



ANALYSE n°2

**Comment faire progresser le statut
d'auto-constructeur en Région wallonne ?**

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





Comment faire progresser le statut d'auto-constructeur en Région wallonne ?

Séminaire résidentiel de réflexions et de propositions

Proposé par Habitat et Participation

Novembre 2011

SEMINAIRE DE REFLEXION SUR LE STATUT DE L'AUTO-CONSTRUCTEUR

La Marlagne, 17 et 18 octobre 2011

L'objectif de ce séminaire portait sur une réflexion par rapport au statut des auto-constructeurs, au regard de trois thématiques : juridique, financier et contrôle/formation.

Nous avons bénéficié de l'expertise d'un panel de participants, composé de :

Lucie André et Muriel Defoin de B. H-P logements à Hornu

Céline Chevalier de la Régie des quartiers de Boussu-Quiévrain

Yannick Dehasse de la Société wallonne de crédit social

Bernard Spinoit et Alain de Moffarts de l'EFT Quelque chose à faire

Sébastien Fontaine du Cabinet du ministre Jean-Marc Nollet

Emmanuel Massart et Alain Moreau de l'AMO Le Cap à Verviers

Eric Peauporté du collectif Au Quai (entre autres)

Estelle Richir et Anne-Catherine Rizzo de l'asbl Relogeas

Pascale Thys, Julie Chantry et Daniel Mignolet de l'asbl Habitat et Participation

Nous avons également accueilli des intervenants extérieurs spécialisés dans les trois thèmes :

Nicolas Bernard, juriste

Charles Gheur, architecte

Philippe Bridoux, Directeur adjoint à la Direction des organismes à finalité sociale du Fonds du logement

Laurent Bodart, conseiller de l'Agence conseil du Crédal

Compte-rendu des deux journées

I. Éléments de diagnostic

RÉALISATION COLLECTIVE DE 3 CARTES MENTALES

Les participants ont réalisé 3 cartes mentales sur les constats qu'ils posaient quand aux questions juridiques, financière et d'accompagnement que pose l'auto-construction de manière générale. Ces 3 cartes se trouvent en annexe du présent document.

Carte mentale sur les aspects juridiques

Tout d'abord, signalons que **nous sommes ici confrontés à un problème de système** : tant le respect des normes juridiques existantes que le statut des personnes que les partenariats et les différents niveaux de pouvoir renvoient la personne à une complexité juridique, voire des contradictions entre ces diverses dimensions. Par exemple, les niveaux de pouvoir étant différents, ce qui relève de l'urbanisme sera régional tandis que le statut des personnes sera dans une lecture fédérale.

La deuxième dimension montre qu'**un certain nombre de normes juridiques ont été mises en place dans le but d'éviter les effets pervers** (travail au noir, concurrence déloyale). Proposition : permettons à des projets pilote innovants de se mettre en place à l'intérieur d'un cadre contrôlé, tant au niveau social que technique, voire même juridique. Le groupe demande dès lors de développer des partenariats entre architectes – entrepreneurs – accompagnateurs sociaux – autorités.

La troisième dimension est **la dimension collective** : la question était de savoir si c'est un collectif qui construit un ensemble d'habitats, quelle devrait être la forme juridique de ce collectif (coopératives, etc.).

La question de la transmission du bien est aussi soulevée ainsi que le calcul de la valeur ajoutée du bien. La question étant de savoir à qui revient la plus-value ?

Au final, le point le plus important est **le manque de statut pour le candidat auto-constructeur** dans un cadre individuel ou comme membre d'un collectif. Ce statut doit protéger les personnes en précarité sociale. La question est alors de savoir comment sera financé l'accompagnement social et technique. La conclusion du groupe était qu'un pourcentage de la valeur ajoutée de l'immeuble – via l'auto-construction – puisse servir à ce financement.

Carte mentale sur les aspects financiers

Cette carte a été réalisée en pensant aux diverses étapes que jalonne un processus d'auto-construction, compte tenu du fait que selon que l'auto-construction soit réalisée par un individu isolé, un collectif ou un organisme porteur, les choses seront différentes financièrement :

Il y a d'abord à s'interroger sur le **coût du portage du projet**, sachant que ce portage peut être réalisé de diverses manières. Deux pistes ont été proposées : soit la présence d'un groupe porteur, soit la création d'une coopérative (par exemple à finalité sociale). Cette dernière peut être une coopérative d'habitants ou une coopérative d'appui à l'auto-construction.

Ensuite, il faut s'interroger sur l'**emprunt hypothécaire** ainsi que l'**accès à des garanties bancaires**. Plusieurs questions ont été alors soulevées : quid de la garantie de bonne fin, notamment en cas de perte d'emploi ? Quid d'un emprunt qui se base sur la valeur vénale d'un bien si celui-ci est réalisé via des techniques ou des matériaux 'différents' ? Les organismes prêteurs peuvent-ils prêter à des collectifs ? Peut-on créer des différer le remboursement de l'emprunt et/ou permettre de séparer remboursement du bâti et du terrain ?

Le point suivant concernant **un abandon de chantier par l'auto-constructeur**, sachant qu'il faut différencier le cas d'un constructeur individuel et celui d'une construction groupée. Comment valoriser la main d'œuvre de la partie déjà construite ? Comment effectuer la reprise par un e autre personne ? peut-on établir une clause de solidarité entre les membres d'un groupe ?

Les coûts de la construction vont être influencés par de multiples facteurs : coût du terrain, coût des matériaux, coût des matériaux 'durables' ou 'écologiques', coût de la main d'œuvre, coût de l'encadrement, ... Comment prendre en compte globalement ces coûts d'ingénierie sociale ? Un emprunt hypothécaire peut-il prendre tout cela en compte ?

L'accès aux primes et aux avantages fiscaux dépendent du statut de la personne : les avantages fiscaux n'existent que si l'on a des revenus... De nombreuses primes ou avantages dépendent du statut d'occupation de son logement : en cas de coopérative, de CLT, de droit de superficie, d'emphytéose,... les personnes n'ont pas accès aux mêmes incitants cas ils ne sont pas propriétaires de plein droit de leur habitat.

La question de l'accès à la propriété, surtout pour les plus précaires est une vraie question à poser : s'il perd son statut en matière de revenus de remplacement en auto-construisant, il y a perte de revenus tout court pour supporter cet achat. L'accès au crédit et la possibilités de faire des avances à une coopérative sont très limités. Quid du revenu cadastral si les moyens financiers sont faibles ? Quid de l'accès à la propriété si la personne est en 'gestion de dettes' ?

Le coût du logement au regard du marché est la dernière salve de questions posées. Deux points essentiels ont été soulevés : comment définir la valeur du logement quand celui-ci a été totalement ou partiellement auto-construit ? Est-ce la valeur vénale ou réelle qui doit prévaloir ? Ceci est d'autant plus important sir ce bâti a été réalisé avec des fonds publics et est destiné peut-être un jour à la revente : il faut des mécanismes rendant impossible de réaliser une plus-value à partir des investissements publics, tout en permettant à la personne de se reloger sur le marché du logement.

Carte mentale sur les aspects contrôle/formation

Un premier axe en lien avec le thème du contrôle est celui des techniques, qui présente plusieurs sous-axes : les contraintes techniques, la qualité (qu'est-ce qui permet de garantir la qualité constructive ?) et l'encadrement.

Cet axe « techniques » se retrouve également du côté du thème de la formation, avec comme sous-axes l'encadrement et la question de la formation à des filières spécifiques. Un deuxième axe du côté formation est le lien social, qui se subdivise en solidarité (où trouver de l'aide) et soutien psychosocial (solitude de l'auto-constructeur).

De l'autre côté de la carte mentale, on trouve un autre axe commun aux deux thèmes, qui est celui du cadre réglementaire, en lien évidemment avec le politique. Cet axe se subdivise en différents sous-axes que sont : l'environnement (relations avec le voisinage, horaires de travail, etc.), le travail « illégal », l'innovation, les règles d'urbanisme, les règles de salubrité et l'enregistrement comme entrepreneur.

EXPOSÉ DE NICOLAS BERNARD

Dans son exposé, Nicolas Bernard a dressé un état des lieux des divers problèmes rencontrés par les auto-constructeurs, aux niveaux juridique, technique et urbanistique.

Le premier problème est celui de la garantie décennale, qui n'est pas présente en cas d'auto-construction. Que faire en cas de vente du bien, et/ou en cas de vices cachés ? Quelle est la responsabilité de l'architecte face à la conception des plans ? En cas de revente du bien, l'auto-constructeur peut-il être assimilé à un entrepreneur .

Le deuxième problème est celui des contraintes urbanistiques. L'auto-constructeur doit bien souvent se charger de ces formalités, surtout quand il n'y a pas d'architecte. Généralement, les auto-constructeurs font appel à un architecte uniquement pour qu'il rentre la demande de permis d'urbanisme (c'est obligatoire). Nicolas évoque l'idée de **la Déclaration urbanistique préalable**, qui serait un dispositif plus léger (surtout en cas d'auto-rénovation).

Le troisième problème est celui du travail au noir. Celui-ci est interdit par la Loi du 6 juillet 1976, sauf dans 3 cas : s'il y a urgence ; s'il s'agit de travaux personnels dans le cadre familial (parenté au 2^{ème} degré) ; si les transformations concernent des habitations sociales ou assimilés (4^{ème} degré).

Le travail au noir est interdit pour un tiers même si celui-ci est salarié ou indépendant. En effet, en cas de suspicion, c'est à charge des personnes de prouver qu'il n'y a pas eu de rémunération, ce qui reste extrêmement difficile à prouver. Pour l'ONSS, cela dépend du volume du travail. Une solution pourrait être de faire **une déclaration de bénévolat** (mais cela doit être fait via un collectif, à identifier – maximum 20 jours de bénévolat sur une année). (Rmq : par bénévolat, on entend une activité autre que l'activité habituelle pour un employeur habituel).

Le quatrième problème est celui de la TVA. Pour l'achat des matériaux, elle est à 6% pour les entrepreneurs, tandis qu'elle est à 21% pour les particuliers. La TVA est payée par la personne individuelle au moment de l'achat du matériau >< l'indépendant assujéti à la TVA peut récupérer immédiatement la TVA payée en facturant celle-ci au client.

La TVA sur le coût du terrain à bâtir est de 21% (suppression du droit d'enregistrement de le TVA depuis le début 2011).

Si il y a revente du bien (avant les 5 années d'occupation), cela peut être assimilé à une activité économique habituelle. Dans ce cas, l'auto-constructeur devra payer une taxe sur la plus-value !

Le cinquième problème touche aux normes techniques. D'une part, il faut être vigilant car le nouveau Certificat de Performance énergétique des bâtiments (PEB) impose de nouvelles normes. Une question : les auto-constructeurs ne pourraient-ils bénéficier, au même titre que les entrepreneurs, des aides techniques du CSTC (Centre scientifique et technique de la construction) ? Il cité également l'exemple de CASABLANCO, une EFT, une entreprise d'économie sociale qui aide les gens à auto-rénover leurs logements.

La question du bail à rénovation : qui porte la responsabilité du fini technique en respect des normes légale. Est-ce la personne ou le bailleur ? Si c'est le bailleur, cela bloque la formule de l'auto-rénovation car le bailleur refusera de porter cette responsabilité.

Le sixième thème est celui de l'encadrement. Nicolas Bernard se pose la question de savoir si l'auto-construction ne pourrait pas être encadrée, du moins sur certains postes ? Par exemple, un entrepreneur ne pourrait-il encadrer l'auto-constructeur, et ainsi être tenu par une garantie décennale ? (s'inspirer de kits existants, comme les kits électricité).

Pour terminer, Nicolas Bernard a soulevé **plusieurs points de divers qui méritent attention.**

- ✚ **Qu'en est-il des prêts aux auto-constructeurs ?** Les financeurs avancent généralement le problème de la garantie du bâtiment. Seul le financement des matériaux est possible actuellement, mais ne pourrait-on pas obtenir un prêt pour la main-d'œuvre ? (attention, car cela pourrait ressembler à du financement de travail au noir...)
- ✚ **Quid du coût du terrain ?** Utiliser des formules de type emphytéose ou droit de superficie. On peut songer à une indemnisation à la fin du processus d'auto-construction, en fonction de la valeur totale du bien. Si partenaire foncier est un acteur public, cela permet de négocier une diminution des coûts d'auto-construction si ce dernier prend partiellement ou totalement en charge le coût du foncier. Attention à ne pas oublier les implications au niveau de l'administration fiscale.
- ✚ **Pour les personnes qui bénéficient de revenus de remplacement,** peut-on envisager des dérogations pour l'auto-construction, à condition par exemple qu'il y ait un encadrement (de type EFT par exemple – l'auto-constructeur est alors considéré comme un 'client') ? Il rappelle que le chômeur auto-constructeur ne peut pas augmenter la plus-value de son patrimoine immobilier.
- ✚ **Lien entre auto-construction et droit de propriété :** il est important qu'il n'y ait pas de lien obligatoire, que l'auto-constructeur ne soit pas contraint d'être propriétaire de ce logement. D'où, **la nécessité de mettre en place des structures relais qui soient les propriétaires en titre** de ces logements auto-construits.

- ✚ **Quid pour les primes ?** Les dispositifs sont peu adaptés à l'auto-construction. Il faudrait faire évoluer les textes. Il propose de voir les pratiques du Fonds du Logement. Selon Nicolas Bernard, l'auto-constructeur devrait pouvoir introduire une demande d'enregistrement. Il faudrait développer l'idée d'un **agrément comme auto-constructeur**.

II. Ateliers de réflexion

Nous avons demandé aux participants de réfléchir à la faisabilité concrète de projets d'auto-construction, comme si les questions financières et juridiques ne se posaient pas ou plus et qu'il s'agissait de proposer **des pistes de mise en œuvre à grande échelle de l'auto-construction 'encadrée' en Région wallonne**.

Les participants ont alors donné leurs idées quant aux 3 axes de faisabilité qui leur été proposés : l'accompagnement, la formation et le contrôle.

ATELIER ACCOMPAGNEMENT / ENCADREMENT

La question qui a servi de démarrage à cet atelier est : comment un allocataire social peut-il construire légalement sans perdre ses droits ? Réponse des participants : il faudrait adapter le cadre législatif actuel en créant un autre statut ou une dérogation au statut du chômeur. Arguments à mettre en avant : le chômeur n'est effectivement plus disponible pour chercher un emploi MAIS il se forme à une polyvalence de métiers. Il faut donc voir l'auto-construction comme un outil de réinsertion.

Mais il faut absolument prévoir un encadrement de ces allocataires sociaux bénéficiant de ce nouveau statut ou de cette dérogation. D'où l'idée de créer une « Académie » qui reconnaît la démarche de l'auto-construction, et servirait à la fois de « garde-fou » et de d'outil de labellisation. Cette « Académie » aurait différents rôles :

- informer les auto-constructeurs potentiels
- répertorier les accompagnants compétents : architectes, EFT, compagnons bâtisseurs => créer un réseau sur le thème de l'auto-construction
- former via des chantiers participatifs
- contrôler et faire le suivi des chantiers (labellisation ?)
- faire remonter les difficultés du terrain, interpellations

Concrètement, sur les chantiers, on trouverait donc 3 intervenants : l'auto-constructeur, l'architecte, et « l'accompagnant agréé ».

Financement de cet accompagnement ? Pour faire des économies, prévoir la possibilité de faire de l'auto-construction groupée, pour pouvoir bénéficier du maximum de compétences et développer les dynamismes « solidarité » plutôt que pousser à la passivité.

ATELIER FORMATION

Cet atelier s'est concentré sur la mise en place de modules de formation. Il faudrait mettre en place des formations d'une part sur les aspects techniques (répertorier les centres de formation existants : EFT, Régies des quartiers, Forem, etc.), et d'autre part sur le processus général de l'auto-construction (et pour ce faire identifier un réseau de spécialistes, de personnes de références, d'expériences pilotes, etc.). Les participants à l'atelier imaginent que ces deux aspects formatifs pourraient être gérés par une seule et même « institution » spécialisée en auto-construction, vitrine facile d'accès qui regrouperait toutes les informations pour aider, outiller, conseiller et former les candidats auto-constructeurs. Cette institution pourrait également servir de centre de validation des compétences.

ATELIER CONTRÔLE – QUALITE - BUDGET

Il faut signaler que les participants étaient assez réfractaires à l'idée d'un contrôle au départ de l'atelier, mais plusieurs participants avaient déjà eux-mêmes réalisés des projets d'auto-construction de manière personnelle. Mais peu à peu, l'idée que des personnes plus fragiles ou moins compétentes aient besoin d'un contrôle a fait son chemin, tout en privilégiant la piste intégrée de la formation – accompagnement – contrôle, comme cela se passe dans d'autres pays : le contrôle se fait tout au long des étapes du processus car il est le fruit de l'accompagnement technique du chantier par des professionnels compétents.

Les participants ont dès lors souhaité se poser les 'grandes' questions classiques permettant d'apporter des réponses concrètes : Pourquoi ? Qui ? Quand ? etc

Pourquoi faudrait-il instaurer des formes de contrôle aux projets d'auto-construction ?

Ce point est celui qui a suscité le plus de questionnement du groupe. Quatre 'réponses' à cette question ont été proposées :

1. **Pour éviter l'échec du projet.** Un organisme de contrôle peut permettre de faire face à un épuisement de l'auto-constructeur ou à un accident de parcours. Bref, si le projet ne convient plus et risque de ne pas aboutir, l'organe de contrôle pourrait apporter des pistes pour éviter cet échec.
2. **Pour attester de la valeur de la réalisation.** L'organe de contrôle permettrait d'identifier la valeur de construction du bâti, au-delà du fait que le bâti ait été réalisé via auto-construction, voire avec des matériaux atypiques dans la construction.
3. **Pour rassurer les parties prenantes.** Cet organe de contrôle aurait pour objet de rassurer les organismes prêteurs, les autorités publiques, voire même les voisins qui peuvent s'inquiéter de ce qui se passe à proximité de leurs logements. Cette assurance peut se faire tant en terme de qualité du logement (répondant aux normes diverses) qu'en terme de suivi budgétaire du projet.

4. Enfin, **le contrôle est aussi utile parce que construire est un acte qui relève d'une démarche individuelle mais aussi de responsabilité vis-à-vis de la collectivité.** On crée ou on rénove un bien (commun), on a donc un impact sur le patrimoine local.

Qui devrait réaliser ce contrôle ?

Plusieurs pistes sont proposées :

Tout d'abord **l'auto-constructeur lui-même** qui doit se responsabiliser vis-à-vis de ce qu'il fait.

Ensuite, il peut y avoir **des acteurs qui 'encadrent' le projet** tels que d'autres auto-constructeurs expérimentés, une cellule d'accompagnement (une sorte d'académie de l'auto-construction), voire encore des architectes qui se spécialisent dans l'auto-construction. Bref, le contrôle se réalise via ceux même qui accompagnent le projet et en deviennent dès lors des garants.

Enfin, de manière plus externe au projet, on peut imaginer **un organisme de certification** (permettant de certifier les encadrants ou l'auto-constructeur lui-même ayant suivi un parcours de formation). In fine, les responsables politiques (urbanisme, ...) peuvent instaurer des formes de contrôle.

Qu'est-ce qui devrait être contrôlé ?

Les participants de cet atelier en appellent au droit à un contrôle « limité » (allégé, simple, ...) afin de ne pas rendre encore plus lourd le parcours qui mène à l'auto-construction !

D'un côté, il faut pouvoir contrôler la qualité et la sécurité du bâti et du chantier comme pour n'importe quelle construction : les normes minimales de salubrité, PEB, étanchéité, stabilité,... ainsi que les normes de sécurité (électricité, gaz,...) et la sécurité du chantier.

De l'autre, et plus spécifiquement pour des **auto-constructeurs nécessitant un suivi particulier** pour un projet d'auto-construction 'encadrée', les participants proposent qu'un contrôle a priori soit réalisé quant à l'aptitude et la motivation des personnes. Par ailleurs, avant et pendant le projet, un contrôle financier et d'avancement des travaux (suivi budget temps – budget financier).

Qui devrait faire l'objet de ce contrôle ? Qui devrait exercer ce contrôle ?

A la première question, le groupe a simplement répondu les habitants (bâisseurs et futurs bâisseurs). A la seconde, il a été répondu les financeurs, les autorités publiques, voire les organismes porteurs.

Sur base de quoi devrait être réalisé ce contrôle ?

D'une part, il y aurait un dossier de documentation qui devrait être réalisé avant d'entreprendre toute action : il comprendrait les plans préalables du projet, avec une mise à jour au fur et à mesure de son évolution. Mais aussi la liste des factures, une feuille récapitulative des étapes du chantier en parallèle avec les dépenses réalisées. Des photos pourraient y apparaître également.

Par ailleurs, les participants ont estimé que le meilleur contrôle est celui qui ne se base pas (ou pas exclusivement) sur du papier, mais se déplace et vient visiter le chantier.

Quand faut-il réaliser ce contrôle ?

Pour les participants, ce contrôle doit se réaliser à toutes les étapes de réalisation du projet d'auto-construction.

Avant la construction, afin de définir la faisabilité, obtenir le permis d'urbanisme, réaliser si nécessaire une formation, obtenir un encadrement. Ce contrôle est un contrôle de compétences et d'aptitudes du candidat bâtisseur.

Pendant la construction, le contrôle s'effectue en fonction des étapes de réalisation, suite à l'identification des étapes critiques du projet. Le contrôle vise à vérifier la sécurité et le bon avancement des travaux.

Après la construction, le contrôle qui sera effectué devrait vérifier les aspects de conformité des installations, mais aussi ce qui va être mis en œuvre afin d'entretenir le bien.

III. Propositions

PROPOSITIONS JURIDIQUES

I. Générales

- Utiliser la déclaration urbanistique préalable en cas d'auto-rénovation.
- Adapter les législations en matière de primes – de prêts – de fiscalité.
- Permettre à l'auto-constructeur d'innover au niveau des techniques et des matériaux.
- De manière générale, élargir les avancées de l'auto-construction à l'auto-rénovation.

II. Si l'auto-constructeur est un individu isolé

- Créer un nouveau type de contrat (de location) si l'auto-construction est réalisée par exemple au sein d'une société de logement social ou d'une AIS.
- Créer un agrément / enregistrement comme auto-constructeur.
- Élargir le cadre potentiel de solidarité qui existe via un statut qui fixerait les règles d'une forme de volontariat. Attention à l'effet pervers qui serait de favoriser le travail au noir. Il faut donc créer des balises afin que cela ne devienne pas un business. Sinon, pour éviter le travail au noir, faire une déclaration préalable de bénévolat.

- Création d'une cellule d'accompagnement. On maintiendrait l'encadrement classique via un architecte, avec appui d'une cellule d'accompagnement, ce qui pourrait avoir un effet positif au niveau des prêts hypothécaires puisque l'auto-constructeur est accompagné, ce qui rassure les prêteurs. Cela pourrait aussi garantir qu'il n'y ait pas de travail au noir.
- Postposer le 1^{er} remboursement au moment où les personnes entrent dans le logement.
- Différer le remboursement du foncier et du logement.

III. Si l'auto-constructeur est un collectif, avec ou sans statut

- Les auto-constructeurs devraient avoir un statut qui permette le bénévolat, avec des clauses de solidarité entre personnes.
- Les collectifs devraient se doter de moyens permettant d'évaluer la valeur travail de l'auto-construction collective.

IV. Si l'auto-constructeur est en situation de précarité

- Tout comme dans le dispositif CLT (Community Land Trust), les allocataires sociaux garderaient leurs allocations pendant qu'ils auto-construisent (une sorte de crédit-temps) et tant qu'ils vivent dans leur logement, mais la plus-value ou une partie de celle-ci serait remise à l'Etat en cas de revente du bien. Cette proposition est conditionnée au fait que l'allocataire soit encadré par une cellule d'accompagnement qui permettrait de garantir la qualité du produit fini. Travailler l'argument qu'il n'y a pas d'enrichissement du chômeur qui auto-construit s'il n'y a pas captation d'une plus-value.
- Identifier et agréer des structures ou des entreprises autorisées à suivre ou former le candidat auto-constructeur (via la cellule d'accompagnement).
- Création d'un statut de « quasi-proprétaire » pour les personnes en précarité.
- Assouplir le cadre réglementaire des sociétés de logement de service public.

PROPOSITIONS FINANCIÈRES

- Obtenir une validation formelle de sources de financement atypiques (ex : groupes d'épargne solidaire, épargne cigale, micro-crédit, etc.)
- Imposer aux banques que le calcul du prêt tienne compte de la valeur travail (la main-d'œuvre est valorisée en tant qu'apport de l'auto-constructeur puisque cela lui permet de diminuer l'emprunt qu'il souscrit).
- Assouplir le cadre législatif du chômeur
- Obtenir que le remboursement différé n'implique pas de coût supplémentaire, et que la durée soit allongée (aujourd'hui : 6 mois).
- Revoir de manière globale les cadres actuels (par exemple en relevant le plafond maximum d'emprunt hypothécaire, ou en diminuant le nombre d'enfants à charge nécessaires pour obtenir un prêt auprès du FLW ou de la SWCS).

- Réfléchir à un emprunt hypothécaire qui pourrait inclure plus que le coût du terrain et du logement, par exemple aussi les matériaux, la location des machines, l'accompagnement social, l'accompagnement technique.
- Diminuer la valeur d'acquisition d'un terrain via des mécanismes comme l'emphytéose, le droit de superficie, le remboursement différé.
- Faire en sorte qu'un auto-constructeur puisse bénéficier de la TVA à 6%, comme les entrepreneurs.

PROPOSITIONS SUR L'ACCOMPAGNEMENT

- Mettre en place un contrôle limité, allégé, simple qui passe par des formes d'accompagnement technique des candidats bâtisseurs.
- Ce contrôle devrait être réalisé via des visites de chantiers et la constitution d'un dossier (plan mis à jour au fur et à mesure des travaux, liste des factures, identification des étapes du chantier, mesures de sécurité du chantier).
- Créer un organisme de certification qui agréé des architectes et/ou des auto-constructeurs expérimentés.
- Créer une Académie pour réaliser l'accompagnement technique des auto-constructeurs, encadrer la qualité, rassurer l'auto-constructeur et le financier, sensibiliser les décideurs en les invitant sur les chantiers, aider l'auto-constructeur à gérer les budgets et les délais (y compris en cas de dépassement).
- Imaginer une dérogation au statut du chômeur qui lui permettrait d'auto-construire sans perdre le droit à ses allocations.
- Vis-à-vis de l'Ordre des architectes, les inciter à permettre et même à encourager l'auto-construction ; imaginer un cadre pour ces architectes qui encadrent les auto-constructeurs puisqu'il s'agit là d'un nouveau rôle, d'une nouvelle mission.
- Créer un répertoire des accompagnants compétents et agréés.
- Favoriser la formation via la mise en place de chantiers participatifs.
- Proposer des formations sur le processus de l'auto-construction (et non pas seulement sur les techniques), processus qui serait à identifier via des expériences pilotes. Inciter le politique à financer des études de reproductibilité.
- Pouvoir faire appel à l'aide technique du CSTC même si on est auto-constructeur.
- Les Guichets de l'énergie/ Maisons de l'urbanisme devraient pouvoir servir également de guichets conseil en matière d'auto-construction, sur les questions techniques. Ils pourraient aussi envoyer vers des personnes témoins ayant une expérience en la matière.
- Dépénaliser les aidants de l'auto-constructeur, c'est-à-dire que des personnes qui aident bénévolement un auto-constructeur n'encourent aucun problème, ni pour eux ni pour l'auto-constructeur.
- Créer une structure d'appui multimodale qui ferait à la fois de l'info et des conseils, et d'autre part du suivi et de l'accompagnement.

ANNEXES







