



**HAL**  
open science

# Quelle place pour l'architecte dans l'accompagnement à l'autoconstruction ? Autoconstruire ensemble

Adrien Chauvin

## ► To cite this version:

Adrien Chauvin. Quelle place pour l'architecte dans l'accompagnement à l'autoconstruction ? Autoconstruire ensemble. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01388635

**HAL Id: dumas-01388635**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01388635>**

Submitted on 27 Oct 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

# **Autoconstruire Ensemble**

**Quelle place pour l'architecte dans l'accompagnement à l'autoconstruction ?**

**Mémoire de Master  
Chauvin Adrien  
ensanantes  
2016**



## Remerciements

Mes remerciements vont aux professionnels qui ont été intéressés par mon travail, et ont bien voulu me donner de leur temps. Christophe, Cédric, Ilona, Bruno, Nathalie.

A mes camarades étudiants qui eux aussi font avancer la recherche sur l'auto-construction. Claire, Caroline, Justine, Rémi, Arthur

A mon groupe de séminaire, aux sujets variés et aux débats intéressants que nous avons tenus. Victor, Vincent, Jean.

A mes relecteurs, pour leur patience et leur justesse. Héloïse, Ilona, Dominique, Patricia.

A mon directeur de mémoire, pour son ouverture et ses conseils. Frédéric.

## Sommaire

Introduction	5
<b>I L'autoconstruction et son monde</b>	<b>11</b>
0 - Vocabulaire	12
A - L'autoconstruction est première	13
B - La transition écologique et sociale	20
C - Convictions sanitaires et écologiques	24
D - L'accompagnement, une activité sociale et solidaire	27
E - Vers un soutien public à l'autoréhabilitation accompagnée	34
<b>II Se faire accompagner</b>	<b>41</b>
A – A chacun son accompagnement	42
B – Etude de cas sur la région Nantaise	44
C – Où sont les architectes ?	55
<b>III Prospectives d'architectes accompagnateurs</b>	<b>67</b>
A – Postures d'aujourd'hui	68
B – Des postures innovantes pour demain	76
Conclusion	82
Bibliographie	85
Annexes	89

---

### Page de couverture :

*Printemps de l'écoconstruction, 29 mai 2016. A l'entrée de l'esplanade, divers matériaux bio-sourcés ont été disposés à la façon d'une mandala. On y trouve plusieurs types de paille, de la laine, du liège, etc. Des enfants participent spontanément à la manœuvre. Ils déplacent poignée par poignée des tas de paille pour compléter la figure selon leur inspiration.*

© Adrien Chauvin



## Introduction

Lundi 28 Mars, en chemin pour une interview, je croise au bord de la route trois hommes autour d'une bétonnière. Pas de camionnette ou d'uniforme, aucun doute possible : ces travailleurs là ne sont pas des professionnels. Ce sont des autoconstructeurs. On en connaît tous, on en est soi-même souvent. Je me rappelle avoir vu mes grands-parents, mes parents agrandir leur maison, refaire les plâtres. Pour l'isolation du grenier j'étais même assez grand pour participer. En fin de compte, moi, étudiant en architecture, j'ai plus d'expérience avec des autoconstructeurs qu'avec des maîtres d'ouvrage et des artisans.

C'est sans doute pour cela qu'il m'apparaît tout naturel de construire soi-même son logement. Lorsque le moment sera venu je n'hésiterai pas un instant à m'y mettre également. J'ai hâte d'y mettre en pratique tout ce que j'ai appris pendant mes études. J'ai l'avantage d'avoir appris comment concevoir un projet et le conduire à terme. Mais pour les autres ? Savent-ils d'eux-mêmes quels matériaux choisir ? Comment décident-ils de l'arrangement de leur plan ? Où trouvent-ils les informations qui leur font défaut ? Comment sont-ils accompagnés ?

### L'autoconstruction en mouvement

L'autoconstruction a toujours existé. Dans les milieux ruraux, elle était la norme il y a encore peu de temps. La professionnalisation de la construction est très récente est c'est seulement avec elle que se développe le terme d' «autoconstruction » au tournant du vingtième siècle.<sup>1</sup> Auparavant, c'était la manière normale de construire, on n'avait pas besoin de la nommer.

Bien qu'il n'existe aucune donnée globale pour quantifier l'autoconstruction, il semble que nous soyons aujourd'hui dans une phase d'évolution. A l'heure du développement durable, de plus en plus de ménages ont des exigences énergétiques et environnementales, que ce soit par conviction profonde, ou par calcul

<sup>1</sup> Claire CARRIOU, *Aperçu historique de la participation, Maison de quartier de Doulon, novembre 2015*

*Pour réaliser la maison de mes parents, une grande partie de la famille a collaboré. Deux «équipes» ont été formées : l'une autour de mon parrain, qui avait déjà participé à la pose d'une charpente, l'autre autour de mon grand oncle, qui était maçon. Ils ont ainsi agi en quelque sorte en tant qu'accompagnateurs. Bien que sur ces phases du chantier seuls les hommes travaillent, cela reste un événement familial. Les femmes et les enfants sont présents, on prend ces derniers en photo devant l'ouvrage pour faire comme si ils avaient participé.*  
© Adrien Chauvin.



économique. Le parc français existant, très peu efficient en énergie, est en besoin urgent d'être réhabilité. Les citoyens le savent, et le gouvernement également. Il en découle les plans de rénovation de l'habitat, Anah, etc.

Mais il m'apparaît que ce nouveau type d'autoconstruction va plus loin encore que la performance énergétique et les exigences réglementaires. Elle s'inscrit à part entière dans la transition écologique et sociale. Écologique d'abord, puisqu'un certain nombre d'autoconstructeurs se sont lancés faute de trouver un artisan qualifié pour construire selon les méthodes écologiques qu'ils souhaitent. Ossature bois, paille isolante, GREB, paille Nebraska, pisé, les autoconstructeurs sont les premiers à investir ces techniques, alors que les filières professionnelles qui leur sont liées sont embryonnaires, ou tout juste créées. Sociale ensuite, car c'est avec enthousiasme que se forment de plus en plus de chantiers participatifs et de formations d'éducation populaire. Artisans, accompagnateurs et autoconstructeurs sont heureux de pouvoir fonder de vraies relations, qui dépassent la prestation de service. Il n'est pas rare qu'ils se reconnaissent spontanément acteurs de l'économie sociale et solidaire, voulue comme un modèle pour demain.

Pour soutenir ces particuliers motivés, une offre professionnelle émerge spontanément : celle de l'accompagnement à l'autoconstruction. Elle est très diverse et informelle car investie de manière différente par des artisans, des maîtres d'œuvres, des dessinateurs... Dans tous les cas, elle permet d'assurer la présence dans ces chantiers d'un certain savoir-faire, et d'un partage de connaissances.

Ces chantiers m'ont paru être le lieu d'échanges intéressants entre professionnels et particuliers, et l'occasion d'injecter de la qualité architecturale dans le parc vétuste ou dans des zones rurales isolées.

Mais les architectes sont disproportionnellement rares dans la pratique de l'accompagnement. C'est ce constat qui m'a amené à me questionner sur les blocages qui empêchent cet accompagnement de se faire. Je propose à la fin de ce travail des pistes prospectives pour lever ces blocages et permettre à l'accompagnement architectural de s'inscrire dans la normalité.

### **Une recherche parmi d'autres**

Au cours de ma recherche j'ai rencontré de nombreux acteurs motivés du monde de l'autoconstruction, ainsi que des travaux très récents sur des sujets similaires. Parmi eux on trouve des associations, des professionnels et des étudiants. De nombreux mémoires d'architectes ont été produits sur le sujet et participent à définir l'accompagnement et à documenter des chantiers variés.

Ces travaux et la bienveillance de leurs auteurs m'ont motivé à poursuivre la recherche, et à l'enrichir de pistes encore inexplorées. Récemment, plusieurs rapports du gouvernement sont venus préciser la situation française de l'autoconstruction, et des acteurs locaux comme ECLAt et la Fédération des Accompagnateurs sont de plus en plus connus. J'ai donc cherché à poursuivre le travail entamé par d'autres en l'inscrivant dans mes expériences locales.

### **Méthodologie**

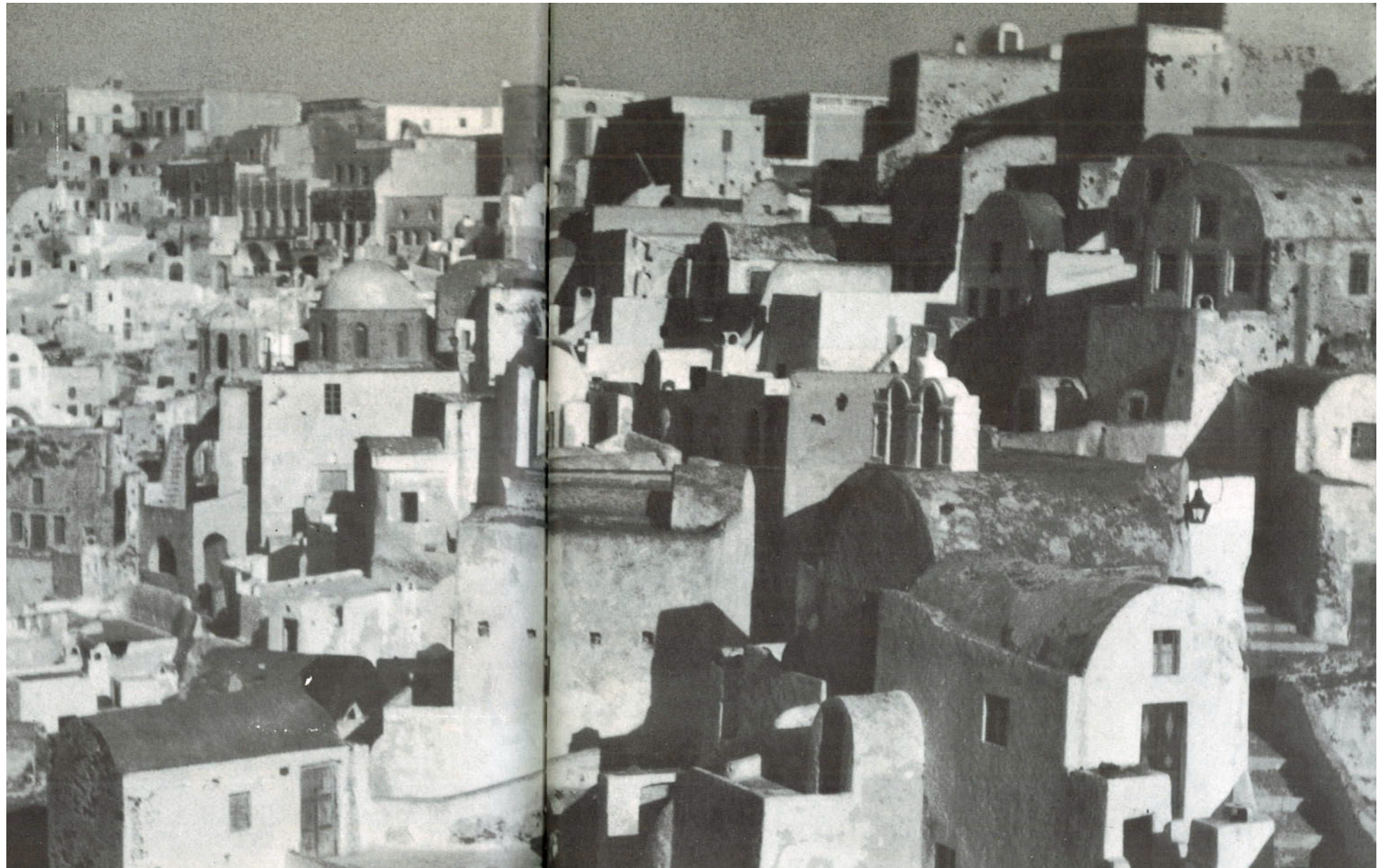
Il me faut préciser que mes recherches ont eu pour objet l'accompagnement à l'autoconstruction, et non l'autoconstruction elle-même. Cela signifie que mes sources d'information sont presque exclusivement des interviews et des réunions avec des professionnels. L'apport de chantier et des autoconstructeurs n'a pas été ma priorité.

Après une courte recherche bibliographique initiale, j'ai surtout basé mon travail sur le suivi de deux acteurs notables de l'accompagnement à l'autoconstruction en Loire-Atlantique et en Vendée. Il s'agit de l'association ECLAt (promotion de l'éco et autoconstruction, basée à Nantes) dont j'ai rencontré plusieurs fois les membres au cours d'interviews et de réunions de l'association et de Eco-habitat 85, en la personne de Christophe Benoit (Maîtrise d'œuvre écologique et accompagnement à l'autoconstruction) avec qui j'ai récemment effectué deux mois de stage.

En plus de ces études de cas, j'ai eu au fil de cette année de recherche l'occasion de participer à divers événements et réunions sur le thème de l'autoconstruction et de son accompagnement, qui forment l'essentiel de ma compréhension du sujet.

L'autoconstruction et son monde

---



## 0 - Vocabulaire

Autoconstruction : *Construction par quelqu'un de sa propre maison.*<sup>1</sup>

Autoréhabilitation : *Rénovation par quelqu'un de son propre logement*

Autoproduction : *Production par des agents économiques de biens ou de services à laquelle ils n'ont pas normalement vocation (réparer soi-même son automobile, rénover soi-même son logement,...).*<sup>1</sup>

Autopromotion : *Suppression du promoteur, remplacé par les futurs propriétaires eux-mêmes, qui mettent en place une structure commune à tous pour pallier les obstacles réglementaires à leur souhait de mise en commun partielle de leur habitat.*<sup>2</sup>

Dans le langage courant, le terme utilisé indifféremment pour désigner toute participation de l'habitant à la fabrication de son logement est autoconstruction. Néanmoins, le terme de construction faisant plutôt penser à de l'habitat neuf, certains autoconstructeurs n'entreprenant que des travaux de rénovation ou réhabilitation énergétique ne se considèrent pas autoconstructeurs. Pourtant la rénovation est une part très conséquente de l'autoconstruction dans son ensemble.

Terme le plus utilisé dans les rapports gouvernementaux, l'autoréhabilitation désigne une tranche particulière de l'autoconstruction qui vise à améliorer des bâtiments existants. Elle correspond à un besoin et s'effectue généralement dans des bâtiments vétustes. L'objectif le plus courant est d'améliorer la performance énergétique de ces logements. C'est en ce sens que le verbe réhabiliter a été choisi.

Réhabiliter : *Restaurer et moderniser un quartier, un immeuble.*<sup>1</sup>

Autoproduction est le terme choisi par le PADES puis la FédAc<sup>3</sup> pour élargir le spectre de l'implication des habitants dans leur logement. Ce dernier peut ainsi inclure non seulement construction et rénovation mais aussi paysagisme, décoration, production d'énergie, etc.

L'autopromotion constitue une pratique propre à l'habitat groupé. C'est la méthode qu'emploient plusieurs citoyens désireux de construire (et vivre) ensemble pour se regrouper en une structure unique de type promoteur immobilier. Cette constitution commune permet une plus grande facilité de partage de l'habitat à terme.

Les différentes nuances incluse dans ces termes n'impliquant pas une différence fondamentale de posture de la part de l'accompagnateur, j'ai choisi de m'en tenir au seul terme autoconstruction quelle que soit l'activité exacte.

<sup>1</sup> Définition issue du Larousse en ligne. <http://www.larousse.fr/>. Consultation 2016

<sup>2</sup> Albert HASSAN, *Directeur de mémoire : Dominique DRUENNE, L'autoconstruction dans tous ses états, 2010.*

<sup>3</sup> Pour des précisions sur ces organismes, voir partie II.

## A - L'autoconstruction est première

### Une discrète omniprésence

L'autoconstruction désigne donc tout ce qui est construit par l'utilisateur lui-même. En tant que telle, elle a été la norme pendant une grande majorité de l'histoire humaine. Tant que le recours à un maçon ou à un architecte n'était pas répandu, l'autoconstruction est restée l'évidence. Ce n'est que lors de l'essor de l'industrialisation qu'elle apparaît, c'est-à-dire que le mot lui-même commence à exister. Auparavant, pas besoin de la nommer, ça s'appelait construire.

Au milieu du XIXe siècle donc, la production de logement commence à échapper aux habitants (nous sommes à l'époque d'Hausmann). En parallèle émergent alors des mouvements d'appropriation du logement, pour faire face au contrôle croissant des initiatives publiques sur la production de logement. Parmi les pionniers on trouve les coopératives HBM d'ouvriers, qui cherchent à produire des logements salubres accessibles. Ces initiatives privées pour produire en marge des grands plans de l'Etat se poursuivent sous diverses formes jusqu'à aujourd'hui. La plus récente et connue est celle du mouvement «Castor» qui a marqué l'après-guerre en France.<sup>1</sup>

Dans le milieu rural et périurbain, elle est restée très courante. A chaque fois que j'évoquais mes recherches dans mon entourage, je me voyais proposer de rencontrer untel qui a fait son garage, un autre qui a fait l'électricité... J'ai moi-même vu mon grand-père, mon père et mon grand-oncle réaliser la maison de mes parents. Cela me semblait alors évident.

L'autoconstruction existe donc en tous temps, sous des formes plus ou moins répandues. Il est difficile d'estimer sa part réelle, car comme expliqué plus tôt, elle est souvent partielle et jamais documentée.

### Multiples visages

Il faut noter que l'autoconstruction regroupe une très grande diversité d'habitats construits. Ce que l'on a appelé l'architecture vernaculaire, cette architecture traditionnelle et propre à un territoire qui s'est développée dans le temps long pour parer aux besoins techniques et climatiques d'une population, c'est de l'autoconstruction.<sup>2</sup> L'architecture sauvage, qui relève de l'art primitif, en est aussi. Un fameux exemple en est le « Palais du facteur Cheval », une œuvre architecturale unique, « qui, dans une société où la division du travail est consommée, est l'œuvre de non-architectes ou de non-techniciens ».<sup>3</sup> Tous les bidonvilles, dopés par un exode rural massif, sont des quartiers –parfois des villes entières– autoconstruits.

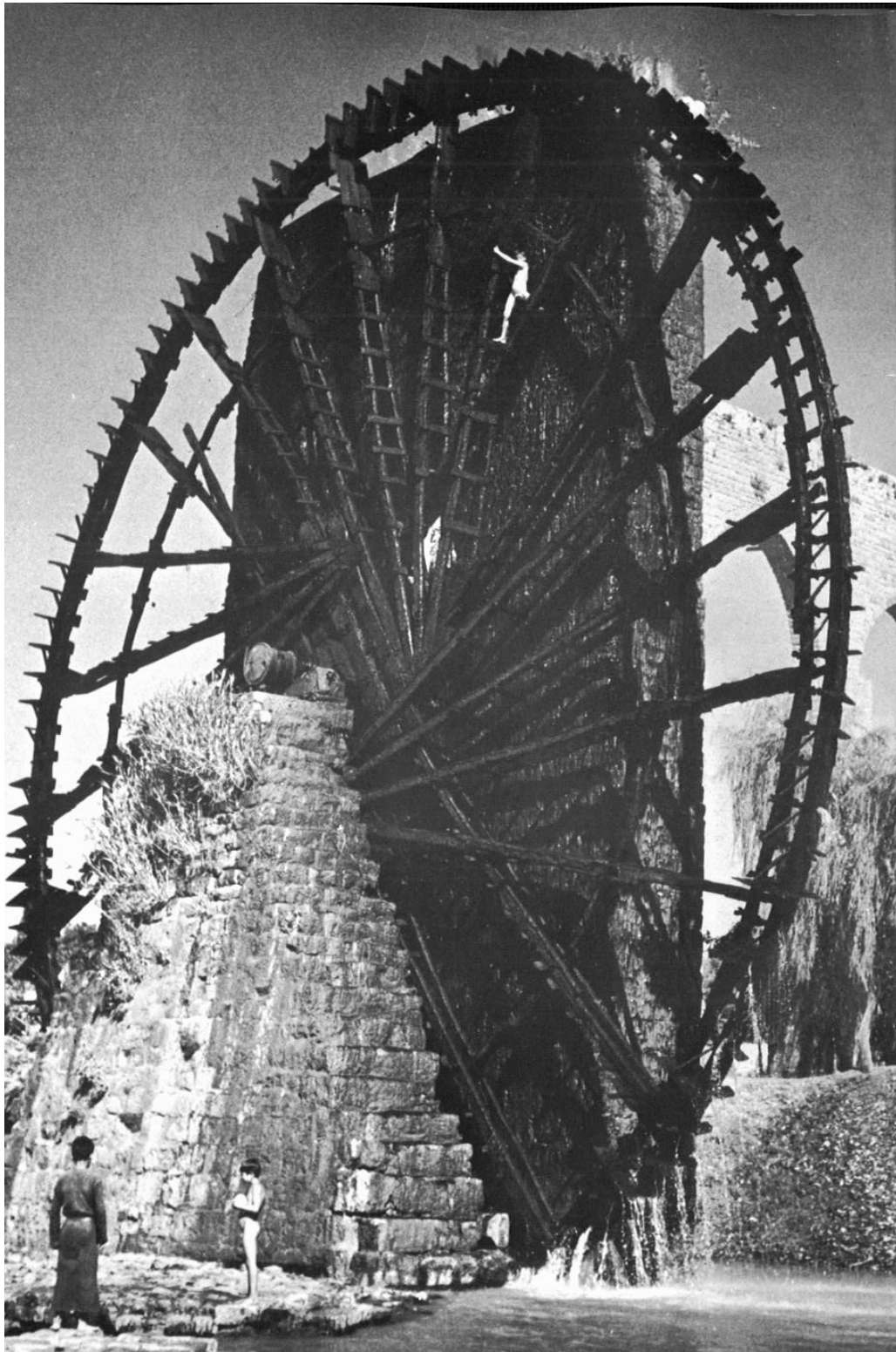
A un autre niveau, on pourrait aussi considérer que les squats ou le camping illé-

<sup>1</sup> Claire CARRIOU, *Aperçu historique de la participation, novembre 2015*

<sup>2</sup> Bernard RUDOLFSKY, *Architecture without architects, a short introduction to non-pedigreed architecture, Academy Editions, London, 1964.*

<sup>3</sup> Jean-Charles DEPAULE, *L'architecture sauvage, CRAUC, Paris, 1970.*





## La visibilité de l'autoconstruction

Nous avons tous au moins une connaissance qui a autoconstruit, à défaut de l'être nous-mêmes. Pourtant, il est difficile d'obtenir des chiffres sur l'autoconstruction. Il serait bien entendu intéressant de savoir quelle part de la construction elle représente, quels lots ou quelles techniques sont le plus volontiers autoréalisés. Mais par essence, l'autoconstruction est une entreprise individuelle et autonome, il n'existe donc pas de groupement qui recense les autoconstructions et encore moins les caractérise.

Aussi, tout ce qui touche à la modification de son logement par soi-même touche à l'autoconstruction. Chaque rénovation, changement de destination, rénovation énergétique, qu'elle soit de petite ou de grande envergure, fait partie du champ de l'autoconstruction. C'est ainsi que l'on ne peut se fonder que sur des estimations partielles et des extrapolations.

On peut essayer de la quantifier néanmoins par les effets qu'elle induit. Ainsi les grands magasins de bricolage ont-ils principalement pour clientèle des autoréhabilitateurs et des autoconstructeurs. L'évolution de leur chiffre d'affaire peut donc nous renseigner sur le volume d'autoconstruction pratiquée. Hors ces magasins ne cessent de se développer, bien que le secteur professionnel du bâtiment peine à redémarrer. Une autre donnée utilisable est le nombre d'installations électriques vérifiées. Il est obligatoire en France de faire viser son installation électrique par un expert. On sait donc combien d'installations électriques n'ont pas été réalisées par des professionnels. Mais cela ne signifie pas que le reste des travaux soit autoproduit, ni que ceux qui ont fait appel à un électricien n'aient pas autoconstruits les autres lots.

---

*Cette grande roue située à Hama en Syrie sert à remonter l'eau de la rivière vers les aqueducs qui la conduiront en ville. Au quotidien, c'est aussi un plongeur pour les enfants. Elle montre à quel point l'autoconstruction peut s'avérer ingénieuse et belle tout à la fois. On serait tenté d'appeler un tel ouvrage de l'«auto-ingénierie».*

© National Geographic Society, in *Architecture without architects*, B. Rudolfsky, Academy Editions, London, 1964.

gal font partie de l'autoconstruction. Après tout, il s'agit bien pour ces habitants là de réhabiliter/ s'approprier en logement un territoire vierge ou une ruine.

L'autoconstruction de logements neufs ne représente qu'une toute petite partie de notre production de logement (entre 2 et 10% selon les estimations). Mais une part nettement plus importante des menues rénovations et extensions sont menées indépendamment des professionnels et constituent l'autoconstruction la plus courante pour nous.

Pourtant il faut garder à l'esprit que, principalement du fait de l'architecture vernaculaire et des bidonvilles (en 2008, un milliard de personnes vivaient dans un bidonville<sup>1</sup>) l'autoconstruction reste le mode majoritaire de production de logement à l'échelle mondiale.

### Les raisons de l'autoconstruction

Ainsi, l'autoconstruction a pendant très longtemps été une évidence. C'est seulement lors de l'installation des premières grandes villes que des professionnels du bâtiment ont commencé à exister. A plus forte raison, ils sont devenus incontournables avec l'industrialisation du secteur de la construction et l'augmentation croissante de ses règlementations.<sup>2</sup> C'était alors la tradition, et peut-être la nécessité qui menait les autoconstructeurs. Construire un logement répond toujours à des besoins. Il y a de prime abord un besoin physiologique de s'abriter (situations d'urgence, bidonvilles), un besoin économique (prix professionnels et immobiliers trop élevés), un besoin d'expression personnelle (architecture sauvage), un besoin de maîtriser les matériaux de l'habitat (constructions saines et écologiques). On pourrait résumer ces aspects en trois grandes exigences : d'autonomie, d'économie, et de qualité. A chaque fois que la production régulière de logement se révèle trop chère, trop générique, pas assez convaincante, l'autoconstruction gagne des adeptes. Ainsi les Castors ont-ils émergé pour pallier le manque de qualité des logements produits en masse, et ont développé une solution innovante pour contrer leurs carences économiques. Les bidonvilles, eux sont fils de la nécessité. Aucune production organisée de logement ne peut répondre à leur condition particulière, ils sont les « réponses précaires des dépossédés de l'espace opposés à sa rareté, ils sont l'abri nécessaire à la reproduction d'une force de travail. [...] Dans certains cas (minorités ethniques), ils apparaissent comme un moyen spatial de défense, où se projettent un mode de vie et un système de valeurs privilégiées contre des systèmes antagonistes. »<sup>3</sup>

Il est vrai par ailleurs que l'insécurité de l'emploi aujourd'hui amène deux caracté-

<sup>1</sup> Mike DAVIS, *Planet of Slums*, Verso, 2007

<sup>2</sup> Claire GUYET, *Quelle place pour l'architecte dans l'auto-construction*, Cosmografia, Nantes, 2014.

<sup>3</sup> Jean-Charles DEPAULE, *L'architecture sauvage*, CRAUC, Paris, 1970.

ristiques majeures. Un – des ressources financières moins importantes, qu'elles soient en capital ou en capacité à emprunter. Deux – des temps plus longs hors du travail salarié. Cet « équilibre » entre temps et argent est propre à favoriser par essence l'autoconstruction, à travers laquelle les manques de moyens de la maîtrise d'ouvrage sont convertis en apport de compétence et de main d'œuvre.

Aujourd'hui en France et surtout dans les cas auxquels j'ai été confronté, c'est une conjonction d'intérêts idéologiques et économiques qui pousse les autoconstructeurs. Ils ont des attentes fortes en termes de qualité de leur logement : qualité de l'air, performance thermique, matériaux bio-sourcés... Mais leur budget ne leur permet pas de combler toutes ces attentes par des prestations. Ils s'engagent donc dans l'autoconstruction pour atteindre des standards de qualités supérieurs à ce que leur capital leur permettrait.

### La figure des Castors

Lorsque l'on commence à parler d'autoconstruction, on entend très souvent parler des Castors. C'est la seule organisation d'autoconstructeurs qui bénéficie d'une renommée générale, et pour cause : elle a un passé glorieux.

Le mouvement des Castors naît après guerre, en pleine reconstruction. En effet, les plans gouvernementaux de reconstruction ne semblent pas adaptés à une partie de la population, qui décide alors de s'organiser pour autoconstruire ensemble leurs logements voire leurs quartiers en autonomie. Il s'agissait à l'époque d'un mouvement contestataire et volontariste qui cherchait à dévoyer au système de reconstruction en place.

Les Castors sont mus par une idéologie de l'entraide et de la collaboration. Ils construisent en groupe leur propre habitat et celui de leurs camarades Castors, bien qu'en définitive, chacun conserve la propriété privée de son bâtiment<sup>1</sup>. Ils ne cherchent pas nécessairement à exprimer une excentricité individuelle et leurs productions ne sont pas extravagantes (difficile d'identifier au premier abord un quartier Castor dans le paysage d'aujourd'hui). Ils désirent un habitat simple mais avec toutes les qualités que la production de masse de la reconstruction n'offre pas : lumière, espace, voisinage de qualité...

### L'apport travail

La caractéristique emblématique du mouvement Castor est « l'apport travail ». Il est mis en œuvre pour répondre aux difficultés d'obtenir les prêts bancaires nécessaires aux travaux. Les Castors ont réalisé des contrats avec la banque stipulant qu'ils s'engageaient à travailler sur le chantier et que cet apport en travail compenserait leurs faibles revenus, les rendant ainsi éligibles au prêt. C'est une

<sup>1</sup> Guillaume BERGEY, *Directeur de mémoire : Bruno SUNER, Auto-construction : mission(s), rôle(s) et responsabilité(s) de l'architecte, enseignants*, 2015

victoire inédite que d'avoir obtenu, dans une société régie par l'argent, d'être reconnu pour sa force de travail et non son capital financier.

### Une vision fantasmée

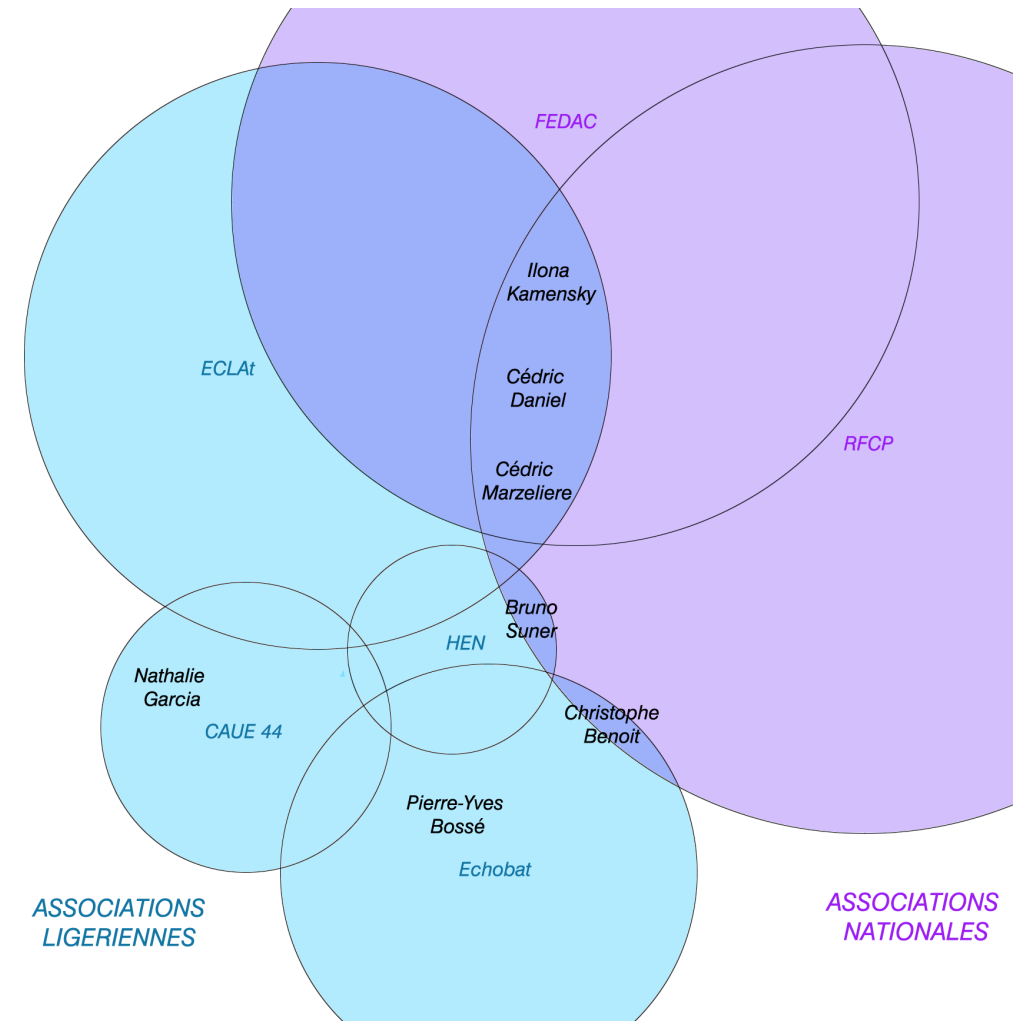
Par cette réussite d'avoir instauré l'apport travail, les Castors occupent dans l'imaginaire collectif une place exemplaire d'utopie réussie. Pourtant, il faut éviter de céder à une mythologie tentante.

Le Castor n'est pas un héros, ni un utopiste vainqueur ayant réussi à obtenir l'impossible. Ils eurent le courage d'être pionnier mais au prix de certains sacrifices. L'autoconstruction des Castors est régie par contrat et impose un travail régulier sur les temps de loisir des travailleurs d'un minimum de 600 heures. La plupart des castors réalisaient leurs travaux en plus de leur travail salarié pendant des mois, souvent par nécessité autant que par envie. Rares sont les Castors interrogés aujourd'hui qui seraient prêts à retenter l'expérience. Il s'agissait d'un énorme investissement de soi.

### Une espèce en voie de disparition ?

Les associations de Castors existent toujours aujourd'hui, réparties en régions. Parmi les plus importantes on trouve les Castors de l'Ouest, d'Île-de-France ou bien Rhône-Alpes. Elles permettent d'obtenir des conseils de la part de professionnels ou d'anciens autoconstructeurs, d'obtenir des réductions sur l'achat de matériaux. Cas unique : la branche Rhône-Alpes propose à ses adhérents une formule d'assurance « chantier autoconstruit » conçue en partenariat avec un assureur.

Pourtant, si l'évocation de la figure historique du Castor est incontournable, dans les pratiques d'aujourd'hui leur influence est tout sauf évidente. Aucune des actions menées pour la professionnalisation de l'accompagnement que j'ai suivie n'a inclus de représentants Castors. Il semble qu'ils continuent d'offrir leurs services aux autoconstructeurs sans s'engager dans une dynamique de développement de la pratique.



Presque tous les acteurs que j'ai pu rencontrer sont investis dans au moins une association. Peu d'entre eux se côtoient directement dans leur exercice professionnel, mais ils se connaissent presque tous par des adhésions communes à des associations. Parmi elles, le RFCP (Réseau Français de la Construction Paille) est un lieu de rencontre essentiel. Bien que la construction en paille ne soit pas par essence synonyme d'autoconstruction, ses qualités écologiques, économiques et de mises en oeuvre en font un matériau privilégié des autoconstructeurs.

Cela montre également que la plupart des personnages influents dans l'accompagnement à l'autoconstruction sont de culture militante. Ils sont engagés dans des mouvements qui promeuvent une vision nouvelle de la société dans son ensemble, et ne s'intéressent pas seulement à la construction mais bien à nos modes de vie dans leur ensemble. De ce fait, l'accompagnement à l'autoconstruction tend à s'inscrire dans la transition écologique et sociale.

© Adrien Chauvin.

## B - La transition écologique et sociale

« Construire, co-construire, éco-construire »<sup>1</sup>

Aujourd'hui, il semble que l'autoconstruction soit de plus en plus motivée par des considérations sanitaires et environnementales. Il ne s'agit pas de dire ici que l'ensemble de l'autoconstruction en France est en passe de devenir écologique, ce serait impertinent. Mais du « phénomène autoconstruction » émerge un certain mouvement qui réunit des considérations environnementales et sociales propres à notre temps.

Cette part de l'autoconstruction a l'avantage pour ma recherche d'être plus visible, car plus militante. Mais surtout : c'est principalement celle-ci qui cherche à se montrer, se développer. Le mouvement des accompagnateurs à l'autoconstruction se vit aujourd'hui comme une branche du mouvement pour la construction écologique. Si une filière professionnelle de l'accompagnement vient à se constituer, elle sera d'emblée composée de professionnels soucieux de la transition.

Tous les maîtres d'ouvrages ne sont pas aussi engagés que les professionnels qu'ils engagent et leurs niveaux d'exigences varient. Beaucoup déplorent les défauts de l'offre de logement actuel et par conséquent sont sujet à un besoin de qualité qui les dirige vers l'autoconstruction. Les problèmes notables imputés à l'offre actuelle sont le manque de performance thermique, le manque d'individualité des logements, l'utilisation de matériaux énergivores et malsains (dans la zone étudiée, il s'agit principalement d'habitat pavillonnaire). C'est en partant de ces constats que les porteurs de projet se tournent vers l'autoconstruction, soit parce qu'ils le désirent intimement, soit parce que leurs exigences et leur budget sont inconciliables autrement.

<sup>1</sup> Charte des valeurs de la coopérative CABESTAN

*Du 27 au 29 Mai 2016, ce que l'on appelait auparavant « Rencontres nationales de la construction paille » s'ouvre aux autres matériaux écologiques pour devenir le « printemps de l'écoconstruction ». C'est un peu la grand-messe du bâtiment alternatif. Et pour cause : parmi ces militants écologistes, tous les acteurs que j'ai rencontrés à propos de l'accompagnement - et d'autres encore - étaient présents.*

*Après une première journée de conférences réservée aux professionnels, l'esplanade Charles De Gaulle à Rennes a accueilli un public nombreux pour visiter les stands d'associations, observer et participer à des démonstrations de diverses techniques écologiques. Des conférences et ateliers publics ont également été organisés pendant que les enfants pouvaient jouer dans un château de paille monté pour l'occasion.*

© Adrien Chauvin



### Transition écologique et sociale

Le concept de transition a été développé par l'anglais Rob Hopkins, dans son ouvrage *Manuel de Transition : de la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Les Éditions écosociété, 2010, 216 p.

Ce concept est centré autour de l'idée de la résilience. C'est la capacité d'une entité (ici, une société, une communauté) à retrouver un fonctionnement normal après avoir subi un choc, une perturbation. Partant du constat alarmant de notre dépendance globale au pétrole (non seulement énergétique mais médicale, agricole, industrielle) il propose, ville par ville, d'entrer en transition. Il propose un processus démocratique local pour que chaque communauté se ressaisisse de ses ressources et de ses capacités afin de mettre en place un mode de vie post-carbone résilient.

Aujourd'hui, le terme s'est énormément élargi et a perdu de sa précision. Il désigne l'étape que traverse notre société en abandonnant le modèle industriel basé sur le pétrole bon marché pour aller vers une autre organisation, encore imprécise. En 2012, le gouvernement adopte également ce terme au détriment du « Développement durable » et regroupe sous sa bannière des politiques variées. Si cela n'a pas aidé à préciser un point de chute de cette transition, cela confirme un consensus généralisé sur l'idée du besoin de changer nos modes de produire et de vivre. Les initiatives locales sont légion pour instaurer ces modes alternatifs.

### Transition constructive

Dans le secteur de la construction aussi, la transition fait son chemin. La performance énergétique des logements, érigée en politique nationale, constitue le changement le plus visible. Mais des préoccupations comme l'énergie grise, la réversibilité des usages, le traitement des déchets, l'utilisation de matériaux renouvelables, les circuits courts, etc. sont aussi en plein développement.

Les filières professionnelles du bois, de la terre, du chanvre et de la paille sont en expansion, grâce au militantisme de leurs membres et à l'approbation sociale grandissante à leur égard. Ils développent des « guides des bonnes pratiques »<sup>1</sup> et des « règles professionnelles »<sup>2</sup> pour unifier et faire reconnaître des techniques pourtant déjà répandues parmi les autoconstructeurs et les professionnels « hors-norme ».

En architecture plus particulièrement, la dernière attribution du Pritzker Price a reçu des commentaires mitigés. Le lauréat est Alejandro Aravena, de l'agence ELEMENTAL. Son travail est largement connu à travers des projets destinés aux communautés les plus pauvres ou sinistrées. On y trouve notamment la Quinta Monroy, un complexe de maisons individuelles à étage « à autoétendre ». Seulement la moitié de la surface disponible à l'étage est construite à la livraison du bâti-

<sup>1</sup> Réseau Ecobâtir, *Enduits sur supports composés de terre crue*, Le Moniteur, Paris, 2013  
<sup>2</sup> RFCP, *Règles professionnelles de construction en paille*, Le Moniteur, Paris, 2012.

ment pour permettre des coûts de construction bas. Les habitants peuvent ensuite selon leurs envies et leurs moyens aménager ou construire la partie libre. Autre fait notable, depuis sa nomination, les plans de ce projet ont été diffusés librement et appartiennent désormais à l'open-source. Ce lauréat tranche résolument avec les architectes habituellement décorés. La contestation a d'ailleurs existé quant à la qualité douteuse de son architecture. Quels qu'en soient les défauts, le travail d'Aravena a été nommé en 2016 parce qu'il est tourné vers des secteurs quotidiens. Il s'agit de logement social, d'apporter de la modularité à faible coût, de produire une qualité architecturale accessible. Pour ma part, j'aime à y voir un début de transition sociale dans la profession architecturale. Je me range ici à l'avis de C. Hawthorne :

*"With a few (but only a few) exceptions, [the Pritzker has] honored men at the expense of women; individuals at the expense of pairs or collectives; architects who work for wealthy, establishment clients at the expense of those working for the poor or disenfranchised; and north over south," Hawthorne notes. With this year's awarding, it moves away from the latter two categories but not the first two. "A modest move in a different direction, let's say,"*<sup>1</sup>

« Avec quelques rares exceptions, [le Pritzker a] honoré des hommes plutôt que des femmes ; des individus plutôt que des collectifs ; des architectes qui travaillent pour de riches clients reconnus plutôt que ceux qui travaillent pour les pauvres ou les délaissés ; et le Nord plutôt que le Sud, » nous fait remarquer Hawthorne. « Avec le prix de cette année, il se détache des deux dernières catégories mais pas des deux premières. « Un petit pas dans une direction différente, disons. »

Ainsi même si des résistances et des blocages persistent, la transition est en marche, et gagne pas à pas du terrain sur les pratiques « conventionnelles ».

<sup>1</sup> Christopher Hawthorne, in Nicholas Korody's *Aravena's Pritzker: A Critical Round-Up*, Archinect, 14.01.2016 <http://archinect.com/features/article/145673128/aravena-s-pritzker-a-critical-round-up>

## C - Convictions sanitaires et écologiques

### Convictions sanitaires

Parmi les exigences les plus répandues des maîtres d'ouvrages on trouve le souhait de s'assurer que leur logement sera sain. Pas de matériaux polluants utilisés, aucun composé volatile pour garantir la qualité de l'air. Certains se méfient du travail des constructeurs, qui ont appliqué toute leur carrière des matériaux et des techniques jugées malsaines et qui ne sont pas nécessairement soucieux de la qualité de leur travail. « Quand on voit ce que certains mettent dans les murs ... ». A noter que les préoccupations pour la santé des occupants, bien qu'elles aient souvent pour conséquence le choix de matériaux écologiques, n'émanent pas toujours d'une réflexion environnementale de la part des autoconstructeurs.

### Convictions environnementales

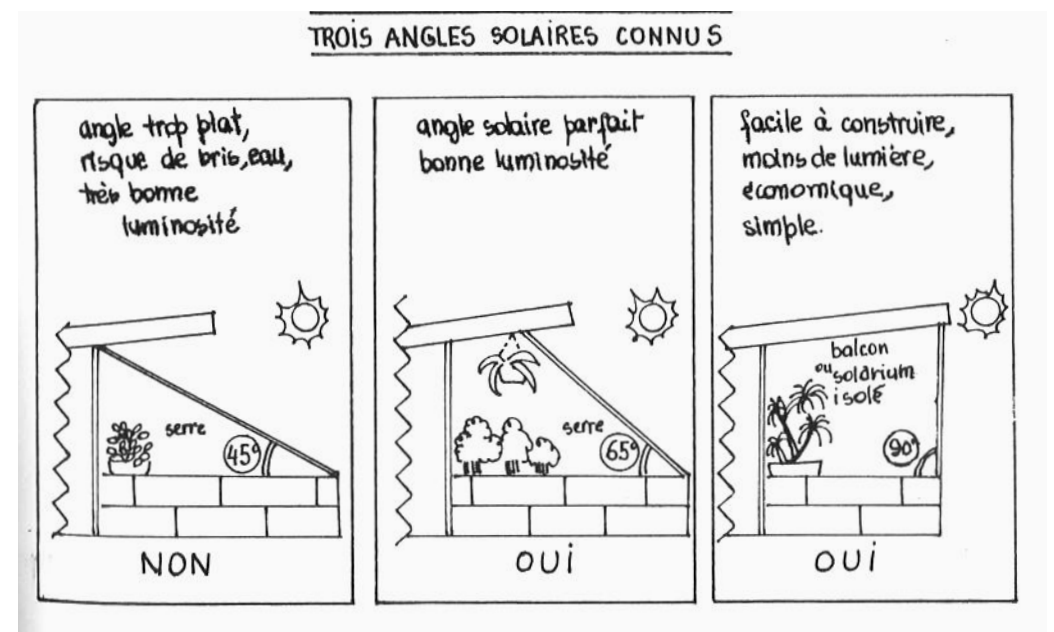
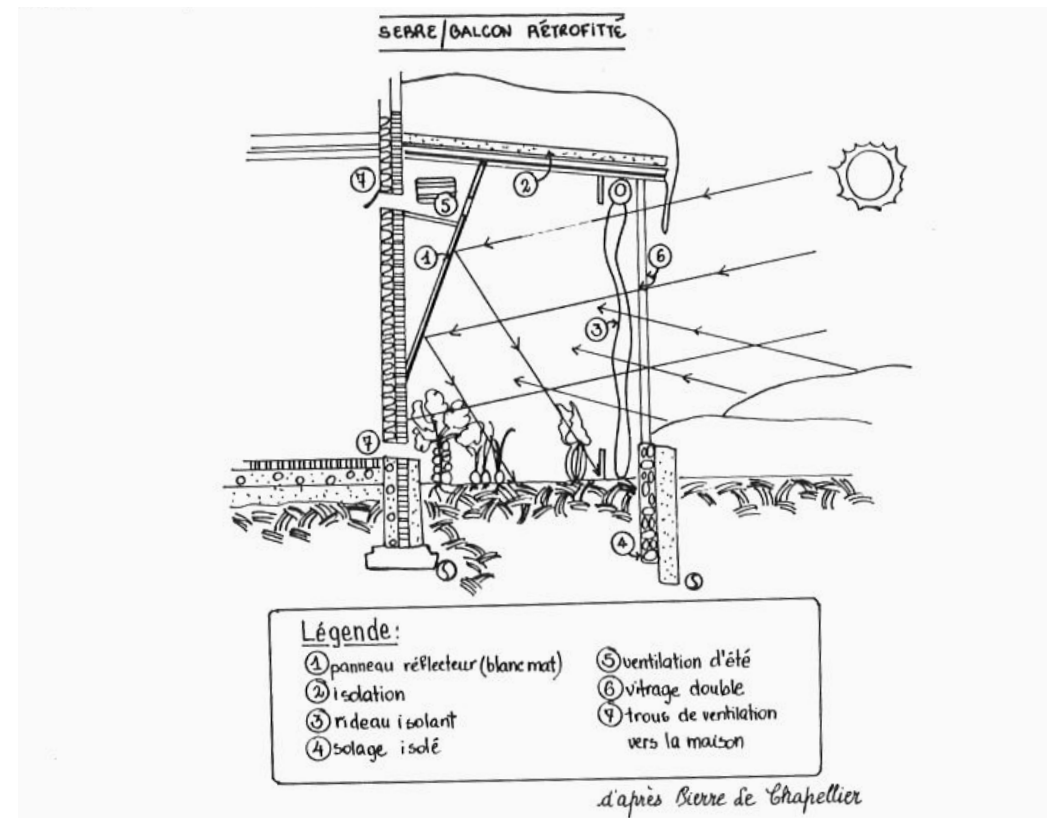
Certains seulement étendent cette attention à l'impact environnemental de leur construction. Ils prennent ainsi garde non seulement à ce que leur choix de matériaux ne détériorent pas leur santé, mais pas non plus celle de leur terrain et à plus forte raison, celle du climat.

Ceux-là, portés par la transition écologique, souhaitent construire leur logement avec des matériaux peu énergivores, à la fabrication comme à la mise en œuvre. Ils peuvent se tourner vers des produits de récupération, ou bien des techniques et des matériaux très particuliers pour lesquels trouver un artisan compétent est loin d'être évident. En conséquence, ils s'extraitent par conviction du mode de production par la prestation, ce qui les amène à l'autoproduction. Lorsque l'on construit un earthship en pneus et bouteilles de bière, c'est par conviction<sup>1</sup>. Cela implique en premier lieu qu'ils les assument, elles et leurs conséquences, donc même dans les cas où l'autoconstruction n'est pas choisie, elle est acceptée en

<sup>1</sup> Les earthships sont un type d'habitation développé et commercialisé par Michael Reynolds. Leur principe est celui d'un habitat sain, construit avec des matériaux écologiques et/ou recyclés. Il utilise au maximum les ressources du site, essentiellement le solaire, avec pour objectif de n'avoir pas besoin d'être relié aux infrastructures énergétiques.

Bien que son titre laisse penser qu'il soit généraliste, ce manuel d'autoconstruction canadien traite essentiellement de questions bioclimatiques et décrit en détail une technique de construction (le bois cordé) au détriment d'autres. Les techniques et méthodes qu'il décrit sont assez peu courantes pour que trouver un professionnel capable de les mettre en œuvre soit compliqué. Pour autant, il est assez détaillé pour que l'on puisse se lancer dans la réalisation de petits ouvrages sans autre forme d'accompagnement. Beaucoup des manuels destinés à l'autoconstructeurs sont soit des manuels techniques de mise en œuvre, soit des manifestes pour modes de vie alternatifs.

© Francois Tanguay, petit manuel de l'autoconstruction, Editions de Mortagne, 1990



connaissance de cause.

### **Convictions sociales**

Cette volonté écologique peut se doubler d'une exigence sociale. Elle correspond régulièrement à la recherche d'une certaine simplicité, tant technique que morale. A ce titre, utiliser des techniques et des matériaux « low-tech » qui nécessitent peu d'outillage et d'énergie n'est pas qu'un atout pratique mais s'inscrit de plein droit dans une éthique de l'autoconstruction. Il faut noter que ces techniques sont généralement bien plus consommatrices de temps que leurs équivalents « high-tech », plus adaptés à une mise en œuvre industrialisée et efficiente.

En choisissant ces techniques ou ces matériaux particuliers dont l'utilisation n'est pas (encore) généralisée, le maître d'ouvrage peut se voir de fait contraint à l'autoconstruction. Il peut s'avérer difficile en effet de trouver un artisan capable de réaliser un chantier dans une technique particulière. Soit qu'elle soit trop chronophage pour être rentable, soit tout simplement qu'elle lui soit inconnue.

Mais le temps est par essence la ressource de l'autoconstructeur, et ce dernier hésite rarement à en investir plus. Choisir d'autoconstruire et choisir la paille (par exemple) sont donc des décisions qui ont parfois la même source. Ainsi volonté écologique et politique s'entrecroisent volontiers pour devenir « une autre manière de faire ».

## **D - L'accompagnement, une activité sociale et solidaire**

Les attentes de qualités sociales et écologiques que l'on rencontre chez les autoconstructeurs se retrouvent dans les arguments des accompagnateurs. Ils sont un gage d'expertise en matière d'énergie et de matériaux. Ils sont locaux et indépendants et connaissent généralement toutes les entreprises engagées de leur secteur. Ils forment ainsi une voie d'entrée vers une construction plus écologique, locale et humaine

L'accompagnement peut incarner un volet du retour à une économie sociale et solidaire. Une économie d'échanges de valeurs et pas seulement de valeurs marchandes.

### **Valorisation des savoir-faire**

Les accompagnateurs rapportent une relation particulière à l'autoconstructeur. Il s'agit pour le maître d'ouvrage d'apprendre une technique auprès d'un professionnel avec qui il va partager la réalisation de l'ouvrage. Cette relation exige une confiance mutuelle qui non seulement rend l'ambiance du chantier bienveillante et agréable mais va parfois jusqu'à créer des amitiés. Les artisans accompagnateurs rechignent rarement à revenir sur un chantier réparer une fissure, ou bien à dispenser un conseil à leurs anciens clients pour les aider à poursuivre leur projet. Pour l'artisan accompagnateur, c'est n'est pas seulement une main d'œuvre supplémentaire disponible. C'est aussi l'occasion de transmettre son savoir-faire et d'être valorisé en tant que dépositaire d'une technique. En somme un autoconstructeur sera bien plus à même de reconnaître la valeur du travail de son accompagnateur qu'un maître d'œuvre ignorant du chantier. Et ce n'est pas nécessairement à sens unique : « il n'est pas rare que les artisans apprennent également de ces maîtres d'ouvrage qui sont curieux, débrouillards, en recherche d'informations... et que le formateur ne soit pas toujours celui qu'on croit. »<sup>1</sup>

Du côté d'une entreprise accompagnatrice, on peut de la même manière estimer des bénéfices non monétaires. C'est un avantage non négligeable. Un exemple de ces bénéfices peut être par exemple, un artisan réalisant sa mission avec le secours du maître d'ouvrage agissant comme main d'œuvre. Cela constitue l'équivalent d'un gain de capital temporel et de compétences pour l'entreprise car là où elle aurait envoyé deux ouvriers qualifiés pour réaliser une tâche où peu de savoir-faire est nécessaire, elle peut désormais n'en envoyer qu'un seul. Le second est potentiellement libre de réaliser une prestation ou un accompagnement sur un autre chantier. Ainsi même si le gain monétaire n'est pas nécessairement équivalent à une prestation classique, d'autres avantages se font jour.

<sup>1</sup> Viviane HAMON et Marie-Maud GERARD, *Des artisans du bâtiment partenaires de projets d'auto-réhabilitation : une posture bienveillante et stimulante, ensanantes, octobre 2015.*

## Une grille de lecture sociale et solidaire

Si la pratique de l'accompagnement à l'autoconstruction doit s'inscrire dans les pratiques communes du bâtiment, c'est dans le contexte social bien particulier d'aujourd'hui. De nombreuses associations qui soutiennent la pratique promeuvent volontiers l'économie sociale et solidaire.

L'économie sociale et solidaire (abrégée ESS) constitue déjà un pan important de l'économie française. Elle est constituée de toutes les associations, coopératives et mutuelles qui répondent à cinq grands principes : la liberté d'adhésion, la non-lucrativité individuelle, la gestion démocratique, l'utilité collective ou sociale du projet, la mixité des ressources.<sup>1</sup>

Son développement actuel est bien entendu à relier à celui de la Transition écologique et sociale.

Dans le contexte local, Nantes Métropole dispose d'une feuille de route pour l'économie sociale et solidaire qui identifie des projets et des tendances portés par la société civile qu'elle souhaite soutenir.<sup>2</sup> L'accompagnement à l'autoconstruction est recensé dans ce document comme une pratique à observer pour pouvoir l'investir dans le futur.

Pour rendre plus clair l'intérêt social et solidaire de ces pratiques, le PADES<sup>3</sup> a proposé une nouvelle grille de lecture économique plus adaptée à l'autoproduction et à l'entraide. Il s'agit de considérer non plus seulement le capital économique possédé par les individus mais aussi leur capital temporel (disponibilité), matériel, relationnel (amis disponible et/ou compétents), compétences, etc.

Avec cette vision, il devient possible de considérer réalisables des projets pour lesquels on dispose de fonds monétaires très faibles. Et cette grille de lecture ne s'applique pas qu'aux maîtres d'ouvrages, c'est-à-dire en termes de capitaux disponibles, mais également en termes de richesse produite.

Ainsi les entrepreneurs peuvent considérer qu'ils gagnent une richesse relationnelle, matérielle, de compétence, etc. en participant à un chantier accompagné où chacun accepte de partager ses propres richesses. Il s'agit de reconsidérer notre vision de l'économie dans son ensemble.

<sup>1</sup> P. CANFIN, *La définition de l'économie sociale et solidaire*  
[http://alternatives-economiques.fr/la-definition-de-l-economie-sociale-et-solidaire\\_fr\\_art\\_350\\_27927.html](http://alternatives-economiques.fr/la-definition-de-l-economie-sociale-et-solidaire_fr_art_350_27927.html)

<sup>2</sup> Feuille de route de Nantes Métropole pour l'économie sociale et solidaire  
[http://www.ecossolies.fr/IMG/pdf/synthese\\_des\\_travaux\\_par\\_secteur.pdf](http://www.ecossolies.fr/IMG/pdf/synthese_des_travaux_par_secteur.pdf)

<sup>3</sup> <http://padesautoproduction.net/>

## Une baisse de qualité ?

Un reproche que l'on fait souvent à l'autoconstruction est qu'elle constitue une baisse de qualité par rapport à une production professionnelle. Or ce n'est pas toujours le cas. Là où un artisan peut avoir intérêt à effectuer sa tâche rapidement pour pouvoir cumuler plus de chantiers et ainsi augmenter la productivité de son entreprise, un autoconstructeur n'hésitera pas à passer un temps beaucoup plus long si nécessaire pour atteindre la perfection de son ouvrage. En effet, réalisant les travaux pour lui-même, l'autoconstructeur a souvent une très haute exigence sur la qualité de ce qu'il produit. Lorsqu'il réalise un lot lui-même, il peut utiliser beaucoup plus de temps pour s'informer avant de passer à la réalisation. Cela ni lui cause pas de préjudice économique, ni moral, car il est normal pour lui d'être ignorant. Dans cette situation, certains professionnels auraient du mal à s'avouer incompetents, à reconnaître un besoin de formation.<sup>1</sup>

## Au-delà du profit

Cette culture de l'échange non monétaire est une mouvance de la transition sociale. Elle est conjointe d'autres mouvements récents de la transition. Je pense aux S.E.L.s, aux monnaies locales, aux bourses de troc, aux plates-formes de prêt de matériel et bien d'autres. A titre d'exemple, j'ai pu rencontrer un maître d'œuvre qui avait réalisé le suivi de chantier d'un magasin de produits biologiques. Au lieu de faire payer l'intégralité de sa prestation en monnaie, il dispose d'un an de paniers gratuits, qui forment une partie de ses honoraires mais aussi produisent une relation de long terme et une culture de l'entraide hors de l'argent. C'est du troc appliqué aux services.

Dans le domaine de la construction et de l'urbanisme, c'est aujourd'hui le mouvement de la participation qui fait beaucoup d'émules. C'est un vaste sujet qui fait couler beaucoup d'encre et recèle, je crois, de nombreux potentiels. Je ne m'attacherai pas à le décrire car d'autres le feront mieux que moi. Je préfère me centrer sur sa section « autoconstruction » déjà bien vaste pour un simple mémoire. Je peux parler pourtant, du phénomène des chantiers participatifs, qui est un trait d'union riche d'enseignements entre l'autoconstruction et la participation citoyenne.

<sup>1</sup> PADES, GERES & Viviane HAMON Conseil, *L'accompagnement à l'auto-réhabilitation du logement « tous publics » et l'émergence d'un nouveau métier du bâtiment, Programme PREBAT Amélioration énergétique du patrimoine rural : quelles parts et perspectives pour l'auto-réhabilitation ?*, juillet 2014. (Chapitre 3.2.4 De la qualité générale des travaux.)





### Les chantiers participatifs

Les chantiers participatifs sont des évènements plus ou moins longs organisés par un porteur de projet pour réaliser un chantier ou une étape de ce dernier. Ils sont ouverts à tout public et la règle plus ou moins explicite y est que chacun vient donner de son temps et de sa main d'œuvre en échange de connaissances, d'une expérience du chantier, de convivialité, parfois du gîte et du couvert. C'est une expérience sociale et constructive éminemment non monétaire.

Les participants y viennent généralement pour l'ambiance et pour monter en compétence sur une technique particulière de la construction en vue d'un futur chantier – que ce soit le leur ou non.

Des accompagnateurs peuvent conseiller à de futurs autoconstructeurs de participer aux chantiers participatifs en guise de formation. Cela leur permet de s'initier à certaines techniques, mais également d'expérimenter, s'ils n'y sont pas déjà familiers, ce qu'est la vie d'un chantier. Il y a de nombreux aspects logistiques, sociaux ou temporels que l'on peut avoir du mal à estimer. Des associations comme Botmobil<sup>1</sup> ont fait de l'accompagnement de chantiers participatifs la base de leur activité.

Ou bien encore, on peut proposer à un autoconstructeur déjà relativement compétent d'ouvrir son chantier à la participation afin de gagner du temps dans la réalisation. Il faut néanmoins pour cela être conscient de tout le travail d'accueil que cela implique. Il faut être prêt à accorder son temps aux gens qui accordent le leur à votre chantier.

La pratique du chantier participatif s'étend pour les mêmes raisons que l'autoconstruction. Plus de temps, moins d'argent, et une envie grandissante de « faire », de « participer ». Un réseau social des chantiers participatifs existe depuis peu et permet à des utilisateurs de toute la France de se mettre en réseau, de se (re)connaître, et de diffuser leur chantier à un public plus large.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> <http://www.botmobil.org/>

<sup>2</sup> <http://fr.twiza.org/>

*Lors du «Printemps de l'éco-construction», en mai 2016, des particuliers s'essayent à la technique du GREB, sur un stand d'Approche-paille. Les nombreux stands de démonstration présents pour cet évènement étaient l'occasion d'échanges riches entre professionnels et particuliers. Ces derniers pouvaient s'essayer à certaines techniques, et constater les savoir-faire de chaque professionnel.*

© Adrien Chauvin

Les chantiers participatifs sont caractéristiques d'une volonté politique de trouver une autre forme de travail. Un travail volontaire qui renoue avec la solidarité et l'entraide villageoise. Aussi, ce n'est pas un hasard si la quasi-totalité de ces chantiers mettent en œuvre des matériaux et des techniques écologiques innovantes.

«Le choix des matériaux (bois, terre crue, matériaux bio-sourcés) constitue un autre élément de distinction politique excluant les constructeurs conventionnels qui n'auraient aucune réflexion critique sur le BTP. Pour les partisans de l'écoconstruction, le béton armé et le parpaing sont en effet des produits vendus par des groupes industriels qui ne se préoccupent ni de la santé des ouvriers qui les fabriquent et les posent, ni de la dépense énergétique que requièrent la production et la mise en œuvre de tels matériaux, et encore moins de leurs effets sur les habitants et l'environnement. S'instaure un lien de cause à effet entre qualité du matériau et conditions de travail : au matériau standardisé correspond la taylorisation des tâches. Ecoconstruire en adoptant la division du travail industriel constitue ainsi pour les pionniers de l'écoconstruction une contradiction dans les termes. Contre la production de masse qui transforme les maçons en applicateurs de matériaux préfabriqués, il s'agit de remettre à l'honneur la notion d'art constructif avec les matériaux disponibles localement : bois, paille, terre, pierre. C'est dans ce contexte de défense de l'artisanat et des circuits courts que le chantier participatif émerge comme forme d'organisation du travail.»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Geneviève PRUVOST, *Chantiers participatifs, autogérés, collectifs : la politisation du moindre geste*, CEMS, Paris, 2015.

En 2014-2015, le laboratoire de l'ensanantes mène une recherche sur l'accompagnement des autoconstructeurs par les magasins de bricolage. Outre leur travail d'enquête, les chercheurs organisent des ateliers de discussion réunissant quarante-sept personnes : «des propriétaires auto-réhabilitateurs, des professionnels de la distribution et du conseil en bricolage, des experts extérieurs (architectes, spécialistes de l'énergie dans l'habitat), des responsables publics (ADEME, ministères concernés) et des chercheurs».

Ce tableau présente les conclusions de ces ateliers organisés en trois axes d'actions. Ils ont été développés comme des «leviers d'actions» pour améliorer l'accompagnement par les enseignes de bricolage.

© CRENAU, *l'accompagnement des auto-réhabilitateurs par les magasins de bricolage : vision prospective pour l'amélioration énergétique de l'habitat*. Etude réalisée par Céline DROZD, Ignacio REQUENA RUIZ, Kevin MAHE, Daniel SIRET, 2015, Nantes

Leviers d'actions	Actions concrètes
<b>Renforcer le réseau d'acteurs de l'accompagnement des chantiers d'auto-réhabilitation énergétique</b>	Valoriser les outils et services déjà présents en magasin
	Améliorer la coordination entre les acteurs du conseil énergétique
	Renforcer et mutualiser les moyens de formation au sein de ce réseau
	Intégrer les communautés d'auto-réhabilitateurs pour le conseil aux habitants
<b>Développer l'accompagnement des chantiers d'auto-réhabilitation énergétique par les magasins de bricolage</b>	Mettre en avant la profession des architectes pour la valorisation du patrimoine
	Renforcer l'expertise technique des conseillers et développer leur expertise sur l'énergie dans l'habitat
	Créer un espace pédagogique en magasin animé par les acteurs du conseil en énergie et les auto-réhabilitateurs les plus experts
	Labelliser ce modèle de magasin « expert »
<b>Créer la « maison du conseil pour l'habitat » pour accompagner les chantiers d'auto-réhabilitation énergétique</b>	Fusionner les espaces clients des enseignes avec les carnets numériques des logements
	Mettre en place une stratégie de conseil mutualisé sur l'ensemble des rayons
	Créer un « conseiller d'orientation » capable de d'accompagner les projets des habitants à partir de leurs préoccupations sur l'habitat
	Créer la « maison du conseil pour l'habitat », regroupant l'ensemble des figures du conseil sur le logement
	Créer un relai pour l'orientation en magasin et le suivi des projets d'auto-réhabilitation

Figure 1 - Synthèse des actions concrètes proposées par les participants de l'atelier

## E - Vers un soutien public à l'autoréhabilitation accompagnée

### Crédibilité de la pratique

Nous l'avons évoqué, il est difficile de rendre compte de l'étendue et de la variété de l'autoconstruction accompagnée ou non. Pourtant, un levier essentiel à la reconnaissance de cette filière serait un soutien institutionnel. C'est à l'aide d'études expertes et d'analyses de terrain que des chercheurs et des militants tentent de prouver le bien-fondé et les retombées positives d'un accompagnement généralisé. Les premières étapes consistant à prouver l'existence actuelle de l'accompagnement et mettre en avant ses qualités ont déjà été franchies. Reste à proposer des modèles économiques et institutionnels d'un soutien public à l'accompagnement pour en faire un mode répandu de production.

### Les Grandes Surfaces de Bricolage

Des acteurs plus ou moins discrets du secteur de l'autoconstruction mais qui disposent peut-être des meilleures sources d'information sont les Grandes surfaces de bricolage (GSB) qui en tant que fournisseur de matériaux aux particuliers peuvent évaluer, et même diriger la demande. Par leur position privilégiée de fournisseurs de matériaux, ils contrôlent l'offre. En vendant certains produits plus que d'autres, et par leurs actions de conseil en magasin, ils orientent énormément la demande des autoconstructeurs. Ils sont donc mécaniquement des acteurs très présents de l'accompagnement. Mais c'est un accompagnement très superficiel, qui parle de produits et non de projet.

Leur position de fournir essentiellement aux particuliers les a mis à l'abri de la crise du bâtiment. Si les artisans ont aujourd'hui encore du mal à remplir leur carnet de commandes, les autoconstructeurs, eux, n'ont pas levé le pied, au contraire.

Constatant comme les autres acteurs du domaine l'évolution des pratiques et le potentiel d'avenir de l'accompagnement, les GSB cherchent eux aussi à investir ce champ économique. Leurs laboratoires de recherche participent à des études sur le potentiel de l'accompagnement et la place que leurs magasins et leurs vendeurs peuvent espérer y tenir.

Dans les faits, les vendeurs de GSB sont des interlocuteurs importants des autoconstructeurs qui passent nécessairement dans les rayons à un moment de leur chantier. Dans le cas d'autoconstructeurs ayant choisi de ne pas se faire accompagner, ils se retrouvent même être les seuls à apporter un conseil technique (et ce sans avoir vu ni plans, ni chantier).

Il y a donc toute une posture à développer pour ces enseignes qui travaillent sur

le meilleur moyen d'accompagner leurs clients.<sup>1</sup> Aucun programme n'a été encore clairement défini car certaines questions cruciales restent à l'étude : le conseil en magasin doit-il être gratuit ou payant ? Comment assurer la neutralité du conseil dispensé par une enseigne de vente ? Comment ne pas bafouer l'autonomie des autoconstructeurs ?

Cette volonté de développement des GSB fait débat, précisément autour de ces questions de neutralité et de qualité (par extension, de prix) du conseil. Il faudrait bien savoir quelle est la formation de ces conseillers GSB, mais quelle meilleure formation pourraient-ils avoir que celle de constructeurs en bâtiment ? Dans le secteur des professionnels accompagnateurs, ces questions ont tendance à inquiéter...

Elle a au moins le mérite certain de prouver le potentiel de la filière de l'accompagnement en termes d'économie marchande, et d'emploi.

### Visibilité institutionnelle

L'idée que l'accompagnement apporte son lot de potentiel a fait son chemin jusqu'aux institutions et aux élus. Dans le secteur du bâtiment, ils ont aujourd'hui pour priorité de réussir la transition énergétique. Les exigences d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments français sont connues de tous et relativement pressantes. On pense d'emblée à l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat), l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) ou encore au PREBAT (Programme national de Recherche et d'Expérimentation sur l'Energie dans les BÂTiments). Ces institutions concourent pour réaliser les objectifs du gouvernement en matière de rénovation énergétique de l'habitat.

Des rapports ont été édités sur certaines formes d'autoconstruction à la demande ou avec la participation de ces agences nationales. Il s'agit du Rapport Berrier, qui détaille l'autoréhabilitation accompagnée en milieu très social et du Rapport PREBAT « Amélioration énergétique du patrimoine rural : quelles parts et perspectives pour l'autoréhabilitation ? ». Ces rapports sont l'occasion pour plusieurs acteurs de la filière de se rencontrer et de mettre leurs informations en commun. Ils aident donc énormément à clarifier la situation actuelle et à définir des objectifs pour son évolution.

Il ressort de ces rapports que l'autoréhabilitation accompagnée est un mode de production qui comporte des intérêts jusqu'ici peu connus. Certaines associations considèrent que l'autoconstruction représente un danger en tant que concurrence déloyale. Bien que compréhensible, cette réaction semble inadaptée. Les autoconstructeurs choisissant généralement cette méthode pour des rai-

<sup>1</sup> CRENAU, *L'accompagnement des projets d'auto-réhabilitation par les magasins de bricolage, état des lieux et prospective pour l'amélioration énergétique de l'habitat en milieu rural, ensanantes, 2016*

sons économiques, ou bien idéologiques, il n'est généralement pas possible de les contraindre à en changer. Soit parce qu'ils n'auront de toutes façons pas les moyens de se payer une prestation complète et de recevoir un bâtiment clés en mains. Soit parce qu'ils suivront leurs convictions, même contre les recommandations d'agences gouvernementales. Une partie de l'autoconstruction aujourd'hui se réalise déjà dans un vide assurantiel. Tenter de refuser à ces ménages la possibilité de participer à la rénovation ou à la construction de leur logement n'entraînerait certainement pas l'achat des prestations mais bel et bien l'abandon pur et simple du projet ou le recours à l'illégalité. Au contraire, moyennant un régime clair et défini pour l'accompagnement à l'autoconstruction, les professionnels du bâtiment pourraient avoir leur rôle à jouer dans de nombreux projets qui aujourd'hui ne se débloquent pas. Je souhaite rappeler ici la santé des GSB comme signe d'un « marché à prendre ».

Si l'on souhaite atteindre les objectifs du PREH (Plan de Rénovation Énergétique de l'Habitat) il apparaît que la commande privée actuelle est insuffisante. Les classes les moins aisées ne disposent pas des moyens nécessaires pour s'engager de la rénovation de leur logement. C'est afin de favoriser leur engagement que les compagnons bâtisseurs militent pour un soutien public à l'autoréhabilitation accompagnée.

Les autoréhabilitateurs les plus aisés s'isolent des professionnels par volonté de faire eux-mêmes ou bien de réaliser une économie. La définition d'un statut clair des accompagnateurs permettrait alors de rendre plus facile la compréhension de leur rôle au grand public.

### Un questionnement essentiel

Une généralisation des pratiques d'entraide et de collaboration amènerait toute l'économie du bâtiment à se questionner. Plutôt que de chercher à limiter ces nouvelles pratiques, il faut trouver un moyen de l'investir, d'y intégrer nos compétences professionnelles.

Les recherches des GSB inquiètent certains acteurs de la filière, car elles ont le potentiel pour bouleverser la façon dont les métiers actuels s'organisent. La même raison explique les réticences des corporations d'artisans à généraliser l'accompagnement. Ils craignent que leur position actuelle ne soit soudainement usurpée par une autre qui ne jouerait pas « selon les mêmes règles ». Toutes ces inquiétudes sont légitimes, et il serait effectivement dommageable pour tous qu'une profession devienne brutalement obsolète et inadaptée. Mais le risque me paraît plus grand encore de céder à l'immobilisme. Ces mutations interviennent pour s'adapter à une société en transition dont on n'empêchera pas le changement (qui le voudrait vraiment ?). A terme, c'est l'ensemble de nos modes de production et de vie qui auront changé.

Il appartient donc à l'ensemble de la filière du bâtiment de se poser ces questions et d'adapter ensemble ses pratiques.

## Le Rapport Berrier, ou « Contribution de l'autoréhabilitation accompagnée au plan de rénovation énergétique de l'habitat. »

Rapport pour le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Juin 2014.

*Intervenants :*

*Consultation de cinquante-six associations, agences gouvernementales et représentants d'entreprises et d'assurances.*

Le rapport Berrier, du nom de son auteur, est le compte rendu d'une discussion réunissant de nombreux acteurs de l'accompagnement. Sa rédaction fait suite à la demande de l'Association Nationale des Compagnons Bâtisseurs (ANCP), qui pratique « l'autoréhabilitation accompagnée à vocation sociale ». L'objectif premier de cet organisme est de faire sortir les ménages ciblés de la précarité énergétique en s'appuyant sur des aides de l'Etat et leur propre participation pour effectuer la rénovation énergétique de leur logement. Il s'agit du premier rapport gouvernemental qui traite de l'autoréhabilitation accompagnée (abrégée ARA).

Au delà de l'intérêt initial de développer l'ARA à vocation sociale pratiquée par les compagnons bâtisseurs, ce rapport a aussi fait sortir de l'ombre l'autoréhabilitation comme pratiquée spontanément par les classes moyennes. Plus encore, il la décrit comme « un levier possible [des] politiques de rénovation énergétique de l'habitat. ». On a ainsi un rapport à destination gouvernementale qui recommande d'intégrer l'accompagnement à l'autoréhabilitation dans les outils pour la rénovation énergétique des logements.

Le rapport Berrier donne 14 recommandations pour « sécuriser une pratique en expansion et garantir son efficacité », regroupées en 4 grandes catégories :

A/ Adapter le modèle économique de l'autoréhabilitation accompagnée à vocation très sociale et ses modalités de financement.

B/ Donner un régime juridique, social et fiscal à l'autoproduction et à l'entraide dans le secteur de la construction

C/ Associer le marché du déploiement de l'auto-rénovation énergétique de l'habitat

D/ Garantir la qualité des travaux d'auto-rénovation et la sécurité des personnes.

A noter : « [Les opérateurs d'accompagnement observent que se pose la question] de l'insuffisance patente de maîtrise d'œuvre dans les opérations de rénovation de l'habitat. En l'état, les ménages qui s'engagent sans encadrement dans des travaux de rénovation énergétique s'exposent à de graves incohérences techniques et fonctionnelles de leur logement ». L'absence des architectes (ou a minima de leur fonction) est donc un problème reconnu et partagé de l'accompagnement à l'autoconstruction. Mes discussions avec les membres d'ECLAt ont confirmé ce constat.

Des réserves ont néanmoins été émises par certains des interlocuteurs. La principale provient des groupements d'entreprises du bâtiment : tous « craignent qu'un déploiement mal encadré ne crée un effet d'aubaine et ne génère une concurrence déloyale du fait de nouveaux intermédiaires qui s'affranchiraient des obligations auxquelles les entreprises sont tenues, que ce soit en matière de qualification, de garanties juridiques et de protection de la santé de leurs employés comme des particuliers participant aux travaux. » bien que le rapport atteste également que « l'autoréhabilitation accompagnée a aussi une retombée économique positive pour les entreprises du bâtiment sous la forme de commandes supplémentaires qui n'auraient pu émerger en l'absence d'accompagnement ».

On retiendra en tout cas de cette étude qu'elle donne une visibilité publique et une justification nouvelle à l'autoréhabilitation et à la nécessité de son accompagnement.

### **« L'accompagnement à l'autoréhabilitation du logement « tous publics » et l'émergence d'un nouveau métier du bâtiment », appelé « Rapport PREBAT »**

Rapport pour le Programme national de Recherche et d'Expérimentation sur l'Energie dans le BÂTiment (PREBAT) « Amélioration énergétique du patrimoine rural : quelles parts et perspectives pour l'autoréhabilitation ? ». Juillet 2014.

*Auteurs :*

*Le PADES, le GERES et Viviane HAMON Conseil*

Le rapport Prebat est concomitant au rapport Berrier. Il part du constat déjà acté que les objectifs de rénovation énergétique des logements français ne sont pas en passe d'être atteints, faute d'un investissement suffisant des particuliers. Une des solutions envisagées pour palier à ce problème est le développement de l'ARA (autoréhabilitation accompagnée). Le document cherche donc, à travers l'étude de 20 monographies d'ARA, à imaginer des systèmes d'accompagnement de l'autoréhabilitation permettant de rentrer dans le bilan gagnant-gagnant suivant :

- amélioration énergétique significative des logements ;
- juste rémunération des travaux spécialisés et/ou des activités de conseil ;
- apports en industrie des occupants leur permettant des économies réelles et/ou un élargissement des travaux réalisés. »

Le rapport reconnaît et salue la pratique des compagnons bâtisseurs, dans le domaine de l'accompagnement à vocation très sociale et cherche à adapter son fonctionnement à des ménages moins modestes afin de permettre à la pratique de se répandre. L'idée étant d' « apporter à certains ménages qui en auraient besoin, le supplément d'assurance et de compétences leur permettant de passer à l'acte. »

Une partie de ce rapport consiste en une mise à plat de ce qu'est l'autoréhabilitation accompagnée : quels sont les motivations des ménages, comment s'installent les rapports entre eux, les accompagnateurs, les entreprises mandatées, quels types de chantiers sont engendrés...

Au final ressortent des questions essentielles. Il reste à trouver un modèle économique et juridique de l'accompagnement. Il faut trouver une solution assurantielle pour garantir la sécurité des accompagnateurs, et moduler la pratique pour qu'elle puisse être rentable pour les professionnels.

# Se faire accompagner



## A – A chacun son accompagnement

### L'omniprésence de l'accompagnement

Il ne faut pas se laisser induire en erreur par l'étymologie du terme : l'autoconstructeur n'agit jamais seul. Les porteurs de projet sont la plupart du temps des couples qui décident ensemble de construire. De plus, ils ont souvent dans leur famille ou leurs amis des personnes prêtes à leur dispenser des services, à donner de leur temps ou de leurs compétences, à les héberger, à les financer... Je ne veux pas tirer ici une généralité : il y a autant de configurations qu'il y a d'autoconstructeurs. Mais le cas d'un homme seul réalisant son logement par son seul travail et ses seules compétences est une exception rarissime. Les maîtres d'ouvrage sont toujours entourés d'un réseau qui les assiste plus ou moins dans la réalisation de leur projet.

Notons également que l'autoconstruction totale d'un bâtiment, c'est-à-dire la réalisation de tous les corps d'état par l'autoconstructeur fait aussi figure d'exception. Bien plus couramment, l'autoconstructeur délèguera le gros œuvre et les menuiseries à des professionnels car ce sont des lots dans lesquels toute erreur peut s'avérer coûteuse. Il se réservera donc plus volontiers le second œuvre, les doublages, les finitions. Attention cependant : on tire parfois comme conclusion ou comme raison de ce fait que le second-œuvre est moins qualitatif que le gros-œuvre, qu'il requiert moins de savoir-faire puisqu'il est à la portée de tous. « Une peinture est une peinture » symbolise cette pensée. Il faut se méfier de cet écueil, tout artisan est dépositaire d'un savoir-faire et d'une expérience que seule sa profession dispense et que l'autoconstructeur aura du mal à atteindre (il le peut si il se forme, si il y passe plus de temps). La différence réside pour moi dans un facteur de risque. L'autoconstructeur sera moins hésitant à investir des corps d'état qui ne remettent pas en cause la pérennité (mécanique, thermique, énergétique) de l'ouvrage. Ainsi, même si il échoue à atteindre une qualité artisanale, il subira des désagréments jugés moins importants d'esthétique ou de confort.

Toujours est-il qu'il sélectionnera généralement des tâches qu'il se sent capable de réaliser et d'autres qu'il préfère voir faites par d'autres. Ces catégories s'assortissent souvent d'une troisième, que l'autoconstructeur réalisera seulement si il se forme auparavant, ou bien est aidé par quelqu'un de plus compétent que lui.

### Une demande d'accompagnement professionnel

Ces éléments nous apprennent que l'accompagnement n'est pas une option. Il peut être plus ou moins intense mais il est toujours présent dans un projet auto-construit. Les autoconstructeurs sont souvent en situation de nécessiter un conseil, un savoir-faire, un coup de main. Une offre d'accompagnement adaptée à chacun est possible. La parution d'un dossier dans la revue La Maison Ecologique sur ce

thème fait écho à ce besoin.<sup>1</sup>

### Accompagnement à tous les étages

Il serait erroné de penser que l'accompagnement n'est nécessaire que pendant la phase de chantier. Et les autoconstructeurs qui font l'erreur de se poser trop tard des questions essentielles ne sont pas rares. En effet, les autoconstructeurs sont souvent avides de se lancer dans la réalisation à proprement parler de leur logement, mais ils sont également demandeurs en amont de certaines expertises techniques.

Encore une fois, cette demande varie énormément et il en existe autant que d'autoconstructeurs. Ce peut-être une demande de dimensionnement de structure ou d'isolant, une performance thermique ou un chiffrage, bien plus rarement un conseil architectural. Même dans les lots où les autoconstructeurs se reconnaissent compétents, il leur manque parfois un détail, un savoir précis réglementaire ou technique qu'il est généralement plus facile d'obtenir en demandant à un professionnel compétent qu'à rechercher dans des sources documentaires.

C'est pour pouvoir disposer d'un interlocuteur compétent lors de ces questionnements que les maîtres d'ouvrages souhaitent les services d'un accompagnateur. Ce dernier peut-être un artisan constructeur, un bureau d'études, un maître d'œuvre, un architecte, une association.

Le secteur de l'accompagnement aujourd'hui est très divers et en cours de structuration. Pour ce que j'ai pu en voir, il est constitué en grande majorité d'artisans et d'associations.

J'ai centré mon étude sur deux acteurs locaux assez connus dans le domaine de l'accompagnement à l'autoconstruction. Il s'agit de l'association ECLAt (Eco & Autoconstruction Loire-Atlantique) et du maître d'œuvre Christophe Benoît (entreprise EcoHabitat85). Ces deux entités réalisent chacune à leur manière un soutien et un conseil aux autoconstructeurs ainsi qu'aux artisans accompagnateurs.

<sup>1</sup> La Maison Ecologique, Autoconstruction, se faire accompagner, la maison écologique n°90, décembre 2015 – janvier 2016.

## B – Etude de cas sur la région nantaise

### Le cas ECLAt

ECLAt (Eco et Autoconstruction Ligérienne Atlantique) est une association d'accompagnement à l'auto et éco construction fondée en 2013. Ses adhérents (actuellement une quinzaine) sont presque tous professionnels du bâtiment par leur formation. Cédric Marzelieres et Déwi Lebéguec en sont co-directeurs. Au quotidien Cédric représente le visage de l'association car il en est employé et c'est lui qui y travaille en permanence.

La vocation de l'association est de conseiller des porteurs de projet attirés par l'autoconstruction en clarifiant le plus possible pour eux la variété et le métier des acteurs vers lesquels ils peuvent s'orienter. A ce titre, leur mission s'apparente à une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage. Ils sont ainsi accompagnateurs tout au long d'un projet mais surtout en amont. Lors des rendez-vous, ils s'efforcent de renseigner les autoconstructeurs sur les problématiques de la construction et de les amener à se poser les questions essentielles. Quand à trouver les réponses, l'association dirige ensuite les maîtres d'ouvrages vers des professionnels adaptés.

Il faut expliquer aux maîtres d'ouvrages « ce qu'est une démarche de projet » et délimiter clairement pour eux ce que fait un professionnel du bâtiment (architecte, bureau d'étude, charpentier, etc) et ce qui n'est pas de sa compétence. L'objectif est d'éviter au client toute mauvaise surprise et mauvaise planification de son projet qui le mènerait à des déceptions ou des écueils.

Mais la majorité du temps actif de l'association se passe au contact d'acteurs politiques et non d'autoconstructeurs. En deux ans d'activité, l'association a accompagné 8 foyers sur leurs projets. En parallèle, elle a participé à de nombreuses réunions dans la région pour tenter d'unifier les acteurs de l'accompagnement. ECLAt cherche à valoriser et à promouvoir l'éco & l'autoconstruction dans le milieu associatif et dans le milieu politique. Ainsi une grande part de la visibilité de l'association se joue dans les réunions municipales et les salons. Un aboutissement récent consiste par exemple à être intégré à la feuille de route pour l'économie sociale et solidaire de Nantes Métropole. Aujourd'hui, c'est notamment en tant que membre de la FédAc<sup>1</sup> qu'ECLAt poursuit le lobbying en faveur de l'autoproduction.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Pour des précisions sur la FédAc, voir infra partie II, page X

<sup>2</sup> Interview de Cédric Marzelière en annexe.

### Journée « Paroles de Pros » organisée par ECLAt

15/04/2016, Maison de quartier de Doulon, NANTES

*Sont présents :*

*Cédric Marzelière, Directeur d'ECLAt*

*Jonhatan, Association APALA*

*Laurent Billaud, Bureau d'études BioBE*

*Déwi Le Beguec, Charpentier Fibr'habitat*

*Cédric Daniel, co-fondateur TWIZA*

*Michel, Noria&Cie*

*Mickaël Verger, Botmobil*

*Claire Guyet, Architecte & Auteure d'un mémoire sur l'autoconstruction*

*Gwendal Le Ménahèze, Journaliste LME*

*Excusée :*

*Anaïs Vaillant, Architecte & Association Katapulte.*

L'objectif de cette rencontre est de réunir un petit comité de professionnels de l'accompagnement afin de recueillir leurs pratiques particulières et leur avis sur la ou les voies à suivre pour faire progresser la filière. Cet objectif est peu ou prou celui que se fixe la FédAc et ce n'est pas un hasard car au moins trois des participants ont participé à sa fondation.

Après un tour de table des présentations, la présence peu commune d'architecte inspire le premier thème abordé : que fait l'ordre des architectes ? Est-il contre l'accompagnement ou seulement indifférent ?

La question est difficile. Il me semble que l'ordre ne s'intéresse pas vraiment à l'accompagnement car il ne considère pas que ce soit une pratique importante ou d'avenir. Claire confirme qu'il n'est pas techniquement contre, mais en tout cas pas assez convaincu pour tenter de changer quoi que ce soit au cadre professionnel. Sa forme de corporation d'échelle nationale le rend très imperméable à la réforme...

De plus, l'accompagnement suggère une autre hiérarchie des rôles que dans la mission de maîtrise d'œuvre telle que conçue par la profession actuellement, et à laquelle il tient beaucoup.

On aborde ensuite un débat sur les pratiques de l'association ECLAt. Il s'agit d'évaluer la pertinence de la « visite-conseil ». Il s'agit d'une réunion entre ECLAt, son client, et un professionnel accompagnateur. L'objectif est d'y lever des barrières et de clarifier les rôles endossables par les professionnels et les autoconstructeurs afin de faciliter un dialogue. A ECLAt, il apparaît essentiel d'informer les autoconstructeurs sur les compétences de chaque professionnel afin qu'ils ne fassent pas de demandes inappropriées et sachent bien gérer leurs commandes. « Il faut faire comprendre aux porteurs de projet qu'ils se lancent dans ce qui sera sans doute le plus grand



projet de leur vie, qu'ils vont y passer beaucoup de temps et d'argent. A ce titre ils deviennent une « entreprise » et gagneront à bien gérer leurs relations, approvisionnement, temps, etc... Cela implique de ne pas négliger les temps de formation et de conception, qui sont essentiels à une réussite fluide du projet. »

C'est un fait qu'il est souvent nécessaire de rappeler aux autoconstructeurs. Ces derniers sont souvent impatients de réaliser les travaux et captivés par cette phase sans l'avoir suffisamment planifiée. Avec la complexification réglementaire qui s'installe aujourd'hui, l'importance d'une conception préalable très détaillée est d'ailleurs de plus en plus forte.

Pour cette raison, il apparaît important à tous les participants qu'un architecte (ou tout équivalent) participe au projet, afin de garantir une vision globale et pertinente du projet. Idéalement, il devrait travailler aussi tôt que possible conjointement avec l'autoconstructeur et les autres accompagnateurs. Cette relative fusion des phases de conception et de réalisation semble désirable pour éviter que ne surviennent des erreurs et des incohérences en phase chantier. On pourrait même en venir à penser que tout accompagnateur doit être informé sur les autres corps de métier.

On évoque aussi le manque d'information sur les chantiers déjà réalisés. On aimerait avoir une base de données sur l'économie des chantiers accompagnés, peut-être le nombre de chantiers participatifs réalisés, ou bien de chantiers école...

Si les accompagnateurs réussissent à partager plus facilement leurs méthodes, leurs pratiques et leurs statistiques, ils pourront plus rapidement extraire des cas d'école et devenir plus efficaces. C'est bien là l'objectif posé par la FédAc. En partant des expériences de terrain de ceux qui réalisent déjà l'accompagnement, on pourrait diffuser les bonnes pratiques et faire connaître les mauvaises pour harmoniser la pratique et pouvoir la faire valoir politiquement.

### **Le cas EcoHabitat85**

EcoHabitat85 est une entreprise de maîtrise d'œuvre à vocation écologique. Elle est constituée d'une seule personne (Christophe Benoit) ingénieur bois de formation et réalise toutes missions, de l'esquisse à la réception de travaux. Elle est dépositaire d'une véritable expertise technique sur des méthodes de construction écologiques et novatrices. Le GREB, l'ossature bois remplissage paille, la paille isolante, la botte porteuse en sont des exemples. Comme évoqué en partie I, les autoconstructeurs sont friands de ce type de techniques constructives car généralement menés par des convictions écologiques. EcoHabitat85 réalise essentiellement de petites constructions ou extensions en milieu rural, ce qui se prête à la rencontre d'autoconstructeurs. Au fil des expériences, l'entreprise s'est ainsi construit un précédent solide d'accompagnement à l'autoconstruction ainsi qu'un réseau d'artisans compétents et ouverts à l'accompagnement (rappelons que ce n'est pas le cas de tous).

EcoHabitat85 réalise des missions variées auprès de porteurs de projet qu'ils soient autoconstructeurs ou non. Mais dans les premières rencontres la possibilité est toujours évoquée avec le client de le laisser réaliser par lui-même une partie des travaux. Deux formules sont mises en avant.

Il y a la possibilité classique pour l'autoconstructeur de se réserver intégralement un lot qu'il effectuera sous son entière responsabilité. Ainsi par exemple, aucun plâtrier ne sera mandaté sur le chantier car le client se chargera de faire ce travail. Ou alors il est proposé au client de se mettre à disposition d'un artisan pour l'aider à réaliser son travail. Dans ce cas, l'autoconstructeur intègre le chantier comme une main d'œuvre temporaire non qualifiée sous la responsabilité de l'entreprise qu'il assiste. L'artisan réalise un devis exactement comme si il devait réaliser une prestation complète mais pendant la réalisation du chantier, le travail réalisé par le maître d'ouvrage est converti en main d'œuvre économisée pour l'entreprise qui le déduit de sa facture au moment de la régler. Cette méthode permet à un autoconstructeur de bénéficier du savoir-faire d'une entreprise tout en économisant une partie de ses coûts de main d'œuvre.

La formation de Christophe et son expérience en matériaux écologiques lui permettent également de rendre un service rare aux autoconstructeurs motivés qui le souhaitent. Ses projets de prédilection sont des maisons en ossature bois isolées en paille (ossature classique ou GREB). Cette technique comporte l'avantage immense pour les autoconstructeurs de ne nécessiter que peu de matériel et d'être intégralement constituée d'éléments manu portables seul ou à deux. Dans le cas d'autoconstructeurs souhaitant réaliser eux-mêmes la structure selon ces techniques, Christophe leur dispense alors l'expertise technique (conception et dimensionnement des ouvrages) ainsi qu'un fichier Sketchup® comparable à une notice de montage où toutes les pièces sont placées en volume et référencées dans des tableaux. Avec ces documents en main, l'autoconstructeur peut acheter

Désignation		Section	Longueur	Quantité	Total ml	Total en m <sup>3</sup>		
Ossature bois	Montant ossature	raboté	0,046	0,145	3,3	50	165	1,101
			0,046	0,145	3	50	150	1,001
		raboté	0,046	0,145	2,5	25	62,5	0,417
			0,046	0,145	1,7	15	25,5	0,170
				0,046	0,095	3,1	135	418,5
Lisse basse & haute			0,046	0,095	1,75	22	38,5	0,168
				<b>Total</b>	<b>297</b>	<b>860</b>	<b>4,685</b>	
Support bardage	raboté	0,046	0,046	5,5	6	33	0,070	
		0,046	0,046	3,1	90	279	0,590	
	lisseaux pour bardage	brut de sciage	0,04	0,027	3	225	675	0,729
				<b>Total</b>	<b>321</b>	<b>987</b>	<b>1,389</b>	
Plancher	Porteuses	raboté	0,1	0,3	5,65	9	50,85	1,526
			0,1	0,3	4,4	6	26,4	0,792
	Lambourde		0,075	0,046	3,3	130	429	1,480
	Solives	raboté	0,075	0,25	4,5	12	54	1,013
			0,075	0,25	4,25	1	4,25	0,080
			0,075	0,25	3,35	10	33,5	0,628
				0,075	0,25	2,2	18	39,6
							0	0,000
Poteaux			0,15	0,15	3	2	6	0,135
Chevron toit			0,08	0,06	3	120	360	1,728
				<b>Total</b>	<b>308</b>	<b>1003,6</b>	<b>8,123</b>	
				<b>Total</b>	<b>926</b>	<b>2851</b>	<b>14,198</b>	

très précisément les matériaux dont il a besoin et réaliser la construction sans aide extérieure.

### Le cas HEN

Habitats et Energies Naturels (HEN 44) est une association basée à Nantes qui promeut l'éco-construction et la participation. Elle est fondée en 1999 à l'initiative de certains membres des CIVAM (centres d'initiatives pour valoriser l'agriculture et le milieu rural). A la différence de certaines autres associations, elle a donc une origine rurale, qui est toujours importante aujourd'hui dans l'éventail de ses adhérents.

L'association réalise des missions d'éducation populaire au travers d'expositions, visites de chantier, et diffuse de petits ouvrages informatifs<sup>1</sup>.

HEN « initie et accompagne les particuliers dans leurs différents projets d'habitat en éco-auto-construction, sain & écologique »<sup>2</sup>, notamment d'habitat participatif.

Elle organise aussi des chantiers participatifs, des ateliers

L'autoconstruction est donc au cœur de sa pratique. Elle est valorisée en tant que telle mais aussi comme moyen d'utiliser des techniques écologiques aujourd'hui hors-normes.

En Loire Atlantique, HEN est relativement connue, surtout pour son action d'accompagnement des projets d'habitat participatif.

### Des accompagnateurs plutôt qu'un accompagnateur

Rappelons ici que ces deux acteurs étudiés ne sont pas représentatifs de l'ensemble des accompagnateurs. « Il y a un vrai continuum entre la situation classique de l'artisan qui fait tout et celle de l'autoconstruction intégrale »<sup>3</sup>. Il existe

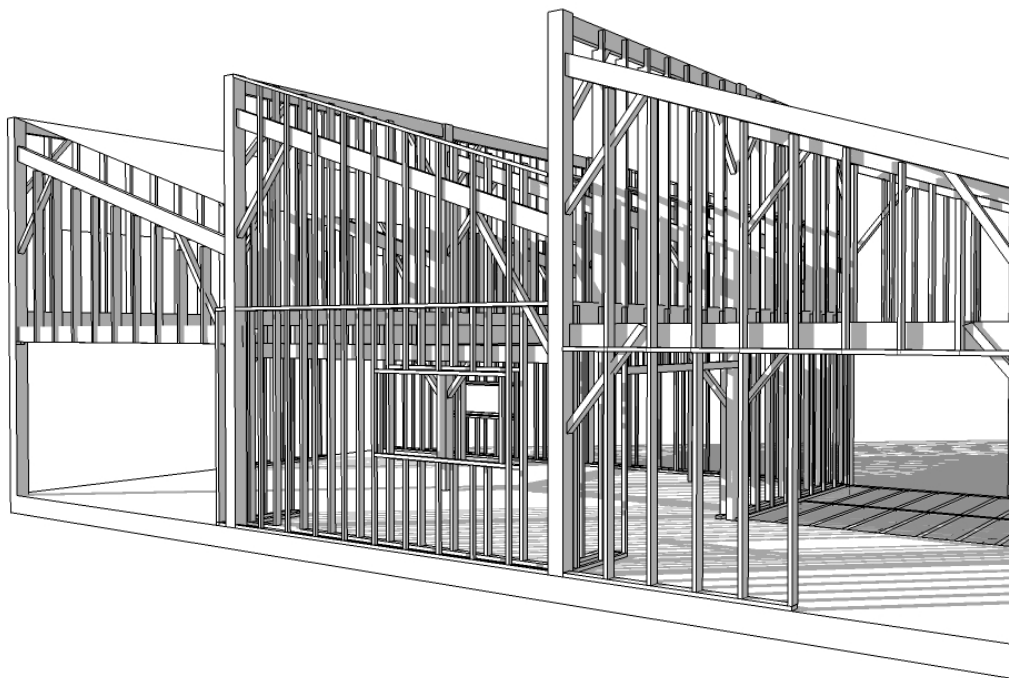
<sup>1</sup> Habitats Energies Naturels, Mémento pour se préparer à un chantier d'autoconstruction écologique, Nantes, 2016

<sup>2</sup> <http://hen44.org/>

<sup>3</sup> Stéphane ROBERT, charpentier et président de la coopérative Cabestan, cité dans La Maison Ecologique, Autoconstruction, se faire accompagner, la maison écologique n°90, décembre 2015 – janvier 2016.

Lorsque des autoconstructeurs s'adressent à lui, C. Benoit leur fournit plusieurs types de documents préparatoires. On trouve en plus de documents techniques habituels (plans et coupes côtés) une maquette numérique en trois dimensions qui présente l'ossature bois. Cet outil permet aux autoconstructeurs mêmes inexpérimentés de s'assurer de la validité de leur structure, ils peuvent vérifier leur travail à tout moment et sous tous les angles. Leur est également fourni une « liste de courses », c'est à dire un tableau détaillant le nombre et les dimensions des pièces de bois nécessaires à la construction. Ce dernier leur permet d'éviter un maximum de découpes en commandant les pièces les plus adaptées.

© Ecohabitat85



encore d'autres formes d'accompagnement à l'autoconstruction dispensées par des acteurs tout aussi variés.

J'ai notamment choisi de rencontrer une architecte conseil du CAUE (Centre d'Architecture Urbanisme et Environnement). Son travail de conseil architectural aux particuliers lui donne dans une certaine mesure un rôle d'accompagnement en amont qui est similaire à une partie du travail d'ECLAt. En effet il s'agit bien souvent de clarifier pour le client le rôle de chacun des acteurs de la construction, les exigences réglementaires qui concernent son projet, voire parfois jusqu'à un début d'étude de faisabilité.

La position d'architecte-conseil au CAUE est tout à fait particulière. C'est un service public gratuit à destination de tous. Les citoyens viennent en rendez-vous, durant une heure, avec un maximum de documents, pour bénéficier d'un conseil architectural. Ce dernier consiste en des informations sur les démarches à suivre pour faire valider son projet, un conseil sur les réglementations en vigueur, un avis sur l'organisation des espaces, ou encore sur le programme. Toutes ces missions sont du ressort normal de l'architecte. Par contre, l'architecte conseil ne doit pas faire de conception, il ne peut proposer de plans ou de documents aux citoyens qu'il rencontre. Ce serait empiéter sur la mission qui incombe aux architectes prestataires. Il y a donc une ligne de démarcation établie par le CAUE entre ce qui peut être dispensé gratuitement et ce qui ne le peut pas. Il est vrai qu'il est un peu déroutant de se voir proposer un service gratuit presque en tout point similaire aux services payants habituels d'un architecte. Il faut préciser que ce conseil gratuit pour le demandeur a bien un coût. Il s'agit d'un service public donc financé par la collectivité et en principe à destination des plus défavorisés.

A la différence d'un architecte conseil, ECLAt réalise des réunions plus prolongées et met en contact les autoconstructeurs avec des accompagnateurs compétents. Ils effectuent des réunions tri-partites (ECLAt – client – accompagnateur) et dirigent lorsque le projet est bien défini vers des accompagnateurs adaptés au stade de la demande. Si les besoins du client sont programmatiques, ils orienteront vers un architecte, si les besoins sont plus techniques, ils pourront proposer un artisan.

Ce travail d'assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO) qui peut éventuellement paraître anodin représente pourtant une étape essentielle. Il est important de faire comprendre aux clients qu'une bonne préparation n'est pas une perte de temps mais un gain d'efficacité et donc en définitive une économie financière.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Voir *infra*, encadré Journée «paroles de pros», page 45.

## Un chantier dans le chantier

M & Mme B autoconstruisent une maison à Haute-Goulaine. Elle comporte une partie neuve et une partie rénovée. Ils ont eu l'idée d'une forme d'accompagnement légère qui leur amène un peu de formation et de bonnes conditions de vie pendant le chantier.

En effet, les chantiers autoconstruits sont souvent plus longs à réaliser que la moyenne. Cause en est bien évidemment que les autoconstructeurs n'y travaillent pas nécessairement assidument, en continu, et ont besoin de phases de formation et d'apprentissage pendant le chantier. Cela peut constituer un coût quand le maître d'ouvrage loue un logement en attendant l'emménagement, ou bien un inconfort lorsqu'il vit sur place, dans la poussière de son chantier ou dans un mobil'home.

Pour minimiser ce problème, les autoconstructeurs B. ont donc cherché à segmenter leurs travaux. Dans un premier temps, ils réalisent intégralement les 30m<sup>2</sup> nécessaires pour pouvoir habiter sur place : une chambre, une cuisine, une salle de bain. Dans un second temps, bien plus long car libéré de cette contrainte, ils réalisent le reste des 260m<sup>2</sup> de travaux au total. Pour la première tranche, ils ont mandaté des entreprises. Cela leur permet tout d'abord de s'assurer des délais courts. Avec l'accord des artisans, M. B. assiste à la réalisation des travaux, en posant occasionnellement ses questions. Cette phase de production devient ainsi pour lui également une phase de formation. Le couple peut alors s'installer dans sa maison et terminer le reste des travaux sous une contrainte de temps réduite.

On peut se demander si avoir simplement pu regarder des artisans au travail est suffisant pour imiter leur travail par la suite. L'inconvénient possible de la méthode est qu'une fois cette première tranche finie, plus aucun professionnel n'est présent sur le chantier pour éventuellement aider les autoconstructeurs. Dans ce cas précis, les B. disposaient d'un ami charpentier qui a participé à la majorité des travaux. Le reste des compétences, ils les ont obtenues dans des livres ou sur internet. Manifestement débrouillards, ces autoconstructeurs semblent n'avoir pas senti un manque d'accompagnement. Ils avaient déjà rénové deux ou trois bâtiments avant celui-ci, mais ils affirment que ce sera leur dernier. Ils disent avoir été trop ambitieux pour ce projet-ci car ils ont vu très grand, et réaliser 200m<sup>2</sup> seuls tout en poursuivant leur activité principale s'est avéré épuisant.

### Diversité des profils

Sur le terrain, la majorité des accompagnateurs sont des artisans. J'ai choisi des profils qui correspondent plutôt à l'assistance à maîtrise d'ouvrage ou à la maîtrise d'œuvre pour qu'il tienne plus facilement la comparaison avec le rôle classique de l'architecte. De plus, ces profils ne me semblent pas incompatibles, bien au contraire. Il sera toujours nécessaire d'avoir des artisans accompagnateurs qui assistent les autoconstructeurs dans la réalisation. Leur savoir-faire est aussi précieux qu'il est inimitable. Mais ça n'empêche pas non plus un accompagnateur maître d'œuvre ou AMO soit présent aux côtés du maître d'ouvrage. Si ils arrivaient à collaborer ensemble de la conception à la réalisation, le résultat n'en serait sans doute qu'encore meilleur.

Cette diversité rend insaisissable une figure claire de « l'accompagnateur ». Cédric Marzelières répète à qui veut l'entendre : « Il n'y a pas UN accompagnateur mais DES accompagnateurS »<sup>1</sup>. Cette variété des postures n'est pas un défaut. Comme évoqué précédemment, elle fait miroir à la diversité des autoconstructeurs et s'adapte spontanément à leur demande, dans la mesure du possible. Il me semble impertinent de chercher à produire un métier unique de l'accompagnement puisque qu'un public défini et uni lui ferait défaut.

Pourtant la dispersion des accompagnateurs peut dans certains cas leur faire défaut. Aujourd'hui, il leur est difficile d'être rendus visibles. Ils n'ont pas de visage public ou de représentants communs. Une relative unité pourrait leur donner une voix politique, et leur permettre de porter la cause de l'autoconstruction aux oreilles des élus afin qu'ils s'en saisissent. Au minimum, ils gagneraient de toute façon à communiquer, à s'échanger leurs pratiques afin de s'enrichir de l'expérience de leurs collègues dans un métier qui cherche encore ses marques.

### Un besoin de rassemblement

Pour cette raison, plusieurs acteurs du domaine se sont réunis l'année dernière pour fonder la Fédération des Accompagnateurs à l'Autoproduction et à l'entraide dans le logement (abrégée FedAc). Cet intitulé complexe a été minutieusement choisi pour refléter les objectifs de ce groupement.

Cette fédération s'est réunie plus ou moins fortuitement, lorsqu'un certain nombre d'acteurs de l'accompagnement se sont vus proposer de tenir ensemble un stand par le magazine La Maison Ecologique. Leur rencontre a donné lieu à des discussions fructueuses et ils ont décidé de poursuivre l'expérience en faisant de ce groupement initial une fédération. Au conseil siègent aujourd'hui plusieurs associations dont : ECLAt (Cédric Marzelières) ; Cédric Daniel (Twiza) ; PADES ; ECLIS.<sup>1</sup> Il s'agit d'une fédération et pas d'un syndicat ou d'une corporation. Ce choix reflète bien la diversité des acteurs mis en jeu par l'accompagnement. Une fédération est là pour chercher à exprimer collectivement un avis sans pour autant unifier tous



*Lors du «Printemps de l'écoconstruction», plusieurs ateliers de travail et de discussion ouverts au public ont été organisés. L'un d'entre eux avait pour thème «l'accompagnement à l'autoconstruction» et a attiré près d'une centaine de visiteurs. Il était animé conjointement par ECLAt, la FEDAC, Botmobil, une autoconstructrice/auteure et Christophe Benoit. Durant un peu plus d'une heure, les professionnels ont répondu aux questions de l'assemblée sur les possibilités des accompagnateurs, l'intérêt de leur prestations mais aussi leurs limites. Puisqu'une moitié de la salle était constituée de professionnels, le projet de la FEDAC a également été présenté. L'objectif de la fédération est évidemment de rassembler le plus grand nombre possible de professionnels accompagnants pour bénéficier de leur expérience et faire émerger une volonté commune.*

*De gauche à droite : Cédric Marzelières (ECLAt, FEDAC), Cédric Daniel (Twiza, FEDAC), Réphaël Soulier (FEDAC)*

© FEDAC, 2016

<sup>1</sup> Interview de Cédric Marzelière en annexe

ses membres. Ceux-ci conservent une indépendance et une voix propre s'ils le souhaitent.

Elle est constituée d'accompagnateurs, ce qui la place clairement du côté des professionnels, il n'y a pas d'autoconstructeurs dans ses rangs, ni de producteurs de matériaux ou de vendeurs de plans. Ce sont les professionnels accompagnateurs, ceux qui sont en contact direct avec les autoconstructeurs.

Elle cible l'autoproduction, terme général défini plus haut de production par soi-même et pour soi-même de tous types de biens. Cela permet de considérer l'autoconstruction dans son spectre le plus large en considérant réhabilitation, rénovation, construction neuve, changement de matériel de chauffage, aménagements de jardins etc.

Enfin l'entraide est là pour signifier la multiplicité des acteurs encore une fois mais aussi le rattachement de cette pratique à l'économie sociale et solidaire.<sup>1</sup> Il s'agit là d'introduire l'idée que les accompagnateurs ne sont pas intéressés par le profit (au-delà de la nécessaire rentabilité de leur métier) mais bien par l'apport d'expérience, de relation et la valeur d'échange que l'entraide apporte.

Le terme de logement est là en dernière place pour restreindre le champ de l'autoproduction à ce qui touche l'habitat. On notera donc qu'à priori les accompagnateurs ne s'occupent pas des autoconstructeurs d'équipement de travail ou de bureaux.

La vocation de la FédAc est de réunir des informations de terrain sur l'accompagnement afin de former une vision claire de la pratique aujourd'hui. Elle pourra ensuite compiler ces informations, en faire des documents qui peuvent être destinés soit aux acteurs de terrain à nouveau (sous forme de rapports, monographies, conseils...) soit à des acteurs politiques afin de rendre lisible l'influence de l'accompagnement sur le secteur de la construction. Cette volonté de lobbying politique est un objectif déterminant dans la formation de la fédération. Dans le monde politique, aucun acteur ne représente actuellement l'autoconstruction (ni du côté des maîtres d'ouvrages, ni du côté des accompagnateurs). Il y a donc un réel besoin d'une voix politique pour mettre en débat ce sujet. A l'heure où j'écris ces lignes, la Fédac n'a que quelques mois et consacre désormais toute son activité à la recherche d'adhérents. De fait, son avenir est en train de se jouer car elle ne peut pas réussir si elle ne parvient pas à motiver un nombre suffisamment conséquent de professionnels.

<sup>1</sup> Voir infra partie II, page X

## C – Où sont les architectes ?

Mais venons-en enfin au sujet qui nous préoccupe. La place des architectes.

Le rapport Berrier disait : « [Les opérateurs d'accompagnement observent que se pose la question] de l'insuffisance patente de maîtrise d'œuvre dans les opérations de rénovation de l'habitat. En l'état, les ménages qui s'engagent sans encadrement dans des travaux de rénovation énergétique s'exposent à de graves incohérences techniques et fonctionnelles de leur logement ». Le problème n'est donc pas tabou.

Aucune association d'architectes dans la FédAc. Aucun architecte dans ECLAt<sup>1</sup> (bien qu'il y en ait eu précédemment). Aucune voix publique connue qui s'exprime sur l'accompagnement en tant qu'architecte (Il y a bien la figure emblématique de Patrick Bouchain mais son combat dépasse tellement le seul accompagnement que j'ai choisi de ne pas le considérer.). Mise à part une exception notable dans le paysage nantais (HEN contient des architectes et réalise de l'accompagnement), les architectes sont rares. Comment l'expliquer ?

### La prestation courante

Tout d'abord, il nous faut expliquer que dans de nombreuses collaborations, le statut particulier de l'autoconstructeur n'émerge pas et ne pose aucun problème aux prestations les plus courantes d'architecture. C'est le cas lorsque la demande du maître d'ouvrage concerne exclusivement un dépôt de permis de construire. Dans tous ces cas, les architectes exercent avec les autoconstructeurs comme avec n'importe quel client et ne subissent aucune restriction réglementaire. Mais il ne s'agit dans ce cas là pas d'accompagnement. Il n'y a pas vraiment de soutien particulier de la part de l'architecte quand au statut de l'autoconstructeur. Il se peut même tout à fait que l'architecte ne soit pas au courant de ce rôle.

### Le problème assurantiel

#### Pour la maîtrise d'ouvrage.

Savoir comment s'assurer à quel moment du projet n'est généralement pas la priorité des maîtres d'ouvrage autoconstructeurs. Ils ne sont pas préoccupés outre mesure par les exigences réglementaires et administratives de leur projet. Puisqu'ils ont d'emblée fait le choix d'assumer la réalisation des travaux, très peu pensent à s'assurer en ce sens. Puisque ce choix est déjà entériné mentalement, ils ne ressentent pas le besoin de l'écrire.

L'autoconstructeur peut souscrire trois types d'assurances.

La responsabilité civile de chantier, couvre les dégâts matériels et physiques cau-

<sup>1</sup> Depuis la rédaction de ce chapitre, une architecte a intégré l'association.

**Patrick BOUCHAIN, Construire ensemble, L'impensé, Actes Sud, Paris, 2006**

Livre collaboratif dirigé par Patrick Bouchain, cet ouvrage se veut une explicitation de la philosophie de cet architecte un peu différent, et de ses amis. Il y développe, entrecoupé de photos de ses projets, sa thèse des chantiers vivants, des bâtiments non finis pour rester appropriables, son plaidoyer pour le nomadisme.

« Pour qui construire ?

*S'il est essentiel de construire pour quelqu'un et qu'il n'existe pas d'œuvre sans auteur, il faut néanmoins que le lieu construit soit impersonnel, c'est-à-dire qu'il ne soit ni parfait, ni strictement identifié à la personne qui l'a commandé, à celle qui l'a imaginé ou à celles qui l'ont réalisé, qui sont autant d'auteurs qui ont chargé l'architecture de leur substance. L'ouvrage doit rester ouvert, « non-fini », et laisser un vide pour que l'utilisateur ait la place d'y entrer pour s'en servir, l'enrichir sans jamais le remplir totalement, et le transformer dans le temps. »<sup>1</sup>*

**La permanence architecturale à Boulogne sur Mer**

En 2010 la ville de Boulogne sur Mer choisit l'agence Construire (dirigée par P. Bouchain) pour réhabiliter une rue de maisons mitoyennes vétustes. Il s'agit de logement social. Recrutée pour l'occasion Sophie Ricard est envoyée sur place. « Patrick m'a alors dit pour que ce projet fonctionne je devrais y vivre. Si j'y allais c'était pour y habiter, pour y vivre, y travailler, y manger, y dormir... »<sup>2</sup> Ainsi est née l'aventure de la permanence architecturale. Du début de la conception à la fin du chantier, l'architecte a vécu sur place, parmi les habitants, pour comprendre leurs situations, pour faire avec eux un projet qui leur ressemble. Bien qu'il s'agisse de la rénovation de tout un quartier, cette disponibilité architecturale a permis de concevoir en collaboration avec chaque habitant un projet personnalisé pour son logement. Les habitants qui le souhaitaient ont également pu réaliser eux-mêmes certains travaux. Une ligne de l'acte d'engagement incluait l'autoréhabilitation accompagnée, et l'autoconception accompagnée s'est faite en sus.

<sup>1</sup> Patrick BOUCHAIN, *Construire ensemble, L'impensé, Actes Sud, Paris, 2006.*

<sup>2</sup> Sophie RICARD, *Construire ensemble le grand ensemble à Boulogne-sur-Mer, ensanantes, octobre 2015.*

Illustration : Vue du projet réalisé par l'agence Construire à Boulogne sur Mer  
© Sophie Ricard



sés à soi-même ou à un tiers pendant les travaux. Elle n'est pas toujours utilisée car, dans leur attitude d'autonomie, les autoconstructeurs considèrent qu'ils assumeront eux-mêmes leurs éventuels dégâts de chantier et blessures. Ils omettent souvent de penser à l'éventualité du dégât à un tiers.

L'assurance dommage-ouvrage est théoriquement obligatoire mais aucune sanction n'est prévue si elle n'est pas souscrite. Il s'agit d'une garantie de paiement. Dans le cas d'un problème sur le bâtiment qui mène à l'utilisation d'une assurance (dégât, retard...), la dommage-ouvrage paye directement les frais nécessaires au dédommagement avant même de savoir à qui incombent ces frais. C'est ensuite l'assureur de la dommage-ouvrage qui mènera l'enquête afin d'identifier le responsable et de se faire rembourser la somme versée. Sans cette intervention, le maître d'ouvrage n'aurait pas pu être dédommagé avant la fin de la procédure d'expertise et l'identification des responsabilités, ce qui peut stopper le chantier et entraîner des frais.

Une fois de plus, elle est peu utilisée par les autoconstructeurs. Bien que le risque soit reconnu, le prix de cette prestation la rend souvent difficile à intégrer dans le budget serré des maîtres d'ouvrage.

L'assurance Tous-risques Chantier est une assurance de chose (c'est-à-dire matérielle). Elle couvre les dommages du chantier sans chercher à mettre en cause la responsabilité du maître d'ouvrage ou d'une entreprise. Cela permet une plus grande sécurité financière et une sérénité dans les relations avec les professionnels.

## Pour les professionnels

Les professionnels de la construction sont tous tenus, en plus de leur responsabilité civile professionnelle, de souscrire à une responsabilité civile décennale. Elle les assure en cas de malfaçon sur le chantier jusqu'à dix ans après la réception des travaux.

Sur un chantier d'accompagnement, tout l'enjeu réside dans la répartition des

*A la une du numéro 90 du magazine La Maison Ecologique, on trouve : « Auto-construction, se faire accompagner. Chantiers école et participatifs, assistance professionnelle, assurances... »*

*Au programme de ce dossier très complet : pourquoi et comment faire appel à un accompagnateur, quel contrat réaliser, quelle rémunération, quelle assurance...*

*Aux rencontres 2015 de la construction paille, un atelier avait couvert la question. Le juriste Gilbert Leguay y présentait un résumé complet sur la question assurantielle et comment se prémunir des risques, que l'on soit professionnel accompagnateur ou particulier. Ces tableaux, présentés par le magazine, ont été réalisés par lui.*

© La Maison Ecologique, numéro 90, janvier 2016

## Les assurances de l'autoconstructeur maître d'ouvrage

D'après : Contribution à l'analyse de l'auto-réhabilitation accompagnée (ARA) présentée le 23 mai 2015 par Gilbert Leguay aux Rencontres du RFCP à Montargis

	Travaux avant réception		Garanties du parfait achèvement (1 an) et de bon fonctionnement (2 ans)		10 ans après réception
	Début de chantier clos-couvert (hors d'air/d'eau)	Réception des travaux	2 ans après réception	Vente de la construction	
<b>Sécurité sociale</b> pour dommages corporels subis	(A)				
<b>Individuelle accident</b> pour dommages corporels subis	(B)				
<b>Responsabilité civile aux tiers pour :</b> • dommages corporels causés • dommages matériels et immatériels causés	(C)				
<b>Tous risques chantiers (TRC)</b> au profit de tous pour travaux et répercussions sur existant pour tous dommages	(D)		période de "maintenance"		
<b>Dommages-ouvrage</b> tenant compte de l'exécution par le maître d'ouvrage (MO)	obligatoire (sans sanction pénale si non souscrite)				
<b>Responsabilité civile décennale</b> vente tenant compte de l'exécution par le MO				obligatoire (sans sanction pénale si non souscrite)	
<b>Multirisques habitation</b> pour RC famille et dommages habitation	garantie incendie dès le début (E)		+ dégâts des eaux		

(A) : L'assurance-maladie couvre tout ou partie de vos frais médicaux et d'hospitalisation sans lien avec un chantier.

(B) : Une assurance individuelle-accident, facultative, couvre les conséquences économiques d'un accident subi par l'assuré (décès, invalidité).

(C) : L'assurance responsabilité civile est facultative, mais très conseillée vu son coût modéré et l'importance des dommages couverts.

NB : votre multirisques habitation de base ne couvre pas votre RC en cas de travaux de construction.

(D) : La TRC, facultative, va du début du chantier à la réception des travaux (garantie de base) et peut être prolongée jusqu'à la fin de la garantie de bon fonctionnement (période "de maintenance")

(E) : Si la TRC a été souscrite, pas besoin de souscrire la multirisques habitation (MH) pour les mêmes garanties sur la construction neuve. Si la TRC n'est pas souscrite, la MH peut couvrir le risque incendie dès le début du chantier, et le risque dégâts des eaux à partir du hors-d'eau/hors d'air. En cas d'extension d'un existant, ou d'autoréhabilitation, la MH déjà souscrite n'est pas étendue d'office à la construction neuve : contactez votre assureur.

## Les assurances du professionnel accompagnant

	Travaux avant réception		Garanties du parfait achèvement (1 an) et de bon fonctionnement (2 ans)		10 ans après réception
	Début de chantier clos-couvert (hors d'air/d'eau)	Réception des travaux	2 ans après réception	Vente de la construction	
<b>Sécurité sociale</b> pour dommages corporels subis	(A)				
<b>Individuelle accident</b> pour dommages corporels subis	(B)				
<b>Responsabilité civile exploitation et professionnelle pour :</b> • dommages corporels causés aux tiers et cocontractants • dommages matériels et immatériels causés	(C)				
<b>Tous risques chantiers (TRC)</b> au profit de tous pour travaux et répercussions sur existant	souscrite par le MO de préférence		période de "maintenance"		
<b>Responsabilité civile décennale</b> tenant compte de l'exécution par le MO				obligatoire, sinon sanction pénale	
<b>Garantie de bon fonctionnement</b>	(F)		(G)		
<b>Garantie de bon achèvement</b>	(F)		(H)		

1 an après réception

(F) : La garantie apportée par l'entreprise à son client est obligatoire. Ce risque, supporté par le professionnel et non pris en charge par la décennale, est assurable.

(G) : La garantie de bon fonctionnement (GBF) des équipements dissociables oblige l'installateur à remédier aux défauts de fonctionnement dans les deux ans après la réception.

(H) : La garantie de parfait achèvement (GPA) oblige le constructeur à réparer dans l'année après réception les désordres notifiés à la réception (réserves) et dans l'année suivante.

responsabilités. Le risque pour les professionnels consiste à être mis en cause pour leur responsabilité décennale ou professionnelle sur des travaux effectués par le maître d'ouvrage et qu'ils ne maîtrisent donc pas. Le fonctionnement actuel des assurances est conçu pour assurer chaque professionnel exclusivement sur son lot, avec des responsabilités très cloisonnées. Lorsqu'un artisan effectue une partie des travaux seul, une autre en collaboration avec le maître d'ouvrage, et du conseil sur un autre lot, il est très difficile de déterminer où se termine sa responsabilité et où commence celle de l'autoconstructeur. Quand on considère que celui-ci est souvent la « victime » du défaut et ne dispose d'aucune assurance pour garantir son propre travail, on comprend aisément que les assureurs se retournent aussi souvent que possible contre les professionnels qui accompagnent. C'est ce qui fait dire à C. Marzelière : « Il y a un cadre juridique qui est défavorable, toujours, à la pratique professionnelle. »<sup>1</sup>

### **Pour les architectes**

Ce qui se passe dans ces cas-là c'est souvent que le professionnel est tenu responsable d'un défaut d'attention ou de conseil, au titre de sa responsabilité civile professionnelle.

Ce problème est exacerbé pour les architectes. De par leur position particulière, les architectes ont le devoir, pour tout chantier sur lesquels ils se trouvent, qu'ils soient engagés pour le faire ou non, de constater toute irrégularité, désordre, défaut et d'en référer au maître d'ouvrage. Cette responsabilité supérieure leur permet d'être mis en cause pour à peu près tout ce qui peut arriver dans le bâtiment. Et on ne se garde pas de nous le dire. Un cours de droit du contrat suivi en 2014 à l'ensan s'ouvrait sur cette introduction : « Vous irez forcément dans des procès, et bien souvent, vous les perdrez ».

Si ce risque élevé pour l'architecte ne lui interdit pas directement d'accompagner les autoconstructeurs, il est à la base des principaux blocages.

Puisqu'ils sont considérés différemment des autres professionnels du bâtiment, les architectes disposent de leur propre mutuelle d'assurance, la MAF. Si rien n'oblige contractuellement un architecte à s'assurer auprès de cet organisme, c'est le choix que fait 80% de la profession. Or la MAF refuse d'assurer des missions d'accompagnement à l'autoconstruction. Je n'ai pas d'écrits expliquant ce refus (malgré plusieurs questions posées par les architectes, la mutuelle n'a jamais exposé de position claire sur la question) mais il semble découler du risque accru pour les architectes d'être mis en cause par ce flou de responsabilité<sup>2</sup>. Aussi, les assureurs forment volontiers leurs produits sur des statistiques de sinistralité et de montant de dégâts. Difficile donc pour la MAF comme pour tout autre organisme d'assurer une pratique pour laquelle les retours d'expériences documentés sont faibles et épars. A ce titre, la MAF a indiqué à des architectes que bien qu'elle ne

<sup>1</sup> Interview de Cédric Marzelière en annexe

<sup>2</sup> Voir infra, partie III, page X

souhaite pas les assurer, elle est volontiers preneuse d'un retour d'expérience sur des chantiers accompagnés. Une position paradoxale si il en est.

Il serait pourtant possible de concevoir un produit assurantiel qui prenne en compte ce risque accru pour les architectes et les assure en conséquence. Une grande partie du public autoconstructeur est sensible à son besoin d'assurance. Pour cause, c'est une question qui revient toujours dans les débats, les ateliers ou les articles sur la question. Les clients pourraient donc être convaincus d'engager les services d'un architecte pour son expertise et son assurance. D'autant que cette nouvelle assurance, plus large, ne ferait pas nécessairement exploser le prix de la prestation. Le tarif actuellement pratiqué par la MAF pour une mission complète d'architecte est de 5 ‰ euros du montant hors taxes des travaux. L'architecte faisant typiquement facturer ses prestations autour de 10% de ce même montant, environ 5% du montant de la facture du client correspond au paiement de l'assurance. Une augmentation de quelques points de pourcentage de la prestation finale n'est pas inenvisageable, d'autant que les montants de travaux autoconstruits sont généralement plus faibles que lors de prestations complètes.

Pour les architectes, l'alternative consiste donc à s'assurer ailleurs, à condition d'obtenir un tarif qui ne soit pas absolument prohibitif... Ou alors, ils peuvent « maquiller » leur fonction d'architectes, en accompagnant au travers d'associations, sous le terme de « formateur », ou en laissant le client signer de son nom la conception lorsque c'est possible.<sup>1</sup>

Christophe Benoit, en tant que maître d'œuvre ne subit pas les complications particulières au statut d'architecte. Cela ne signifie pas pour autant que sa situation soit facile. Il a éprouvé des difficultés lui aussi à se faire assurer à un tarif acceptable. La solution actuelle, conçue avec son assureur, consiste à se faire assurer en tant que maître d'œuvre pour les phases de conception. Pour les phases chantier, il est assuré comme l'est un bureau d'études de structure. Il vient pour vérifier le bon dimensionnement des ouvrages, et que les matériaux correspondent à ses préconisations. Cela lui permet de ne pas être tenu responsable de la mise en œuvre, que ce soit par un professionnel ou par l'autoconstructeur.

### **Une image accablante de l'architecte**

Il y a un problème aussi d'image de la profession. Pour beaucoup de particuliers, qu'ils soient autoconstructeurs ou non, l'architecte a l'image d'un nanti, un artiste aisé et qui vit relativement déconnecté des réalités du terrain et du chantier. Cette idée s'ancre probablement dans un socle de vérités mais elle nuit à sa propre évolution. En effet, investis de ce préjugé les porteurs de projet n'iront pas spontanément demander secours à un architecte, estimant que celui-ci leur fera payer des

<sup>1</sup> Voir infra, partie III page X



sommes exorbitantes pour un projet fou, hors de leur portée et de leurs attentes. Il y a aussi que l'architecte est perçu comme un applicateur de politiques publiques. Un théoricien qui agit plus à grande échelle et appartient au monde et qui si on lui mettait entre les mains le projet simple d'une petite maison, n'aurait nulle part où exercer sa compétence et produirait un objet soit gratuitement complexe et impraticable, soit banalement à la portée de tous. En somme sa production est soit décalée, soit inutile.

Les acteurs d'ECLAt entre autres déplorent ce manque de reconnaissance des compétences de l'architecte, qui sont pourtant essentielles à l'émergence d'un bon projet. Ils ont affaire à des clients qui viennent plans en mains poser des questions sur des détails d'assemblage, et se doivent de commencer par leur dire « Ce que vous avez dessiné, c'est irréalisable et en plus ce n'est pas très intéressant, pensez un bon projet avant de vouloir le faire »

Il se peut pourtant qu'un fond de vérité auréole cette idée. Comment ne pas penser que certains architectes sont effectivement désintéressés d'un projet de petite échelle (et de petit budget) parce qu'ils n'arriveront pas à y insérer d'originalité ? Compréhensible mais pas excusable. Il faut que nous sachions convaincre tout un chacun que la compétence architecturale est tout aussi légitime dans l'habitat individuel que dans de grands collectifs urbains.

## L'accompagnement à l'autoconstruction en école d'architecture

### Communication

En école d'architecture, une certaine forme de communication nous est enseignée. On apprend à soigner nos dessins pour les rendre intelligibles et séduisants, on apprend à expliquer notre parti-pris. Bien souvent, il s'agit d'un exercice de persuasion : il faut arriver à instiller dans le client (dans notre cas d'étudiants, dans nos professeurs) l'idée du projet. Cette communication là est celle que l'on utilise pour s'adresser aux jurys de concours, à des élus, à d'autres architectes. Elle n'est pas vraiment source de dialogue. Nous avons ainsi peu d'occasions de nous initier à la pédagogie.

Dans le cursus de l'ensanantes, il est rare d'avoir affaire à un client. Lorsque c'est le cas, il n'est jamais autoconstructeur. Il s'agit plus généralement d'organismes publics, qui recherchent une étude plus qu'un chantier. Ainsi le rapport avec un autoconstructeur n'est pas du tout abordé. Cela n'est pas choquant en soi : c'est un champ un peu trop précis de la pratique pour qu'il soit intégré au tronc commun. Seulement la culture de la communication transmise par l'école est celle d'un architecte de concours.

Il s'agit de transmettre dans un temps très court et avec un maximum de force une idée, un parti. Ce format nous incite à utiliser des formules et des dessins séduisants, quitte à distordre la vérité. En définitive, je pense que cette attitude que nous avons apprise participe de l'image des architectes condescendants et distants des réalités.

Il nous faudrait apprendre à discuter avec la maîtrise d'ouvrage privée et, à plus forte raison, avec l'habitant. Cela implique de savoir utiliser un vocabulaire plus courant que celui dont nous avons l'habitude, de savoir mettre en confiance son interlocuteur, user de patience et de compréhension... Une fois sur le terrain, ces compétences relationnelles ont un réel effet sur la collaboration avec les constructeurs et les clients.

### Autoconstruction

L'opportunité existe par contre pour être autoconstructeur. De rares options de projet incluent la réalisation effective du bâtiment (je pense à Solid Thinking avec le projet On Air, ou cette année Architectures en Représentation). C'est l'occasion pour nous étudiants de nous confronter à la logistique et aux conditions du chantier. Je trouve que c'est un atout essentiel dans des études qui, somme toute, ne sont pas vraiment orientées sur les techniques de la construction. Lors des cours de projet, ce sont toujours la conception spatiale et la communication de l'idée qui priment et cela nous laisse peu de temps ensuite pour étudier la matérialité et la logistique de chantier.

Je persiste à penser que, plus encore ici à Nantes où nous disposons d'espaces immenses pour travailler, les écoles d'architectures devraient être plus souvent l'occasion de constructions de prototypes, de maquettes à l'échelle 1 :1, d'expérimentations techniques sur les matériaux ou les assemblages... La bonne maîtrise de l'ensemble des techniques du bâtiment nous permettrait d'abord d'être plus crédibles face aux constructeurs (qu'ils soient particuliers ou professionnels) et engendrerait aussi une plus grande pertinence dans notre conception.

## Café Archi : Autoconstruction, quel rôle pour les architectes ?

Avril 2016 Hôtel Pasteur, RENNES

*Intervenantes :*

*Catherine Rannou, Architecte & Plasticienne*

*Sophie Ricard, Architecte & chargée de mission à Rennes*

*Julie Barbeillon, Rédactrice en chef « La Maison Ecologique »*

C'est une association d'architectes qui organisent régulièrement ces « Cafés Archi » qui sont l'occasion pour les architectes et le grand public de débattre des problématiques qui secouent la profession. Le thème de la soirée est prometteur. Il y a quelques architectes bien entendu dans la salle, quelques artisans accompagnateurs, des étudiants et des autoconstructeurs.

Sophie Ricard commence par présenter le lieu de la rencontre. Il s'agit de l'hôtel Pasteur à Rennes, dont la réhabilitation a été dirigée par P. Bouchain. C'est l'occasion d'introduire sa méthode, infiniment citée en référence par les défenseurs de l'expression populaire en architecture. Des espaces réversibles, définis par les usagers et spontanés : pas de destination des salles, pas de projet fixe.

La présentation de la soirée est un projet autoconstruit accompagné par des artisans et l'architecte C. Rannou. C'est une petite maison bretonne à base de containers qui devait rentrer dans un budget de 45000 euros. L'architecte explique qu'elle a été déroutée par les demandes des clients, dépassée par leurs demandes techniques. La conception intègre la contrainte de l'autoconstruction en privilégiant une charpente unique, indépendante des containers, qui mettra le chantier hors d'eau. Toute erreur postérieure d'étanchéité dans les travaux sera alors bénigne.

Une prestation « classique » d'architecte avec aller-retour entre conception sur informatique et commentaires du client aurait été trop longue (trop coûteuse). C. Rannou a donc privilégié un travail de discussion avec des schémas et croquis, puis la réalisation d'une maquette. Cette dernière a l'avantage d'être didactique mais également de pouvoir servir de « plans d'exécution » pour les clients et les entreprises.

L'architecte y reconnaît certaines incompétences. Elle n'avait jamais accompagné d'autoconstructeurs, ne connaissait pas les matériaux écologiques qu'ils souhaitaient employer, ne pouvait pas répondre à leurs questions sur le dimensionnement des ouvrages et leur mise en œuvre. Sans la présence (complètement fortuite) d'un maçon généreux dans le voisinage « les fondations auraient été faites n'importe comment ». Elle déclare que «

[les architectes] sont faits pour construire en métropole » ou encore « Moi, en ville, j'ai l'habitude de missionner les entreprises générales de bâtiment alors j'arrive ici en campagne pour une maison individuelle, on ne va pas missionner chaque artisan pour faire les travaux, ça va prendre un temps fou ! Alors j'ai trouvé une entreprise générale de bâtiment agricole ».

Son profil rappelle un peu le stéréotype de l'architecte déconnecté des réalités de la construction, techniquement incompetent, désespérément citadin, voire bourgeois.

Pourtant, elle a su dans une certaine mesure adapter sa méthode de travail pour pouvoir accompagner ses clients, avec qui elle a su créer une relation de confiance. Elle a manifestement eu également la sagesse et l'humilité de reconnaître ses lacunes et ses qualités humaines ont été *in fine* plus importantes que les techniques dans une relation d'accompagnement.

En somme, malgré leurs à-priori généralement néfastes, si les architectes sont prêts à adapter leurs méthodes de travail et à monter en compétences techniques, ils peuvent faire de bons accompagnateurs à l'autoconstruction. Il faut aussi disposer de compétences en communication et en relationnel car suivre des autoconstructeurs complètement investis financièrement et émotionnellement dans la durée ne s'improvise pas. Cela implique aussi qu'ils le veulent vraiment.



### CLOSETS

The best place for built-in closets is near the entrance of each room, along the partition walls.



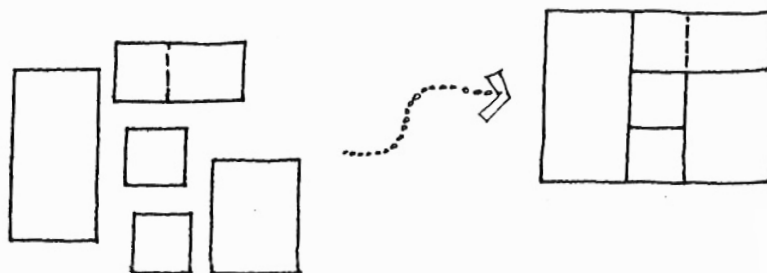
The right plan shows a third closet in the corridor.

### DESIGNING A COMFORTABLE HOUSE

It is often believed that a comfortable house is achieved by using expensive materials or with a lot of time and effort. However, the luxury and comfort of a house has no relationship with its size or the type of construction materials. Real luxury means living in a house which perfectly suits your habits and way of life.

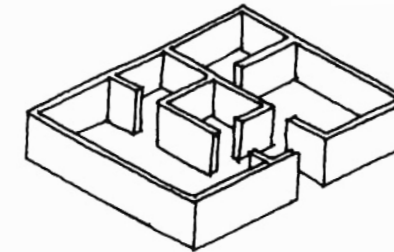
The next pages explain how to design your ideal house by realizing your dream spaces. For example, here are:

six spaces to rest, eat, sleep, work...



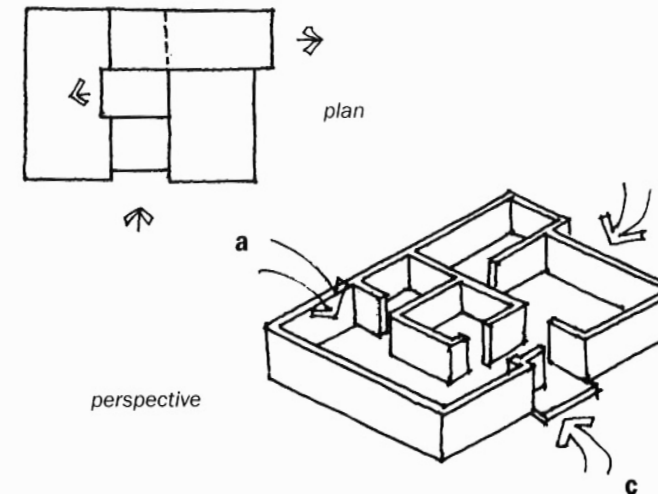
Joined together they make a house.

A plan in perspective:



This design does not have any features that draw our attention.

But if the spaces are moved in or out, such as the three rooms below, the shape of the house is slightly changed. This design may be a little more labor intensive, but it is more interesting.



This movement generates new possibilities such as:

- a. a place for bookcases
- b. a wide bench or a veranda
- c. a pleasant entrance



mission est limitée par sa durée, sans regard sur le chantier, on n'a pas réellement affaire à un suivi du projet. C'est une assistance à la conception qui s'avère finalement assez ponctuelle et peu influente. L'auteur de l'étude y précise même qu'il faut pour assumer cette posture une bonne pédagogie et un « égo mesuré », qui pourrait faire défaut à beaucoup d'architectes.<sup>1</sup>

Cette position de conseiller ne constitue pas à mes yeux un véritable accompagnement car elle n'a pas accès au chantier, qui est pourtant très riches en questions techniques et conceptuelles pour les autoconstructeurs. Elle a néanmoins le mérite et l'humilité de définir une posture clairement circonscrite. Elle introduit une qualité essentielle qu'est l'effacement de « la griffe architecturale » de chaque architecte au profit d'une plus grande responsabilité du maître d'ouvrage dans la conception de son logement. Il s'agit alors d'aider l'habitant à réaliser ce qui lui correspond le mieux, et plus si affinités.

Cette situation n'est pas sans rappeler les préconisations de Yona Friedman<sup>2</sup> qui souhaite pour ces raisons précises que l'architecte devienne à l'image d'autres spécialistes comme les avocats ou les médecins, un conseiller. On pourrait aller voir un architecte en consultation à un prix encadré pour qu'il puisse agir en « traducteur du plan » et spécialiste des questions architecturales.

### L'architecte auteur

Une autre manière d'influencer les projets d'autoconstructeurs sans les ravir de leur autonomie peut être de diffuser de la connaissance architecturale. On trouve beaucoup de manuels en ce sens mais peu évoquent réellement la question architecturale. A notre époque, il se peut également que des contenus numériques (vidéos ou documents interactifs) trouvent un plus large public qu'une publication papier.

Les ouvrages à destination des autoconstructeurs sont légion.<sup>3</sup> Ils évoquent très souvent les problématiques de chantier, ou forment des manuels orientés vers une technique de construction particulière. Beaucoup intègrent les questions climatiques de la thermique et de la ventilation, surtout dans les ouvrages les plus récents, mais bien souvent encore il s'agit de recueils techniques qui comparent plusieurs dispositifs. Toutes ces informations sont pertinentes mais elles ne permettent pas à elles seules de concevoir un logement de qualité. Les notions architecturales sont très souvent absentes. Considère-t-on qu'on ne puisse pas apprendre l'architecture dans les livres ?

De nombreux manuels s'orientent ainsi d'emblée vers le chantier afin de sensibiliser le public autoconstructeur à l'engagement qu'il prend. Ces derniers ne sont

<sup>1</sup> Pierre-Yves BOSSE, *Directeur de mémoire : Bruno SUNER, L'heure d'une méthode, ensa-nantes, 2014.*

<sup>2</sup> Yona FRIEDMAN, *L'architecture de survie, L'éclat, Paris, 2003 (première édition 1978), 219p.*

<sup>3</sup> *Habitats Energies Naturels, Mémento pour se préparer à un chantier d'autoconstruction écologique, Nantes, 2016*

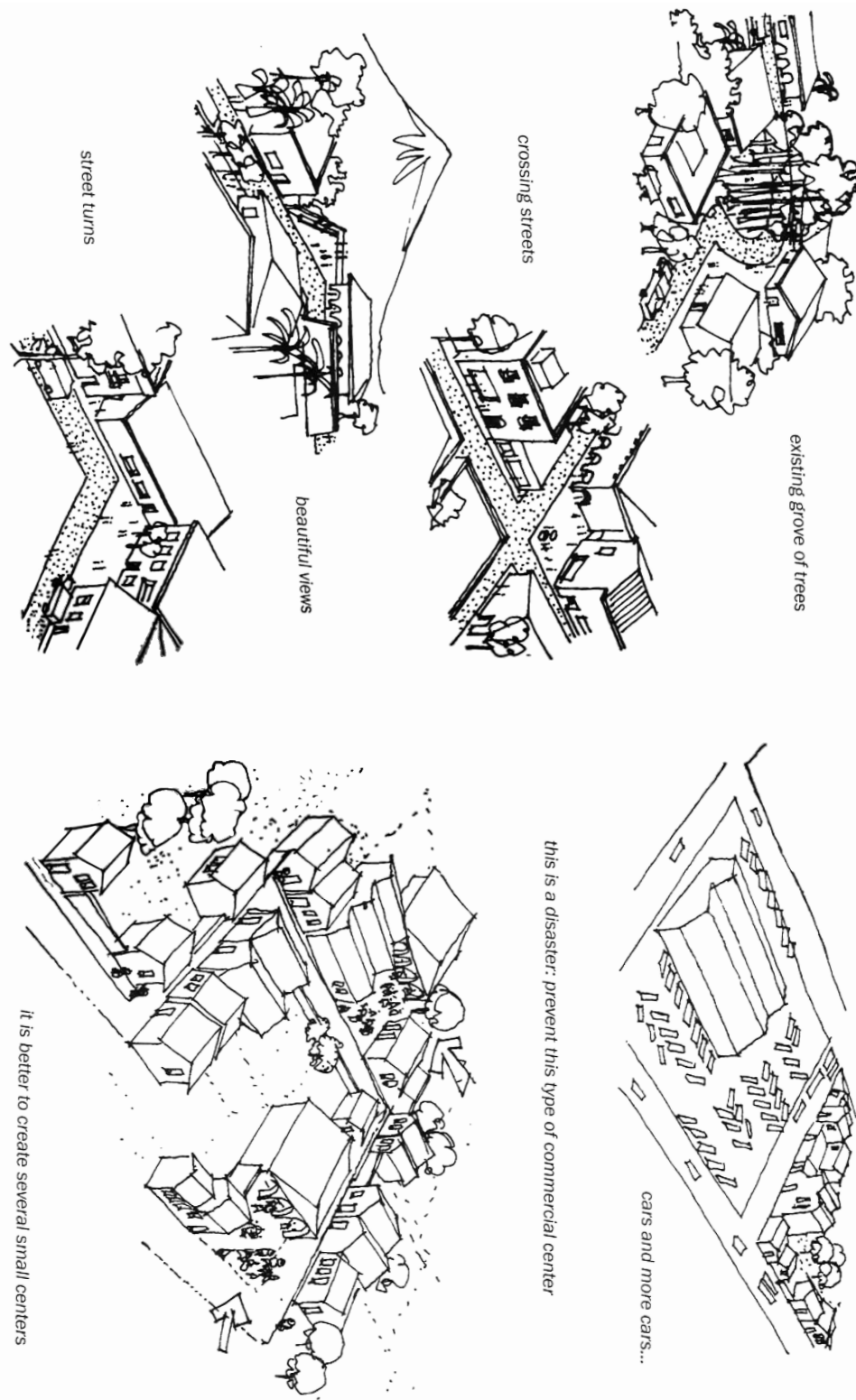
pas toujours conscients des exigences qu'ils s'attirent et de l'ampleur de la tâche.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Voir *infra*, partie II, Le cas ECLAt, page X

### Education populaire à l'architecture

Quelques exceptions existent néanmoins, mais elles ont été écrites pour un public de pays beaucoup moins institutionnalisés que les nôtres et aussi moins tempérés (climatiquement bien sûr). *The Barefoot Architect*<sup>1</sup> constitue à mes yeux le plus abouti. Il regroupe comme ses pairs des chapitres entiers sur les différents matériaux et leurs techniques dédiées, croquis d'assemblage à l'appui. Les dessins sont simples, à l'image des techniques décrites, il s'agit là de constructions ultra accessibles et non industrialisées. Mais la première section concerne la conception des espaces. Il ne s'agit pas d'un cours complet d'architecture bien entendu, mais à l'aide des mêmes dessins faciles à intégrer, le lecteur se fait rapidement une culture de ce qu'implique l'organisation des espaces, la distribution des usages et des passages, le rythme des volumétries et autant d'éléments qui sont nécessaires à l'exercice de l'architecture. De la différence entre une chambre et une cuisine à l'organisation de petites villes, le livre décrit des considérations que tout concepteur se doit d'avoir à l'esprit, rendant accessible la compétence architecturale et mettant un autoconstructeur en position de discuter avec un architecte.

<sup>1</sup> Johan Van LEGEN, *The Barefoot Architect, a handbook for green building in the 21st century, Shelter, USA 2008, 698p.*



### La posture de Solécité

Solécité est une Scop d'architecture nantaise fondée en 2012, spécialisée plus ou moins fortuitement dans l'accompagnement d'habitats groupés participatifs. Avant 2012 et sous un autre nom, les collaborateurs de Solécité pratiquaient l'accompagnement à l'autoconstruction, d'abord très spontanément puis à l'aide d'une méthode plus travaillée lorsqu'ils se sont rendus compte que cette activité n'était pas rentable. Ce n'est qu'en 2012, suite à une directive modifiée de la MAF qu'ils doivent se conformer aux exigences actuelles de séparation des responsabilités. Ce changement forcé de mode opératoire a été difficile à accepter, comme on le comprend, mais ils ont finalement adapté leurs pratiques en cloisonnant les prestations. Désormais donc, leur mission d'accompagnement s'effectue comme suit :

«*Accompagnement des autoconstructeurs dans tout ou partie du second-œuvre, tandis que la partie « clos et couvert » est toujours effectuée par des entreprises qualifiées.*

*Les travaux d'autoconstruction ne commencent qu'une fois les logements réceptionnés et donc après toute intervention d'artisan sur le chantier.»<sup>1</sup>*

Les architectes ne mettent plus les pieds sur le chantier en phase d'autoconstruction.

J'ai du mal à retenir autre chose de ce changement de méthode qu'une triste défaite de l'accompagnement. Si l'architecte ne peut pas accompagner les autoconstructeurs sur leur chantier, sa qualité d'accompagnateur en est d'autant amputée auprès des maîtres d'ouvrage.

«*Dissuader d'accompagner professionnellement des autoconstructeurs motivés, c'est les priver de compétences et de savoir-faire que la profession peine à faire reconnaître.* »<sup>1</sup>

### Regroupement associatif

Pour utiliser ses compétences sans mettre en cause son assurance professionnelle, l'architecte peut choisir de rejoindre une association d'accompagnement. Elle n'aura nécessairement pas la même structure qu'une entreprise et ne pourra certainement pas constituer la seule occupation de cet architecte, mais elle peut permettre de réaliser des missions conjointement à d'autres accompagnateurs.

<sup>1</sup> Pierre-Yves BOSSE, Directeur de mémoire : Bruno SUNER, *L'heure d'une méthode, ensanantes*, 2014.

Dessins explicatifs représentant des organisations urbaines. Accompagnés de textes simples, ces schémas permettent de vite comprendre quelques principes clés de la composition architecturale et sont accessibles à tous.

© Johan Van Legen, *The Barefoot Architect a handbook for green building in the 21st century*, Shelter, USA 2008.

Sous le statut associatif, l'architecte pourra être tour à tour conseiller, formateur, expert, ou exclusivement l'un de ces trois rôles. Cela permet de réaliser du conseil architectural tout en garantissant l'indépendance du maître d'ouvrage, qui devra déposer lui-même son permis (ou engager un autre architecte, libéral).

### La posture de l'architecte total

Le grand public est souvent surpris de constater que les architectes ne sont pas experts dans les techniques de mise en œuvre. Ils s'imaginent plus volontiers un super-constructeur, qui connaît toutes les techniques artisanales et peut au besoin réaliser un chantier. Il ne me semble pas que tout architecte ait besoin de ces compétences, mais l'idée n'est pas impertinente. C'est de l'architecture totale. On nomme ainsi les projets où la conception et la réalisation du bâtiment sont assurés par la même personne, a priori un architecte.<sup>1</sup> Cela correspond au statut d'Architecte Contractant Général.<sup>2</sup>

Cette posture est une des seules qui permette un suivi intégral du projet, du premier coup de crayon à la réception intégrale. En ce sens, elle renoue avec l'histoire de la fonction d'architecte. Il faut se rappeler qu'à l'origine, architecte et maçon, étaient la même personne, leurs fonctions unies sous un titre de maître-artisan ou bâtisseur.<sup>3</sup>

Ces architectes sont bien soumis aux mêmes règles que les autres, et à ce titre, participer à des chantiers autoconstruits pourrait leur poser les problèmes assurantiels qu'on connaît<sup>4</sup>. Le format, ici, consiste à diriger deux entreprises : une agence d'architecture et une entreprise de construction. Ainsi le temps passé à la conception l'est en tant qu'architecte, tandis que le temps passé sur le chantier l'est en tant que constructeur, et n'est donc pas soumis aux mêmes garanties.

A noter que si cette posture ne pose pas de problème pour des marchés privés, elle est vue comme un conflit d'intérêt en marché public.

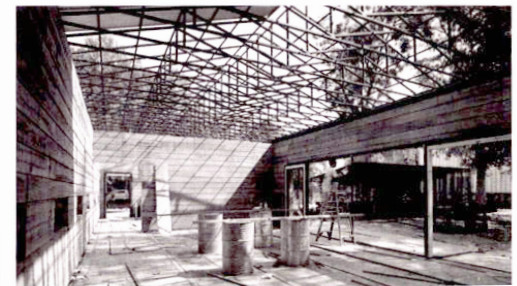
Elle représente néanmoins une vraie possibilité d'accompagnement architectural intégral. Un inconvénient pour le maître d'ouvrage peut-être de se voir contraint d'utiliser les techniques connues par l'architecte constructeur même si il en privilégierait une autre, pour ne pas se séparer de la prestation d'accompagnement.

<sup>1</sup> Rémi EL JADAOUI, Directeurs de mémoire : Stéphane HANROT & Marion SERRE, *Quel rôle pour l'architecte dans des processus d'autoconstruction ?*, ensa Marseille, 2016

<sup>2</sup> Syndicat National des Architectes Contractants Généraux : <http://www.snacg.fr/>

<sup>3</sup> Albert HASSAN, Directeur de mémoire : Dominique DRUENNE, *L'autoconstruction dans tous ses états*, 2010.

<sup>4</sup> Voir *infra*, partie II, *Le problème assurantiel*, page X



Le travail de Rural Studio est emblématique de l'architecture totale. Il s'agit d'un enseignement dispensé à l'université d'Auburn, à l'occasion duquel les étudiants dessinent des projets destinés à aider des communautés locales, mais les réalisent également. Cela permet pour les étudiants d'apprendre à mettre son dessin à l'épreuve du chantier, ainsi que pour les bénéficiaires de disposer de bâtiments de qualité à moindre coût. Le studio a pour but de sensibiliser les étudiants à leurs responsabilités sociales.

© Andrew Freear and Elena Barthel, with Andrea Oppenheimer Dean, *Rural Studio at twenty*, Princeton Architectural Press, 2014

## B – Des postures innovantes pour demain

Comment faire tomber ces barrières qui empêchent les architectes d'accéder au secteur de l'accompagnement ?

Nous avons vu que ce secteur de la construction est en plein essor, en cours de formalisation même, et il serait terrible pour la profession architecturale d'être ici encore laissée au ban des professionnels engagés par les particuliers. Pour que les architectes puissent pleinement investir le champ de l'accompagnement, quelques changements sont à espérer. Tous ne sont pas nécessaires, aucun n'est suffisant. Il s'agit ici de décrire des pistes de réflexion qui m'ont paru essentielles.

### Un changement d'image de l'architecte

« L'absence d'intérêt marqué encore de nos jours pour l'espace architectural est une conséquence d'une politique incohérente en ce domaine, tendant à créer des stéréotypes de la construction, l'habitat social en est un, qui ne correspond à rien dans l'esprit que se fond les habitants de leur demeure. »<sup>1</sup>

Il me semble malheureusement que cette citation, qui a pourtant près de 40 ans, est toujours applicable aujourd'hui. Pour des raisons qui m'échappent, l'architecte reste considéré comme un individu « de classe ». Si cette idée peut être associée à un certain prestige, elle est plus qu'à son tour celle d'un personnage hautain, déconnecté des réalités du peuple et préoccupé par sa gloire personnelle. Bien qu'aucun de vous lecteurs ne corresponde à ce personnage, il est possible que nous ayons tous un peu à y voir. « L'architecte c'est celui qui roule en porsche et qui a une bouteille de brandy dans le mini bar » comme le caricature N. Garcia. Cette image peut s'avérer très dure à dépasser car, de fait, la grande majorité des particuliers n'auront jamais affaire à un architecte de leur vie. Ce dernier n'est jamais mobilisé pour des constructions de maisons individuelles et semble dévolu par la loi aux grands projets. Lesquels ont bien souvent mauvaise presse. On n'en est plus à l'époque des grands ensembles mais pourtant l'expression de cages à lapins existe encore...

Par ailleurs, l'architecture est complètement absente de la culture populaire, voire même bourgeoise. Elle semble être une pratique exclusivement réservée aux écoles d'architecture et à leurs étudiants. Quelques associations existent bien sûr de sensibilisation du grand public à l'architecture, je pense ici à l'Ardepa, mais je doute qu'elles aient assez de portée pour effectuer un nécessaire travail de fond. Il faudra faire la preuve au grand public que l'architecture est juste et applicable jusqu'à la plus petite échelle. Sans aller jusqu'à la méthode choc de la permanence architecturale<sup>2</sup> il faut montrer que l'architecte peut aujourd'hui être proche de son public.

<sup>1</sup> Maurice COGNACQ & F. KOUTSODONTIS, *Auto-construction, TPEF ensanantes*, 1980.

<sup>2</sup> Voir *infra*, partie II, *La méthode Bouchain*, page X.

Peut être que pour les autoconstructeurs les plus engagés, le fait que l'architecte soit un professionnel d'Etat constitue également un frein. Dans un désir d'autonomie et d'affranchissement des règles habituelles de la construction, certains autoconstructeurs peuvent voir dans l'architecte un représentant de la norme et de la bien-pensance constructive.<sup>1</sup>

Cela implique que les architectes soient déterminés à faire advenir ce changement. Car dans leur culture peut-être, mais surtout dans leurs méthodes professionnelles, « il y a un snobisme qui est avéré ».<sup>2</sup> Il faudra alors pour les architectes investir pleinement la question des petits projets, et faire des architectures de 40, 20 ou 5 mètres carrés. Avec de la bonne volonté et en se rapprochant des bons acteurs, cette mutation est possible pour tous les architectes.

<sup>1</sup> Rémi EL JADAoui, *Directeurs de mémoire : Stéphane HANROT & Marion SERRE, Quel rôle pour l'architecte dans des processus d'autoconstruction ?*, ensa Marseille, 2016

<sup>2</sup> Interview de Cédric Marzelière en annexe.



Cette illustration de bande dessinée n'est qu'un exemple de l'image que portent les architectes en occident (ici aux Etats-Unis) : « les architectes devraient être forcés de vivre dans les bâtiments qu'ils conçoivent » est une expression populaire qui existe aussi en français, même si on lui connaît peut-être plus celle de « constructeurs de cages à lapins ».

©Bill Watterson, *Calvin&Hobbes*



## Pédagogie

Les architectes accompagnateurs seront des pédagogues compétents. Un bon projet accompagné se construit dans la durée et selon les attentes du maître d'ouvrage, qu'il faut savoir patiemment éclairer et diriger. Tout l'art de l'accompagnateur se situe dans la manière d'apporter des informations et des possibilités à son client sans les lui imposer. « il s'agit de mettre à disposition les informations permettant aux autoréhabilitateurs de faire leurs choix eux-mêmes, répondant ainsi à leur besoin de liberté »<sup>1</sup>. Il faut que les architectes renouent avec cette compétence de transmission des savoirs.

## Pour plus de compétences techniques aux architectes

Les autoconstructeurs s'attendent souvent à tort, à trouver en l'architecte un expert en bâtiment toutes catégories confondues. Ils sont surpris de constater que celui-ci ne connaît ni l'ensemble des produits disponibles, ni les moyens de les mettre en œuvre. En ce sens, il perd une partie de son intérêt en tant qu'accompagnateur de la phase chantier. Lors de cette étape, l'autoconstructeur recherche bien souvent des conseils techniques sur la meilleure manière de disposer les éléments, voire des « astuces de pros » pour travailler plus efficacement. S'il n'est pas juste d'attendre d'un architecte une compétence d'artisan, je peux tout à fait concevoir qu'ils acquièrent un certain éventail de compétences techniques. Si l'école d'architecture n'est pas le lieu idéal pour acquérir ce savoir<sup>2</sup>, les stages et expériences professionnelles peuvent tout à fait l'être.

Notons ici que de nombreux architectes amateurs de chantiers ont déjà acquis ces compétences au cours de leur carrière, et sont tout à fait aptes à accompagner des autoconstructeurs dès à présent. J'ai rencontré des architectes qui ont réalisé des études complémentaires en menuiserie ou en maçonnerie pour être plus à même de comprendre et réaliser leurs dessins. Il s'agit principalement de partisans de l'architecture totale, mais leur attitude peut aisément se transposer à tout accompagnateur.

Des architectes plus techniciens seraient source de moins de déceptions de la part des maîtres d'ouvrages.

Un nouveau régime assurantiel pour l'accompagnement à l'autoconstruction.

Comme nous l'avons précisé en partie II, le principal obstacle à un plus fort investissement des architectes dans l'accompagnement vient des assurances.

Ils concentrent actuellement entre leurs mains trop de responsabilités, à la fois envers les maîtres d'ouvrages et les artisans. Cette trop grande responsabilité les empêche de suivre en phase chantier les autoconstructeurs. Il devient trop risqué

<sup>1</sup> CRENAU, *L'accompagnement des projets d'auto-réhabilitation par les magasins de bricolage, état des lieux et prospective pour l'amélioration énergétique de l'habitat en milieu rural, ensanantes, 2016*

<sup>2</sup> Voir *infra*, partie III, *L'autoconstruction en école d'architecture*, page X

de les assurer quand le chantier est autoconstruit, comme il se passe avec la MAF actuellement<sup>1</sup>. De ce fait, les architectes sont donc écartés de l'accompagnement par les maîtres d'ouvrages à cause de leur image ou par les assureurs à cause de leur responsabilité.

Une nouvelle solution assurantielle adaptée est à inventer si l'on veut régler cette situation.

## Pour une responsabilité équitable

Une première possibilité consisterait simplement à diminuer les responsabilités de l'architecte, pour le ramener à un statut équivalent aux autres professionnels du bâtiment. Bien que le risque d'être mis en cause pour des malfaçons causées par le maître d'ouvrage existe pour tous les professionnels, l'architecte y est plus sujet car sa responsabilité « prime » en quelque sorte sur celles des constructeurs. Une remise à plat de sa responsabilité lui permettrait d'avoir le même type de risque que les artisans du bâtiment.

Cela ne signifie pas nécessairement que la prestation de l'architecte perdrait en importance. Il y perdrait sa position hiérarchique par rapport aux autres corps de métier. Car de part cette primauté de responsabilité (et probablement culturelle aussi) l'architecte peut faire imposer ses choix contre l'avis des constructeurs. Si tous les professionnels du bâtiment étaient sur un pied d'égalité, cela encouragerait plus à un dialogue, et par extension à une plus grande connectivité entre conception et construction.<sup>2</sup> C'est à ce titre que l'horizontalité est présente dans la transition.

Un autre système, peut-être plus en cohérence avec le fonctionnement actuel de l'accompagnement, consiste à répartir plus équitablement les responsabilités entre professionnels et autoconstructeurs. Etant acquis le fait que le maître d'ouvrage participe à la construction, il semble en effet logique qu'une part du poids assurantiel soit reportée directement sur lui. Si cela ne se fait pas actuellement, c'est essentiellement parce que ce n'est pas un régime prévu par les assurances car trop inhabituel. Aussi, le maître d'ouvrage n'a rien du support d'assurance idéal puisqu'il entreprend sa construction sans pouvoir prouver qu'il a les qualifications appropriées. Même s'il est vrai que le droit actuel soit volontairement orienté vers la défense du consommateur, le défaut d'assurance les rend encore plus rarement désignés responsables. En effet l'intérêt d'un procès, outre l'établissement de la justice est tout de même d'obtenir des dédommagements. Or un maître d'ouvrage, s'il n'est pas soutenu par une assurance, ne disposera presque jamais des ressources nécessaires au paiement d'une sanction judiciaire, il y a donc peu d'intérêt à le reconnaître coupable d'un tort.

<sup>1</sup> Voir *infra*, partie II, le problème assurantiel, page X.

<sup>2</sup> Interview de Cédric Marzelière disponible en annexe.

On pourrait pourtant imaginer un produit assurantiel nouveau qui consiste non pas en différents degrés de responsabilité mais en une responsabilité unique et partagée des acteurs de chantier. Cette répartition des pouvoirs semble plus appropriée aux modes de décision collectifs auxquels on peut assister dans l'habitat groupé et les chantiers accompagnés.

### **Rassembler construction et conception**

Les inimitiés entre architectes et artisans ont beau être parcourues de préjugés, il n'est pas difficile de comprendre d'où elles viennent. Les uns vivent et travaillent tous les jours dans un bureau pour dessiner et décider de ce que construiront ceux qui savent travailler la matière. Il y a là une hiérarchie qui peut s'avérer inconfortable. Car comment dessiner intelligemment un matériau dont on ne sait pas utiliser parfaitement les propriétés ? Comment bien construire un élément d'un projet quand on n'a pas une idée de son intégration dans l'ensemble ?

Ces questions ne sont pas faciles à régler si l'on s'en tient à l'organisation classique, bien compartimentée, des métiers du bâtiment. Mais l'autoconstruction est un terrain favorable à l'expérimentation.

L'autoconstructeur est par essence un acteur transversal de son bâtiment, un architecte total, qui décide de la conception et réalise soi-même une partie de l'ouvrage. En cela, il efface la limite que l'on a construite entre phase projet et phase chantier. Sur un chantier autoconstruit, il n'est pas rare que voir les espaces se former, ou rencontrer une difficulté technique fasse lâcher la pelle pour revenir au crayon. Sur un chantier d'EcoHabitat85, le client a décidé une fois l'étage de sa maison construit d'y autoconstruire des mezzanines, conformément à une version des plans qui avait été abandonnée des mois auparavant.

Pour qu'un accompagnateur soit au plus près du maître d'ouvrage, il lui faut donc aussi être capable de traverser cette limite invisible. Pour un constructeur il faudra monter en compétences générales sur les autres corps de métier, le droit, etc. Pour un architecte il faudra monter en compétences techniques sur la mise en œuvre et les matériaux.

Ce mélange des genres peut s'avérer porteur d'une nouvelle façon d'envisager la construction. Des réunions incluant les maîtres d'ouvrages, des accompagnateurs, des constructeurs et des maîtres d'œuvre ont eu lieu à ECLAt ou dans certains projets d'habitats groupés. Elles ont donné lieu à des projets intéressants mais surtout en premier lieu, à une plus grande compréhension mutuelle.

## Conclusion

L'accompagnement à l'autoconstruction est un domaine encore flou, très présent dans la population mais peu décrit. Correctement renseigné et développé, il peut s'avérer un outil puissant pour rénover le parc bâti existant, satisfaire aux exigences thermiques croissantes et augmenter la qualité architecturale du parc individuel privé. La question de son émergence dépend aujourd'hui de professionnels et autoconstructeurs militants inscrits dans la transition écologique et sociale. A travers leurs méthodes déjà en place sur le terrain, c'est l'ensemble de la filière de la construction qui est amenée à s'interroger. A la clé viendront des moyens institutionnels et assurantiels nouveaux qui permettront la pratique de l'accompagnement dans un cadre connexe au conventionnel. A terme c'est peut-être même l'ensemble des professions du bâtiment qui devront muter pour correspondre aux exigences écologiques et sociales d'aujourd'hui. Plus d'équité sociale, un souci de l'intérêt collectif, une plus grande autonomie des particuliers...

Même s'il existe de nombreuses alternatives pour que les architectes s'inscrivent dans l'autoconstruction, la mission complète d'accompagnement reste pour l'instant inaccessible. Mais ce n'est pas une fatalité. Quelques innovations très simples pourraient changer la donne. Pour ceux qui n'ont pas cette patience, il est toujours possible de se désinscrire de l'Ordre.

Sur la couverture des Règles Professionnelles de la Construction Paille, on peut lire parmi d'autres remerciements «Merci aux autoconstructeurs et autoconstructrices». Ce message doit nous rappeler que par leur statut de pionniers et d'expérimentateurs, les autoconstructeurs sont souvent acteurs du développement des techniques de construction. Alors pourquoi s'en priver ?

---

## Bibliographie

## Ouvrages

Claire GUYET, *Quelle place pour l'architecte dans l'auto-construction*, Cosmografia, Nantes, 2014.

Yona FRIEDMAN, *L'architecture de survie*, L'éclat, Paris, 2003 (première édition 1978), 219p.

Maurice COGNACQ & F. KOUTSODONTIS, *Auto-construction*, TPFE ensanantes, 1980.

Johan Van LEGEN, *The Barefoot Architect, a handbook for green building in the 21st century*, Shelter, USA 2008, 698p.

Bernard RUDOFISKY, *Architecture without architects, a short introduction to non-pedigreed architecture*, Academy Editions, London, 1964.

Hassan FATHY, *Construire avec le peuple*, Editions Jérôme Martineau, Paris, 1970.

Rob HOPKINS, *Manuel de Transition : de la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Les Éditions écosociété, 2010, 216 p.

Patrick BOUCHAIN, *Construire ensemble*, L'impensé, Actes Sud, Paris, 2006.

RAMAU, *L'implication des habitants dans la fabrication de la ville, Métiers et pratiques en question*, Editions de la Villette - réseau RAMAU, Paris, 2013.

RFCP, *Règles professionnelles de construction en paille*, Le Moniteur, Paris, 2012.

Rémi EL JADAOUI, Directeurs de mémoire : Stéphane HANROT & Marion SERRE, *Quel rôle pour l'architecte dans des processus d'autoconstruction ?*, ensa Marseille, 2016

Albert HASSAN, Directeur de mémoire : Dominique DRUENNE, *L'autoconstruction dans tous ses états*, 2010.

Habitats Energies Naturels, *Mémento pour se préparer à un chantier d'auto-construction écologique*, Nantes, 2016

Pierre-Yves BOSSE, Directeur de mémoire : Bruno SUNER, *L'heure d'une méthode*, ensanantes, 2014.

Mike DAVIS, *Planet of Slums*, Verso, 2007.

Guillaume BERGEY, Directeur de mémoire : Bruno SUNER, *Auto-construction : mission(s), rôle(s) et responsabilité(s) de l'architecte*, ensanantes, 2015

Francois Tanguay, *Petit manuel de l'autoconstruction*, Editions de Mortagne, 1990

## Articles & Rapports

Jean-Charles DEPAULE, *L'architecture sauvage*, CRAUC, Paris, 1970.

La Maison Ecologique, *Autoconstruction, se faire accompagner*, la maison écologique n°90, décembre 2015 – janvier 2016.

Hervé Berrier, *Contribution de l'auto-réhabilitation accompagnée au plan de rénovation énergétique de l'habitat*, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, juin 2014. Rapport n° 009350-01

Consulté en ligne : [http://www.compagnonsbatisseurs.org/userfiles/Rapport\\_Berrier\\_ARA.pdf](http://www.compagnonsbatisseurs.org/userfiles/Rapport_Berrier_ARA.pdf)

PADES, GERES & Viviane HAMON Conseil, *L'accompagnement à l'auto-réhabilitation du logement « tous publics » et l'émergence d'un nouveau métier du bâtiment*, Programme PREBAT Amélioration énergétique du patrimoine rural : quelles parts et perspectives pour l'auto-réhabilitation ?, juillet 2014.

Consulté en ligne : <http://www.prebat.net/IMG/pdf/-132.pdf>

Geneviève PRUVOST, *Chantiers participatifs, autogérés, collectifs : la politisation du moindre geste*, CEMS, Paris, 2015.

CRENAU, *L'accompagnement des projets d'auto-réhabilitation par les magasins de bricolage, état des lieux et prospective pour l'amélioration énergétique de l'habitat en milieu rural*, ensanantes, 2016

## Conférences

CRENAU, La construction du chez-soi dans la transition énergétique. Entre conceptions de la performance et pratiques habitantes, ensanantes, octobre 2015

Viviane HAMON et Marie-Maud GERARD, *Des artisans du bâtiment partenaires de projets d'auto-réhabilitation : une posture bienveillante et stimulante*, ensanantes, octobre 2015.

Sophie RICARD, *Construire ensemble le grand ensemble à Boulogne-sur-Mer, en-*

*sanantes, octobre 2015.*

Claire CARRIOU, *Aperçu historique de la participation, Maison de quartier de Dou-lon, novembre 2015*

Catherine RANNOU, *Café Archi Autoconstruction : quel rôle pour les architectes ?*, Hôtel Pasteur, Rennes, Avril 2016

### **Sites internet**

<http://eclat1901.fr/>

<http://www.fedac.fr/site/>

<http://fr.twiza.org/>

<http://padesautoproduction.net/>

<http://hen44.org/>

<http://www.castorsouest.eu/>

<http://www.botmobil.org/>

<http://www.compagnonsbatisseurs.org/>

<http://www.echobat.fr/>

<http://www.cabestan.fr/>

<http://architect.com/features/article/145673128/aravena-s-pritzker-a-critical-round-up>

### **Personnalités rencontrées**

Christophe BENOIT, pour l'entreprise Ecohabitat85, Challans

Cédric MARZELIERES, pour l'association ECLAt, Nantes

Nathalie GARCIA, Architecte conseil CAUE, Nantes

Bruno SUNER, pour l'association HEN, Nantes

Cédric DANIEL, pour la FEDAC, Nantes

Ilona KAMENSKY, Architecte, Rennes

M.&Mme A., Autoconstructeurs, La Garnache

M.&Mme B., Autoconstructeurs, Basse-Goulaine

### **Illustrations de parties**

Partie I © Bernard RUDOFISKY, *Architecture without architects, a short introduction to non-pedigreed architecture*, Academy Editions, London, 1964.

Partie II © Sophie RICARD, *Construire ensemble le grand ensemble à Boulogne-sur-Mer, ensanantes, octobre 2015.*

Partie III © Johan Van LEGEN, *The Barefoot Architect, a handbook for green building in the 21st century*, Shelter, USA 2008, 698p.

**Interviewé** : Cédric Marzelière  
**Fonction** : Directeur de l'association ECLAT  
**Date** : Novembre 2015  
**Lieu** : Un bar, Rue La Tour d'Auvergne



*Cette interview est la première de mon enquête, et comprend beaucoup de nouveautés pour moi, qui connaissait alors encore peu du sujet. Je l'ai réutilisée tout au long de mon travail car elle contient en germe beaucoup des questions centrales de l'accompagnement.*

*D'autres interviews ont suivi bien sûr, lesquelles n'ont pas toutes été enregistrées. L'intégralité de cet entretien, un second avec le même Cédric, et un avec des autoconstructeurs de l'agglomération nantaise sont disponibles en version audio sur le support numérique joint.*

**Cédric Marzelière** : « Sur l'omnipotence ou la représentation qu'on peut avoir de l'architecte, qui du coup est l'... des autres, hiérarchiquement. Et qui du coup se prête mal à la pratique d'aujourd'hui un peu communautaire ou plus « à plat » on va dire des relations sur un chantier.

Donc du coup dans l'accompagnement à l'auto construction il n'y a pas un accompagnateur il ya plusieurs accompagnateurs. L'architecte accompagne. L'agent immobilier accompagne enfin tu vois le technicien accompagne. L'artisan accompagne. L'association d'accompagnement accompagne ; mais il n'y en a aucun qui est au dessus des autres. C'est important de l'avoir en tête je pense parce que ça remet aussi l'architecture sur sa propre compétence, son propre métier, qui est transversal, c'est vrai mais qui n'est pas au dessus des autres. Et ça c'est une vraie ré-interrogation de la pratique.

**Adrien Chauvin** : Du coup, cette idée, ... Qui est-ce qu'il faudrait convaincre que l'architecte n'est pas au dessus des autres ? C'est les archis ou c'est les habitants ou c'est les deux ?

C.M. : Ba c'est les deux.

A.C. : Enfin, elle vient de qui cette idée ?

C.M. : Il faut intervenir à tous les niveaux c'est toujours pareil. Les autoconstruc-

teurs sont ...le public d'une manière générale n'est absolument pas convaincu de la pertinence de la prestation architecturale. C'est dommage d'ailleurs. Je ne sais pas d'où ça vient, c'est une image que traîne la profession. Une espèce de boulet quoi. Mais les architectes eux ils peuvent parfaitement intervenir jusqu'au PC. Donc la question par rapport aux autoconstructeurs, la question que tu poses, l'accompagnement des architectes pour moi elle se pose après. C'est-à-dire le suivi de chantier l'intervention en consultation en DCE et puis en EXE. C'est ça qui n'est pas investi aujourd'hui par les architectes parce que les autoconstructeurs jusqu'au PC ce sont des clients tout à fait normaux. Là-dessus Il n'y a pas de problème particulier.

OK. Il n'y a pas non plus de réticence même pour le PC ? Pour l'auto constructeur d'engager un archi ?

C.M. : Ce n'est pas vraiment une question d'auto construction c'est une question de public. Ca dépend si ce sont des maîtres d'ouvrage convaincu de la pertinence de la prestation d'un architecte. Si ils ne sont pas obligés de le faire ils vont te demander une extension à 40m<sup>2</sup> pour avoir une DP parce qu'ils n'ont pas compris que c'était aussi compliqué qu'un PC. Parce qu'il y a une communication en ce moment de certains agences qui disent « oh une simple DP est suffisante pour faire ça ! » Mais c'est juste que c'est hyper chiant parce que même si les délais sont plus courts en fait, dans les grandes lignes t'es quand même super rapidement... enfin t'as pas vraiment d'économie de temps entre un PC et une DP aujourd'hui. Mais bon le discours ambiant fait qu'on dit que c'est plus simple.

Bon ya l'aspect thermique. Comme ya pas l'obligation de produire une étude thermique, du coup on pense que c'est plus simple mais ce n'est pas parce que ya pas d'étude qu'il ne faut pas se poser la question de la thermique, donc il faut quand même se prendre un petit peu le chou. Donc voilà c'est... Si on peut évacuer cette prestation là et bien on se dit qu'on fait une économie. Donc on ne la prend pas. Je parle pour l'auto constructrice. Après il y a des gens qui pour une petite extension de 20m<sup>2</sup> disent « ba non moi il me faut un archi, je n'ai pas envie de me prendre la tête ». Par contre c'est vrai que la prestation architecturales sur des petites surfaces elle n'est pas hyper rentable. Parce que le moindre truc c'est 4000balles. Alors donc le ratio a la surface quand tu fais une extension de 10m<sup>2</sup> plus un ravalement de façade, ca plombe pas mal le budget. Donc l'archi on y pense plutôt quand on fait des gros projets. Mais c'est dommage ! Moi j'aimerais bien que les archis se positionnent sur ces aspects, sur ces projets plus restreints.

A.C. : En même temps je comprends que ça n'intéresse pas non plus tellement l'archi de faire 10 m<sup>2</sup> d'extension et un ravalement de façade

C.M. : Ba pourquoi ?

A.C. : Parce qu'il aura moins d'espace pour investir ses compétences. Il y en a

pourtant à faire, c'est du travail de détail mais...

C.M. : Moi je pense qu'il y a un snobisme qu'est avéré. Mais qui est pas que un snobisme qui est aussi lié à une réalité économique de « je suis assuré pour faire ça et si pour un petit chantier je ne fais pas le job complètement et que je ne prends pas la presta d'assurance qui va avec je vais me retrouver dans la merde. » Enfin je peux me retrouver en défaut de conseil. Du coup il y a une charge fixe qui pose problème. Qui fait que tout de suite il y a une marche à passer pour le maître d'ouvrage.

Mais moi je pense que l'adaptation des petits projets. Faire du sur-mesure pour des petits projets, il ya un vrai intérêt de l'architecture à investir ce champ-là. Par contre aujourd'hui c'est très mal placé, très très mal placé financièrement. C'est dommage. Parce que aujourd'hui la demande elle est sur de la maison individuelle ou collective mais pour une maison de 70m<sup>2</sup> à 120 000€, tout le monde veut la même chose, mais ya aucun archi qui se positionne la dessus parce que personne sait faire. Alors que pourtant c'est exactement là qu'est la demande. C'est là qu'est le marché aujourd'hui.

A.C. : Du coup c'est un marché qu'est dicté par la promotion, en termes immobiliers ?

C.M. : Les banques. Parce que les ménages aujourd'hui ne peuvent emprunter qu'à ce niveau là. Donc il faut entrer dans ce budget pour débloquer les trucs. Pour que les chantiers se mettent en route.

En fait l'auto construction interroge la pratique de l'architecte. Les clients disent : « je veux bien ça, je veux bien votre conseil mais par contre votre assurance je m'en fou. »

A.C. : Et les architectes ils peuvent faire ça ?

C.M. : Ben non. Enfin si t'écoutes l'ordre non ils ne peuvent pas. Il est sachant il s'est arrogé la ... la multi compétence transversale de tout savoir sur un chantier donc dès qu'il y met les pieds on le met en responsabilité là-dessus. Moi je pense que personne ne lui a demandé de tout savoir sur une maison ou sur un chantier. Mais c'est une position de l'ordre.

A.C. : Si on écoute nos professeurs, surtout de droit c'est vrai qu'on s'en passerait bien de cette responsabilité.

C.M. : J'aime bien ce parallèle. Les médecins aujourd'hui ils sont sensés tout savoir sur tes maladies sur ton corps sur ta guérison, et ils ont vendu leurs mains en fait aux laboratoires pharmaceutiques. C'est dommage que demain les architectes aient fait la même chose avec les grandes surfaces de bricolage. Ou avec les fournisseurs de matériaux d'une manière générale. Mais aujourd'hui c'est ce

qui se passe. Ils reçoivent des communications de la part des fournisseurs des matériaux qui leurs disent « regardez on est asservis on est machin on est truc bidule vous pouvez même partir en vacances avec ya pas de problème ». Personne ne lui a demandé de tout savoir sur une baraque. Surtout pas l'autoconstructeur. Parce que lui il va lui dire moi j'en Sias plus que toi et il aura certainement bien souvent raison. Moi tous les jours je me fais comment dire voler dans les plumes et dépasser en compétences par els porteurs de projets. Pas dans tous les domaines, mais sur certains. Tu vas sortir de l'école l'année prochaine. La RT 2012 qu'est-ce que t'en sais ?

A.C. : Ba en sortant de l'école eh, on est des endives...

C.M. : Yen a qui sont super affutés et qui font te dire : moi la RT2012 je m'en fous je veux être passif.

«Putain merde la RT2012 je sais à peine ce que c'est et le gars il m'emmène sur un sujet euh...»

P>arce que en fait la RT 2012 j'y crois pas» il me dit. «Et puis le bâtiment à énergie positive c'est de la merde parce que ce qu'il faut c'est surtout du passif parce que au moins on est bons sur l'isolation, on peut arriver à de l'énergie positive sans être super isolé, il faut juste produire de l'énergie.»

Et il va t'expliquer comment il a prévu de faire. Toi t'es là tu lui dis ba oui t'as sans doute raison j'en sais rien il faut demander à un bureau d'études thermique !

Lui l'atteinte de sa performance énergétique il y a pensé, et il sait tout. Il a calculé ses Sd, il a fait ses simulations sur pléiade... Par contre il ne sait pas gérer un budget. Il ne sait pas faire un suivi de chantier. Mais il te met en incompétence totale.

A.C. : Du coup ça va varier en fonction des clients quelles compétences ils ont mais en général quand ils en ont une ils l'ont complètement, il n'y a pas de lacunes ?

C.M. : Ba nous c'est là qu'on se place avec ECLAt si tu me permets de parler deux secondes de l'asso, c'est dans l'évaluation justement des besoins et des compétences des porteurs de projet pour faire du montage d'équipe et savoir qui doit intervenir. Quelles sont les compétences du porteur de projet, quelles sont celles sur lesquelles il doit monter en compétence encore, où il doit se former, et quelles sont celles qu'il ne va pas pouvoir investir, et là c'est quoi les relais. Et il faut que ça reste dans une enveloppe, une faisabilité optimale du projet.

A.C. : Et donc à propos d'ECLAt, vous êtes une assoc', qui fait donc ces montages d'équipes, mais avec je suppose des professionnels qui sont extérieurs à l'association. Vous êtes une espèce de relais entre l'autoconstructeur et les professionnels, c'est-à-dire que vous n'êtes pas en relation directe sur le chantier ou avec le client pour lui apporter une compétence...



C.M. : On apporte la compétence de gestion de projet, en éco-construction. C'est-à-dire l'information générale sur les aspects juridiques, assurantiels telle qu'on a pu la récupérer auprès des assureurs. Le fait de travailler et d'aller chercher l'information auprès des assureurs et auprès de l'AQC directement comme ça c'est beaucoup plus simple on n'est pas soumis à des personnes au niveau de l'agence mais on travaille au niveau national comme ça ça permet d'harmoniser. Et on apporte l'information sur la faisabilité et les attitudes des différentes corporations, des différents lots par rapport à notre expérience, l'expérience qu'on peut avoir sur des projets, pour essayer de mettre de l'huile dans les rouages. De faciliter l'appréhension des différentes étapes du chantier, du projet, pas que le chantier justement. Et puis apporter des clés de lecture par rapport à une défense du consommateur en autoconstruction, parce qu'aujourd'hui il y a personne qui se préoccupe de ça. On est sur une offre commerciale qui est assez conséquente, mal expliquée par moment et puis une incompétence de la part des porteurs de projet sur le secteur du bâtiment. C'est-à-dire que pour prendre un exemple très simple : une structure porteuse ils ne savent pas ce que ça veut dire. Un point technique sur un bâtiment ils ne savent pas ce que c'est pour certains. Par contre ils sont capables de t'emmener très loin mais ils n'ont pas la formation généraliste du bâtiment. Donc on essaye d'argumenter de façon très simple sur ce que c'est un projet de construction, sur ce que c'est qu'un bâtiment, voilà. Pour apporter un niveau de base et un lexique commun qui va permettre au maître d'ouvrage de communiquer avec les différents intervenants. Et comme on agit à ce niveau là, quand il y a besoin d'un apport technique, on sous-traite une mission de conseil technique sur le lot considéré. C'est-à-dire que si on a besoin d'intervenir, si on a une question d'un porteur de projet sur de l'architecture ou de la conception, on fait appel à un architecte d'intérieur, ou un archi pour répondre à la question directement. Et cet archi, il est assuré pour faire ça. Et donc pour les aspects conception c'est plus simple, et pour les aspects réalisation, il faut des pros qui sont assurés en conseil, ou qui ont envie de faire du conseil.

A.C. : Et comment ça se passe ? C'est quoi la difficulté pour être assuré en conseil ?

C.M. : Pour un artisan ? Ba faut qu'il lise son contrat. Il faut qu'il sache s'il l'est.

A.C. : Une bonne rédaction du contrat suffit ?

C.M. : Ba une bonne rédaction, souvent il y a une prime en plus à payer, pour pouvoir être assuré à faire du conseil, pour un artisan. Aujourd'hui ce n'est pas forcément le cas sur tous les contrats d'assurance des artisans

A.C. : Et pour l'archi il est assuré en conseil ?

C.M. : Oui pour l'archi c'est normal, de ce point de vue là il n'y a aucun souci. [...] Pour moi l'investissement du champ de l'autoconstruction par les architectes il serait plutôt sur l'EXE.

A.C. : En tout cas pour le coup, sur la partie conception il n'y a pas de problème ? Ils agissent en gros comme n'importe quel artisan dont le champ serait la conception.

C.M. : Aujourd'hui, c'est plutôt d'aller chercher le marché des autoconstructeurs qui est difficile pour les archis. Parce que l'autoconstructeur ne va pas spontanément vers eux puisqu'il cherche plutôt à évacuer cette prestation. Alors que c'est là qu'il y a du design à faire, c'est là qu'on est dans des articulations fines des prestations et c'est là que la compétence d'animation d'équipe, qui est l'une des compétences de l'archi elle a sa place. Et c'est là que nous au sein d'ECLAT on essaye de revaloriser cette prestation. De dire : non vous ne pouvez pas vous passer de cette prestation d'architecte, à moins que vous soyez architecte vous-même ! Et même à ce moment là... Tu sais on dit le cordonnier est le plus mal chaussé. A ce titre là moi j'ai vu plusieurs exemples. Un couple, elle archi, lui issu de l'école d'archi, artisan tailleur de pierre aujourd'hui. Ils ont fait un projet, que tu regardes derrière et tu fais « mais putain, mais, n'importe quoi ! ». Sur leur projet ils ont viré tous les gardes fous, toutes les sécurités qu'ils mettent sur les leurs [ceux qu'ils suivent], ils les ont faits sautés. Après ils se sont dit : « On aurait jamais du faire ça » Et pas par excès de confiance mais juste tu te dis, c'est valable pour les autres mais pas pour moi.

Aujourd'hui je suis persuadé qu'il y a une vraie activité à développer et que l'autoconstruction interroge la pratique. La question c'est qui est prêt à se plier à cet exercice d'aller vers ce marché là. Parce qu'aujourd'hui il y a des vrais enjeux. Il n'y a pas qu'un marché qu'on subodore, il ya des gens qui demandent des conseil et qui ne les obtiennent pas. Ca ne veut pas dire qu'ils sont prêts à payer. Ca veut dire qu'ils se posent des questions et qu'il n'y a personne pour leur répondre.

A.C. : Sur des questions techniques ?

C.M. : Oui mais aussi en conception. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, moi, il y a des gens qui m'appellent et qui me demandent « est-ce que vous faites des études de structure par rapport à de la charpente ? ». Non, ce n'est pas notre métier du tout, allez voir un bureau d'études, c'est leur métier quoi. Et ça, ça marche pas ce n'est pas encore intégré. L'autoconstructeur nous amène vers des compétences qui ne sont pas les nôtres. Et il fait la même chose avec l'architecte, il va l'emmener sur de l'EXE alors qu'il n'est pas sensé en faire et il va amener un artisan vers de la maîtrise d'œuvre alors que ce n'est pas son métier. Et ça il faut être clair. Mais ce qui est intéressant c'est de voir qu'il agite le monde de la construction comme ulule ou kiss kiss bank bank réinterroge le monde de la finance. Alors qui c'est qui s'y colle ? On est obligés de le faire nous-mêmes cette fois-ci ?

Alors d'accord, mais par contre, on va le faire. Ce sera sans vous si vous ne vous adaptez pas.

Je ne sais pas si tu as eu le temps lire l'étude de Céline et Kévin sur le rôle des grandes surfaces de bricolage dans la rénovation énergétique. C'est quand même intéressant de voir que eux ils se sont positionnés déjà, ils se sont posés la question de quel est le conseil qu'ils peuvent apporter aux autoconstructeurs. C'est-à-dire que aujourd'hui, les grandes surfaces de bricolage ont onze milliards de chiffre d'affaires je crois, en annuel, par rapport aux 35 milliards de ... non attends 22 milliards. 22 Milliards les GSB par rapport à 32 milliards pour le logement pour la FFB. Il y en a un qui n'a que le matériel, et il ne fait pas de l'autoconstruction avec des maisons à chaque fois mais quand même. Vingt-deux milliards ils sont en train de se poser la question est-ce qu'on ne ferait pas du conseil pour les autoconstructeurs. Pour moi, j'apporte mon analyse du truc : ils sont dans le commerce et ils vont rentrer dans actuellement un secteur qui est inoccupé par les fédérations du bâtiment (j'entends scop BTP, CAPEB, FFB mais aussi l'ordre des architectes) c'est l'accompagnement à l'autoconstruction. Et aujourd'hui il y en a qui sont sur le sujet, et ils sont dans le commerce, ils ne sont pas dans le bâtiment, et ils vont faire du conseil demain.

A.C. : C'est vrai que c'est inquiétant

C.M. : Ba inquiétant, non ! Mais il y a un marché. Il n'est pas encore délimité mais qui va le prendre ? Ca reste du bâtiment, ça reste du commerce ? Ou alors est-ce qu'on est sur autre chose ? C'est un peu ce qu'on aurait tendance à vouloir défendre avec une fédération de l'accompagnement à l'autoconstruction. On est peut être dans l'ESS. On est peut-être dans une espèce de truc qui est entre le monnayable et puis l'humain.

A.C. : Ce n'est pas très clair dans ma tête, même quand on met de l'argent c'est pour avoir une qualité humaine derrière...

C.M. : On peut certainement argumenter sur d'autres choses quand on parle d'autoconstruction, de projets d'autoconstruction, on n'est pas sur l'aspect pécunier. Il se passe autre chose quand JE fais moi-même ma maison. Je ne suis pas dans la réalisation d'une performance ou d'un bâtiment. JE me transforme et j'habite différemment dans la maison dans laquelle j'ai participé. Donc on est sur des maîtres d'ouvrages qui montent en compétences. On est sur des maîtres d'ouvrage qui ont des trajectoires particulières. On est sur des artisans qui chaque jour se questionnent et réinterrogent leur pratique pour s'adapter à l'autoconstruction. Qui dans leur environnement de chantier vont à la rencontre de quelqu'un d'autre. Ils sont obligés de tenir compte de la montée en compétence du maître d'ouvrage. Et des fois ils vont se prendre la tête. Des fois ça va être chiant, ça va être lourd, des fois ça va être absolument génial. Une fois que la rencontre elle est faite, la question de l'assurance qu'on a souvent en amont dans les bureaux d'études et

qu'on a souvent en amont, dans les chantiers (et c'est ce que dit Viviane Hamon dans le rapport du PADES), cette question là elle disparaît complètement. Dans le rapport de confiance qui s'instaure entre deux personnes. Ce qui n'est pas nécessairement le cas dans une relation classique de « je te fais un devis, tu signes ma presta, je passe dans deux mois ». Là il faut discuter de la prestation un peu plus amont pour savoir précisément ce que moi je fais et ce que toi tu fais.

A.C. : Et quand en plus il y a un échange de compétences en plus d'un échange d'argent...

C.M. : Et il y a transmission des savoir-faire. Donc on est sur champ qui est intermédiaire. Donc on n'est pas tout à fait dans ... Ces deux aspects le sont, comme tu dis dans chaque relation. Là on est quand même sur un milieu qui fait apparaître plein d'autres choses. Il y a un modèle économique qu'il faut trouver. Parce que il est valable ici pour une opération mais il pas tout à fait transposable. Il concerne plein de corps d'état. Il concerne la conception, la réalisation, il n'y a pas de systématisme : ce qui est valable pour la conception n'est pas valable pour l'exécution ou pour l'intervention, on l'a vu. Et du coup, euh, je sais plus pourquoi je disais ça.

A.C. : On a un modèle économique mais...

C.M. : Oui voilà, on a un modèle économique mais on ne pourra justifier de la pertinence et des bienfaits de ce modèle économique en termes humains, que lorsque ce modèle économique sera pérenne. On ne pourra pas argumenter tout de suite de dire « oui, c'est magnifique les formations regardez ces parcours individuels ! » Tant que ce n'est pas systématisé, ça reste une belle aventure humaine, voilà. On ne pourra argumenter sur de l'économie sociale ET solidaire tant qu'on n'aura pas changé d'échelle.

A.C. : Ok qu'est-ce qu'il faut faire ? T'as une idée ?

C.M. : Ba... Ce qu'on essaye de faire en tout cas avec la fédération de l'accompagnement à l'autoconstruction et la soixantaine d'acteurs nationaux qui se sont engagés dans la démarche, c'est de rester absolument ouvert auprès des autres fédérations du bâtiment pour justement réfléchir et chercher, selon les dispositions locales les terrains d'expérimentation qui permettront de dégager ces méthodes-là. On est typiquement sur de la qualification de pratiques et pas sur de la qualification de résultats. Je ne sais pas comment dire, de résultats... comme pour les matériaux.

A.C. : Tu ne juges pas le produit final de l'autoconstruction mais plutôt la façon dont ça s'est déroulée, plus la méthode que...

C.M. : C'est certainement plus vers là que... C'est certainement plus ça qu'on a

à qualifier parce qu'aujourd'hui on manque de métrique. Si on prend uniquement les coûts on ne retranscrit absolument pas la valeur de ce qui se passe sur un chantier. Pour preuve : les quartiers Castors qui se sont construits à l'après-guerre ils apportaient 5000 francs, ils adossaient 15000 francs d'apport en industrie, et le crédit foncier leur prêtait les 50 000 francs qui manquaient pour finir la baraque. Donc ils apportaient quelque chose en nombre d'heures et ça aujourd'hui on ne sait pas le faire. On ne sait pas le calculer et surtout on ne veut pas le valoriser. Donc comment est-ce qu'on évalue du travail humain, voilà il y a une métrique là-dessus, l'intensité sociale, le fait de rapporter plus de pratique sur les chantiers... Les autoconstructeurs ne se trompent pas là-dessus, ils vont vers des pratiques qui sont très techniques. La pose de placo ça dépanne mais ils préfèrent aller vers des choses où il y a besoin de plein de main d'œuvre, comme des techniques GREB, des enduits terre, de la mise en œuvre de paille... Avec des matériaux qui sont très très peu chers, avec une mise en œuvre ad hoc et des filières courtes. Aujourd'hui ils sont là-dessus.

A.C. : C'est vrai que la main l'œuvre c'est la ressource qu'ils ont la plus abondante. Donc forcément ils sont moins exigeants sur ça.

C.M. : Exactement. Donc euh aujourd'hui on sait très bien que les filières qui sont les plus porteuses d'intervention humaine sont celles qui auront le plus d'avenir. Aujourd'hui on aura quand même beaucoup de difficultés à remplacer par des robots l'ingénierie qui est nécessaire à l'autoconstruction et à l'animation. Par contre on va pouvoir prendre des matériaux qui seront préfabriqués très facilement qui vont correspondre à une mise en œuvre qui sera adaptée à un autoconstructeur. La question de l'autoconstructeur, qui est variable dans ses conditions c'est « Moi, je fais un truc pour chez moi », il va poser des questions sur le développement durable, l'écologie, sur la santé, sur des trucs parce qu'il ne va pas vouloir poser de la merde. Il ne va pas vouloir poser des trucs qui sont dégueulasses dans sa baraque, ou il va vouloir s'en protéger. Donc en fonction de ses moyens il va chercher à travers l'autoconstruction à atteindre supérieur par rapport à ce qu'il pourrait obtenir uniquement dans le conventionnel. Donc c'est vecteur d'une promotion sociale. C'est vecteur de certaines valeurs qu'ils ont envie de dégager et ça ce n'est absolument pas retranscrit dans la valeur simplement économique et numéraire du bâtiment. On est sur d'autres calculs, sur de l'énergie grise. Ils vont te dire « moi je n'ai absolument pas envie de décaler, dans le temps ou dans l'espace le bilan en énergie grise. J'ai pas envie que ce soient mes enfants qui le payent, je n'ai pas envie que ce soient les petits chinois qui le payent, voilà. Les chinois ou les autres, ça va bientôt changer ça mais... Donc j'essaie de faire bien les choses, de le faire en responsabilité. Des fois ce n'est pas possible d'aller jusqu'au bout parce que il y a des contraintes budgétaires, mais ce sont les vraies interrogations citoyennes qui sont à l'œuvre dans ces interrogations là. Une fois qu'on a gratté le vernis du professionnalisme du spécialiste, ba le néophyte, l'autoconstructeur vient dire « moi je sais deux trois trucs et je sais ce qui me

dérange, je veux ça mais je ne veux pas ça. Le produit tout fait comme dans la grande distribution... Moi je veux bien des tomates, mais je veux des tomates de saison aujourd'hui. Je veux bien de la viande mais je veux de la viande française. » Et ça, il faut avoir identifié les filières, il faut être prêt à répondre à ces questions là. Aujourd'hui, il n'y a pas de garanties hormis la relation de confiance que tu peux avoir avec quelqu'un qui est le sachant. Qui est celui qui va t'orienter vers. Parce que aujourd'hui les labels les machins les trucs, on entend tout et n'importe quoi et ce n'est pas les opérations de com' qui sont convaincantes sur ces aspects-là, malheureusement. Donc aujourd'hui les gens ils ont confiance dans les gens. Ce n'est pas simple la confiance à établir. Donc ça se passe dans une compréhension mutuelle et des rapports qui sont absolument pas ce qui est souhaité par la pratique plutôt courante de « je te place une presta et je te fais payer la marge pour justement (et je paye un assureur) pour que une fois que c'est fini c'est fini et je ne reviens pas. Aujourd'hui l'autoconstruction c'est complètement autre chose. C'est on avance ensemble et si il y a besoin je sais que je peux te resoliciter demain et voilà. Ce qui n'est pas exempt de problèmes hein parce que en cas de revente et tout ça il se passe d'autres choses. Mais qu'est-ce qu'on fait, on bloque la pratique ou on cherche à l'améliorer, à l'accompagner ? Parce que, elle est quand même assez belle, sur le principe. Et on ne sait pas ce que ça peut générer en plus. Aujourd'hui on anticipe le truc mais...

A.C. : Ouais mais enfin je ne sais pas. Je dirais de toute façon on ne peut pas la bloquer enfin... L'autoconstruction ça me paraît la première façon de faire, on a toujours fait comme ça

C.M. : Oui. Ça existe. Aujourd'hui avec ECLAt on se positionne auprès de ceux qui veulent du conseil, de l'accompagnement, mais tous ceux qui n'en éprouvent pas le besoin et qui ne se revendiquent même pas autoconstructeurs. IL faut se poser la question du curseur, où est-ce qu'on le met en autoconstruction. Il y en a qui ont réalisé leur maison qui ne se considèrent absolument pas comme des autoconstructeurs parce que ils ont fait de la réno. Ils ont refait al moitié de leur baraque, sur trente ans, ou sur vingt ans. Ils ont absolument tout changé dans leur maison. Ils ont refait des lots très techniques et très poussé sur de l'isolation, sur de l'aéraulique. Mais comme ils l'ont fait au fur et à mesure ils ne se considèrent pas comme autoconstructeurs. Mais ils ont passé en revue à peu près tous les lots possibles et imaginables dans une maison. C'est-à-dire qu'ils sont plus compétents que toi en sortant de tes études.

A.C. : Bien sûr !

C.M. : Ce qui est hallucinant. Mais par contre il ne va pas te le dire. Ils ne vont pas te dire qu'ils sont autoconstructeurs. Bon voilà. L'autoconstruction existe, c'est complètement con de vouloir lutter contre. Ca n'a pas de sens. Donc il y a des groupes de travail d'archis qui se mettent en défaut,

qui ne s'inscrivent pas à l'ordre, qui font leur truc dans leur coin, qui font profil bas et qui ne sont pas mis en défaut. Et il y en a d'autres pour qui c'est la catastrophe, qui essaye des trucs qui se plantent et puis voilà, qui ne reviendront jamais dans le milieu. Il y a une multitude d'exemples.

A.C. : Tu en connais personnellement ? Tu en as contacté, des archis qui font ça sans être à l'ordre ?

C.M. : Ben... oui, il doit y avoir moyen de trouver des gens qui s'en occupent. Il y en a qui sont à l'ordre hein et qui font de l'accompagnement à l'autoconstructeur jusqu'au permis de construire et qui savent que le projet est en autoconstruction pour certains lots après. Ou même dans l'EXE qui s'arrêtent au hors d'eau hors d'air, parce que c'est fait par des artisans et puis voilà. Parce que les banquiers sont d'accord dans la mesure où c'est fait avec des artisans avec une assurance décennale jusqu'au hors d'eau hors d'air. Et puis ensuite c'est voilà euh, débrouillez-vous en quelque sorte quoi. La faisabilité elle est faite juste sur le hors-d'eau hors d'air. Ça veut dire que c'est aux autoconstructeurs de convaincre leur banquier que les travaux qui arrivent après, ils sont en mesure de les faire, ils ont les compétences ou voilà. Et le budget, et la réserve. Parce que ça l'archi il n'est pas compétent pour évaluer ce qu'un autoconstructeur va être capable de faire après le hors d'eau hors d'air. Il ne va pas leur faire une faisa' sur du projet, ce serait complètement con puisqu'il ne sait pas faire.

Non, je pense que l'autoconstruction est une pratique qui doit pouvoir se diffuser en complément des activités sur l'ensemble des corps d'état et que c'est une plus-value pour plein de professionnels. Il y en a que ça intéressera et il y en a que ça n'intéressera pas. En tous les cas le professionnel a sa place. Mais pas nécessairement en tant que faiseur.

A.C. : Non mais en tant que conseiller

C.M. : Et parfois en tant que faiseur. Mais faiseur avec une certaine adaptation. En tant que contrôleur technique, en tant que initiateur du chantier, pour une vérification à la fin, voilà. Mais c'est un autre sens qui est donné au métier.

A.C. : Voilà c'est quelque chose de parallèle à la conception traditionnelle des métiers ou à la prestation comme tu dis, qui ne supplantera jamais la pratique de la prestation et qui est complémentaire mais du coup concerne tout le monde au même égard.

C.M. : Ce que je veux dire c'est que l'autoconstruction ne fait pas peur parce que la posture consiste à dire : « ils nous piquent notre travail ». Ce qui est archi faux en fait c'est même plutôt l'inverse, si on réfléchit bien. Il y avait d'abord des autoconstructeurs avant qu'il y ait des artisans et des professionnels. Mais dans la pratique moderne de la spécialisation et de l'arsenal réglementaire ba c'est vrai que le

tout un chacun c'est plus compliqué pour lui d'avoir accès à ces compétences là e d'être apte à les évaluer. Mais néanmoins, on a quand même des pratiques qui devraient pouvoir être adaptées, pour accompagner aussi ceux qui veulent participer et ce n'est un marché qu'ils auraient volé puisque ce sont un marché duquel ils sont exclus, aujourd'hui.

A.C. : Soit on y est à moitié soit on y est pas en fait

C.M. : Donc voilà je ne sais pas. Moi je suis pour, comment on va dire, de la pratique douce de ce point de vue là. Ça paraît quand même, vu la littérature qu'il y a sur le sujet, ça paraît compliqué de s'installer aujourd'hui et de dire « moi je fais de l'accompagnement à l'autoconstruction ». Donc aujourd'hui ce n'est pas mûr. Mais ponctuellement, ça peut être des lignes supplémentaires sur les devis : « je vous fais de l'accompagnement à l'autoconstruction ». Personne n'a dit que ça devait être moins cher. Personne. Je suis même sûr que il y en a qui vont pouvoir vendre le truc beaucoup plus cher parce que il y aura des plus-values différentes. Mais une presta de charpente à 30000balles, quand t'es accompagné par un autoconstructeur, qui a dit que ça devait descendre à 15000 ? C'est une lubie des autoconstructeurs, un fantasme qui consiste à dire « je vais le faire moi-même et ça me coûtera moins cher ». Où est-ce que sont vraiment les économies il faut se poser la question, quand le chantier dure deux ans de plus ? Par contre c'est un levier. L'autoconstruction permet dans une certaine mesure, d'arriver vers des prestations accompagnées parce qu'il y a d'autres prestations qui sont mieux maîtrisées et qui sont faites intégralement par l'autoconstructeur. Ce qui lui permet de gratter un petit peu sur certains trucs avec des professionnels qui ont compris le truc et qui au lieu de vendre une presta à 30 000 vont la vendre à je sais pas 25-28 000, avec un autoconstructeur qui sera ravi d'économiser 2000 ou 5000 balles ici, et 2000 balles ici et 3000 balles là, en faisant beaucoup plus que ce que va faire le professionnel, en perdant du temps par rapport à ce qu'une prestation professionnelle pourrait faire mais lui il se sera transformé, il aura évolué et il pourra peut-être, je ne sais pas, faire une deuxième fois, mieux connaître sa maison, être dans des usages qui vont lui permettre de faire des économies d'énergie

A.C. : Je dirais même qu'il faut insister là-dessus. Le chantier d'autoconstruction il peut durer des lustres, par rapport à une prestation classique, mais on gagne en plus-value, sur la qualité du produit fini, sur la qualité de la relation entretenue et sur la formation de l'autoconstructeur lui-même

C.M. : Je pense que les fédérations du bâtiment pourraient s'intéresser effectivement sur les trajectoires de formation professionnelle des autoconstructeurs vers le statut d'artisan. Parce qu'il y en a qui, une fois qu'ils ont fait une baraque, ils veulent en faire une deuxième et ils ont tout intérêt à se former pour devenir des professionnels, soit de l'accompagnement, puisque c'est le métier qu'ils connaîtront le mieux. Mais peut-être qu'ils vont aussi se spécialiser dans la charpente ou

l'isolation ou le ciment, ou la peinture, parce que ça leur a plu et ils sont demandeurs de ça. Il y a des professionnels qui veulent transmettre leur compétence et il y en a d'autres qui veulent monter en compétence. La montée en compétence pourquoi est-ce qu'elle s'arrêterait à la fin du chantier ? Pour la plupart c'est le cas. Et pour d'autres c'est les artisans de demain. Donc il y a des vrais enjeux à accompagner ça.

A.C. : Je n'aurais pas pensé, c'est marrant. T'as vu déjà des autoconstructeurs devenir...

C.M. : Devenir maître d'œuvre, même ! Oui bien sûr. Il y a une foultitude d'associations qui se sont engagées là-dedans à l'époque et aujourd'hui il y a des maîtres d'œuvre qui se sont installés. Bien sûr. Il y en a par exemple qui passent des diplômes de charpente dans leur parcours d'autoconstruction. Moi j'encourage, c'est la première chose que je fais, aux autoconstructeurs qui viennent à ECLAt je leur dis « faites une formation généraliste en bâtiment » c'est vachement plus intéressant.

A.C. : C'est quoi comme type de formation ?

C.M. : Une formation à l'IUT de Saint-Nazaire pendant neuf mois, un an, en éco-construction, en technicien généraliste du bâtiment, tu repasses un bac pro ou je ne sais pas quoi mais il y a des formations généralistes qui vont te permettre de comprendre l'intégralité de ta baraque et tu te lances dans le truc que deux ans après. Mais bien souvent avant de se lancer dans l'autoconstruction il y a une sensibilisation, il y a des formations à faire. Nous on oriente vers ces formations, ça fait partie de l'accompagnement. « Votre projet là il est pas encore mûr, si vous voulez faire plus d'économies, il faut encore attendre. Faites des formations. Faites les payer par votre employeur, par votre congé individuel de formation, votre compte formation, faites le intelligemment pour que voilà que ça vous grille pas tout d'un coup mais c'est parfois plus intéressant d'aller se former plus directement sur ces aspects là, généralistes, parce que le langage il est le même parce que ...

Le top-must c'est quand tu fais une formation ou un module de formation qui s'intègre à une formation plus large. En tant qu'autoconstructeur tu viens prendre par exemple, tu viens participer à une formation continue, tu prends un des modules et si il est validé dans un centre de formation et que ça te plaît tu peux faire les autres et il est validé pendant cinq six ans.

Du coup si t'es mordu, si t'es motivé ba tu peux continuer. Et c'est validé pour ton compte formation.

A.C. : Quand tu proposes ça la plupart des gens son motivés ? t'en as qui sont réfractaires, qui ne pensaient pas s'investir autant pour réaliser leur projet d'auto-construction ?

C.M. : Nan ba voilà. Aujourd'hui on a aussi toute une frange de la population qui est à la chôme et si ils envisagent de participer dans leur habitat c'est bien parce qu'ils ont le temps de le faire. Il y a un salaire qui rentre, et il y en a un qui a le temps. Si ils ont 30 000 balles de côté ben, moi je reste à la chôme pendant 3-4 ans, je me forme, j'autoconstruis, et à la fin j'ai une baraque et je me remet à bosser. Et je paye les traites. Parce que le prêt il va courir à la fin de la réception du chantier. Donc soyons intelligents créons les points suffisants mais aujourd'hui, le fait d'être à la chôme, avec un revenu de base on va dire. Faut voir aussi c'est quoi la société qu'on veut demain hein, avec un revenu de base, j'utilise le temps que j'ai de disponible, parce que j'y ai droit, pour avoir un toit au dessus de ma tête, pour ma famille et moi, pour participer à un projet de coopération voilà. Et je me forme, ce n'est pas perdu, j'alimente mes crédits de formation. Plutôt que ce soit dans le vide je le fais pour moi pour ma pomme et pour pouvoir favoriser mes chances de succès d'autoconstruction. J'autoconstruis parce que c'est un accident de la vie machin mais mettons que ça fonctionne. J'ai mon petit chez moi, avec ma femme et puis mon gosse et là je peux reprendre un boulot, soit dans la construction soit dans autre chose mais comment on peut valoriser du coup la construction ?

Aujourd'hui il y a peut-être plus de crises de confession dans le bâtiment que l'on veut bien le croire. Donc il y a des choses intéressantes à faire je pense de ce point de vue là. On est plus à gérer des interfaces, des matrices de mises en relation comme ça. Aujourd'hui même les comptes pénibilité pourraient être sollicités. Des artisans qui sont bientôt à la retraite en ont peut-être marre de porter des brouettes à longueur de journée, à longueur de chantier et ils ont peut-être plus envie d'être sur des compétences de transmission de savoir-faire. Et voilà il y un vrai intérêt à se poser la question : une fois que j'ai atteint un certain âge, je passe à la transmission de mes savoir-faire et je les valorise.

[...]

---

*Autres entretiens disponibles sur le support numérique joint*

**Interviewés** : M & Mme B

**Fonction** : Autoconstructeurs

**Date** : Avril 2016

**Lieu** : Une partie achevée de leur chantier, encore en cours.

**Interviewé** : Cédric Marzelière

**Fonction** : Directeur de l'association ECLAt

**Date** : Avril 2016

**Lieu** : Bureau de l'association, au Solilab, Nantes

