MASTER 2 DROIT DE L'IMMOBILIER ET DE LA CONSTRUCTION – PARIS 2 PANTHEON ASSAS

REVUE JURIDIQUE N°5

Logistique des chantiers : Développer le modèle des Centres de Consolidation de la Construction

Si l'apport en matériel représente une part substantielle des coûts de construction, il apparaît qu'il est aujourd'hui mal optimisé et qu'une meilleure organisation logistique pourrait représenter une large amélioration des performances de l'industrie du BTP[1]. Une étude menée en région parisienne a ainsi montré que la majorité des constructeurs interrogés considèrent la question de la logistique d'approvisionnement au fur et à mesure de l'avancement du chantier. En conséquence, les problèmes sont fréquents, les matériaux n'ont pas d'espaces adéquats de stockage, les livraisons accusent des retards et ne sont pas coordonnées, les matériaux sont commandés en quantités excessives et une part importante d'entre eux est perdue du fait d'une mauvaise gestion des stocks[2]. De fait, une logistique mal organisée augmente les coûts sur le chantier de 10 à 20%[3].

Mais la question de l'amélioration de la logistique du secteur de la construction est également un enjeu pour les pouvoirs publics. En effet, ce secteur est l'une des industries les plus polluantes, représentant en France 40% de la consommation énergétique et générant environ 25% des gaz à effet de serre[4]. De plus, en période de forte affluence, près de 30% du tonnage de la circulation urbaine peut être lié au BTP[5]. Enfin, sur les chantiers, une mauvaise logistique augmente les risques d'accidents pour les salariés (chute de hauteur, blessure liée au transport de charges lourdes …).

La solution qui semble la plus prometteuse est de confier à un tiers à la fois le stockage, les livraisons et l'organisation de la logistique sur les chantiers en proposant des services comme le colisage[6]. Le modèle des Centres de consolidation de la construction (CCC) apparaît alors pertinent pour répondre à ces différents enjeux. En effet, ces centres sont des espaces de stockage importants ouverts, moyennant le paiement d'un prix, à tous les constructeurs et leur permettant d'externaliser leurs besoins en stockage et de disposer des services d'un tiers compétent pour assurer l'approvisionnement du chantier.

Si ce modèle a pu faire ses preuves à l'étranger (Londres, Bruxelles, Luxembourg), la France reste en retard malgré quelques projets initiés par le secteur public. Les tentatives de développer des CCC dans l'Hexagone se heurtent à l'absence de demande de la part des constructeurs, qui ne sont pas nécessairement conscients des enjeux. De ce fait l'offre est rare et les entrepreneurs privés ne se lancent pas dans le développement de tels centres dont le coût est important et la rentabilité mal assurée.

Dès lors, le développement du modèle des CCC semble un axe important pour permettre aux pouvoirs publics d'améliorer la sécurité en ville ou sur les chantiers et lutter contre le réchauffement climatique. Quels sont alors les outils à leur disposition pour le développer ?

Ces outils sont nécessairement de natures diverses de sorte à permettre aux personnes publiques de créer à la fois l'offre (I) et la demande (II).

I - L'offre

Si le secteur privé fait défaut, et n'investit pas dans les CCC, la personne publique qui y voit un intérêt public,

[1] F. Barbosa, J. Woetzel, J. Mischke, M.J. Ribeirinho, M. Sridhar, M. Parsons, N. Bertram, S. Brown, Reinventing Construction: A Route to Higher Productivity (McKinsey Global Institute, 2017)

[2] Considering Materials Management in Construction: An Exploratory Study, Zakaria Dakhli and Zoubeir Lafhaj, école centrale de lille, 5 mars 2018

[3] Strategic Forum for Construction (2006) Annual report 2005/2006, 2006, Strategic Forum

[4] Energie dans les bâtiments, Ministère de la transition écologique, 11 mai 2021, consulté le 1 mars 2022 : https://www.ecologie.gouv.fr/energie-dans-batiments

[5] Strategic Forum for Construction (2005) Annual report 2004/2005, 2005, Strategic Forum

[6] Dablanc, L., 2009. "Freight transport for development toolkit: urban freight" (No.57971). The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433.

peut alors intervenir dans la sphère économique, et ce à la double condition de respecter la liberté du commerce et de l'industrie et le droit de la concurrence[7]. La carence de l'initiative privée permet une telle intervention suivant une jurisprudence ancienne[8].

Les communes et leurs groupements apparaissent comme les acteurs les plus à même de porter le développement du modèle des CCC. Cependant, ceux-ci seront rapidement confrontés à leur manque de compétence en matière de logistique de chantier. Ils ne pourront probablement pas construire et exploiter eux-mêmes ces CCC.

La passation d'un contrat de concession apparaît alors comme la solution la plus naturelle pour que les communes puissent garder une forme de contrôle de l'exploitation d'un service sans l'exploiter en régie. Cependant, dans la situation étudiée, une telle solution continuerait de se heurter à la question de la compétence : la personne publique manquant de connaissances dans le domaine aura du mal à définir son besoin. De plus, l'activité des CCC n'existe pas aujourd'hui en France, le risque est donc important qu'aucun acteur ne soit en mesure de clairement répondre à un appel d'offres ou ne puisse aider la commune dans le cadre d'un dialogue compétitif. Une procédure dans laquelle la maîtrise d'ouvrage resterait à la personne publique ne semble donc pas adaptée.

Souvent oublié par les pouvoirs adjudicateurs, un autre instrument juridique pourrait trouver ici toute sa portée : le bail à construction. Sur son domaine privé, une commune peut sans contrainte constituer un tel contrat. Elle peut ainsi en contrôler en partie les caractéristiques sans avoir à assumer la maîtrise d'ouvrage et au terme du bail, elle récupère le bien. La question qui reste en suspens est celle du risque de requalification en contrat de la commande publique. En effet, dans cette hypothèse la personne publique constitue l'emprise foncière mais est également à l'initiative du projet. Il conviendra donc, pour sécuriser l'opération, que la personne publique mette en concurrence l'attribution du bail. Celui-ci ne perdrait pas nécessairement de ce fait son caractère de contrat privé, aux vues de la jurisprudence de la Cour de cassation[9], que le récent arrêt du Tribunal Administratif de Paris au sujet du bail de la tour triangle, bien que rendu dans un contexte différent, semble renforcer[10].

II- La demande

En France les acteurs du monde de la construction ne vont pas d'eux-mêmes vers une meilleure organisation de leur logistique, et ce malgré tous les enjeux économiques, écologiques et de sécurité. Il semble donc nécessaire pour les pouvoirs publics de les y inciter.

Comme dit plus haut, le fait de faire exécuter les prestations logistiques par un tiers semble être une des meilleures manières de les optimiser. Dès lors, il est possible d'envisager des solutions comme l'exigence qu'un lot « logistique » soit présent dans les marchés publics, dans les constructions érigées dans le cadre d'une ZAC, en inscrivant des exigences en matière de logistiques dans les appels d'offres, ou encore que les financements par le secteur public ou parapublic se fassent avec l'exigence d'une certaine rigueur sur la question logistique.

Ces solutions ne seront en revanche pas suffisantes pour inciter les entrepreneurs de la construction sur les chantiers non concernés par les solutions ci-dessus. Il peut alors être intéressant de s'inspirer du modèle britannique pour faire naître chez tous les constructeurs la nécessité de mieux organiser leur logistique. En Angleterre, la politique de la ville incite fortement les constructeurs à réduire leur circulation en centre-ville par le biais de diverses taxes ou péages urbains. Les autorités britanniques ont également mis en place un système de validation par la ville de plans de logistique de la construction[11].

Enfin, en France les meilleurs leviers d'incitation dont disposent les collectivités sont ceux qui leur permettent de mener une véritable politique de logistique urbaine avec tous les outils disponibles aux personnes publiques *(SCOT, PLU, PDU …)*. Une approche par le droit souple peut également permettre de renseigner le monde du BTP sur les enjeux d'une meilleure organisation logistique. La prise de conscience ne pourra donc se faire qu'en instaurant le dialogue avec les acteurs privés et en leur fournissant des éléments présentant les avantages d'une meilleure organisation et les solutions qui sont à leur disposition.

Quentin BACHELOT

Etudiant du M2 Droit de l'immobilier et de la Construction – Paris 2 Panthéon Assas

Promotion 2021-2022

[7] Conseil d'État, Assemblée, 31 mai 2006, Ordre des avocats au barreau de Paris, 275531

[8] Conseil d'État, 30 mai 1930, Chambre syndicale du commerce en détail de Nevers, n°06781

[9] Cass. 1ère civ., 4 oct. 2017, Commune de Dunkerque, n°16-21693

[10] TA Paris, 6 mai 2019, n° 1801863/ 4-2

[11] Construction Logistics Plan Guidance For Developers, Transport for London, avril 2013 (mesure difficile à importer en l'état actuel du droit (CE,1951, Daudignac, n°00590 02551))

Le développement des Centres de Consolidation de la Construction (CCC)

CONSTAT → Réflexion sur l'approvisionnement au fur et à mesure de l'avancée du chantier

PROBLEME
- de gestion
- de stockage

Conséquence : coût du chantier +10% à 20%

Quelle solution ?

Confier l'organisation logistique à un tiers gestionnaire de Centres de Consolidation de la Construction

Mise en place des CCC par des personnes publiques

- Baux à construction
- Contrat de concession

Encourager l'initiative privée

- Obligations pour les constructeurs (ZAC)
- Logistique urbaine (taxes, péages ...)