



2027  
**INTER  
MAT.**

Toute la filière du bâtiment  
et des travaux publics  
résolument mobilisée pour  
mieux construire demain.

**#du  
rabi  
lité**

**PARIS**  
**21-24 AVRIL 2027**

Salon des solutions  
& technologies durables  
pour la construction

CONJOINTEMENT AU



**WORLD OF  
CONCRETE**  
by informa  
EUROPE

**HORS-SÉRIE**

# La filière construction au défi de la durabilité

**En route vers INTERMAT 2027 :**  
les dynamiques économiques, environnementales  
et sociétales qui transforment le secteur

# Édito

## Faire front commun, durablement

Au fil des dernières éditions, INTERMAT s'est imposé comme **bien plus qu'un salon : un lieu de convergence** pour l'ensemble des acteurs de la filière, autour d'un enjeu désormais partagé par tous - celui de la durabilité. Environnementale, bien sûr, mais aussi économique et sociétale, la durabilité s'impose aujourd'hui avec une acuité renouvelée, à mesure que les équilibres énergétiques, industriels et territoriaux son profondément questionnés. **Face à ces transformations, la filière a choisi de se structurer et d'agir collectivement.**

Cette vision collective a déjà pris une dimension nouvelle en 2024, lorsque, pour la première fois, **notre filière a choisi de parler d'une seule voix**. La signature d'un manifeste commun par nos cinq organisations a marqué une étape fondatrice. Depuis, cette démarche s'est renforcée et structurée, notamment à travers la création de **CINERGIC**, consortium dédié aux énergies de chantier, qui poursuit aujourd'hui son action au service de la filière et incarne notre capacité à agir ensemble et à construire des réponses concrètes.

Dans un contexte international incertain, marqué notamment par **le conflit au Moyen-Orient et ses répercussions sur les marchés de l'énergie**, ces engagements prennent une résonance particulière. Les tensions sur les approvisionnements et la hausse brutale des coûts rappellent la nécessité d'accélérer la transformation de nos modèles, en diversifiant les solutions énergétiques et en renforçant la résilience de nos activités.

Ce hors-série s'inscrit dans cette dynamique. Il s'appuie notamment sur **les échanges de la Journée Filière du 29 janvier 2026**, au cours de laquelle l'ensemble des parties prenantes – industriels, entreprises, fédérations et partenaires – ont partagé leurs analyses, leurs retours d'expérience et leurs perspectives. Il propose ainsi un éclairage sur les transformations en cours et reflète pleinement l'esprit d'INTERMAT : **un espace de dialogue, de démonstration et de décroisement**, à l'échelle française comme internationale.

Plus qu'un état des lieux, ce document est le témoignage d'une filière en mouvement, capable de se structurer, d'innover et d'avancer collectivement face aux défis qui se présentent.

Nous vous donnons rendez-vous **du 21 au 24 avril 2027** sur le prochain INTERMAT, afin de poursuivre ensemble cette mobilisation.

D'ici là, bonne lecture !

**Philippe Cohet**, *Président, DLR*

**Alain Grizaud**, *Président de la Fédération National des Travaux Publics*

**Davy Guillemard**, *Président C-MAT (ex-SEIMAT)*

**Christophe Possémé**, *Président de l'UMGO-FFB*

**Guillaume Schaeffer**, *directeur d'INTERMAT*

**Fabien Vincentz**, *Président, EVOLIS*

# #durabilité

La durabilité accompagne depuis longtemps les réflexions de la filière. Mais dans un contexte de transformation accélérée, elle retrouve aujourd'hui une portée nouvelle : celle d'un repère structurant pour orienter les choix et accompagner les transitions.

C'est autour de ce fil conducteur que s'organise ce hors-série. Il en propose une lecture à travers trois angles complémentaires — économique, environnemental et sociétal — qui correspondent aux piliers d'INTERMAT 2027.

Trois entrées pour éclairer les grandes dynamiques à l'œuvre et comprendre comment les acteurs s'y engagent.

## SOMMAIRE

<b>INTERMAT, la filière construction a rendez-vous !</b> .....	<b>4</b>
<b>Une filière unie et en mouvement</b> .....	<b>5</b>
<b>DURABILITÉ ÉCONOMIQUE</b>	
<b>Les conditions d'une transition viable</b> .....	<b>6</b>
<b>L'intelligence artificielle, un levier de compétitivité encore sous-exploité</b> .....	<b>9</b>
<b>Équipements et location : un équilibre économique sous tension</b> .....	<b>10</b>
<b>INTERMAT 2027 : débattre des conditions économiques de la transition</b> .....	<b>11</b>
<b>DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE</b>	
<b>L'essor du multi-énergies</b> .....	<b>12</b>
<b>Avec CINERGIC, la filière franchit un cap collectif</b> .....	<b>13</b>
<b>Matériels électriques : le défi du passage à l'échelle</b> .....	<b>14</b>
<b>Biocarburants : le HVO, une solution crédible...sous conditions</b> .....	<b>17</b>
<b>INTERMAT 2027 : les solutions à l'épreuve du réel</b> .....	<b>19</b>
<b>DURABILITÉ SOCIÉTALE</b>	
<b>Attirer, former, fidéliser : un enjeu structurel pour la filière construction</b> .....	<b>20</b>
<b>Quand les technologies transforment concrètement les conditions de travail</b> .....	<b>22</b>
<b>INTERMAT 2027 : accompagner les transformations des métiers et des compétences</b> .....	<b>23</b>



# INTERMAT 2027, le rendez-vous de la filière construction !

Tous les trois ans, INTERMAT rassemble à Paris tous les acteurs du bâtiment et des travaux publics autour d'un même rendez-vous incontournable. Plus qu'un salon, il constitue un point de convergence pour une filière en mouvement, confrontée à des enjeux à la fois technologiques, économiques et environnementaux.

Au fil des éditions, INTERMAT s'est imposé comme un carrefour international majeur de la filière construction, réunissant industriels, entreprises, ingénieurs, distributeurs et décideurs autour des innovations qui façonnent les chantiers de demain.

La prochaine édition se tiendra **du 21 au 24 avril 2027 à Paris Nord Villepinte**, conjointement au World of Concrete Europe, le salon européen dédié à la filière béton. Pendant quatre jours, les professionnels venus du monde entier se retrouvent pour explorer une offre exhaustive organisée autour de cinq grands pôles d'expertise : terrassement, démolition et transport, levage et manutention, routes, industries des matériaux et fondations, bâtiment, génie civil et filière béton, nouvelles technologies et énergies (électrique, hydrogène, IoT, BIM, drones, impression 3D...).

Plus qu'un salon d'exposition, **INTERMAT est un lieu d'échanges et de réflexion sur les grandes transformations du secteur**. Conférences et tables rondes animées par des grands témoins français et internationaux, démonstrations de machines en conditions réelles, rencontres d'affaires ciblées, Village Start-Up dédié à l'innovation, INTERMAT Innovation Awards pour valoriser les solutions les plus avancées du secteur, et INTERMAT Academy, pour aborder les enjeux de formation et de compétences : le salon offre à chaque participant les clés pour décrypter les évolutions du marché et anticiper les défis à venir.

Dans un contexte marqué par les tensions sur les marchés de l'énergie et l'accélération des mutations du secteur, INTERMAT 2027 place la **#durabilité** au cœur de sa démarche — environnementale, économique et sociétale — en valorisant les solutions et technologies qui permettent de construire plus efficacement, plus intelligemment, et avec un impact environnemental réduit.

**1 200**  
exposants

dont  
**68%**  
internationaux

**150 000**  
visiteurs

dont  
**25%**  
internationaux

**130**  
pays représentés

**200**  
exposants dédiés  
à la filière béton

# Une filière unie et en mouvement

Réunies autour d'un engagement commun, les principales organisations professionnelles de la filière ont structuré leur action collective, notamment à travers CINERGIC. Elles portent aujourd'hui une dynamique partagée au service de la transformation des chantiers et des équipements.



L'ex-SEIMAT (Syndicat des Entreprises Internationales des Matériels de Construction) devenu le C-MAT, s'est engagé dans une transformation pour mieux refléter les évolutions du secteur et renforcer son positionnement sur les enjeux contemporains. Il fédère l'ensemble des constructeurs de matériels de construction présents sur le marché français et anime un réseau d'acteurs industriels de premier plan à l'échelle internationale. C-MAT accompagne ses adhérents dans les mutations du secteur, notamment en matière de transition énergétique, d'innovation technologique et d'évolution des usages, tout en produisant les statistiques de référence du marché.

## EVOLIS

EVOLIS est l'organisation professionnelle qui représente les fabricants de biens d'équipement et de solutions industrielles. Membre de la Fédération des Industries Mécaniques (FIM), EVOLIS rassemble 450 entreprises adhérentes, implantées sur près de 400 sites de production en France. Le secteur des biens d'équipement et des solutions industrielles en France représente un chiffre d'affaires de production de 20 milliards d'euros, dont 59 % réalisés à l'export, et emploie 87 200 salariés, contribuant de manière structurante à la compétitivité industrielle, à l'emploi et à la souveraineté économique du pays.



La Fédération Nationale des Travaux Publics regroupe, via ses 12 fédérations régionales et 17 syndicats de spécialités, près de 8 000 entreprises de Travaux Publics, représentant environ 331 000 salariés pour un chiffre d'affaires national de 51,3 milliards d'euros. Elle agit pour le développement du secteur, accompagne les entreprises dans l'exercice de leur activité et porte la voix des travaux publics auprès des pouvoirs publics, notamment sur les enjeux d'investissement, de transition écologique et d'aménagement des territoires.



Créée en 1965, DLR fédère les entreprises de la distribution, de la location, de la maintenance et des services pour les matériels de construction et de manutention. Elle regroupe également des syndicats partenaires dans les domaines de la construction industrialisée (ACIM), des matériels agricoles et d'espaces verts (FNAR) et du levage (UFL). Les plus de 1 000 entreprises adhérentes à DLR représentent 70% du volume de l'activité du secteur en France, avec un rôle clé dans la diffusion et l'usage des équipements.



L'Union de la maçonnerie et du gros œuvre (UMGO), au sein de la Fédération française du bâtiment, représente 15 000 entreprises de toutes tailles. Avec près de 450 000 actifs et un chiffre d'affaires d'environ 55 milliards d'euros, le secteur du gros œuvre constitue un pilier majeur de la construction en France. L'UMGO accompagne les entreprises dans leurs évolutions techniques, économiques et environnementales, en particulier sur les enjeux de performance des ouvrages et de réduction de l'empreinte carbone.



# Les conditions d'une transition viable

La transformation du secteur de la construction, portée par les objectifs climatiques européens, repose avant tout sur une condition : sa viabilité économique. Investissements, compétitivité, cadre réglementaire, ou structuration de la demande sont autant de facteurs favorables à la transition. Mais tout dépend désormais de la capacité des acteurs à les mettre en œuvre concrètement.

L'Union européenne s'est fixé un objectif clair : **atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050**. La question est désormais de savoir si le secteur de la construction dispose des moyens nécessaires pour s'inscrire dans cette trajectoire.

Dans ce contexte, la construction se retrouve à un point d'équilibre. Fortement émissive, elle doit à la fois réduire son empreinte carbone, **répondre à des exigences croissantes et continuer à produire** — en particulier pour la rénovation du patrimoine existant, qui concernera une part croissante de l'activité dans les années à venir.

*« Dans la construction, aucun acteur n'agit seul : entreprises, fabricants, loueurs et donneurs d'ordre sont interdépendants. Sans coopération étroite entre tous, la transition ne pourra pas aller jusqu'au bout ».*



**Domenico Campogrande,**  
Directeur général – FIEC (European Construction Industry Federation)

## Une transformation qui dépasse les logiques d'acteurs

Dans ce système, chaque acteur occupe une fonction précise. Les industriels conçoivent et fabriquent les équipements, les distributeurs en assurent la mise à disposition sur le marché, les entreprises les déploient sur les chantiers, tandis que la location en facilite la diffusion et accélère leur adoption.

**Mais cette mécanique collective bien huilée se heurte à une réalité bien connue du secteur : sa fragmentation.** À l'échelle européenne, le BTP rassemble une multitude d'acteurs, d'organisations et de marchés nationaux, aux logiques parfois divergentes. Cette diversité complique l'adoption de positions communes, mais elle reflète aussi la richesse du secteur.

« Il y a plus de soixante organisations à Bruxelles liées au secteur de la construction, souligne Domenico Campogrande. Cela montre à quel point la filière est importante, mais aussi à quel point elle est fragmentée. **L'enjeu, aujourd'hui, c'est d'arriver à structurer cette diversité pour parler d'une seule voix** ». Cette structuration est notamment portée par des initiatives comme l'Alliance Construction 2050, qui vise à coordonner les positions du secteur à l'échelle européenne.

*« La fragmentation n'est pas forcément un problème en soi. Elle devient une faiblesse uniquement si elle empêche l'action collective. Si elle est organisée, elle peut au contraire devenir une force, parce qu'elle permet de représenter une grande diversité de situations et de besoins ».*



**Riccardo Viaggi,**  
Secrétaire général – CECE (Committee for European Construction Equipment)



Lancée en 2020, l'Alliance Construction 2050 réunit 47 organisations européennes du secteur de la construction pour coordonner leurs positions, porter une voix commune et renforcer le poids politique de la filière à Bruxelles.

## Du volontarisme politique à une approche plus pragmatique

Si la coordination entre acteurs est essentielle, la question des outils l'est tout autant. La manière dont la transition a été engagée au niveau européen fait aujourd'hui l'objet d'une réévaluation : la première phase du **Green Deal** a été marquée par un volontarisme fort, mais aussi par **des dispositifs parfois jugés trop complexes** ou insuffisamment ancrés dans les réalités du terrain.

**Le Green Deal européen, ou Pacte Vert, fixe l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050. Il structure la transition des secteurs économiques à travers des objectifs, des normes et des mécanismes de financement.**

« Les enjeux d'efficacité énergétique ne sont pas les mêmes en Finlande ou au Portugal », rappelle Domenico Campogrande, soulignant la difficulté d'appliquer des cadres uniformes à des marchés très différenciés. Ce décalage s'est également traduit dans certains outils. « Nous avons vu arriver des réglementations très détaillées, avec des exigences importantes en matière de reporting ou de conformité, qui ont mobilisé énormément de ressources pour un impact environnemental parfois limité », observe Riccardo Viaggi.

### Face à ces limites, une inflexion a été engagée.

« Il y a clairement un changement de ton. La nouvelle Commission est beaucoup plus attentive à la compétitivité du secteur. L'objectif reste la décarbonation, mais avec une volonté de s'assurer que les outils sont compatibles avec la réalité économique des entreprises », explique Domenico Campogrande. Ce repositionnement ne remet pas en cause le cap. « Les objectifs européens restent les mêmes. **Le Green Deal a replacé la construction au cœur de l'agenda européen.** Aujourd'hui, on est davantage dans une phase d'ajustement que de

remise en question », confirme Carole Bachmann, Secrétaire générale de l'ERA (European Rental Association).

Dans les faits, le secteur ne conteste pas le cadre, mais ses modalités. « Il y a une forme d'adhésion, parce que cela crée des perspectives de marché importantes. Mais si les outils ne sont pas adaptés, on risque de freiner les acteurs au lieu de les accompagner », insiste Domenico Campogrande. **Cette phase d'ajustement passe notamment par une simplification de certains dispositifs.** « La Commission est aujourd'hui beaucoup plus à l'écoute. Sur le reporting de durabilité, par exemple, le seuil est passé de 250 à 1 000 salariés, ce qui allège considérablement la charge pour de nombreuses entreprises », précise-t-il.

Mais cette simplification ouvre une nouvelle question : celle de la stabilité. « Le sujet, ce n'est pas seulement de simplifier, c'est aussi d'assurer une certaine visibilité. **Beaucoup d'entreprises ont déjà investi pour se mettre en conformité.** Si les règles changent trop vite, cela peut freiner les décisions d'investissement », souligne Carole Bachmann.

**« Aujourd'hui, la question de la compétitivité est centrale : les équipements décarbonés sont plus chers, alors même que la concurrence internationale est très forte. Si cette réalité n'est pas prise en compte, on risque de fragiliser les acteurs européens au moment où on leur demande d'accélérer leur transition ».**



**Carole Bachmann,**  
Secrétaire générale – ERA (European Rental Association)

## Sans demande, pas de transition

Au-delà des dispositifs réglementaires, la question de la demande apparaît déterminante. « Il faut stimuler le marché plutôt que produire des solutions qui ne trouveraient pas preneur », alerte Riccardo Viaggi, qui met en garde contre le risque de reproduire les déséquilibres observés dans d'autres secteurs, comme l'automobile. **Dans ce contexte, la commande publique joue un rôle structurant.** En orientant progressivement les appels d'offres vers des solutions bas carbone, elle permet non seulement de créer un marché, mais aussi d'entraîner l'ensemble de la chaîne d'acteurs dans la transition.

**Mais cette dynamique se heurte à une réalité :** le passage à l'acte reste conditionné par l'acceptabilité économique des solutions. « Tout le monde n'est pas prêt à accepter un prix plus élevé », rappelle Carole Bachmann, soulignant que, tant que la demande ne se structurera pas, les investissements resteront difficiles à sécuriser.



**La filière construction en Europe, c'est :**

**10,6 %**  
du PIB européen

**12 millions**  
d'emplois

**3,8 millions**  
d'entreprises,  
majoritairement des PME

(Source : FIEC)

### Commande publique : des leviers déjà à l'oeuvre en Europe

Dans certaines villes européennes, la commande publique agit déjà comme un accélérateur de la transition. À Oslo ou Göteborg, l'introduction progressive de critères environnementaux très stricts dans les appels d'offres - les deux villes suédoises se sont fermement engagées à réduire de 90% et 80% leurs émissions carbone d'ici 2030 - a permis de créer un marché pour les équipements bas carbone, en donnant de la visibilité aux acteurs et en sécurisant les investissements. Les entreprises de travaux qui répondent aux marchés publics bénéficient ainsi d'un avantage lorsqu'elles utilisent des machines et engins à zéro émission carbone.

À l'échelle nationale, les Pays-Bas font figure de référence. Des réglementations strictes sur les émissions - notamment basées sur l'Échelle de performance CO<sub>2</sub>, un système de management qui incite les organisations à réduire leur empreinte carbone - ont accéléré le recours à des solutions plus durables, tout en favorisant le développement de la location. Ce cadre a également encouragé des coopérations étroites entre entreprises, loueurs et fabricants, facilitant la diffusion des innovations.



# L'intelligence artificielle, un levier de compétitivité encore sous-exploité

**Encore peu utilisée dans le secteur de la construction, l'intelligence artificielle offre pourtant des perspectives concrètes en matière de productivité et d'optimisation. Il faut pour cela surmonter un obstacle majeur : la structuration des données et leur exploitation à l'échelle des chantiers.**

Dans le secteur de la construction, l'intelligence artificielle suscite un intérêt croissant, mais reste encore peu déployée à grande échelle. **En cause : un modèle d'organisation qui limite la capitalisation des données.** « La construction fonctionne en mode projet, avec des chantiers temporaires qui peuvent durer cinq à dix ans. À la fin, les équipes se dispersent et une partie de la connaissance accumulée se perd », souligne Grégoire Arranz, Directeur général d'Arkance. Dans ce contexte, le principal frein n'est pas technologique, mais informationnel.

*« Le carburant de l'IA, c'est la donnée. Sans données structurées et informatisées, il est impossible de produire des réponses pertinentes. Aujourd'hui, dans la construction, les données restent très cloisonnées, ce qui limite fortement les usages ».*



**Grégoire Arranz,**  
Directeur général – Arkance

## De l'IA générative à l'IA agentic

L'IA générative constitue aujourd'hui la première phase d'appropriation de l'intelligence artificielle. Elle permet d'analyser des documents, de synthétiser des informations ou d'assister certaines tâches. La prochaine étape pourrait être celle de l'IA « agentic », capable d'enchaîner plusieurs actions de manière autonome pour exécuter un processus complet. Dans la construction, elle pourrait par exemple analyser les données d'un projet, repérer des risques de retard et proposer automatiquement des ajustements pour améliorer l'organisation du chantier. Son développement suppose toutefois des données beaucoup plus structurées.

Cette fragmentation explique le décalage entre les promesses de l'IA et sa réalité opérationnelle sur les chantiers. Pour autant, certaines applications démontrent déjà leur intérêt économique. L'IA permet d'optimiser les choix techniques et les processus, **avec des gains directs en productivité.** « Les projets doivent partir des métiers. On identifie un besoin, on évalue la faisabilité et la rentabilité, puis on développe des solutions adoptables. Il ne s'agit pas de faire de l'IA pour l'IA, mais de répondre à des problématiques concrètes », explique Maxime Boyer, Mentor programme IA & Data Scientist chez Leonard (VINCI). Parmi les usages : optimisation des plannings, analyse des normes, appui aux fonctions juridiques ou encore maintenance prédictive, rendue possible par la structuration croissante des données machines.

**À ce stade, l'IA apparaît davantage comme un levier d'amélioration continue que comme une transformation radicale.** Elle permet de fiabiliser les décisions et d'optimiser les opérations, sans bouleverser les équilibres existants. Son efficacité repose toutefois sur une condition essentielle : son appropriation par les métiers.

*« L'IA ne remplace pas les compétences techniques, elle les prolonge à condition d'être intégrée dans les processus opérationnels ».*



**Maxime Boyer,**  
Mentor programme IA & Data Scientist  
– Leonard (VINCI)

L'enjeu est désormais de passer de l'expérimentation à l'industrialisation. Cela suppose une montée en compétence des équipes, mais aussi une meilleure circulation de l'information et des retours d'expérience. À ce stade, la technologie est prête. Reste à structurer les conditions de son déploiement.

# Équipements et location : un équilibre économique sous tension

Après une année 2024 difficile, le marché des équipements de construction amorce un retour à la croissance. Dans un contexte d'investissements contraints, la location s'impose comme un levier clé pour maintenir la compétitivité du secteur.

Le marché des équipements de construction reste un indicateur direct de la santé du secteur. Lié aux cycles d'investissement, il conditionne la capacité des entreprises à renouveler leurs matériels et à intégrer les innovations nécessaires à la transition.

Dans un environnement encore marqué par les tensions récentes — inflation, hausse des coûts de financement, perturbations des chaînes d'approvisionnement, le marché européen montre aujourd'hui des signes de stabilisation. En 2025, les ventes **ont ainsi progressé d'environ 5 %**, dans un contexte encore fragile. « Le marché européen des machines pour la construction devrait poursuivre son rebond modéré en 2026, porté par le logement, le génie civil et la maintenance. Mais les droits de douane, les pénuries de main-d'œuvre et les tensions sur les chaînes d'approvisionnement restent des risques importants », souligne Riccardo Viaggi, secrétaire général du CECE.

Cette reprise s'apparente toutefois davantage à un rattrapage qu'à une véritable relance de la demande. Dans ce contexte, la question de l'investissement devient centrale.

*« L'enjeu pour les entreprises est de trouver le bon arbitrage économique entre les investissements technologiques et l'évolution du coût des chantiers ».*



**Xavier Neuschwander,**  
Président de la Commission Technique  
et Innovation – FNTF



Car la transformation du secteur repose sur des équipements de plus en plus coûteux, en particulier pour les technologies bas carbone.

Un facteur qui renforce le rôle de la location. Avec près de **34 milliards d'euros** de chiffre d'affaires en Europe, ce modèle, qui facilite l'accès aux matériels et permet de lisser les investissements, rencontre un franc succès.

*« Environ 80 % des machines sont aujourd'hui louées. Les loueurs sont prêts à accompagner les évolutions du marché, mais l'équation économique reste déterminante pour assurer la diffusion des nouvelles technologies ».*



**Philippe Cohet,**  
Président – DLR

Au final, dans cette phase de transition, la visibilité reste limitée. « Le secteur doit composer avec des investissements importants et des volumes de machines relativement faibles. **C'est pourquoi il est essentiel de maintenir une vision économique de long terme** », conclut Davy Guillemard, Président du C-MAT.

# INTERMAT 2027 : débattre des conditions économiques de la transition

Au cœur des préoccupations des acteurs de la filière, la durabilité économique s'impose comme une condition déterminante de la transition. Capacité d'investissement, compétitivité des équipements, modèles d'usage : autant de questions concrètes auxquelles le secteur doit répondre. Dans ce contexte, INTERMAT 2027 s'affirme comme un lieu central de débat, de convergence et de structuration.

*« INTERMAT 2027 permettra de confronter les expériences, de mettre en visibilité les solutions existantes et surtout d'identifier dans quelles conditions elles peuvent être déployées à l'échelle de la filière, avec des modèles économiques qui tiennent dans la durée ».*



**Guillaume Schaeffer,**  
Directeur du salon INTERMAT

## Durabilité économique : les temps forts d'INTERMAT

### Espace Filière

Dédié aux organisations professionnelles, l'espace Filière vise à structurer les échanges entre industriels, entreprises et utilisateurs à l'échelle internationale. Un cycle de conférences et tables rondes permettra de croiser les regards d'experts et de décideurs autour des enjeux de compétitivité, de modèles économiques et de transformation du secteur.

### Business meetings

Pensé comme un levier opérationnel, le programme de business meetings propose un service gratuit de rendez-vous qualifiés entre exposants et visiteurs professionnels. Organisées en amont, ces rencontres ciblées permettent d'optimiser les prises de contact, de structurer les échanges et de maximiser concrètement les opportunités d'affaires.



# L'essor du multi-énergies

Sur les chantiers, la durabilité environnementale se traduit déjà par des changements de pratiques et des choix très concrets, notamment énergétiques. La filière s'oriente vers des solutions ajustées aux usages, fondées sur une approche multi-énergies.

La transition environnementale de la filière construction est soumise aujourd'hui à un ensemble de **tensions contradictoires**. D'un côté, des **contraintes budgétaires fortes**, qui alimentent le dilemme entre « fin du monde et fin du mois » et limitent les capacités d'investissement. De l'autre, des **enjeux de souveraineté énergétique**, renforcés par les crises géopolitiques qui rappellent la nécessité de sécuriser les approvisionnements et **accélèrent les dynamiques de transition**.

Dans ce paysage incertain, qui freine autant qu'il accélère la transition, le cap reste fixé à l'échelle européenne, notamment à travers le **Green Deal**. La durabilité environnementale s'impose ainsi comme une **exigence opérationnelle** pour l'ensemble de la filière et prend forme concrètement : par **l'allongement de la durée de vie des équipements et des matériaux, par le développement de logiques de maintenance, de réemploi et de rétrofit**.

*« La durabilité environnementale passe aussi par des évolutions des pratiques : aides à la conduite, écoconduite, taux d'utilisation, gestion du ralenti. Sur certains de ces sujets, on observe un véritable "crantage", notamment dans les pays nordiques, où l'adoption peut atteindre 50 % sur certaines fonctions. En France, les marges d'amélioration restent importantes, mais les progrès sont déjà bien réels. »*



**Davy Guillemard,**  
Président du C-MAT

**Mais la question énergétique constitue l'un des leviers les plus structurants.** « Historiquement, le diesel s'est imposé comme une solution universelle, capable de répondre à tous les usages » rappelle Mathieu Soulas, Directeur nouvelles mobilités de TotalEnergies. Aujourd'hui, ce modèle montre ses limites face aux exigences de décarbonation.

## Vers un mix énergétique adapté aux contraintes du terrain

Ces évolutions imposent d'adapter les solutions de motorisation aux usages. **L'électrification constitue aujourd'hui la solution la plus avancée**, portée par les progrès technologiques et les effets d'échelle liés aux batteries. « Mais elle ne pourra pas être déployée sur tous les segments du marché », explique Pascal Petit-Jean, secrétaire général du C-MAT notamment pour des **raisons logistiques et d'usage** (voir page 14). C'est pourquoi La décarbonation doit nécessairement reposer sur **une approche multi-énergies**.

Les biocarburants, notamment le HVO, offrent **une alternative immédiatement mobilisable**, sans modification des motorisations, malgré des ressources limitées (voir page 17). L'hydrogène ouvre des perspectives pour certains usages intensifs, mais reste confronté à **des contraintes techniques et économiques**.

*« Le non routier reste encore largement en dehors des cadres réglementaires structurés, contrairement au transport routier. La transition repose donc sur des initiatives de terrain. On le voit avec des chantiers qui combinent déjà engins électriques et biocarburants comme le HVO pour s'adapter aux usages. À terme, les flottes seront de plus en plus hybrides ».*



**Mathieu Soulas,**  
Directeur Nouvelles Mobilités, TotalEnergies

La diversité de ces solutions nécessite des arbitrages. « Les énergies décarbonées restent plus rares que le pétrole. Cela suppose de structurer les filières et de faire des choix en fonction des usages », affirme Xavier Neuschwander, Président de la Commission Technique et Innovation FNTP, qui rappelle la ligne stratégique portée par la FNTP : privilégier l'électricité pour les petites machines et les biocarburants, notamment le HVO, pour les équipements les plus puissants.

# Avec CINERGIC, la filière franchit un cap collectif

**En organisant le dialogue avec les pouvoirs publics, le collectif a réussi à transformer des enjeux techniques en premières avancées concrètes.**

Créé à l'initiative du C-MAT, du DLR, d'EVOLIS, de la FFB, et de la FNTP, **CINERGIC** – Consortium d'intérêt pour les énergies de chantier – **structure une réponse collective** de la filière. Son objectif : mettre en cohérence des sujets jusque-là traités séparément — biocarburants, électrification, accès à l'énergie, aides financières — en réunissant l'ensemble des acteurs pour **faire émerger des positions partagées**.

Ce travail collectif s'est d'abord traduit par **un effort d'acculturation auprès des pouvoirs publics**. « Entre une mini-pelle et une pelle lourde, les besoins n'ont rien de comparable, illustre Richard Cleveland, référent Groupement BTP – EVOLIS. Cette réalité, longtemps peu prise en compte, a été au cœur du dialogue engagé avec l'État et l'ADEME ». Ce travail a permis de **mieux intégrer la diversité des situations de chantier** et d'éviter des approches uniformes inadaptées.

*« Le travail mené au sein de CINERGIC montre notamment qu'on ne peut pas imposer des solutions par la norme sans se préoccuper des conditions réelles de mise en œuvre. Sans infrastructures énergétiques adaptées, sans visibilité et stabilité des dispositifs dans le temps, ça ne tient pas ».*



**Philippe Cohet,**  
Président du DLR

Au-delà de sa visibilité, CINERGIC a permis à la filière de se structurer et de peser collectivement dans les échanges, notamment autour de la **feuille nationale de décarbonation**. « Le fait de parler d'une seule voix a été déterminant pour devenir audible et crédible vis-à-vis des pouvoirs publics », souligne Pascal Petit-Jean, secrétaire général du C-MAT.

*« La coopération avec les constructeurs a permis des progrès réels sur les économies d'énergie. Elle s'est aussi traduite par le déploiement de programmes de formation auprès d'une grande partie des personnels, avec des effets concrets sur les pratiques ».*



**Xavier Neuschwander,**  
Président de la Commission Technique de la FNTP

Cette coopération a ouvert **des chantiers très concrets** : accès à l'électricité sur les sites, articulation entre les différentes énergies, adaptation des dispositifs de soutien. Dans un secteur marqué par la diversité des situations, l'enjeu est désormais de **rendre ces trajectoires réellement applicables et généralisables**.

## Un soutien de 20 millions d'euros pour les engins électriques : un succès de taille pour CINERGIC

La mise en place, par l'ADEME, d'un dispositif de soutien aux engins de chantier électriques, **doté de 20 millions d'euros**, constitue l'un des premiers aboutissements du travail engagé dans le cadre de CINERGIC. Issu du dialogue entre la filière et les pouvoirs publics, ce mécanisme, **ouvert jusqu'à fin 2028**, fonctionne au fil de l'eau, sans appel à projets, et vise à accompagner le passage à l'acte en finançant une partie du surcoût d'acquisition — **jusqu'à 50 % pour les PME et 25 % pour les grandes entreprises**.

Il couvre l'ensemble du périmètre des opérations, incluant les engins électriques, les infrastructures de recharge associées ainsi que les opérations de retrofit, pour des acquisitions en fonds propres ou en crédit-bail. Alimenté par des reliquats initialement destinés aux camions électriques, il constitue à la fois un levier opérationnel et un signal adressé à la filière.

En amorçant les premiers investissements dans un contexte de coûts encore élevés et de volumes limités, il répond à un enjeu clé : **franchir les premières étapes du marché pour enclencher une dynamique de diffusion plus large**, avant le relais d'autres dispositifs, notamment les certificats d'économies d'énergie.

# Matériels électriques : le défi du passage à l'échelle

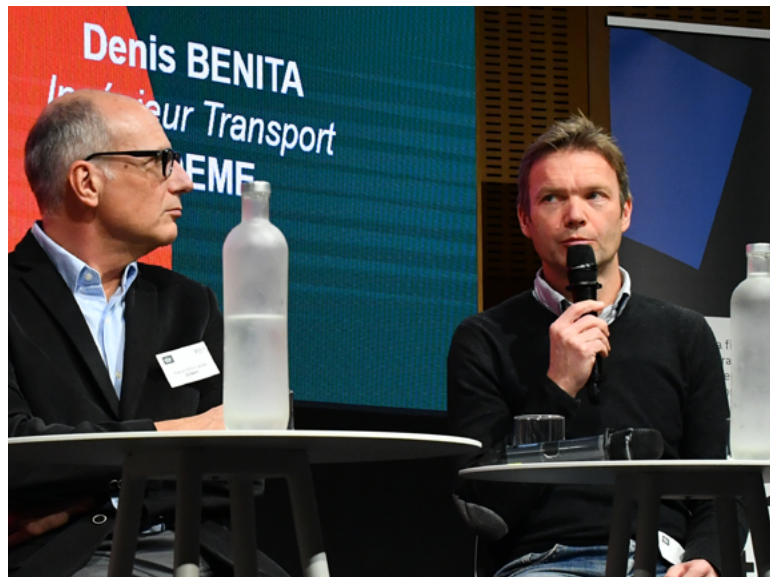


L'offre de matériels électriques pour les chantiers s'est structurée à grande vitesse et couvre désormais la plupart des usages. Pourtant, leur déploiement reste encore marginal. Entre surcoûts à l'investissement, contraintes énergétiques, manque de repères dans les marchés et cadre instable, les freins sont désormais bien identifiés. L'enjeu n'est plus technique, mais systémique : créer les conditions du passage à l'échelle.

Sur le papier, la bascule est engagée. L'offre de matériels électriques s'est en effet considérablement élargie ces dernières années et couvre désormais **la plupart des segments d'engins mobiles non routiers** : mini-pelles, pelles sur pneus ou sur chenilles, compacteurs, mais aussi certains équipements de manutention. « Cette structuration de l'offre marque une évolution nette, explique Mathieu Armengaud, responsable Maintenance, Sécurité, Environnement et Qualité au DLR. **La filière n'est plus dans une phase exploratoire, mais bien dans une logique d'industrialisation** : les solutions sont là, identifiées, accessibles. »

Cette dynamique ne reste pas théorique. Les chantiers pilotes, entièrement réalisés avec une grande diversité de machines électriques, se multiplient souvent avec l'appui de loueurs qui facilitent leur déploiement. Ils montrent qu'une organisation adaptée permet d'assurer **des niveaux de performance comparables aux solutions thermiques, tout en réduisant fortement les émissions et les nuisances sonores.**

Pour autant, cette maturité ne se traduit pas encore dans les usages courants. « Les matériels électriques représentent aujourd'hui moins de 1 % du volume total du marché », rappelle Pascal Petit-Jean, secrétaire général du C-MAT. Le décalage est donc net entre une offre désormais installée et un marché encore hésitant. Comment expliquer ce paradoxe apparent ? « La filière est prête à s'engager - et certains y vont déjà - mais plusieurs étapes restent à franchir pour changer d'échelle », poursuit Mathieu Armengaud.



## Le surcoût à l'investissement, frein majeur au développement de l'électrique

Le premier obstacle est évidemment économique. « Les engins électriques coûtent aujourd'hui entre deux et deux fois et demie plus cher à l'achat que leurs équivalents thermiques », rappelle Denis Benita, ingénieur transport à l'ADEME. Un surcoût qui pèse directement sur les décisions d'investissement (voir encadré page, dans un secteur où les marges sont contraintes et les cycles d'amortissement longs.

*« Concernant l'électrique, nous sommes dans une phase d'amorçage. Les volumes sont encore trop faibles pour générer des effets d'échelle, et c'est précisément ce qui freine la baisse des coûts. Il faut désormais enclencher cette dynamique : plus les matériels seront utilisés, plus ils deviendront accessibles, et plus le marché pourra se structurer durablement ».*



**Pascal Petit-Jean,**  
Secrétaire général du C-MAT

À cette contrainte s'ajoute une difficulté à projeter la rentabilité des équipements. Faute de volumes suffisants et de retours d'expérience consolidés, l'équation économique reste incertaine, ce qui freine les décisions d'investissement.

**« La question centrale reste celle de l'équilibre économique. Les entreprises peuvent être volontaires, les technologies disponibles, mais si l'équation ne tient pas, le déploiement restera limité. Il faut accepter que la transition ait un coût, mais aussi créer les conditions pour qu'elle devienne soutenable dans la durée ».**



**Jean-Claude Fayat,**  
1er vice-président d'EVOLIS  
et Président de la FIM

Ainsi, si la question du prix reste centrale, d'autres facteurs peuvent expliquer la lenteur du déploiement des matériels électriques.

### **Électrique : plus cher à l'achat, mais pas à l'usage**

Le coût constitue souvent le premier frein évoqué. Pourtant, l'équation économique des matériels électriques est plus nuancée qu'il n'y paraît.

- **Un surcoût à l'achat significatif :** les équipements électriques restent aujourd'hui environ 2 à 2,5 fois plus chers que leurs équivalents thermiques.
- **Un coût d'usage potentiellement plus favorable :** « le coût total de possession (TCO) peut être inférieur de 30 à 70 % sur la durée de vie de l'équipement », assure Denis Benita, ingénieur transport à l'ADEME.
- **Des gains liés à l'exploitation :** maintenance allégée, meilleure efficacité énergétique, optimisation des usages.

Malgré ces avantages, cette logique reste encore peu intégrée dans les décisions d'investissement. Le manque de recul, l'absence de retours d'expérience consolidés et des arbitrages encore largement centrés sur le coût d'acquisition peuvent expliquer cette situation.

## **La gestion de l'énergie, le nerf de la guerre**

Un véritable point de bascule se situe dans la gestion de l'énergie sur les chantiers. Passer du thermique à l'électrique ne consiste pas simplement à remplacer un équipement par un autre. Cela suppose de repenser l'organisation même du projet : l'alimentation devient une variable à part entière du chantier, qu'il faut anticiper, dimensionner et sécuriser. Raccordement au réseau, recours à des batteries mobiles, groupes électrogènes...: plusieurs options existent, mais aucune ne s'impose comme une solution universelle.



**« Nous sommes confrontés à des situations très différentes d'un chantier à l'autre : environnement urbain ou isolé, opérations de courte ou de longue durée, contraintes d'accès variables. Dans ce contexte, aucune solution unique ne peut s'imposer. Les entreprises doivent adapter leurs réponses et composer avec des solutions techniques qui restent, pour certaines, en cours de stabilisation ».**



**Mathieu ARMENGAUD,**  
Responsable Maintenance Sécurité  
Environnement Qualité – DLR

Julien BEIDELER  
Secrétaire Général  
UMGO-FFB

Mathieu ARMENGAUD  
Responsable Maintenance  
Durabilité Environnement Qualité  
DLR



## Un rôle clé — et encore insuffisamment mobilisé — des maîtres d'ouvrage

Un autre verrou, plus structurel, réside du côté des donneurs d'ordre. Car si les solutions existent et que la filière est prête à s'engager, **leur déploiement reste largement conditionné par la capacité des maîtres d'ouvrage à s'en saisir**. Or, dans la pratique, un décalage persiste : les ambitions sont affichées, mais les conditions de mise en œuvre restent souvent imprécises. Comme le souligne Julien Beideler, secrétaire général de l'UMGO-FFB, la difficulté tient en grande partie à une méconnaissance des modalités d'action : « Les maîtres d'ouvrage peinent encore à se positionner : quels matériels mobiliser, à quel moment, selon quelles contraintes, et avec quels impacts sur l'organisation du chantier ? ». À cette incertitude s'ajoute une perception encore partielle des enjeux. **La logistique de chantier, notamment énergétique, est souvent considérée comme relevant exclusivement des entreprises, alors même qu'elle conditionne directement la faisabilité des solutions envisagées**. C'est précisément à ce niveau que se situe le principal levier d'action.

*« Le véritable levier, ce sont les pièces de marché. Tant que les exigences ne sont pas clairement formulées, mesurables et applicables, les entreprises restent dans l'incertitude. Il ne suffit pas d'afficher une ambition environnementale : il faut la traduire concrètement, au bon niveau de détail, sans quoi les solutions existent mais ne sont pas mobilisées. C'est là que se joue le passage à l'échelle »*



**Julien Beideler,**  
Secrétaire général de l'UMGO-FFB

Ainsi, faute de repères clairs, les initiatives restent ponctuelles, dépendantes de quelques opérations pilotes ou de démarches volontaires.



## Un cadre encore instable, entre incitations et incertitudes

À ces freins s'ajoute un environnement perçu comme instable. Si des dispositifs d'aide existent — subventions, appels à projets, mécanismes de soutien à l'investissement (voir page 13, focus sur CINERGIC) — leur lisibilité et leur continuité restent questionnées. La filière souligne régulièrement les effets de « stop and go » dans les politiques publiques — comme ceux observés à propos des zones à faibles émissions (ZFE) — qui compliquent les décisions d'investissement et freinent l'apprentissage collectif. « Si un facteur de l'équation est à zéro, l'ensemble devient nul », résume Davy Guillemard, président du C-MAT, pointant le manque de lisibilité globale.

La démonstration est faite : la faisabilité des solutions électriques n'est plus en question. La suite dépendra de la capacité collective à lever les freins identifiés — structurer les modèles économiques, sécuriser l'accès à l'énergie, clarifier les exigences dans les marchés et stabiliser le cadre d'action.

# Biocarburants : le HVO, une solution crédible...sous conditions

**Dans un modèle énergétique désormais fondé sur la complémentarité des solutions, les biocarburants apportent une réponse opérationnelle de court terme pour décarboner les moteurs thermiques existants. Parmi eux, le HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) s'impose progressivement comme la solution la plus crédible : compatible avec l'essentiel du parc et adaptée aux contraintes du terrain. Son déploiement reste toutefois conditionné par des contraintes de ressource et de coût.**

Si l'électrification s'impose progressivement comme une trajectoire structurante pour décarboner les chantiers, elle ne couvre pas encore l'ensemble des usages. Dès que les puissances augmentent, que les durées d'intervention s'allongent ou que les contraintes d'accès à l'énergie se renforcent, le recours au thermique demeure encore incontournable.

Fort de ce constat, il faut alors se rendre à l'évidence : la décarbonation des engins à moteurs thermiques devient indispensable. « Cette approche peut surprendre, mais elle est fondée sur des constats techniques solides partagés au sein de CINERGIC », affirme Laurent Puybaret, Responsable du service Technique, Hygiène et Sécurité de la FICIME.

*« Les moteurs thermiques ont réalisé d'importants progrès, notamment en matière de réduction des émissions de polluants. La consommation a également fortement diminué. Entre un engin datant d'il y a dix ans et un engin récent, les réductions d'émissions sont mécaniquement significatives. Les marges de progrès se situent donc désormais davantage du côté des intrants énergétiques utilisés. Les biocarburants apparaissent dans à cet effet comme une solution directement mobilisable ».*



**Laurent Puybaret,**

Responsable du service Technique, Hygiène et Sécurité, FICIME

## Agir sur l'énergie sans changer les machines

Les biocarburants possèdent en effet un avantage non négligeable : ils permettent de réduire les émissions sans, a priori, remettre en cause les matériels existants, en s'inscrivant dans des conditions d'usage proches de celles du gazole. Pour le vérifier, la filière s'est engagée dans l'évaluation de différentes alternatives, notamment le B100, un biocarburant issu à 100% du colza, et le HVO, un biocarburant issu de déchets d'huiles végétales. « Cette évaluation s'est structurée collectivement au sein de CINERGIC, en confrontant ces biocarburants à des critères très opérationnels comme la compatibilité avec les moteurs existants, la disponibilité internationale, ou la stabilité en fonction des températures », explique Laurent Puybaret.

À l'issue de cette analyse, certaines solutions ont été progressivement écartées. Le B100, notamment, présentait des limites importantes. « Il nécessitait des modifications des engins et posait des contraintes d'homologation », précise Dominique Chevillard, Directeur technique et de la recherche de la FNTP.

*« Contrairement à d'autres biocarburants, le comportement du HVO est très proche de celui du gazole d'origine pétrolière. Cette proximité n'est pas un simple détail technique. Elle conditionne l'ensemble de la chaîne d'usage, depuis l'homologation jusqu'à l'exploitation, si bien que pour les gammes d'engins moyennes et lourdes, le HVO peut être utilisé sur 99 % des moteurs thermiques existants ».*



**Dominique Chevillard**

Directeur technique et de la recherche de la FNTP

## Une simplicité d'approvisionnement

À cet avantage technique s'ajoute un atout opérationnel majeur : **la simplicité de déploiement**. « En tant que carburant liquide, le HVO s'intègre dans des chaînes d'approvisionnement « bord à bord » - du camion jusqu'aux engins - déjà en place et ne nécessite pas d'infrastructures spécifiques, contrairement à d'autres solutions énergétiques », expose Mathieu Soulas, Directeur Nouvelles Mobilités, TotalEnergies. Cette disponibilité immédiate en fait une solution directement activable, en particulier dans des contextes où les alternatives restent difficiles à mettre en œuvre.

**Mais cette pertinence opérationnelle ne doit pas masquer la limite structurelle de la disponibilité de la ressource.**



*« Le HVO appartient à la famille des biocarburants de deuxième génération, produits à partir de déchets sans autre usage — huiles de cuisson usagées, résidus agro-industriels, graisses animales. C'est un avantage clair par rapport aux biocarburants de première génération, en concurrence avec l'alimentation. En revanche, cette ressource reste limitée : aujourd'hui, elle ne permet de couvrir que 1 à 2 % du marché ».*



**Mathieu Soulas,**  
Directeur nouvelles mobilités, TotalEnergies

Cette tension sur le gisement est renforcée par la **concurrence entre usages**, le HVO étant également plébiscité par d'autres secteurs, notamment l'aérien et le maritime.

## Un cadre fiscal à stabiliser, un surcoût à assumer

L'autre variable déterminante est économique. Car le HVO coûte cher. « Sans dispositifs fiscaux incitatifs, le prix du HVO peut être environ deux fois supérieur à celui du gazole conventionnel, souligne Dominique Chevillard. Mais avec une fiscalité adaptée, l'écart peut être limité à environ 10 % ». Même si, à l'échelle du cycle de vie des infrastructures, l'impact du surcoût carburant reste limité, « la stabilisation du cadre réglementaire et fiscal apparaît comme une condition essentielle pour accompagner son déploiement », assure Mathieu Soulas.

Reste alors la question de l'acceptabilité côté donneurs d'ordre. Philippe Cohet, président du DLR, pointe un décalage persistant entre les capacités de la filière et la demande : « Même avec un surcoût carburant de 10 à 20 %, beaucoup de maîtres d'ouvrage ne sont pas prêts à franchir le pas », alors que les entreprises et les loueurs sont déjà engagés. Le sujet n'est donc plus de savoir si le HVO fonctionne, mais **qui est prêt à en assumer le surcoût**.

### HVO: un grand «Oui», mais...

#### Les atouts

- **Compatibilité élevée avec les moteurs existants** : jusqu'à 99 % des engins pour certaines gammes
- **Proximité avec le gazole** : pas de rupture dans les usages ni dans la maintenance
- **Carburant liquide** : logistique simple, adaptée aux contraintes de chantier, avec un approvisionnement « bord à bord »
- **Déploiement immédiat** : pas d'infrastructures spécifiques à créer
- **Réduction des émissions** : levier direct sur les engins thermiques existants

#### Les limites

- **Ressource limitée** : production dépendante de gisements de déchets restreints
- **Concurrence d'usages** : les secteurs aérien, maritime en consomment également
- **Coût supérieur au gazole** : dépendance aux dispositifs fiscaux pour rester compétitif
- **Solution non universelle** : ne peut couvrir l'ensemble des besoins énergétiques

# INTERMAT 2027 : les solutions à l'épreuve du réel

À mesure que la transition s'engage, la question n'est plus celle de l'identification des solutions, mais de leur déploiement. Électrification, biocarburants, hybridation des énergies, évolution des pratiques : les leviers sont désormais connus, mais leur généralisation reste conditionnée par leur capacité à s'adapter à la diversité des chantiers et à **trouver leur équilibre économique**.

**INTERMAT s'impose comme un lieu de passage à l'échelle** : un espace où les solutions et les innovations sont mises en visibilité, comparées et discutées collectivement, afin d'en préciser les conditions de déploiement.



*« Le secteur des engins de chantier fonctionne sur des volumes de production relativement faibles — de l'ordre de quelques centaines à quelques milliers de machines — ce qui limite les effets d'industrialisation. Pour autant, la transformation à l'œuvre nécessite que nous changions d'échelle. L'enjeu est d'élargir l'offre en couvrant davantage de types de machines, mais aussi de la développer en profondeur, avec des gammes capables de répondre à la diversité des usages — en termes de puissance, d'autonomie et de conditions de chantier. Dans ce contexte, INTERMAT joue un rôle clé pour exposer ces solutions, les confronter au réel et accompagner la structuration du marché. ».*



**Fabien Vincentz,**  
Président d'EVOLIS

## Durabilité environnementale : les temps forts d'Intermat

### INTERMAT Innovation Awards

Les INTERMAT Innovation Awards mettent en lumière **les solutions qui contribuent aux grandes transitions du secteur**. En distinguant matériels, technologies et services innovants, ils participent à structurer les référentiels du marché et à donner de la visibilité aux solutions les plus avancées, dans un cadre reconnu par l'ensemble de la filière.

### Le Village Start-up

Le Village Start-up valorise **des solutions émergentes en lien avec les enjeux de décarbonation et de transformation des chantiers**. Pensé comme un espace d'animation et d'échanges, il favorise la rencontre entre jeunes entreprises, industriels et utilisateurs, et contribue à faire émerger de nouvelles approches, au plus près des besoins opérationnels.

### INTERMAT DEMO

La zone de démonstration constitue **l'une des attractions phares du salon**. Sur un espace extérieur dédié, les matériels sont présentés en conditions réelles d'utilisation, permettant d'évaluer concrètement les performances des équipements, notamment électriques ou bas carbone, et leur capacité à répondre aux contraintes opérationnelles des chantiers.

# Attirer, former, fidéliser : un enjeu structurel pour la filière construction

Malgré des besoins massifs en recrutement, la filière construction peine encore à attirer des profils qualifiés. Moins qu'un problème d'opportunités, c'est un enjeu d'image et de perception qui se joue. Formation, ouverture des parcours, transformation des métiers : les acteurs de la filière activent plusieurs leviers pour inverser la tendance.

« La question du recrutement est devenue centrale pour l'ensemble de la filière. Les besoins sont là, mais nous peinons encore à attirer suffisamment de profils qualifiés et opérationnels ». Ce constat, dressé par Jean-Claude Fayat, 1er vice-président d'EVOLIS et président de la FIM, résume une réalité désormais largement partagée : **les tensions, loin d'être conjoncturelles, s'inscrivent dans la durée** et concernent l'ensemble des métiers, des fonctions de terrain aux postes d'encadrement.

Cette situation ne tient pas à un manque d'opportunités, mais davantage à **un déficit d'attractivité**. Longtemps associés à des conditions de travail exigeantes, les métiers du BTP peinent encore à renouveler leur image. À cela s'ajoute **une concurrence accrue entre secteurs**, dans un contexte où les entreprises doivent capter des profils de plus en plus sollicités. Les départs à la retraite et l'évolution rapide des compétences attendues accentuent encore ces tensions.

## Rendre visibles des métiers qui ont du sens

Pourtant, le secteur dispose d'atouts réels, encore insuffisamment visibles. Les métiers offrent des débouchés importants, des perspectives d'évolution rapides et la possibilité de participer à des projets concrets, ancrés dans les territoires.

**Ce décalage entre la réalité des métiers et leur perception constitue aujourd'hui un enjeu central pour la filière.** Pour y répondre, les acteurs ont engagé une évolution en profondeur de leurs pratiques, en mobilisant plusieurs leviers complémentaires.

**En France, une filière construction sous tension :**

**1,5 million**  
de salariés (AFPA, 2024)

**1 entreprise sur 3**  
recrute en reconversion

**+210 000**  
recrutements chaque  
année (AFPA, 2024)

**13,3 % de femmes**  
dans le bâtiment

**73 %**  
des recrutements jugés  
difficiles (Observatoire des  
métiers du BTP, 2024)

**12,2 %**  
dans les travaux publics  
(UCF-CIBTP, 2024)

## Former autrement...

La formation constitue aujourd'hui le premier socle de cette transformation. Devenue stratégique, elle accompagne l'évolution rapide des métiers. L'alternance s'impose comme un outil structurant pour intégrer progressivement les jeunes et sécuriser leur insertion. Parallèlement, les parcours évoluent, avec un accompagnement renforcé dès l'entrée dans l'entreprise et tout au long des premières années. Davy Guillemard, président du C-Mat, souligne l'existence de véritables filières d'excellence et appelle à renforcer l'effort éducatif, tout en pointant un déficit de visibilité : « la filière n'a pas encore suffisamment cranté en matière de communication, alors même qu'elle est au cœur d'enjeux majeurs ».

## ...et élargir les profils

Pour répondre à l'ampleur des besoins, les entreprises élargissent leurs viviers de recrutement. « Aujourd'hui, les entreprises sont beaucoup plus ouvertes dans leurs recrutements. On voit arriver des profils en reconversion, avec des parcours différents, et c'est une richesse pour la filière à condition de bien les accompagner », analyse Sébastien Ramé, Vice-Président de l'UMGO-FFB.

Cette dynamique suppose des parcours d'intégration adaptés, combinant acquisition des compétences techniques, formation à la sécurité et appropriation des codes du métier. Elle contribue à diversifier les profils et à renouveler les pratiques.

## Des métiers transformés par les technologies

Parallèlement, les métiers eux-mêmes se transforment en profondeur. La montée en puissance des nouvelles technologies, la digitalisation des processus et l'évolution des équipements modifient les conditions d'exercice. Les fonctions ne relèvent plus uniquement d'une logique d'exécution, mais mobilisent **des compétences techniques et numériques de plus en plus hybrides**.

*« Le capital humain est un enjeu majeur pour notre filière. Attirer les jeunes vers ces métiers suppose de mieux rendre compte de leur transformation. Ce sont aujourd'hui des métiers plus modernes, moins pénibles, qui valorisent l'initiative et l'autonomie. Nous devons en faire une filière d'excellence, mieux la promouvoir et entraîner davantage les écoles et les dispositifs de formation dans cette dynamique ».*



**Jean-Claude Fayat,**  
1er vice-président d'EVOLIS  
et Président de la FIM

Cette évolution s'accompagne d'une attention accrue portée aux attentes des nouvelles générations. Au-delà des conditions d'emploi, les candidats expriment **des attentes fortes en matière de sens, d'engagement et de qualité de vie au travail**. Les entreprises cherchent ainsi à valoriser leur contribution aux enjeux environnementaux et territoriaux, tout en développant **des environnements de travail plus attractifs**.



*« L'image des métiers évolue profondément. Les jeunes reviennent aujourd'hui vers des métiers porteurs de sens, de concret, d'innovation et de fierté. Le principal enjeu est désormais de mieux accompagner cette dynamique, notamment en travaillant avec le corps professoral, qui reste parfois sur une vision dépassée du secteur. Car la réalité a changé : ces métiers offrent des perspectives solides, y compris en termes de rémunération et d'évolution ».*



**Sébastien Ramé,**  
Vice-président de l'UMGO-FFB

Reste enfin un enjeu clé : celui de la fidélisation. Dans un secteur marqué par une forte mobilité, la capacité à proposer **des parcours évolutifs**, à organiser **la transmission des savoir-faire** et à valoriser l'expérience devient déterminante. L'intégration des profils expérimentés, comme la structuration de dispositifs de tutorat, participent de cette logique de continuité et de capitalisation des compétences.

### La féminisation, un levier encore sous-exploité

Longtemps très masculins, les métiers du BTP s'ouvrent progressivement à de nouveaux profils. Les femmes représentent aujourd'hui **13,3 % des effectifs dans le bâtiment et 12,2 % dans les travaux publics** (UCF-CIBTP, 2024).

Si cette part progresse de manière continue depuis une dizaine d'années, elle reste encore limitée au regard des besoins de recrutement du secteur. La féminisation constitue ainsi un levier structurant pour élargir durablement les viviers de compétences, tout en contribuant à faire évoluer l'image et les conditions d'exercice des métiers.



# Quand les technologies transforment concrètement les conditions de travail

**Électrification des engins, systèmes d'assistance et intelligence artificielle : en se diffusant sur les chantiers, ces technologies ne se contentent pas d'améliorer les performances. Elles transforment concrètement le quotidien des équipes, en rendant les environnements de travail plus lisibles, plus sûrs et plus confortables.**

Et soudain, le silence... Celles et ceux qui se sont déjà tenus à proximité d'un chantier où évoluent des engins électriques en ont fait l'expérience : le bruit habituel du moteur thermique laisse place à un environnement sonore plus discret. Une évolution qui change concrètement les conditions de travail.

*« Les matériels électriques apportent des bénéfices immédiats sur les chantiers. Au-delà de la réduction des émissions, ils améliorent concrètement les conditions de travail : moins de bruit, moins de vibrations, moins de nuisances pour les équipes comme pour les riverains. C'est un changement perceptible au quotidien. L'enjeu aujourd'hui est de mieux valoriser ces effets, qui participent directement à l'acceptabilité des chantiers et à l'attractivité des métiers ».*



**Julien Beideler,**  
Secrétaire général de l'UMGO-FFB

Cette attractivité des métiers, au cœur des enjeux de la filière construction, passe aussi par d'autres technologies. Autour des engins, les systèmes d'aide à la conduite se généralisent. Caméras embarquées, capteurs de proximité, dispositifs d'alerte ou assistance au guidage **sécurisent les manœuvres et réduisent les risques d'erreur**. L'opérateur bénéficie d'un environnement d'aide qui renforce la précision des gestes et la sécurité des opérations. En facilitant la lecture de l'environnement et en apportant des informations en temps réel, ces dispositifs permettent aux équipes de **se concentrer sur la qualité de l'exécution**.

Dans le prolongement de ces dispositifs, l'intelligence artificielle s'invite progressivement sur les chantiers. Son apport se situe d'abord dans la capacité à mieux anticiper.

*« La donnée machine est de plus en plus structurée, ouvrant la voie à des applications de maintenance prédictive grâce à l'IA. Des services émergent, capables d'anticiper les interventions nécessaires afin d'éviter des pannes futures. Cette évolution change concrètement la gestion des imprévus : en limitant les arrêts non planifiés, elle réduit les situations d'urgence et la pression qui en découle pour les opérateurs ».*



**Grégoire Arranz,**  
Directeur général d'Arkance

Sur le terrain, les apports se traduisent aussi dans l'organisation des chantiers. Maxime Boyer, Mentor programme IA & Data Scientist chez Leonard, souligne que l'IA peut être mobilisée pour « optimiser le planning des tâches, améliorer le respect des délais et assurer un meilleur monitoring des projets ». Des fonctionnalités qui fluidifient les opérations et **limitent les tensions liées aux aléas**.

Dans cette logique, l'IA intervient aussi en amont, dès la conception. « De plus en plus d'éditeurs intègrent des assistants intelligents capables de proposer des solutions adaptées aux besoins exprimés, tout en tenant compte des normes et des règles », précise Grégoire Arranz. En facilitant l'accès à l'information et en sécurisant les choix techniques, ces outils permettent aux équipes de travailler avec **davantage de repères et de confiance**.

Sans bouleverser les métiers, ces outils renforcent la capacité des équipes à anticiper, s'organiser et maîtriser leur environnement de travail. Moins soumis aux imprévus, mieux outillés pour décider, les opérateurs gagnent en sérénité et en confort au quotidien.

# INTERMAT 2027 : accompagner les transformations des métiers et des compétences

À mesure que la filière construction évolue, les enjeux liés aux métiers, aux compétences et aux conditions de travail prennent une place croissante. Attractivité, renouvellement des profils, montée en qualification ou encore sécurité des opérateurs s'imposent comme des dimensions structurantes des transformations en cours. La prochaine édition d'INTERMAT constituera un espace privilégié pour rendre visibles ces évolutions et en montrer les traductions concrètes.

*« La durabilité, pour la filière, passe aussi par la capacité à faire évoluer les métiers, à attirer de nouveaux profils et à accompagner la montée en compétences. INTERMAT permet de rendre ces transformations très concrètes : on y voit à la fois les technologies, mais aussi leurs impacts sur les pratiques, les organisations et les besoins en formation. C'est cette mise en perspective qui est essentielle pour accompagner durablement la filière ».*



**Guillaume Schaeffer,**  
Directeur du salon INTERMAT

## Durabilité sociétale : les temps forts d'INTERMAT

### INTERMAT Academy

Cet espace, immersif et informatif dédié à l'emploi et à la formation permettra de favoriser les connexions entre les jeunes talents et les entreprises qui recrutent, autour d'ateliers et sessions de job dating. Point de ralliement des écoles, des jeunes et des entreprises, l'espace INTERMAT Academy valorise les actions menées par les grandes fédérations de la construction et les acteurs de la formation pour promouvoir l'attractivité des métiers du bâtiment et des travaux publics, dans un contexte de transformation des compétences.

### Journée Grand Public

À l'occasion du salon INTERMAT 2027, l'ouverture exceptionnelle au grand public le samedi 24 avril marque une nouvelle étape dans la valorisation des métiers du BTP. Cette initiative vise à déconstruire les idées reçues sur le secteur, en mettant en avant sa diversité, son innovation et ses nombreuses opportunités de carrière. En ouvrant ses portes au grand public, INTERMAT souhaite susciter des vocations et renforcer le lien entre le BTP et la société, tout en valorisant un secteur en pleine transformation, porteur d'avenir.



**#du  
rabi  
lité**

