



ANALYSE n°1

L'auto-construction en question, le rôle des pouvoirs publics

Analyse réalisée dans le cadre des activités d'éducation permanente
avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles





L'auto-construction en question

Le rôle des pouvoirs publics ?

Recherche – analyse

Réalisée par Habitat et Participation

Pour le salon du logement à Florennes

19 novembre 2011

L'AUTO-CONSTRUCTION

Exposé réalisé pour le salon du logement à Florennes

19 novembre 2011 (P. Thys- Habitat et Participation)

Je vous propose 4 petits flaches permettant une mise en contexte de l'auto-construction, ceux-ci m'ont été inspirés suite à l'engagement d'Habitat et Participation à soutenir le projet d'auto-construction bois avec une société de logements sociaux situées à Hornu, BHP-Logement. L'idée est donc ici de mettre l'accent sur le rôle des pouvoirs publics face au *phénomène* de l'auto-construction.

1. *Brève mise en contexte historique*
2. *Qui auto-construit de nos jours dans nos pays ?*
3. *La notion d'auto-construction*
4. *Les rôles possibles des pouvoirs publics*

1. Brève mise en contexte historique

L'engouement pour l'auto-construction liée au soutien des pouvoirs publics s'est historiquement structuré par rapport aux crises du logement durant ce dernier siècle :

- **Après la guerre 14-18**, se crée les mouvements de type cottage social. Souvent, à l'initiative de chefs d'entreprises, des maisonnettes sont construites par des ouvriers selon un module en plaques de béton à assembler. Ces maisons font 6X4M au sol et possèdent un étage. L'auto-construction mutuelle est favorisée¹.
- **Après la guerre 40-45**, et même si le mouvement n'est pas neuf, un essor important est donné au mouvement des Castors qui essaient un peu partout. Ce sont des groupes d'auto-constructeurs qui vont fonctionner sur un modèle d'ouvriers-compagnons².

A chaque fois, les politiques publiques vont être favorables à ces démarches, les soutenant afin de répondre aux besoins de logements suite aux guerres. Mais les 30 glorieuses qui suivront vont voir s'essouffler cet élan, les pouvoirs publics mettent en place des législations qui favorisent exclusivement le modèle industriel, professionnel de la construction.

¹ Ce projet de cottage social se développe suite à une conférence en 1917 à Troyes. L'architecte Knap va proposer de réaliser un moule de maisonnette permettant de réaliser à bas prix 20 variantes. Aujourd'hui, on peut encore visiter ses réalisations à Sainte Savine, rue Jean de la Fontaine. Ce cottage social a été réalisé par une petite équipe d'auto-constructeurs.

² Pour en savoir plus sur le mouvement des Castors : <http://www.castorsfrance.asso.fr/presentation.html> ou sur Wikipedia : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Castors_\(mouvement_coop%C3%A9ratif\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Castors_(mouvement_coop%C3%A9ratif))

La question est dès ici : les pouvoirs publics estiment-ils oui ou non que nous vivons une réelle crise du logement qui appelle des mesures nouvelles ? Si oui, que peut-on attendre de nos politiques ? Tolérance ? Contrôle ? Soutien ?

2. Qui auto-construit de nos jours dans nos pays ?

Il est intéressant de signaler que les auto-constructeurs se situent chez nous essentiellement au sein de deux classes sociales : les artisans en premier lieu, les chefs d'entreprise en second lieu. Ces gens ont manifestement les moyens culturels, financiers, etc. pour leur permettre de mener à bien leurs projets. Or ce sont ces gens qui seraient le plus intéressants à 'capter' sur le marché de l'immobilier, au contraire de ceux qui ont de si faibles moyens financiers qu'en l'absence de possibilité d'auto-construction ou d'auto-rénovation, ils ne feront pas appel aux professionnels de la construction.

Si on écoute ce que disent ces personnes (artisans – chefs d'entreprise) sur leur expérience, on se rend compte que ce qui leur a plu, c'était de pouvoir expérimenter la prise de risques et les limites (individuelles et/ou collectives) que révèle l'auto-construction.

Bref, dans une société hyper sécuritaire, on comprend qu'il soit intéressant – quelle que soit la catégorie sociale – de pouvoir expérimenter le risque et les limites. Mais c'est aussi ce qui est le plus difficile à faire accepter à des pouvoirs publics, notamment pour des publics moins nantis puisqu'à la moindre petite catastrophe, ils sont tenus pour responsables.

Ces questions de prise de risques et d'expérimentation de ses limites devraient faire l'objet de débats publics dans une société qui se dit pour la liberté de chacun.

Des solutions existent cependant pour faire reculer la notion de risques et répondre à cette « insécurité ». C'est le cas au Québec qui, depuis 1994, a décidé de ne plus créer de nouveaux logements sociaux locatifs et d'allouer ces moyens au soutien des coopératives d'habitation et des OSBL (... ASBL) qui réalisent l'auto-construction. Nous reviendrons sur ce dispositif.

3. La notion d'auto-construction

Patrick Bouchain, un architecte, nous propose un découpage de l'action de construire un logement en 4 actes, ce qui va nous permettre de réfléchir à la notion même d'auto-construction.

Il résume ces 4 actes en 4 questions :

- **QUI commande ?**
- **QUI conçoit ?**
- **QUI construit ?**
- **QUI s'en sert ?**

On a tendance à penser que l'auto-construction se situe exclusivement dans la question 3 « Qui construit », mais les réflexions diverses montrent que ce serait une erreur.

L'auto-construction va se nicher notamment dans tous les actes posés pour s'approprier un logement, surtout si celui-ci est considéré comme alternatif. Exemple : même si je n'ai pas construit ma caravane, mais que je l'ai choisie, ai choisi son emplacement, ai réalisé les rénovations nécessaires à son entretien ... c'est donc que j'ai eu un pouvoir de décision au niveau de la commande et de la conception. Exemple : de plus en plus de personnes s'intéressent à l'habitat collectif, groupé et pourtant elles ne sont pas forcément celles qui construisent physiquement ces logements. C'est parce qu'elles sont prises dans ce qu'on appelle un processus d'auto-promotion qui crée une relation spéciale entre leur habitat et elles. En intervenant lourdement au niveau de la commande et de la conception, elles agissent aussi comme des auto-constructeurs.

Il faudrait faire comprendre à tous, et aux pouvoirs publics en particulier, que l'auto-construction dépasse le travail de 'simple' construction³. Citons deux expériences qui montrent l'évolution de la situation :

- **En France**, le PADES est une institution qui explore toutes les formes d'auto-X avec des publics en difficultés : auto-promotion, auto-rénovation, auto-amélioration,... sans exclusive pour un seul modèle.
- **Au Chili**, depuis quelques années, il existe des programmes où les architectes sont tenus de fournir aux personnes une maison de dimension réduite, sans finitions, mais avec la possibilité d'extension dans une 'dent creuse'.

4. Les rôles possibles des pouvoirs publics

A la lecture des expériences de par le monde, on peut facilement identifier 3 modes de soutien, d'intervention des pouvoirs publics :

- ***Le financement***
- ***L'encadrement, la formation***
- ***Le contrôle 'sécurité' du bâti***

En vrac, je vais donner quelques exemples qui donneront peut-être des idées à notre Gouvernement wallon :

1. Le financement

Signalons d'emblée qu'un peu partout dans le monde le mouvement semble identique : les financements qui étaient autrefois le fait des Etats sont de plus en plus mis aux mains des régions.

La France a instauré une TVA spéciale de 5,5% pour les acquisitions foncières pour ce type de construction.

³ A contrario, est-ce que celui qui ne ferait que construire son kit maison, tout comme celui qui ramène son armoire d'IKEA, se sentirait véritablement accéder au statut d'auto-constructeur, n'ayant rien choisi ni de la forme, ni des matériaux, voire des temps de travail à y consacrer ?

En Norvège où l'auto-construction représente 15% du parc immobilier, l'accompagnement et le financement des coopératives d'habitat auto-construit est financé par l'Etat.

En Suisse, avec 8% de son parc auto-construit⁴, l'accompagnement et le financement sont assurés par l'Association Suisse pour l'Habitat.

Au Québec, l'Etat soutient financièrement ces initiatives en accordant des prêts pouvant transiter également par des Fiducières foncières ou des coopératives à capitalisation.

Aux Etats Unis, certains terrains sont mis à disposition gratuitement ou via des prêts spécifiques passant par des dispositifs de Community Land Trust.

En Uruguay, l'Etat met à disposition des terrains publics en vente ou en cession. 85% des coûts totaux peuvent être empruntés et 15% doit être amené par le candidat auto-constructeur. Ces 85% servent à financer l'achat de terrain, le matériel, l'appui technique et la main d'œuvre spécialisée.

Au Brésil, une caisse fédérale, « Credito Solidario », issue du programme qui finance le logement social, permet d'obtenir des prêts individuels qui sont mis en commun par l'association d'auto-constructeurs.

II. L'encadrement, la formation

Dans presque tous les cas de figure, les programmes d'encadrement et de formation mis en œuvre par les politiques, sont aussi la base du contrôle sécurité.

Au Brésil, l'association de construction devra d'abord obtenir un agrément auprès de la Caixa (fédéral) sur base de critères précis : l'expérience, la stabilité financière et les années d'existence. Seulement après elle sera autorisée à encadrer les auto-constructeurs.

En Uruguay, la coopérative d'habitations a l'obligation d'engager une équipe technique compétente sur tous les aspects suivants : juridique – social – techniques de construction. Cette équipe technique doit avoir été agréée par la Ministère du Logement.

Au Québec, il y a obligation de passer par un GRT (Groupe de Ressources Techniques), qui est composé d'un partenariat : élus – opérateurs – juristes – notaires – banques. Le rôle de ce GRT est vaste : repérer les terrains disponibles – étudier la faisabilité des projets – réaliser l'appui technique au groupe – aide à la construction du groupe – appuyer le groupe dans la durée (ce qui est nouveau).

En France⁵, depuis quelques années, des services d'accompagnement à l'auto-construction ont été créés dans plusieurs villes (Bordeaux, Perpignan, ...). Ce sont les compagnons bâtisseurs qui ont été appelés pour réaliser l'accompagnement.

⁴ Citons par exemple les « Ouches », projet bien connu : <http://fr-fr.facebook.com/media/set/?set=a.254860984559071.65812.254850457893457&type=3>

⁵ Suite au Grenelle de l'Environnement, outre cette TVA moindre, il y a création de structures légales adaptées à ce type de promotion collective (autres que la SCI), ainsi que l'appui à la création de structures de médiation entre les citoyens et le monde du bâtiment.

III. Le contrôle 'sécurité' du bâti

Au vu des dispositifs ci-dessus, on comprend que cette question du contrôle soit de facto résolue, puisque ces acteurs encadreurs doivent être agréés d'une manière ou d'une autre par les Etats, les Gouvernements.

Signalons encore qu'en France, ils ont imaginé pour les auto-constructeurs de remplacer la garantie décennale par l'assurance dommage-ouvrage.

On le voit, les pouvoirs publics étrangers qui soutiennent ce type de projet minimisent les risques en ayant une approche intégrée de leurs trois 'rôles' potentiels : financement – accompagnement – contrôle. C'est donc un dispositif intégré qui pourrait être aussi la solution en Région wallonne.