'art. Finie la boule propulsée sur les bâtiments. On lui préfère dorénavant des techniques plus sécurisantes pour le personnel de chantier et l'environnement. On utilise des pelles mieux adaptées avec des bras de démolition conçus en partenariat entre les entreprises et les constructeurs, des cisailles à béton et acier, des pinces de tri pour la séparation sélective ainsi que des techniques bien maîtrisées comme les foudroyages à l'explosif, le vérinage... toutes méthodes qui ont désormais leurs lettres de noblesse en chantiers et qui sont pour la plupart, réalisées aux normes HQE. Un essor qui aura été favorisé par les destructions des grandes barres HLM des années 60 et 70, des « errements du passé », qui font aujourd'hui le bonheur d'entreprises dynamiques en même temps, qu'elles favorisent de nouvelles dispositions de logements plus conviviaux.

Alain Faure