Ensa Bretagne

HMONP 2024-2025

Erwan FLATARD

Autoproduction accompagnée

L'architecte au cœur des projets d'autoconstruction

Directeur d'étude : Tangi SAOUT
Procédure de validation des acquis
Situation professionnelle actuelle : microentreprise de dessin freelance et de conseil en construction écologique depuis juillet 2021 ; conjoint-collaborateur de Camille SERRES architecte HMONP depuis janvier 2025

Remerciements

Je tiens à remercier

Tangi SAOUT pour son accompagnement rigoureux et bienveillant,
Gaëlle GESTIN-LIGONNIERE pour son implication administrative aussi joviale qu'efficace,

les membres de la FédAc et du Café des MOE de Twiza pour nos échanges autour de l'accompagnement,

ma compagne Camille SERRES et à nos parents pour leur soutien et relectures, et ma fille Margot pour sa chamboulante mais merveilleuse arrivée dans notre vie au plus fort de la rédaction de ce mémoire.

Remerciements

I - INTRODUCTION
1. Glossaire des abréviations courantes....1
2. Positionnement professionnel....2
3. Positionnement personnel....6
4. Champ et méthodologie du mémoire....8

II - ÉTAT DE L'ART – L'AUTOPRODUCTION ACCOMPAGNÉE
1. Définition et typologie de l'autoproduction....11
2. Quantification et caractérisation....13
3. Les organismes et réseaux....16
4. Le contexte réglementaire....21
5. Les risques identifiés....26

III - L'ARCHITECTE EN ACA – MISSION PARTIELLE
1. Clientèle et programmation....33
2. Allotissement....36
3. Contractualisation....38
4. Honoraires....41
5. Déontologie de l'architecte & devoir de conseil....42
6. Estimatifs, budget de travaux....44
7. Sécurisation du cadre assurantiel....45

IV - VERS UN ACCOMPAGNEMENT DES CHANTIERS
1. Complexité assurantielle pour l'architecte....50
2. Implication sur chantier et honoraires repensés....51
3. Clauses de contrat à créer....53

CONCLUSION 57

BIBLIOGRAPHIE
Sources institutionnelles & réseaux de l'autoproduction....60
Mémoires étudiants & Ouvrages....62
Sites web....62

ANNEXES
Proposition de clauses contractuelles....64
Table des figures....74

I - INTRODUCTION

1. Glossaire des abréviations courantes

ACA : « Autoconstruction accompagnée ».

APA : « Autoproduction accompagnée », elle englobe ACA et ARA.

ARA : « Autoréhabilitation accompagnée », ou pour certains acteurs « Autorénovation accompagnée ».

DO : Assurance « Dommages Ouvrage »

MOA : Maître d'ouvrage

MOE : Maître d'œuvre

RC : Assurance « Responsabilité Civile »

TRC : Assurance « Tous Risque Chantiers »

2. Positionnement professionnel

Diplômé d'un master de spécialisation en construction bois[1] et ayant fait mes armes chez un architecte pionnier de la construction paille[2], j'ai développé des compétences spécifiques bois-terre-paille. Cette filière est aujourd'hui le cœur de l'autoconstruction en France, comme en témoignent les chantiers participatifs publiés sur les réseaux[3].

Le contexte économique pousse de plus en plus de particuliers vers l'autoproduction (autoréhabilitation et autoconstruction), espérant compenser les coûts croissants (+7,8 % en 2023, +8,3 % en 2022[4]). Toutefois ces efforts aboutissent souvent à peu d'économies, voire aucune, et peuvent générer stress et perte de temps si la conception et l'organisation ne sont pas rigoureusement préparées.

L'accompagnement est donc un enjeu central pour ce champ en expansion.

Pour autant, peu d'architectes s'en saisissent. Pour les maisons individuelles tous types confondus, les particuliers assurant seuls leur maîtrise d'œuvre sont encore nombreux (22 %, contre 5 % d'architectes, 9 % d'artisans/entrepreneurs et 61 % de CMI[5]).

Dans l'autoproduction, l'accompagnement semble surtout le fait d'artisans – du moins en ARA – et ne touche qu'une minorité des chantiers[6].

Si certains artisans y voient une concurrence déloyale, ce n'est pas l'avis du groupe ARA[7] :

---

1 Master de génie civil "Architecture Bois Construction" de l'ENSTIB à Epinal
2 Corentin Desmichelle de l'Atelier Desmichelle
3 Voir à ce sujet le chapitre II.3. Les organismes et réseaux
4 SDES. (2023). Le prix des terrains et du bâti pour les maisons individuelles en 2023 – Enquête EPTB.
5 SDES, Le prix des terrains et du bâti..., op. cit.
6 Voir à ce sujet le chapitre II.2. Quantification et caractérisation
7 Groupe de travail « Assurance ARA ». Auto-réhabilitation accompagnée (ARA), Étude en vue de favoriser l'assurabilité. Mai 2016, Paris.

« La participation du Maître d'Ouvrage (MO) – et de bénévoles – à son chantier ne vient pas grever le gisement économique de la rénovation énergétique ni pour les professionnels du bâtiment et ni pour les distributeurs de matériaux. […] »

Ce postulat pourrait être étendu à l'accompagnement par les architectes. Orienter une partie de mon activité vers l'ARA et l'ACA me permettra d'accéder à un secteur délaissé par la profession, sur un territoire rural où les projets d'ampleur sont rares et les particuliers dominent la commande.

Bien qu'il y ait des moyens d'ajuster les prestations et d'optimiser le temps passé, l'accompagnement de l'autoproduction reste une activité souvent mal valorisée au regard du travail fourni. Et malgré sa croissance, elle reste minoritaire dans les projets.

Ma projection professionnelle est donc une activité mixte, incluant de l'ARA ou ACA sur une part réduite, et des projets plus conventionnels dans lesquels je valoriserai mes compétences sur les matériaux naturels.

La rénovation thermique du bâti ancien est un terrain particulièrement favorable à ces matériaux (chaux-chanvre, terre-paille…), et représente une part importante du marché lotois.

Les constructions neuves sont quasi à l'arrêt, mais une reprise est probable. Figeac attire actuellement des néo-arrivants souvent sensibles à ma spécialité, comme des couples d'ingénieurs trentenaires.

Ma compagne inscrite à l'ordre ayant remporté un petit marché public, nous n'excluons pas d'en faire une part minoritaire de notre activité, sans en faire une priorité, le contexte rural étant peu propice.

Enfin, si l'occasion se présente, des missions ponctuelles de promotion des filières bio/géosourcées seraient un complément appréciable (avec CAUE, RFCP, Fibois…), en cohérence avec mes pratiques bénévoles actuelles.

Un secteur géographique spécifique[8]

Ma compagne architecte et moi sommes installés depuis plusieurs années sur le Grand-Figeac, dans le Lot.

Territoire rural peu peuplé : 175 000 habitants dans le département, 45 000 pour la communauté de communes, 10 000 à Figeac même.

Il est aussi très éloigné des grandes aires d'attraction et mal desservi par les transports.

La densité d'architectes dans le Lot est élevée[9], mais légèrement inférieure à la moyenne nationale dans mon secteur[10]. Une part importante des architectes de Figeac sont proches de la retraite, et plusieurs évoquent un excès de commandes.

Côté entreprises, beaucoup de TPE à la disponibilité compliquée (en voie d'amélioration avec la crise). Le bouche-à-oreille, essentiel ici, favorise la qualité du travail. Les compétences spécifiques aux matériaux bio/géosourcés et à l'autoproduction restent rares.

Développer un réseau est ici plus fondamental qu'en métropole : c'est un travail déjà bien engagé depuis mon installation.

Ces constats personnels recoupent ceux d'une étude de l'ENSAN[11] :

« […] les caractéristiques du milieu rural semblent être propices au développement des projets d'auto-réhabilitation […] »

---

8 Cf table des figures, Fig1 : Insee, zonage en aires urbaines 2010.
9 CNOA. Archigraphie 2024. 2025.
10 Calcul réalisé à partir des données de www.architectes-pour-tous.fr, rapportées à la population du grand-figeac : soit ~3,7 archi./hab. pour une moyenne nationale de 4 (Archigraphie 2024 du CNOA).
11 ENSAN, PREBAT-PUCA. 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. Rapport final de recherche, 2015.

L'accès à la commande, notamment côté particuliers, devrait être aisé, permettant peut-être une certaine sélection des collaborations avec des MOA investis dans les matériaux biosourcés.

Des acteurs locaux favorisant la mise en réseau

La mise en réseau est facilitée par plusieurs acteurs locaux variés :

- acteurs institutionnels (PNR et CAUE du Lot et de l'Aveyron),
- acteurs des filières (CAPEB, Fibois…),
- producteurs et négociants (Quercy Eco-Matériaux, Virgo-coop…),
- associations (Figeacteur, Syndicat des architectes du Lot, Maison paysanne de France…).

Le PNR, le CAUE et la MPF recensent les artisans spécialisés et diffusent de nombreuses ressources sur la réhabilitation.

Le syndicat est un bon lieu d'échange entre architectes (contacts, recommandations…).

Figeacteur (réseau ESS, incubateur) et Quercy Eco-Matériaux (négoce, conseils, formations) jouent un rôle moteur dans les connexions au sein de la filière autoproduction.

3. Positionnement personnel

Comme souvent dans ce secteur, le choix de l'ARA et de l'ACA n'est pour moi pas que stratégique, mais surtout mêle éthique personnelle et passion. S'impliquer dans l'acte de bâtir a très vite été une évidence. Je l'ai expérimenté durant mes études (Bellastock, ETC, main d'œuvre), par du bénévolat sur chantiers participatifs et mes projets personnels (autoréhabilitation familiale, autoconstruction partielle de notre maison).

L'autoproduction est aussi une pratique aux bénéfices multiples, plus ou moins marqués selon les personnes :

Au niveau social, elle permet potentiellement des économies substantielles, rendant possible la construction ou la rénovation à des particuliers sans budget suffisant. C'est notamment le cas en cas de refus bancaire. Mais ce point ne doit pas être généralisé, les échecs étant fréquents sans préparation suffisante (programmation, conception). D'où l'importance de l'accompagnement.

L'autoproduction a aussi des valeurs subjectives telles que l'accomplissement, l'attachement, l'épanouissement. Vivre sous un toit que l'on a bâti soi-même apporte un bien-être supplémentaire.

La valeur expérientielle est un autre atout, à la fois subjectif (plaisir, compétence) et utile pour l'entretien du bâti. Une personne ayant participé à la construction est bien plus à même d'intervenir ou de faire des choix pertinents lors d'une commande de travaux.

Ce constat est confirmé par le « Focus group » ADEME[12] (38 auto-rénovateurs).

Une étude de l'Anah[13] met en évidence les bénéfices de l'ARA :

> *« L'ARA a permis de faire émerger des nouveaux dossiers (sans l'ARA près d'un dossier sur deux n'aurait probablement pas vu le jour). Par ailleurs, l'ARA a permis de générer plus d'économies d'énergie qu'un projet classique dans un*

12 ADEME. Auto-rénovation accompagnée..., op. cit
13 ATEMA Conseil. (2016). Rapport final de la mission d'évaluation de l'ARA. Étude réalisée pour l'ANAH.

cas sur deux. Au-delà, on estime que les deux tiers des projets sont concernés par des retombées sociales (gain de confiance en soi, meilleur équilibre familial, réappropriation du logement...) »

En effet, sur le plan écologique, l'autoproduction est souvent exemplaire. Les réseaux dédiés privilégient les matériaux naturels, peu transformés (paille, terre crue, chaux-chanvre...)[14]. Bien que les données manquent, les particuliers se tournent plus vers les filières locales et le réemploi que les entreprises.

De plus, si l'économie sur la main d'œuvre ne comble pas un manque budgétaire, elle peut améliorer la qualité des matériaux :

« Pour la plupart des cas néanmoins, il ne s'agit pas de construire une maison plus économique mais plutôt de répartir différemment leurs budgets de travaux selon leurs besoins personnels. Par exemple, dans un cas, cela a permis d'augmenter la surface des pièces, tandis que dans d'autres cas, c'est la qualité des matériaux d'un point de vue sanitaire (matériaux sains) ou énergétique (matériaux performants) qui a été mise en avant. »[15]

La pérennité est souvent questionnée, parfois à juste titre, ce qui renforce la nécessité d'un accompagnement systématique.

Ce sont donc toutes ces valeurs qui m'incitent à vouloir développer l'ARA et l'ACA dans mon activité et participer à la structuration de la filière. S'ajoute à cela la passion que j'ai développée pour les systèmes constructifs et bioclimatiques, nourrie par la curiosité et l'envie d'apprendre.

14 Lors de la recherche documentaire de ce mémoire, la quasi totalité des chantiers participatifs publiés sur les plates-formes citées au chapitre II décrivaient ce type de constructions.
15 ENSAN, PREBAT-PUCA. Rapport final de recherche, 2015. Op. Cit.

4. Champ et méthodologie du mémoire

Autoréhabilitation ou autoconstruction ?

L'autoproduction se distingue en deux composantes, autoréhabilitation et autoconstruction, dont les problématiques bien que distinctes se recoupent par certains aspects.

La première jouit d'un cadre normatif encore incertain mais qui commence à se préciser, notamment du fait des aides à la rénovation pour des travaux effectués par des particuliers accompagnés de professionnels (ARA)[16]. L'autoréhabilitation est une activité bien plus répandue, au moins pour certains corps d'état de second-œuvre (peinture, électricité…), et cela ne va que s'accentuer du fait de la raréfaction des constructions neuves. L'autoréhabilitation sans accompagnement en revanche ne dispose pas encore d'un tel cadre, bien que certaines assurances acceptent parfois de la financer pour des travaux simples et non structurels suite à des sinistres.

Pour l'autoconstruction, aucun cadre normatif clair n'existe[17]. Il est très compliqué d'assurer les projets et impossible d'atteindre les aides de l'Anah, ce qui impacte indirectement son développement.

Structuration du mémoire

Le deuxième chapitre dresse un état des lieux de l'autoproduction accompagnée en France, en explorant ses formes, ses acteurs et son cadre réglementaire. Il vise à dégager les caractéristiques principales des pratiques d'accompagnement au sens large, en ACA comme en ARA, en conception comme en chantier, et par tous les acteurs de l'accompagnement.

Le mémoire s'attarde ensuite au troisième chapitre sur les pratiques professionnelles d'accompagnement en ACA et en ARA, cette dernière étant à ce jour mieux documentée. L'objectif est d'esquisser une méthode spécifique

16 CGDD. (2024, juin). Contribution de l'auto-réhabilitation accompagnée au plan de rénovation énergétique de l'habitat (Rapport n° 009350-01). Commissariat général au développement durable.
17 Voir à ce sujet le chapitre II.4. Le contexte réglementaire.

d'accompagnement par les architectes, centrée plus particulièrement sur l'ACA, en phases de conception. La réflexion porte à la fois sur l'ajustement nécessaire du positionnement professionnel de l'architecte afin de sécuriser sa responsabilité et ses interventions, et sur l'évolution souhaitable du cadre normatif, voire juridique, pour permettre un exercice plus reconnu, mieux assuré, et plus efficace de cette mission d'accompagnement.

Le quatrième chapitre approfondit le rôle de l'architecte dans le cadre de l'ACA en phase chantier. L'analyse se veut ici résolument prospective, en explorant les conditions d'un accompagnement adapté à une pratique encore marginale et peu structurée, mais porteuse de dynamiques innovantes.

Les annexes du mémoire comportent des esquisses de clauses contractuelles additives aux modèles de l'ordre des architectes et visant à répondre aux problématiques des chapitres III et IV.

J'espère par ce travail initié dans le cadre de l'habilitation HMONP contribuer au développement de la filière, ou à tout le moins anticiper les difficultés qui pourraient se présenter dans ma pratique professionnelle.

II - ÉTAT DE L'ART – L'AUTOPRODUCTION ACCOMPAGNÉE

1. Définition et typologie de l'autoproduction

Définition

Le terme d'autoproduction dans le bâtiment recouvre un spectre large de pratiques dans lesquelles le maître d'ouvrage (MOA), ou usager final, prend part directement à la réalisation de son propre logement[18]. Cette implication peut aller de simples travaux de finition jusqu'à l'édification complète du bâtiment.

Types de projets

On y distingue classiquement deux grands volets : l'autoconstruction et l'autoréhabilitation (ou autorénovation pour des travaux de moindre ampleur).

Implication du MOA

L'autoproduction peut être totale ou partielle, avec des lots dédiés aux entreprises. La part autoproduite peut l'être en autonomie ou accompagnée d'un professionnel.
La main-d'œuvre peut être renforcée par des bénévoles extérieurs, on parle alors de chantiers participatifs.

Modalités d'accompagnement

L'accompagnement est souvent entendu sur le temps du chantier, mais il peut aussi bien avoir lieu pendant les phases de conception. Il est le plus souvent réalisé par des artisans, et parfois par des maîtres d'œuvre, BET ou architectes.

18 Ou autre lieu d'activité dont il est usager ; toutefois le corpus de ce mémoire se restreint à l'habitat individuel.

L'accompagnement sur chantier par des entrepreneurs peut revêtir plusieurs formes :

- l'entrepreneur formateur, il ne réalise pas lui-même les ouvrages mais donne l'exemple et apporte des conseils au MOA et aux éventuels bénévoles. Ceux-ci peuvent soit exécuter les travaux au cours de l'accompagnement, soit les terminer en autonomie après un temps de formation jugé suffisant.

- l'entrepreneur co-exécutant, il réalise une partie des travaux. Le MOA les et éventuels bénévoles suivent ses consignes et participent à l'exécution. On parle alors d'apport en industrie de la part du MOA.

Certains entrepreneurs accompagnent également le MOA et l'éventuel MOE en conception. Le champ de leurs conseils peut être très variable, limité au seul lot concerné de l'entrepreneur ou étendu à plusieurs lots connexes (exemple : un formateur paille portant une expertise sur toute la conception de l'enveloppe et sur les interfaces entre les réseaux et l'enveloppe) ; il n'a toutefois pas vocation à être exhaustif sur l'ensemble des corps d'état du projet.
D'autres limitent leurs échanges en amont du chantier au cadrage de leur intervention sans apporter de réelle plus-value en conception.

L'accompagnement par les architectes en revanche est beaucoup plus axé sur la conception du projet. Il est même commun d'exclure toute DET pour éviter une prise de responsabilité risquée.
L'accompagnement peut se limiter à de brèves missions comme des visites conseils, ou s'élargir à la conception globale du projet avec préparation au chantier, comprenant ou non une aide à la sélection des entreprises pour les lots soit sans autoproduction, soit accompagnés. Plus rarement, l'architecte accompagne le MOA en phase chantier pour une mission DET, avec une prise de risque assurantiel accrue.

2. Quantification et caractérisation

Des données très parcellaires

Quand on cherche des données chiffrées sur l'autoproduction, il est bien difficile d'en trouver. La FédAc le résume bien sur son site[19] :

> « *Pour ne citer que quelques chiffres (les données actualisées sont quasi inexistantes et relèvent plus d'évaluation approximative que d'un vrai travail d'enquête), sur les 427 000 entreprises dont l'activité principale est liée au bâtiment (FFB, 2021) 125 000 seraient impliquées dans la rénovation énergétique, et un peu moins de 600 opérateurs (moins de 100 entreprises) s'impliqueraient réellement dans l'accompagnement… en 2017 (RePAAR). Ce chiffre, certainement sous-évalué, a considérablement évolué depuis. Plus de 37 % des chantiers de rénovation seraient menés en auto-rénovation, dont seuls 2 % avec un accompagnement professionnel (ADEME, 2023[20]).* »

Un des fondateurs de Twiza interrogé, Cédric AVRAMOGLOU, a reconstitué un ordre de grandeur en croisant pour l'année 2023 les statistiques de la FFB[21] sur les dépenses des entreprises en production de logement et celles de la FMB[22] pour les ventes des GSB (Grandes Surfaces de Bricolage).
En considérant les dépenses des entreprises à 30 % pour les matériaux et en les supposant à 100 % pour l'autoproduction, il calcule que les 24 Mds€ d'achats de matériaux de particuliers correspondraient à une valeur marchande de 80 Mds d'euros si elles étaient produites par des entreprises. En 2023, celles-ci produisant 136 Mds€ de valeur pour le logement, l'autoproduction représenterait donc approximativement 37 % de ce marché.

Il précise que cette estimation, bien qu'approximative, vise avant tout à donner un ordre de grandeur et à déconstruire l'idée reçue selon laquelle l'autoproduction ne représenterait qu'un phénomène marginal.

---

19 https://fedac.fr/plan-daction-2025-2027/
20 ADEME. 2023. Auto-rénovation accompagnée - Impacts et perspectives économiques pour les entreprises du bâtiment. Rapport final. 94 pages.
21 FFB. Plaquette Le bâtiment en chiffres 2023. Fédération Française du Bâtiment, 2024.
22 FMB. Marché français du bricolage (GSB) : un ralentissement en 2023. Info presse de la Fédération des Magasins de Bricolage, 2024.

Une difficile caractérisation

Caractériser l'autoproduction, et en particulier l'ARA sera un enjeu pour le développement de ces pratiques. L'absence de réalité institutionnelle limite l'évolution des normes en la matière et restreint l'accès aux emprunts, aides et assurances.

La problématique n'est pas évidente. La définition même de chantier en autoproduction est discutable dans la mesure où ces chantiers sont rarement 100 % autoproduits, certains corps d'état comme le VRD, les fondations ou la pose des menuiseries restant souvent attribués à des entreprises. A l'opposé, si repeindre un mur est en soi de l'autoproduction, cela semble un geste peu suffisant pour faire entrer tout un projet de rénovation dans cette catégorie.
Il semble donc peu faisable de catégoriser les projets directement, sauf éventuellement à définir un nombre de gestes minimal, à l'instar des taux de TVA réduits de la rénovation qui limitent le nombre de gestes pour être attribués.

Pour la caractérisation de l'autoproduction, la notion d'accompagnement permet une plus franche identification puisqu'elle implique l'intervention d'un professionnel qualifié pour cette tâche.

Pour l'ARA, l'ANCB a écrit son *Référentiel ARA* en 2012, et créé le *Label ARA-CB* en 2015.
La démarche de l'ANCB autour de l'ARA constitue une modélisation approfondie de l'accompagnement de l'autoproduction dans une logique sociale. Elle apporte une réponse structurée à la précarité par l'habitat et l'empowerment des habitants, mais elle se distingue de l'ACA par sa finalité sociale, son public ciblé (ménages en difficulté), et son portage fortement associatif. Le label est attribué à des entreprises d'accompagnement formées, sélectionnées et contrôlées.

D'autres réseaux comme Twiza proposent aux professionnels de rejoindre un réseau sous réserve de la signature d'une charte, mais sans qualification certifiée.

Cette approche par professionnels de l'accompagnement permettrait un recensement partiel de la masse de l'ARA et de l'ACA, en compilant les différents réseaux. Cette approche a toutefois des limites, elle ne permet pas d'estimer le nombre de projets par exemple ; et des biais, comme la répétition de certains professionnels sur plusieurs réseaux ou la non identification de professionnels

ne cherchant pas la fédération de leur activité.

Cela pourrait évoluer de plusieurs façons. La création d'aides publiques spécifiques à ces pratiques permettrait à la fois de les favoriser et de les identifier. Il serait également judicieux d'ajouter aux cerfa de PC et DP une case à cocher, même à seule fin statistique, comme c'est déjà le cas de certaines informations demandées[23].

Les architectes peu impliqués

Les architectes restent à la fois sous-représentés-[24] et peu identifiés comme accompagnateurs potentiels. Le mot « architecte » apparaît très peu dans les études sur l'ARA et en est même parfois absent).

Si cela semble logique pour la DET au vu des risques assurantiels qu'elle implique[25], cette absence est plus surprenante pour l'accompagnement en phases de conception. Cela est peut être dû à plusieurs paramètres :

- la préférence d'une part des architectes pour les projets de construction, même si la conjoncture inverse cette tendance,
- la possibilité pour les architectes d'effectuer en conception une mission partielle conventionnelle, sans apporter d'accompagnement spécifique à l'autoproduction,
- l'existence de praticiens échappant aux études, ces pratiques étant parfois solitaires, sans intention de fédération autour d'une filière à créer.

23 Informations complémentaires des Cerfa_13409-15, article 4.3 et cerfa_16702-01, article 4.2
24 Cf graphique ci-contre
25 Cf chapitre II.4. Le contexte réglementaire

3. Les organismes et réseaux

Face à l'absence de structuration institutionnelle de l'autoproduction, ce sont les réseaux d'acteurs de terrain qui ont progressivement construit les repères, les outils, et les pratiques permettant à ces démarches d'exister et de se diffuser. Un nombre croissant d'associations, collectifs, plateformes, ou entreprises sociales se sont constitués pour répondre aux besoins spécifiques des autoproducteurs : information, accompagnement, mise en lien, assurance, ou encore formation.

Ces réseaux reflètent la diversité des approches de l'autoproduction : certains sont orientés vers la réhabilitation de logements modestes et intègrent des volets d'insertion sociale, d'autres se spécialisent sur des matériaux ou techniques spécifiques comme la paille ou la terre crue, tandis que certains fédèrent une communauté de pratiques plus large autour de chantiers participatifs et de valeurs d'entraide.

Ce chapitre présente une liste non exhaustive d'acteurs engagés dans la structuration de la filière ARA/ACA, en mettant en lumière leurs spécificités, leurs outils, et leurs apports au développement de l'autoproduction accompagnée. Il distingue les réseaux généralistes des plateformes techniques, en passant par les canaux de diffusion informels comme les réseaux sociaux et les négoces de matériaux, qui jouent également un rôle non négligeable dans la diffusion des savoir-faire.

Twiza & Lichen

Le réseau Twiza propose une plateforme destinée aux chantiers participatifs, outil important de mise en lien entre autoconstructeurs désireux d'une aide sous forme de main-d'œuvre et les bénévoles souhaitant participer. Composé de l'association historique et d'une société[26], il apporte une assurance aux bénévoles adhérents sur les chantiers référencés. Il propose aussi des achats

26 Association Twiza créé en 2014 ; société Twiza / Lichen créée en 2016, et devenue SCIC en 2023

groupés de matériaux, fédère des réseaux locaux, propose un forum d'entraide, des guides, vidéos, etc.

Avec plus de 400 chantiers participatifs en cours référencés, sa plateforme est de loin la plus utilisée au moment de mes recherches.

Un groupe interne nommé « MOE en réflexion » réunit tous les mois des architectes et autres maîtres d'œuvre, et porte une réflexion prospective partagée avec la FédAc sur le développement de l'ARA et de l'ACA.

Des salariés de Twiza apportent des conseils gratuits à leurs adhérents pour la définition de leurs projets et leur adressent des professionnels pouvant assurer un encadrement de leurs chantiers.

FédAc

La Fédération des accompagnateurices à l'autoproduction et à l'entraide dans le bâtiment, association créée en 2015, fédère des professionnels engagés dans l'accompagnement des projets d'autoconstruction et d'autoréhabilitation, notamment dans une démarche écologique et solidaire.
Elle a notamment créé une mallette d'outils à destination des accompagnateurs sur chantier en ARA et ACA.

ANCB, Oïkos et RéPAAR

L'Association Nationale des Compagnons Bâtisseurs (ANCB) est un des acteurs historiques de l'autoproduction. Sa vocation principale est l'accès au logement. Si elle a majoritairement abandonné le sujet de la construction au profit de la réhabilitation/rénovation, elle est un des acteurs principaux du développement de la filière ARA, notamment auprès des institutions publiques.
Elle a notamment :

- créé son *Référentiel ARA* et le *Label ARA CB* pour des accompagnateurs professionels,
- co-créé avec Oïkos le réseau RéPAAR,
- eu un rôle central pour l'étude de l'ADEME (2023).

Les 16 associations régionales réalisent le travail opérationnel.

Le réseau Oikos est un collectif qui rassemble des acteurs de la construction/rénovation autour de la transmission de savoir-faire, de la promotion des matériaux biosourcés, et de l'accompagnement de projets écologiques. Le réseau œuvre notamment à travers des formations, des chantiers participatifs, et des actions de sensibilisation.

Ces deux acteurs ont créé un groupe commun opérationnel nommé RéPAAR (Réseau Pluriel de l'Accompagnement à l'Auto-Réhabilitation) :

- création d'un groupe d'opérateurs locaux de l'ARA,
- offre de services mutualisés,
- catalogue de formations professionnelles,
- création d'une démarche qualité.

Castors bâtisseurs

Les Castors constituent un acteur historique de l'autoproduction, bien que leur activité ait décliné au profit d'autres plateformes dans la plupart des régions. Ils regroupent des particuliers qui construisent ou rénovent leur logement eux-mêmes, souvent en coopérative, en mutualisant les compétences, les outils et le temps de travail, et valorisent l'autonomie, la solidarité, et la maîtrise des coûts, tout en encourageant des pratiques respectueuses de l'environnement.

RFCP, Botmobil, Enerterre, RenversC (FAI-Re), Hab-Fab, BILP...

D'autres réseaux sont spécifiques à certaines techniques de construction.

- Le RFCP forme des accompagnateurs et fait avancer le cadre normatif de la construction paille, notamment au travers des Règles professionnelles.
- Botmobil organise des ateliers chantiers participatifs en construction paille, des formations.
- Enerterre est principalement spécialisé en construction en terre crue, il propose des accompagnements, organise des chantiers participatifs et formations.
- RenversC (anciennement FAI-Re) est un projet visant à la montée en compétence des professionnels de l'écorénovation, avec un volet

important sur le réemploi, et qui a contribué à la réflexion sur l'assurabilité de l'ARA[27].

- Hab-Fab est un réseau de l'habitat participatif, qui traite principalement du vivre ensemble. Un de ses groupes de travail est dédié à l'autoconstruction.

Tous les réseaux précités participent à la fédération des acteurs de leurs filières.

- BILP enfin est une SARL dédiée à la construction bois qui fournit aux autoconstructeurs de nombreux guides pratiques ou tutoriels

Réseaux sociaux et plates-formes de streaming

Beaucoup d'informations circulent aussi sur le web, avec des qualités très variées.
Notons par exemple sur Youtube la chaîne *Comme un pingouin dans le désert* où deux très rigoureux autoconstructeurs détaillent pas à pas la réalisation de leur maison.

Des groupes sur les réseaux sociaux permettent d'obtenir des réponses rapides à des problèmes spécifiques, avec un large écho auprès de nombreuses personnes. Toutefois, la qualité des réponses est très variable : un grand nombre d'entre elles sont erronées, ce qui peut orienter les autoconstructeurs vers des erreurs techniques, voire des sinistres.
À l'inverse, certains forums modérés par des professionnels, comme celui de Twiza, offrent généralement des réponses plus fiables. Il est donc important de mettre en garde les autoconstructeurs sur l'usage de ces canaux très répandus.

Certains projets autoproduits génèrent leur propre communauté, avec des appels à bénévoles relayés via des canaux tels que Discord, Whatsapp, Instagram...

27 FAI-RE (2017) *Auto Réhabilitation Accompagnée et assurances l'ARA: Quelles pratiques, quelles solutions, quelles prospectives en matière d'assurance?* CR de la réunion du projet FAI-Re du 9 mars 2017

Négoces de matériaux

Certains négoces de matériaux jouent un rôle important pour les projets d'autoconstruction – particulièrement ceux non accompagnés – par les conseils qu'ils prodiguent sur leurs produits.

Quercy Eco-Matériaux par exemple sur le Grand-Figeac propose des rencontres avec des fabricants, des ateliers de mise en œuvre avec des artisans, et organise des moments d'échange entre autoproducteurs tout en apportant nombre de conseils spécifiques sur les choix de matériaux en fonction des projets.

D'autres, comme une antenne locale de Chausson Matériaux, disposent d'un bureau d'études structure, offrant aux autoconstructeurs la possibilité d'affiner leur projet directement avec leur fournisseur.

4. Le contexte réglementaire

Le droit de la construction

En droit français, nul n'est obligé de faire appel à une entreprise pour construire ou rénover un bâtiment dont il est le propriétaire et l'utilisateur, sous certaines conditions :

- les travaux ne doivent pas être à but lucratif, y compris pour une revente à court terme,
- ils sont réalisé par le MOA pour son propre compte ou sa famille proche,
- il ne peut être fait appel à des salariés ou aides rémunérés,
- il respecte les règles d'urbanisme et obtient les autorisations auxquelles il est soumis,
- il respecte les normes constructives.

Ce cadre juridique permet l'autoproduction dans un cadre strict, en encadrant les conditions d'intervention du maître d'ouvrage non professionnel.

Les assurances

Aujourd'hui, l'assurabilité est un frein au développement des filières d'autoproduction, et l'un des principaux vecteurs de risques. Si certains autoconstructeurs choisissent de se passer partiellement ou totalement d'assurance – assumant alors sur leurs fonds propres les conséquences d'un sinistre ou d'un accident – d'autres s'imaginent à tort être couverts, faute d'avoir vérifié leur contrat en détail.

Assurer pleinement un chantier et un projet d'autoproduction peut parfois être un processus fastidieux, pourtant des possibilités existent, aussi limitées qu'elle soient.

La question de la protection de l'architecte est également centrale : à ce jour, même le principal assureur des architectes refuse de couvrir les missions de DET dans le cadre de l'accompagnement de l'autoconstruction.[28].

28 MAF *Les biosourcés et le réemploi à l'épreuve des assurances*, MAF Informations Article du 23 mars 2023

L’assurance décennale

L’autoconstruction en soi n’est pas une faute, un autoconstructeur ne peut pas être mis en responsabilité une fois le délai de décennale dépassé[29].
En revanche tout constructeur doit garantir pendant 10 ans après réception ses travaux, qu’il soit protégé par une assurance décennale ou non. Les assureurs refusant dans la plupart des cas d’assurer les autoconstructeurs, nombre d’entre eux portent personnellement la garantie en cas de sinistre[30] : à leur charge de réaliser ou financer les réparations.

L’accompagnement par une entreprise assurée permet toutefois d’obtenir une garantie décennale sur les lots concernés, sous condition que l’entrepreneur ait dûment communiqué nature du chantier et limites de prestation à son assureur et obtenu son accord.

Pour l’architecte, dans le cadre d’une mission partielle sans suivi de chantier, sa responsabilité peut se voir engagée au titre de la garantie décennale si un défaut de conception ou un manquement à son devoir de conseil est à l’origine d’un désordre grave. Même en l’absence de mission DET, il lui incombe d’alerter le maître d’ouvrage sur les risques techniques ou réglementaires identifiables à son niveau d’intervention. Dans ce cas, la garantie décennale peut être mobilisée, à condition que le contrat d’assurance souscrit couvre explicitement ce type de mission partielle. Il est donc essentiel que l’architecte déclare précisément la nature de sa mission à son assureur, afin d’éviter toute exclusion de garantie en cas de sinistre.

L’assurance dommage-ouvrage (DO)

La DO permet un remboursement rapide en cas de désordre grave, sans attendre la résolution d’un litige. La souscription à cette assurance est particulièrement problématique dans le cadre de l’autoproduction. Elle reste en effet conditionnée à la présence d’un professionnel disposant d’une garantie décennale au moins sur le gros œuvre, ce qui exclut de nombreux projets. La plupart des assureurs refusent de la proposer, même en cas d’autoproduction

29 Cour de cassation, civile, Chambre civile 3, 6 décembre 2018, 17-26.814, Inédit
30 Cour de cassation, civile, Chambre civile 3, 10 novembre 2016, 15-24.379, Publié au bulletin

partielle. Ceux qui l'acceptent y intègrent souvent des clauses d'exclusion importantes, rendant l'indemnisation incertaine. En outre, la prime d'assurance est fortement majorée dans ce contexte. Un juge saisi peut ordonner à un assureur d'apporter une DO à un MOA la demandant.

En l'absence de sanction, de nombreux autoproducteurs renoncent à cette assurance, ce qui peut entraîner plusieurs conséquences : difficulté d'accès au crédit bancaire, délais importants pour effectuer des réparations coûteuses, difficultés à souscrire certaines assurances complémentaires (multirisque habitation), et obligation de signaler l'absence de DO en cas de revente dans les dix ans suivant la réception, ce qui peut entraîner une décote du bien.

L'assurance individuelle accident

Assurance couvrant les dommages corporels subis par les personnes sur le chantier, elle est souvent apportée par les organismes accompagnateurs comme Twiza. En son absence, les conséquences financières peuvent être lourdes pour l'accidenté ou ses proches, en cas d'invalidité ou d'incapacité.

L'assurance Responsabilité civile (RC)

Elle est indispensable pour tous les professionnels impliqués (architectes, artisans, accompagnateurs) et doit couvrir les dommages causés à des tiers sur le chantier. Pour le maître d'ouvrage, une vérification auprès de son assurance habitation est nécessaire : une extension explicite à l'activité de chantier peut être exigée. Sans RC adaptée, tout sinistre causé à autrui pourra engager sa responsabilité personnelle.

L'assurance tous risques chantier (TRC)

La TRC couvre les sinistres matériels survenant pendant les travaux (incendie, effondrement, intempéries, vandalisme…). Bien qu'elle ne soit pas obligatoire, elle est vivement conseillée, notamment pour des projets de longue durée ou comportant des ouvrages existants.

> *« si dans le cas où l'ouvrier fournit la matière, la chose vient à périr, de quelque manière que ce soit, avant d'être livrée, la perte en est pour l'ouvrier, à moins que le maître ne fût en demeure de recevoir la chose »*[31]

Le MOA étant considéré comme constructeur, en l'absence de TRC, tout ou partie des frais inhérents à un sinistre pendant le chantier (donc avant activation de la décennale) peut lui être directement imputé. Selon le cas de figure, ils peuvent être imputés à ou partagés avec l'entreprise d'accompagnement.

Ce risque est d'autant plus important que certains événements, tels que le vol sur chantier ou un incendie, sont loin d'être exceptionnels.

La précise description du projet et de ses modalités d'exécution est fondamentale pour garantir la couverture ; la couverture des matériaux stockés peut être pertinente à intégrer quand ils sont achetés par le MOA et donc non couverts par une assurance multirisques professionnelle.

L'assurance multi-risques habitation

L'assurance multirisque habitation couvre les dommages classiques (incendie, dégât des eaux, vol…) affectant un logement achevé et en usage. Elle protège le bien et la responsabilité civile de son occupant. Elle peut refuser d'indemniser si les travaux n'ont pas été déclarés ou s'ils ne respectent pas les normes. Une déclaration préalable à l'assureur faisant par de l'autoproduction est donc indispensable pour garantir la validité de la couverture après chantier.

Les taxes et aides financières

L'état des taxes et aides financières potentielles sur un chantier d'autoproduction est bien différent de celui des chantiers réalisés par des entrepreneurs.

31 Article 1788 du code civil

L'autoconstructeur, n'agissant pas en tant que structure économique et ne générant pas de valeur marchande par son travail, n'est pas assujetti aux cotisations sociales, à la cotisation foncière des entreprises (CFE), ni aux autres impositions liées à la production de valeur dans un cadre professionnel.
Mais il ne peut pas non plus récupérer la TVA ni déduire ses charges.

N'étant pas une entreprise, puisque particulier, il ne peut prétendre à des taux de TVA réduits (10 % pour la rénovation ; 5,5 % pour l'amélioration thermique) sauf pour :

- les prestations d'accompagnement par des entreprises (artisans, architecte…) ;
- en pratique bien qu'un flou juridique persiste, les travaux et matériaux des lots réalisés avec un accompagnateur artisan à condition qu'il soit exécutant principal et qu'il fournisse les matériaux. L'apport en industrie doit donc être minoritaire.
- les lots réalisés à 100 % par des entreprises.

Les entreprises doivent faire état d'une qualification reconnue pour le taux de TVA à 5,5 %.

Le même principe est appliqué pour l'attribution potentielle d'aides de l'Anah (Habiter Mieux, MaPrimeRénov', éco-PTZ…) avec de surcroît la nécessité d'une couverture RC et décennale de l'entreprise accompagnatrice.
À la marge, certaines aides locales plus souples sont accessibles en autoproduction, généralement sous réserve d'un accompagnement ou d'exigences spécifiques.

À noter également, les fournisseurs de matériaux pratiquent généralement des tarifs professionnels auxquels les particuliers n'ont pas accès, bien que certains proposent une remise spécifique pour les autoconstructeurs.

5. Les risques identifiés

Si l'autoproduction accompagnée représente une réponse pertinente aux enjeux économiques, sociaux et écologiques de la construction et de la rénovation, elle n'en demeure pas moins une pratique exposée à un ensemble de risques spécifiques. Ces risques, bien que souvent gérables lorsqu'ils sont identifiés et encadrés, peuvent compromettre la réussite des projets, affecter la sécurité des ouvrages, ou fragiliser la reconnaissance institutionnelle des filières ACA et ARA.

Les risques associés à l'autoproduction sont de plusieurs ordres : légaux, techniques, humains, assurantiels, juridiques, économiques, et enfin structurels pour les filières elles-mêmes. Certains relèvent d'un défaut de préparation ou de coordination ; d'autres découlent d'un cadre réglementaire encore incomplet ou inadapté aux spécificités de l'autoproduction accompagnée. Ils concernent tant les maîtres d'ouvrage que les architectes, artisans-formateurs, bénévoles, et plus largement les acteurs qui participent à l'émergence d'une culture constructive partagée.

Ce chapitre vise à dresser une typologie de ces risques, tout en montrant comment des méthodes rigoureuses, un accompagnement bien conçu, et une contractualisation adaptée peuvent en limiter l'occurrence ou les conséquences.

Risques légaux – le travail dissimulé

Quand l'autoproducteur réalise le projet pour le compte d'un tiers – hors famille proche – il existe un risque conséquent de requalification en travail dissimulé, même en total bénévolat, dès lors que le travail est assimilable à celui d'un artisan.

Les rémunérations des bénévoles extérieurs également, qu'elles soient de nature financière, en dons ou en troc, peuvent être requalifiées.

Les liens de subordination entre le MOA et des bénévoles ou la répétition régulière d'une implication bénévole tierce peuvent être reconsidérés comme du travail dissimulé. C'était le cas d'un particulier qui dirigeait de manière répétée et organisée le travail de ses frères, qui accomplissaient des tâches précises sous ses ordres, sans autonomie, et plusieurs d'entre eux ayant des compétences dans le bâtiment. [32]

Théoriquement[33], les projets d'autoproduction à but lucratif sont eux-aussi considérés comme un travail dissimulé. Cela pourrait inclure des projets destinés à la location ou des reventes trop rapides.

Ces requalifications peuvent aboutir à une régularisation à l'URSSAF des cotisations correspondantes à la valeur travail estimée, et à des sanctions pénales.

Risques techniques liés à l'exécution des travaux

L'intervention directe d'un autoproducteur non professionnel est souvent perçue comme un facteur de risque : malfaçons, non-conformités réglementaires (impliquant une absence de couverture assurantielle), pathologies du bâtiment, voire risques sanitaires. Cette réserve est régulièrement formulée par les assureurs et établissements bancaires.

Toutefois, les autoproducteurs sont généralement très conscients de ces risques, s'informent largement sur les procédés de mise en œuvre des techniques qu'ils souhaitent utiliser, et corrigent eux-même les désordres.

Le groupe de travail sur l'assurabilité de l'ARA[34] note d'ailleurs que :

> *« Les projets d'auto-réhabilitation accompagnée présentent un risque de sinistralité réduit par rapport aux chantiers réalisés exclusivement par des entreprises. Cette moindre sinistralité s'explique par la nature artisanale des travaux, la vigilance accrue des occupants lorsqu'ils interviennent eux-mêmes, ainsi que leur tendance à résoudre directement les désordres*

32 Cour de cassation, civile, Chambre civile 2, 20 septembre 2018, 17-11.322, Inédit
33 Aucune jurisprudence retrouvée dans le cadre des recherches de ce mémoire
34 Groupe de travail « Assurance ARA ». Op. cit.

mineurs sans déclaration. Ces éléments, confortés par les données disponibles, permettent de considérer l'auto-réhabilitation accompagnée comme une pratique fiable du point de vue assurantiel. »

Cette observation est confirmée par ATEMA Conseil[35] :

« *Les consignes de sécurité sont bien respectées sur les chantiers (les opérateurs fournissant les équipements de base). »*

Le niveau d'accompagnement et la rigueur des accompagnateurs peuvent jouer un rôle conséquent pour la sécurisation des chantiers et ouvrages réalisés. Le niveau de formation du MOA est un autre paramètre important, tant pour l'apprentissage pratique que théorique, le geste et la conception étant deux niveaux fondamentaux du projet.

Risques humains et organisationnels

Les risques humains sont une part très conséquente des dysfonctionnements de l'autoproduction. Il peut s'agir de surcharge mentale, tensions personnelles, manque de coordination entre les lots ou dérives dans le temps face à une mauvaise estimation des délais ou difficultés.
Ces risques amènent parfois à des abandons de chantiers et à des séparations de couples ou de collectifs.

Sur ces points, la programmation, le phasage et la qualité du suivi en chantier sont des éléments clés pour la réussite du projet.

Risques assurantiels

Les risques assurantiels peuvent être multiples et diffèrent selon les acteurs.
Il peut s'agir de l'absence de couverture décennale reportant la couverture des sinistres sur les fonds propres du MOA ; le manque de devoir de conseil reportant la garantie décennale sur l'architecte et engendrant une absence de couverture assurantielle ; l'obligation du MOA d'avancer les frais de couverture de sinistre en cas d'absence de DO ; une non activation de la RC pour des

35 ATEMA Conseil pour l'Anah. Rapport final. Op. cit

bénévoles non déclarés ; des clauses d'exclusion entrainant une non activation de la DO…

ATEMA conseil liste dans son rapport :

> *« Concernant la question assurantielle, les opérateurs sont attentifs et plutôt bien informés. Toutefois, certaines pratiques génèrent du risque. En particulier :*
> *a. La présence non systématique de l'opérateur au côté du propriétaire pendant les travaux (non conforme aux prescriptions des assurances)*
> *b. L'absence d'évaluation de l'apport en industrie du ménage pour le calcul de la prime*
> *c. Le flou concernant la RC du propriétaire (pas de validation de la part de l'opérateur et/ou pas d'information au PO de la nécessité d'informer son assureur du démarrage d'un chantier ARA)* »

La contractualisation est une étape clé permettant à la fois d'informer et de clarifier les responsabilités ; le devoir de conseil est fondamental tout au long du projet pour l'architecte sur l'ensemble du projet et pour l'entrepreneur sur ses ouvrages et leurs interfaces. La vérification de l'existence d'assurance est indispensable mais ne suffit pas, celles-ci devant être informées des modalités et confirmer leur couverture.

Risques juridiques

Pour les architectes, il s'agit principalement du risque de voir sa responsabilité engagée au regard de la garantie décennale, même sans DET au regard du devoir de conseil.

Des documents contractuels très fournis et une habitude scrupuleuse de l'information écrite tout au long du projet sont des éléments clés de protection.

Pour certains entrepreneurs accompagnateurs, il peut y avoir des risques de requalification en entreprise de fait ou en contrat de louage ouvrage si ils se sont déclarés uniquement en mission de formation ou de conseil, mais qu'ils ont malgré tout effectué des gestes ou validé des ouvrages.

Risques économiques et budgétaires

La sous-estimation des coûts (logistique, outillage, location, gravats, nourriture, études, assurances…) est une erreur fréquente qui peut impacter le projet final et son déroulé.

La sous-estimation des honoraires d'accompagnement peut engendrer des tensions entre MOA et accompagnateur, en particulier pour l'architecte dont la mission est plus globale et moins aisée à définir dans le temps. Un manque d'engagement d'un accompagnateur insuffisamment rémunéré peut occasionner des dépenses ultérieures bien plus importantes.

Risques pour les filières ACA et ARA

Des échecs ponctuels peuvent avoir un impact disproportionné sur l'image des filières d'autoproduction. À l'instar de la filière paille, où certains incendies sont largement médiatisés en raison de préjugés persistants — alors même qu'aucune corrélation n'est établie entre ce matériau et une sinistralité accrue —, un accident ou un sinistre sur une habitation autoproduite peut sérieusement entamer la confiance des assureurs, des banques, du législateur, et plus largement des institutions et des professionnels du bâtiment.

Par ailleurs, un déficit de communication sur les motivations et les enjeux portés par l'autoproduction peut nourrir des malentendus, certaines entreprises y voyant à tort une forme de concurrence déloyale ou un rejet du savoir-faire artisanal.

Pour assurer un développement durable et sécurisé de la filière, il est essentiel de structurer des méthodologies claires, maîtrisées par les réseaux d'accompagnement, puis reconnues par les instances régulatrices : ordre des architectes, compagnies d'assurances, établissements bancaires, fédérations professionnelles. Leur validation, ainsi qu'un dialogue ouvert avec le législateur, constituent les fondements d'une reconnaissance institutionnelle solide de l'autoproduction accompagnée.

III - L'ARCHITECTE EN ACA – MISSION PARTIELLE

L'autoconstruction accompagnée confronte l'architecte à une pratique atypique, située à la frontière entre accompagnement professionnel, autonomie du maître d'ouvrage, et contraintes réglementaires. Si elle peut sembler marginale au regard des pratiques conventionnelles, l'ACA représente pourtant un champ d'expérimentation et d'engagement croissant, qui appelle à une réinvention du rôle de l'architecte.

Tout en s'inspirant des travaux sur l'ARA, ce chapitre explore les spécificités de l'intervention architecturale dans le cadre de missions partielles associées à l'ACA, principalement sur les phases amont du projet. L'objectif est double : proposer des outils d'analyse pour sécuriser la pratique professionnelle de l'architecte, tout en anticipant une évolution souhaitable du cadre normatif permettant de mieux intégrer ce type de projets dans l'économie réglementaire et assurantielle de la maîtrise d'œuvre.

À travers l'étude des phases de programmation, d'allotissement, de contractualisation, de calcul des honoraires et des responsabilités déontologiques, il s'agit de dégager les conditions d'un accompagnement juste, réaliste et soutenable. L'ACA ne saurait être abordée comme un simple ajustement économique : elle nécessite une posture d'écoute, d'anticipation et de pédagogie. Elle demande aussi à l'architecte de prendre en compte la diversité des profils de maîtres d'ouvrage, la fragmentation des interventions, et le cadre assurantiel souvent prudent face à ce type de démarche.

En ce sens, le chapitre III se veut à la fois pragmatique et prospectif : il s'appuie sur les outils existants (contrats du CNOA, retours de terrain, jurisprudence) tout en suggérant des adaptations possibles, dans l'espoir d'ouvrir la voie à une reconnaissance plus claire de la mission de l'architecte au sein des projets d'autoconstruction accompagnée.

1. Clientèle et programmation

Les projets d'autoconstruction plus encore que les autoréhabilitations présentent un risque de complications dès lors que les MOA manquent de préparation ou de maturité vis-à-vis de leur projet. Nombreux sont les

autoconstructeurs qui abandonnent en cours de construction, et nombreuses sont les séparations de couple dues aux tensions du chantier[36].

Un des rôles majeurs de l'architecte se situe en amont de la conception, lors de la programmation du projet. Cette phase initiale revêt une importance particulière dans le cadre de l'autoconstruction accompagnée, où la réussite du projet repose largement sur la capacité du maître d'ouvrage à s'engager de manière réaliste. Il est donc essentiel de vérifier la maturité du projet, c'est-à-dire l'adéquation entre les ambitions du client, ses ressources (financières, matérielles, temporelles) et ses compétences techniques. L'architecte a ici un rôle d'accompagnateur critique, aidant le porteur de projet à formuler un programme cohérent, soutenable, et adapté à son niveau d'implication. Ce travail de cadrage permet de limiter les dérives fréquentes — abandons en cours de chantier, tensions personnelles, malfaçons — en posant dès le départ les bases d'un projet faisable.
Il constitue également une première étape de responsabilisation du client, qui sera amené à faire des choix éclairés et assumés quant au degré d'autoconstruction qu'il souhaite engager.

Ressources du MOA

Dans cette démarche de vérification de la faisabilité, l'architecte doit accompagner le maître d'ouvrage dans l'identification précise de ses ressources disponibles. Celles-ci se déclinent en trois grandes catégories complémentaires.

Les apports numéraires regroupent les moyens financiers mobilisables : épargne personnelle, prêt bancaire, aides publiques, ou encore soutien familial. Ces éléments conditionnent à la fois la capacité d'investissement dans les matériaux et les éventuelles prestations d'accompagnement ou de sous-traitance.
Viennent ensuite les apports en nature, tels que l'outillage déjà possédé, les véhicules disponibles, ou les espaces de stockage et d'atelier — souvent négligés mais déterminants pour la logistique du chantier.

36 Informations non chiffrées rapportées par plusieurs artisans accompagnant les autoconstructeurs et fréquemment évoquées sur les forum spécialisés.

Enfin, les apports en industrie correspondent au temps que le MOA peut consacrer personnellement au chantier, ainsi qu'au nombre de journées de main-d'œuvre qu'il pense pouvoir mobiliser via des chantiers participatifs (amis, proches, bénévoles extérieurs).

L'évaluation affinée et lucide de ces ressources permet d'orienter le programme, de moduler le niveau d'autoconstruction de chaque lot, et de poser les bases d'un projet techniquement et humainement soutenable.

Compétences du MOA

Au-delà des ressources matérielles et financières, l'évaluation des compétences du maître d'ouvrage constitue un autre pilier fondamental de la programmation en ACA. Il s'agit d'abord d'identifier les compétences déjà acquises, qu'elles soient issues d'une expérience professionnelle, d'un passé de bricoleur averti ou de précédents chantiers personnels. Cette analyse permet d'identifier les postes que le MOA peut gérer en autonomie, ceux qui nécessitent un accompagnement renforcé, et ceux qui doivent être entièrement confiés à des professionnels.

Lorsque les compétences s'avèrent insuffisantes au regard des ambitions initiales, l'architecte peut recommander des formations adaptées : stages courts, auto-formation via des guides spécialisés, modules en ligne (MOOC), ou ateliers organisés par les réseaux d'autoproduction. Certaines filières techniques disposent de cadres de formation reconnus, comme la formation Pro-Paille, qui conditionne l'accès à certains dispositifs assurantiels.

L'objectif est d'assurer que chaque étape du chantier sera menée par une personne compétente, en toute sécurité et avec un niveau de qualité suffisant.

2. Allotissement

Dans les projets d'autoconstruction accompagnée, la répartition des tâches entre le maître d'ouvrage, les entreprises et les accompagnateurs constitue une étape stratégique qui conditionne à la fois la faisabilité, la sécurité juridique et la lisibilité du projet. C'est pourquoi l'allotissement doit être établi très en amont, idéalement avant même la contractualisation de la mission de maîtrise d'œuvre.

Il sera distingué quatre cas, par ordre d'implication croissante du MOA (et éventuellement de bénévoles extérieurs) :
- les lots entièrement réalisés par des entreprises
- les lots réalisés par une entreprise avec aide du MOA (apport en industrie)
- les lots réalisés par le MOA, accompagné d'un formateur
- les lots réalisés par le MOA en autonomie

Le client sera mis en responsabilité du degré d'autoconstruction qu'il choisit pour chaque lot du projet et s'engagera contractuellement sur cette répartition. Pour chacun des trois derniers cas, les apports en industrie du MOA et des bénévoles extérieurs devront être clairement identifiés et approximativement estimés (fréquence, durée, nombre de personnes mobilisées).

Pour certains lots sensibles, il sera souvent conseillé un niveau d'accompagnement élevé, voire à une intervention d'entreprise seule, notamment :
- terrassement, VRD et fondations,
- certaines techniques de structure,
- étanchéité (particulièrement pour les toitures-terrasses),
- pose des menuiseries,
- fumisteries (obligation légale de recours à une entreprise certifiée),
- certains équipements complexes de plomberie, ventilation, chauffage...

Ces recommandations sont à évaluer en fonction des compétences du MOA – par exemple si il est professionnel du bâtiment – et de la complexité des ouvrages.

Dans tous les cas, les lots de gros-œuvre et d'étanchéité devront être particulièrement questionnés, plus sensibles au regard de la pérennité du bâtiment et de la couverture décennale.

Si le MOA souhaite augmenter sa part d'autoconstruction en cours de projet, cela devra faire l'objet d'un échange formel avec l'architecte. Tout désaccord sur la nouvelle répartition des lots devra être notifié par écrit, et les risques encourus rappelés dans le cadre du devoir de conseil.

3. Contractualisation

Des limites de prestation variables

Un dilemme de l'ACA tient à la tension entre le souci d'économie propre à l'autoconstruction et le coût perçu d'un architecte[37], souvent remis en question par des particuliers non connaisseurs, voire certains professionnels[38].

Même lorsque l'utilité de l'architecte est reconnue, le coût croissant des procédures (études de sol, RE2020…) pèse sur les budgets modestes, laissant comme variables d'ajustement le programme ou l'accompagnement. Si la surface le permet, des missions allégées peuvent alors être proposées.

Le format le plus minime est celui des visites conseils, pouvant se décliner en :

- la visite conseil avant achat
- la visite conseil de programmation
- la visite conseil sur programme et esquisse

Ces formats ultra-légers sécurisent ponctuellement certaines étapes, sans constituer un réel accompagnement.

Certains maîtres d'ouvrage demandent une mission partielle, généralement limitée aux phases de conception et à l'obtention du permis de construire.
C'est généralement un choix du MOA, qui réduit l'architecte à une contrainte ou un appui à la mise en forme. Cette approche est regrettable, car c'est en phase technique que la plus-value de l'architecte est la plus manifeste : DCE, détails, entreprises habituées, etc.

Il faut rappeler que les phases d'avant-projet sont rarement dissociables des exigences normatives : l'APD est souvent produit avant le dépôt du permis, notamment pour la notice RE2020 ou l'étude de sol G2 AVP, de plus en plus

37 Le coût des études architecte est un frein pour 40 % des interrogés selon le Sondage BVA – CROA IDF / Le Figaro Immobilier (mars 2016).
38 Perception personnelle retirée de la consultation fréquente de groupes d'autoconstruction sur les réseaux sociaux.

demandée. La phase PRO peut aussi être engagée en amont du dépôt, pour affiner le projet architectural.

Une alternative consiste à inclure un permis modificatif en provision, assorti d'une variante en moins-value s'il s'avère inutile. C'est pertinent notamment en cas de réemploi de menuiseries, ou de VMC double flux encore non dimensionnée dans un espace contraint.

C'est donc bien l'ensemble du processus qu'il faut repenser pour un accompagnement adapté, modulable, mais cohérent.

Les modèles de l'ordre adaptés

Le CNOA met à disposition des contrats très fournis pour les missions classiques. Ces documents offrent une bonne base pour des contrats spécifiques ACA, à condition d'y intégrer les modifications liées à ses spécificités. La MAF propose également des modèles, non étudiés ici.

La méthode à trois contrats, qui sécurise les honoraires au regard du code de la consommation[39], articule :

- un contrat de visite conseil,
- un contrat d'études préliminaires,
- un contrat de mission complète ou partielle.

Celle-ci est très pertinente pour l'autoconstruction : elle distingue clairement la phase de faisabilité (compétences, ressources, risques), avant tout engagement dans la conception. Ce découpage permet d'interrompre la mission sans résiliation formelle, si la faisabilité est incertaine.

Les modèles de l'ordre devront être enrichis des dispositions spécifiques étudiées ici : jalons techniques (DET), clause de renégociation si évolution de l'autoconstruction, désengagement si non-respect des jalons, etc.

39 Le contrat d'études préliminaires distinct permet de sécuriser une partie des honoraires de l'architecte vis à vis du droit de rétractation prévu par le Code de la consommation lorsque le client particulier se voit refuser un emprunt.

Des propositions de clauses sont jointes en annexe. Elles mériteraient d'être enrichies avec les acteurs impliqués : FédAc, réseau Twiza (groupe MOE), CNOA, CROA et organismes assureurs comme la MAF.

Un tel travail collaboratif constituerait un levier fort pour faire émerger des modèles contractuels à la fois opérationnels, reconnus et adaptés à la diversité des pratiques.

Documents annexés

Les sujets à aborder avec le MOA sont nombreux : demande d'information, devoir de conseil, ou simple transmission. Une rigueur méthodologique est nécessaire pour ne rien omettre. Même si l'oral garde sa place, l'écrit reste indispensable pour garantir l'exhaustivité de l'information et sécuriser l'architecte.

Deux documents à annexer au contrats d'étude et contrat d'architecte peuvent structurer et tracer les échanges entre l'architecte et le MOA :

- un questionnaire, rassemblant les informations de programmation élargie.
- un livret d'information, contenant les éléments relatifs au devoir de conseil, à l'autoconstruction, et tout contenu que l'architecte souhaite transmettre.

4. Honoraires

L'estimation des honoraires en ACA (comme en ARA) est un enjeu délicat.
L'accompagnement peut être chronophage, même maîtrisé, et il serait risqué d'en restreindre le temps, au risque de manquer au devoir de conseil. Cette prestation doit être rémunérée.
Répartir ce temps dans les phases rendrait ce poste moins visible et laisserait croire à tort à des honoraires plus élevés que pour un projet conventionnel.

À l'inverse, identifier ce temps comme une mission complémentaire intégrée à chaque phase permet :

- de valoriser ce temps et cette compétence auprès du MOA,
- de préciser ses limites contractuelles, assurant une sécurité juridique aux deux parties,
- de lui donner une valeur auprès de l'assureur, favorisant la discussion sur la majoration de prime.

En cas de modification d'allotissement, une clause devra prévoir un avenant pour réévaluer les honoraires sur un barème initial, si le MOA augmente la part d'autoconstruction, afin de rémunérer la charge supplémentaire. Ce point est un levier essentiel pour développer et sécuriser les pratiques d'accompagnement.

Le recours à l'autoconstruction étant souvent motivé par des raisons économiques, l'architecte peut être tenté de proposer des honoraires plus bas plutôt que plus justes.Ce phénomène est aggravé par une méconnaissance du rôle de l'architecte, régulièrement remis en question sur les forums et réseaux spécialisés.

Ce choix peut, parfois, être envisagé comme un engagement éthique, si la part d'ACA est mineure et compensée par des projets plus rémunérateurs.
Il ne doit toutefois ni se généraliser, ni réduire l'implication envers le MOA et le projet.
L'un comme l'autre serait préjudiciable à la filière, en particulier vis-à-vis des assureurs.

5. Déontologie de l'architecte & devoir de conseil

Dans le cadre d'un projet d'autoconstruction accompagnée (ACA), le rôle de l'architecte dépasse les seules missions de conception et de suivi. Il implique un positionnement éthique fort vis-à-vis d'un maître d'ouvrage souvent profane, amené à prendre en charge des actes de construction. Ce contexte inédit impose de reconsidérer l'étendue du devoir de conseil, afin de garantir la sécurité des ouvrages, la clarté des responsabilités, et l'autonomisation progressive du maître d'ouvrage.

Clientèle et programmation

L'évaluation de l'adéquation entre les ambitions d'autoconstruction du maître d'ouvrage et ses ressources et compétences constitue, selon moi, un devoir déontologique. Elle peut être rapprochée de l'obligation faite à l'architecte de vérifier les compétences des entreprises qu'il recommande[40], ainsi que de son obligation d'alerter le maître d'ouvrage lorsque ses propres disponibilités ne lui permettent pas d'assumer correctement sa mission[41].

Un devoir de conseil élargi

> *« l'architecte n'est pas seulement un homme de l'art qui conçoit et dirige les travaux ; il est aussi un conseiller à la technicité duquel le client fait confiance et qui doit l'éclairer sur tous les aspects de l'entreprise qu'il lui demande d'étudier et de réaliser »* [42]

Cette jurisprudence rappelle que le devoir de conseil de l'architecte est très étendu, bien qu'il connaisse certaines limites :
Une autre jurisprudence précise que les entreprises sont responsables de l'acte technique de réalisation, mais pas l'architecte[43]. En transposant ce principe à l'ACA, il semble évident qu'il est impossible que l'architecte ait à spécifier à

40 Cour de Cassation, Chambre civile 3, du 17 décembre 1997, 96-11.813, Inédit. & Cour de cassation, civile, Chambre civile 3, 11 avril 2012, 10-28.325, Inédit
41 Code de déontologie des architectes, rectificatif J.O. – N.C. du 21 juin 1980, article 36
42 Cass. 1re civ., 25 juin 1963 : Bull. civ. I, n° 341 ; rapp. Ph. Malinvaud, RDI 1993, p. 222
43 Cour d'appel de Paris, Chambre 23 section A, 7 mai 2003

l'autoconstructeur tous les procédés d'exécution des ouvrages qui lui sont attribués.

Néanmoins, ne pas accompagner un maître d'ouvrage inexpérimenté manifestant l'intention de prendre en charge un ouvrage pourrait être éthiquement critiquable, voire engager la responsabilité de l'architecte.

Face à ce paradoxe, une extension du devoir de conseil — au-delà de ses seules obligations juridiques — peut être envisagée. Celui-ci devrait alors inclure, a minima, un ensemble d'informations mêlant éléments relevant du devoir de conseil au sens strict et recommandations complémentaires visant à renforcer la sécurisation de l'autoconstructeur :

- les principaux risques de sinistres impliqués par des malfaçons sur les choix d'ouvrages en autoconstruction,
- les principaux risques de sinistres impliqués par une modification des recommandations ou dessins de l'architecte (comme remplacer un matériau d'une façade peu créer un point de rosée),
- la responsabilité vis à vis de ces sinistres et les risques de non prise en charge assurantielle,
- et surtout les moyens que l'autoconstructeur devrait mettre en place pour acquérir la compétence nécessaire.

Même si l'architecte n'a pas à détailler l'exécution, il lui revient d'alerter le MOA sur ses responsabilités et de l'orienter vers des ressources lui permettant d'acquérir les compétences nécessaires. Il faudra donc le guider au cas par cas vers une formation spécifique ou MOOC, la lecture impérative de règles professionnelles, règles de bonne pratique, ouvrages de références...

6. Estimatifs, budget de travaux

L'économie du projet d'autoconstruction est fondamentalement distincte de celle des projets entièrement réalisés par des entreprises.

L'estimatif des lots autoconstruits devra inclure les éléments suivants, inhérents à cette modalité particulière :

- le coût de l'accompagnement pour les lots en ACA (souvent réalisé par une entreprise)
- matériaux seuls, sans main d'œuvre
- achats au tarif particuliers, sans avantage pro sauf MOA professionnel
- TVA à 20 % sur tous les matériaux, même pour un MOA pro, sauf si achetés par une entreprise exécutant la majorité du lot (industrie minoritaire)
- protections de chantier *
- évacuation des gravats *
- location d'échafaudage
- frais de bouche des chantiers participatifs *

Les éléments suivants ne figurent pas à l'estimatif mais doivent être signalés au client et intégrés à l'article 10.1 – « Droits et obligations du client » du contrat-type de l'ordre, au titre du devoir de conseil :

- surcoût assurantiel lié à l'autoconstruction et, le cas échéant, aux techniques non courantes
- location ou achat d'engins, outillage… *
- les cas où certaines aides ne sont pas accessibles
- souscription conseillée d'un dispositif pour financer d'éventuelles reprises en l'absence de couverture décennale

Ces frais sont souvent oubliés par les autoconstructeurs, en amont pour le budget ou en aval pour les communications.

À cela s'ajoutent naturellement les dépenses usuelles à la charge du maître d'ouvrage, qu'elles soient ou non incluses dans l'estimatif : assurances, études techniques, contrôles, attestations…

7. Sécurisation du cadre assurantiel

Anticiper les risques dès la conception

L'autoconstruction accompagnée (ACA), contrairement à l'ARA, reste largement ignorée par le cadre réglementaire et assurantiel. Les travaux qu'elle implique – souvent structurels ou de gros œuvre – renforcent la méfiance des assureurs. Pourtant, comme évoqué au chapitre II, les données issues de l'ARA montrent une sinistralité faible, en raison notamment d'une plus grande vigilance des maîtres d'ouvrage sur leurs propres chantiers.

Dans ce contexte, la phase de conception constitue un moment stratégique. C'est là que l'architecte peut limiter les risques futurs, en cadrant clairement les ouvrages confiés au MOA, en identifiant les points sensibles du projet, et en transmettant au client les informations nécessaires à une décision éclairée.

Un devoir de conseil renforcé et sécurisé

L'architecte, même sans mission de suivi de chantier, est tenu à un devoir de conseil étendu, qui prend un relief particulier dans les projets en ACA. Il lui revient d'informer le maître d'ouvrage sur les sujets assurantiels :

- nature et rôle des différentes assurances (RC, décennale, DO...[44]),
- étendue de leurs couvertures,
- risques d'exclusion de garantie en cas de non-respect des règles ou de non-déclaration en particulier celles liées à l'autoconstruction,
- obligations légales de souscriptions quand c'est le cas,
- nature des risques à ne pas les souscrire,
- informations à transmettre à l'assureur,
- obligations de vérification des assurances des tiers (décennales et RC des entreprises ; assurance individuelle accident des bénévoles si elle n'est pas fournie par un organisme tiers)

Le détail de ces assurances est rappelé au chapitre II.

44 Voir à ce sujet le chapitre II.4. Le contexte réglementaire

Un livret d'information, annexé au contrat, permet de formaliser ce conseil. Il est un outil structurant et protecteur, tant pour l'architecte que pour le MOA.

La rigueur impose également au cours du projet un recours systématique à l'écrit – courriels, comptes rendus – afin de tracer les informations transmises et pouvoir démontrer a posteriori que le devoir de conseil a bien été rempli.

Dans le cadre de l'ACA, ce risque est accru par l'exécution directe de certains ouvrages par le maître d'ouvrage ou par des tiers non professionnels. Il est donc essentiel que l'architecte borne précisément sa mission, et délimite explicitement les responsabilités de chacun.

En parallèle, l'architecte doit informer son propre assureur de la nature particulière du projet, en précisant qu'il s'agit d'un chantier comportant une part d'autoconstruction. À défaut, il s'expose à un risque d'exclusion de garantie en cas de sinistre. Cette déclaration préalable permet également de vérifier si l'assureur accepte de couvrir ce type d'intervention, même partielle.

IV - VERS UN ACCOMPAGNEMENT DES CHANTIERS

L'article 2 du code de déontologie des architectes rappelle que :

> *« La vocation de l'architecte est de participer à tout ce qui concerne l'acte de bâtir et l'aménagement de l'espace ; d'une manière générale, il exerce la fonction de maître d'œuvre. »*

Il est regrettable que l'autoconstruction échappe encore largement à la profession. Alors même que nombre d'autoconstructeurs sollicitent des conseils professionnels et expriment le besoin d'un cadre sécurisant, les architectes restent peu présents sur ces opérations. Cela tient en grande partie aux incertitudes liées aux assurances et à la gestion du temps de projet.

Ce chapitre esquisse les conditions d'un accompagnement encadré et sécurisé de l'ACA par les architectes. Il propose des pistes concrètes pour un cadre méthodologique, assurantiel et contractuel adapté à cette pratique émergente. L'enjeu : permettre à la profession d'y intervenir légitimement, en protégeant le MOA, l'architecte et la fiabilité des ouvrages.

Cette réflexion prolonge les outils de la FédAc, notamment la « Mallette artisan » (2017). Ce kit rassemble des documents types pour les accompagnateurs (contrats, conventions, lettres d'assurance, devis…) et structure les pratiques autour de la responsabilité partagée.

La FédAc ambitionne désormais de créer une nouvelle « mallette » à destination des architectes et maîtres d'œuvre intervenant en ACA.
Le présent chapitre s'inscrit dans cette logique : il apporte un socle de propositions concrètes – en matière de découpage de mission, clauses contractuelles, jalons techniques et structuration des honoraires – pouvant alimenter ces futurs outils.

L'objectif est à terme de favoriser l'émergence de cadres de mission adaptés, compatibles avec les référentiels, reconnus des assureurs, et adaptés aux chantiers en ACA.

1. Complexité assurantielle pour l'architecte

La garantie décennale

Dans l'état actuel du droit, un architecte peut voir sa responsabilité décennale engagée s'il intervient sur un chantier, même de manière ponctuelle, et qu'un désordre grave apparaît dans l'ouvrage. Ce risque est d'autant plus préoccupant qu'à ce jour aucune assurance professionnelle ne couvre ni les ouvrages réalisés par le maître d'ouvrage, ni les interventions sur des chantiers accompagnés par des entreprises non assurés en décennale. L'architecte intervenant sur un chantier d'autoproduction prend donc un risque juridique et financier réel.
Seul l'accompagnement sur chantier du MOA par une entreprise assurée en décennale et réalisant la majorité des travaux avec une aide du MOA minoritaire peut au cas par cas permettre à l'architecte de négocier avec son assureur une couverture en DET.

Ainsi, le simple fait d'être présent sur le chantier peut exposer l'architecte à une responsabilité sans couverture. Le devoir de conseil, étendu à l'ensemble du projet, pourrait être invoqué si l'architecte ne s'oppose pas à des procédés d'exécution manifestement risqués ou ne formule pas d'alerte sur des défauts visibles. Cette insécurité juridique constitue un frein majeur à l'engagement des architectes dans l'autoconstruction, qu'il faudra faire évoluer avec un cadre plus clair en concertation avec les organismes assureurs, ceux-ci étant actuellement en réflexion sur ce sujet[45].

L'assurance Tous Risques Chantier

L'absence de couverture TRC n'affecte pas directement la responsabilité de l'architecte, à moins qu'il ne lui soit reproché un manquement à son devoir de conseil, mais elle peut augmenter les risques de litiges.

45 Comme le montre le groupe de travail sur l'assurabilité de l'ARA ; cela m'a également été confirmé par un des gérants de la MAF à la journée porte-ouvertes de Toulouse de juin 2024.

2. Implication sur chantier et honoraires repensés

Dans le cadre de l'autoconstruction, la mission de Direction de l'Exécution des Travaux (DET) conservera toute sa pertinence, mais devra faire l'objet d'une adaptation profonde. En l'absence d'entreprises engagées par contrat de louage d'ouvrage, l'architecte ne peut exercer d'autorité fonctionnelle sur le chantier. Le maître d'ouvrage (MOA), réalisant lui-même les travaux, n'est lié à l'architecte que par une mission d'accompagnement, sans obligation d'obéissance dans l'exécution.

Dès lors, la mission de suivi ne peut reposer sur les logiques classiques de coordination ou de vérification d'un avancement contractuel. Elle s'articulera autrement, autour de modalités d'intervention plus souples et mieux adaptées à la réalité fragmentée du chantier en ACA.

Un obstacle majeur réside dans l'absence de planning fiable, le MOA n'étant pas en mesure, faute d'expérience, d'estimer des délais réalistes. L'architecte, de son côté, ne peut établir un calendrier prévisionnel linéaire, ni garantir une fréquence de visites régulière. Ce constat devra être acté dès le contrat, qui précisera l'impossibilité d'une planification chiffrée en jours ou semaines.

Pour répondre à cette incertitude temporelle, la mission DET devra s'organiser autour de jalons techniques plutôt que d'un suivi continu. La mission ne sera plus structurée selon une présence continue, mais selon des étapes clés définies à l'avance, qui déclencheront l'intervention de l'architecte.

Une DET fractionnée en jalons

La mission pourra ainsi être construite autour d'une série de points de passage techniques : fin de terrassement, pose de dalle, levée de murs, mise hors d'eau, etc. Ces jalons, définis en concertation avec le MOA, figureront au contrat, accompagnés d'un nombre de visites prévues et, le cas échéant, d'un barème d'honoraires associé.

Le MOA s'engagera à prévenir l'architecte à l'approche de chaque jalon, afin que celui-ci puisse intervenir avant la reprise des travaux. Par exemple, pour une dalle bois, on pourra prévoir :

- une visite à la réception du support porteur (précédent ouvrage),
- une autre à plus ou moins 20 % d'avancement pour valider le procédé, la précision des assemblages,

- une dernière à l'achèvement de l'ouvrage en cours, le validant également comme support des ouvrages qu'il recevra.

Le nombre de visites peut être défini en fonction de la complexité et de l'ampleur des ouvrages et de leurs interfaces. Cette approche vise à maintenir un niveau de contrôle suffisant sur l'ensemble des ouvrages, tout en permettant une flexibilité compatible avec le rythme propre à l'autoconstruction.

Elle suppose toutefois une identification en amont des points particuliers, pour éviter des sollicitations hors cadre.

Une rémunération ajustée à l'intervention

Les honoraires associés à la mission DET devront évoluer en conséquence. Ils ne seront plus liés à une durée de chantier mais à un nombre de visites définies. Un cadre contractuel précis indiquera :

- les limites explicites de la mission (pas de suivi hebdomadaire…),
- les jalons couverts par la mission de base,
- les honoraires additionnels pour les éventuelles visites complémentaires, à définir soit par facturation à l'unité soit par taux horaire, prévus par une clause pour éviter le recours aux avenants.

Ce fonctionnement permet à la fois un appui technique ciblé pour le maître d'ouvrage et une maîtrise claire du périmètre d'intervention pour l'architecte.

Une juridiction à éclaircir

Bien que le devoir de l'architecte soit d'assurer un suivi architectural régulier mais non nécessairement continu[46], certaines jurisprudences sur des marchés classiques ont associé la mission DET à une présence hebdomadaire[47]. Dans le contexte de l'ACA, une fréquence hebdomadaire n'est pas applicable. Une définition contractuelle rigoureuse de la mission est donc nécessaire, dans l'espoir de faire évoluer la jurisprudence en faveur de ces pratiques.

46 Cour de cassation, civile, Chambre civile 3, 22 novembre 1989, 72-11.158.
47 Cour de cassation, civile, Chambre civile 3, 28 janvier 2014, 12-22.091.

3. Clauses de contrat à créer

Dans l'hypothèse d'une pratique d'accompagnement des chantiers futurs, avec un cadre assurantiel le permettant, différentes clauses additives au modèle de l'ordre seraient à ajouter ou modifier. Ce chapitre propose des pistes à traiter. Des propositions de rédaction de ces clauses sont jointes en annexes.

Contenu des éléments de mission

L'article sur les éléments de mission de la DET sera modifié pour correspondre aux dispositions du chapitre IV.2. précédent.

Clauses de responsabilité du MOA

Des clauses seront ajoutées, imposant au MOA des responsabilités supplémentaires, parmi lesquelles :
- s'être préalablement informé sur les procédés de réalisation des ouvrages à produire,
- informer le MOE de l'avancée des travaux d'autoproduction,
- attendre la réception des supports par le MOE avant d'initier un ouvrage ; et de manière générale respecter les jalons de visite définis au contrat,
- respecter les règles de l'art,
- respecter les préconisations, plans et détails de l'architecte.

Le MOA n'ayant pas de lien de subordination avec l'architecte, il ne pourra être tenu de respecter ces éléments mais sera informé qu'auquel cas, l'architecte sera déchargé de ses responsabilités vis à vis des ouvrages concernés, et qu'il pourra en cas de risque grave interrompre sa mission en se retirant du projet. Ces points nécessiteront probablement une évolution de la jurisprudence pour être valables juridiquement.

Clause de renégociation

L'allotissement, la part d'autoconstruction et la quantification de bénévolat doivent être contractuellement établis. Toute augmentation doit faire l'objet d'un avenant revalorisant les honoraires sur une bas pré-établie au contrat.
Cela est justifié :

- par l'accroissement du besoin d'encadrement et de conseil inhérents aux lots autoconstruits par rapport aux lots entreprises,

- par l'allongement dans le temps du projet en cas de réduction significative du volume de bénévolat ou en cas d'augmentation de la part d'autoconstruction.

Clauses de rupture

En cas de désaccord persistant, si le maître d'ouvrage décidait de réaliser lui-même certains ouvrages jugés trop sensibles au regard de ses compétences, et ce malgré l'avis défavorable du maître d'œuvre, une clause de résiliation pourra permettre à ce dernier de mettre fin au contrat.

De la même manière, un manquement du maître d'ouvrage à ses obligations — notamment s'il omet d'informer le maître d'œuvre ou de respecter les étapes contractuelles — pourra entraîner une rupture du contrat, motivée par l'atteinte au lien de confiance indispensable à la mission.

Perspectives pour une pratique à consolider

L'accompagnement de l'autoproduction par les architectes ne pourra réellement se développer sans une clarification rigoureuse des responsabilités, une adaptation des contrats existants, et, à plus long terme, une évolution coordonnée du cadre assurantiel et réglementaire.

Ce travail de consolidation ne pourra être mené de manière isolée. Il nécessitera une coopération active entre les différents acteurs de la filière. À l'échelle professionnelle, des structures comme la FédAc, qui fédère les accompagnateurs à l'autoproduction, ou l'ANCB, acteur historique de l'auto-réhabilitation accompagnée, ont déjà initié des réflexions méthodologiques, produit des référentiels, et engagé un dialogue avec les institutions. Ces structures auront un rôle clé pour tester des outils contractuels, formaliser les pratiques émergentes et structurer un retour d'expérience collectif.

Mais pour franchir un cap, il faudra étendre cette dynamique à d'autres partenaires clés :

- les assureurs, afin d'envisager des produits adaptés à l'ACA et à l'ARA lorsque des formes d'encadrement professionnel sont établies ;
- les banques, pour sécuriser les projets portés par des maîtres d'ouvrage en auto-construction ou en auto-réhabilitation, souvent exclus des dispositifs de financement classiques ;
- l'Ordre des architectes, qui pourra intégrer ces réalités dans ses modèles de contrats et ses formations ;
- le législateur, pour travailler au levage des blocages liés à l'inadéquation du droit actuel ; cela pouvant s'effectuer par la sensibilisation de parlementaires, le dépôt de questions écrites, l'engagement de missions d'information ou encore la participation à des groupes de travail interassociatifs visant à faire émerger des propositions.

Parallèlement, une démarche de sensibilisation devra être engagée auprès des architectes, afin de mieux faire connaître ces pratiques méconnues, les outils permettant de les encadrer en sécurité, les réseaux « ressources », tout en valorisant les compétences spécifiques que suppose l'accompagnement de chantier en ACA.

En proposant une organisation par jalons techniques, une rémunération adaptée, une redéfinition des missions de chantier, et des clauses contractuelles spécifiques, cette réflexion ne vise pas à figer un modèle unique. Elle esquisse les contours d'une voie professionnelle à construire collectivement, fondée sur le réalisme, la responsabilité partagée et la volonté de sécuriser une pratique qui, faute d'un cadre clair, risque aujourd'hui de se développer dans une zone grise.

CONCLUSION

Ce mémoire s'est attaché à éclairer les conditions et les enjeux de l'accompagnement architectural dans les projets d'autoproduction, en particulier ceux relevant de l'autoconstruction accompagnée (ACA) et de l'autoréhabilitation accompagnée (ARA). Dans un contexte de mutation du secteur du bâtiment, marqué par la raréfaction des projets neufs, l'augmentation des coûts de construction et une aspiration croissante des particuliers à s'impliquer directement dans la réalisation de leur habitat, ces formes alternatives de production posent à la fois des défis techniques, juridiques et professionnels, mais ouvrent aussi des perspectives nouvelles pour les architectes.

L'analyse conduite a permis de cerner les spécificités de ces pratiques, souvent éloignées des cadres classiques de la maîtrise d'œuvre. Elle a mis en lumière le rôle potentiellement central que l'architecte peut y tenir, à condition de faire évoluer certaines postures et outils : mission partielle, contractualisation sur mesure, estimation des honoraires adaptée, devoir de conseil élargi, articulation fine avec les autres acteurs de l'accompagnement. Ces ajustements sont d'autant plus nécessaires que les enjeux assurantiels demeurent complexes, et que la reconnaissance institutionnelle de ces pratiques reste encore fragile.

Sur le plan professionnel, l'engagement dans l'accompagnement de l'autoproduction suppose une capacité d'adaptation constante, ainsi qu'une posture d'écoute et de pédagogie. Il ne s'agit pas uniquement pour l'architecte de diriger le projet comme il le ferait dans un cadre conventionnel, mais aussi de soutenir l'autonomie du maître d'ouvrage, tout en garantissant la cohérence, la sécurité et la faisabilité des choix opérés. Cela nécessite un repositionnement éthique et technique, qui ne va pas sans tensions ni arbitrages, notamment dans la définition des responsabilités de chacun.

Du point de vue de la commande, il apparaît que l'ACA et l'ARA restent des pratiques minoritaires, y compris en zone rurale. Toutefois, elles répondent à des dynamiques territoriales et sociales qui appellent une prise en compte plus

fine des attentes des habitants. Dans les territoires peu denses, où les ressources économiques et techniques sont plus rares, ces formes d'autoproduction accompagnée peuvent constituer une voie pertinente pour maintenir une activité constructive et permettre à des projets modestes mais porteurs de sens de voir le jour.

Enfin, sur un plan plus personnel, cette recherche a été l'occasion d'interroger la place que je souhaite donner à l'accompagnement de l'autoproduction dans ma pratique professionnelle. Si cette activité restera marginale dans la répartition de mes missions, elle n'en sera pas moins structurante dans l'identité de ma pratique. En ce sens, ce travail constitue une première étape vers la formalisation d'un cadre d'action que je continuerai à ajuster, à enrichir et à consolider à l'épreuve du terrain.

BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles & réseaux de l'autoproduction

ADEME. (2023). *AutoRéno Accompagnée : Impact économique sur les entreprises du bâtiment.* Agence de la transition écologique.

ADEME. (2017). *Enquête TREMI – Travaux de rénovation énergétique des maisons individuelles*. Agence de la transition écologique.

ANAH. (2016). *Charte d'engagement pour l'accompagnement et l'encadrement dans les projets d'auto-réhabilitation accompagnée*. Agence nationale de l'habitat.

ANAH. (2016). *Évaluation de l'initiative ARA (Auto-réhabilitation accompagnée).* Agence nationale de l'habitat.

ANCB. (s.d.). *Plaquette de présentation du Label ARACB – Compagnons bâtisseurs.* Association nationale des compagnons bâtisseurs.

ANCB. (s.d.). *Synthèse du référentiel ARA – Auto-réhabilitation accompagnée*. Association nationale des compagnons bâtisseurs.

ANCB & Oïkos. (s.d.). *RÉPAR – Réseau pluriel d'acteurs pour la rénovation accompagnée.* Réseau de l'éco-construction.

CNOA. (2024). *Archigraphie 2024 – Données statistiques sur la profession d'architecte.* Conseil national de l'Ordre des architectes. Étude de C-Ways.

CNOA (2022) *Contrat d'architecte client privé – Méthode à trois contrats.* Contrathèque du Conseil national de l'Ordre des architectes.

ENSAN / PUCA. (2015). *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. École nationale supérieure d'architecture de Nantes / Plan Urbanisme Construction Architecture.

n.c. (2016) AUTO-REHABILITATION ACCOMPAGNEE, Étude en vue de favoriser l'assurabilité – Groupe de travail « Assurance ARA »

L'origine de l'étude n'a pu être vérifiée, bien qu'elle soit probablement réalisée par le Groupe de travail sur les assurances organisé par ARÉAS Assurances en mai 2016 à Paris. Le document est téléchargeable sur https://arpenormandie.org

FAI-RE (2017) *Auto Réhabilitation Accompagnée et assurances l'ARA: Quelles pratiques, quelles solutions, quelles prospectives en matière d'assurance?* Compte rendu de la réunion du projet FAI-Re (aujourd'hui RenversC) du 9 mars 2017

INSEE. (2019). *Les conditions de logement en France – Habitat 2019*. Institut national de la statistique et des études économiques.

Ministère de la Transition écologique. (s.d.). *Contribution au développement de l'ARA – Tableau modélisé de l'accompagnement*. DGALN.

Ministère de l'Écologie. (2014). *ARA : Contribution à la rénovation énergétique – Bilan et perspectives*. DGEC.

MTES. (2018). *Stratégie nationale bas-carbone – Synthèse de la version finale.* Ministère de la Transition écologique et solidaire.

REPAAR (2017) *Les chiffres des accompagnateurs de l'auto-réhabilitation.* Réseau Pluriel de l'Accompagnement à l'Auto-Réhabilitation. Analyse de l'ANCB et d'Oïkos.

SDES. (2023). *EPTB - Enquête statistique sur le prix des terrains et du bâti*. Service des données et études statistiques.

Mémoires étudiants & Ouvrages

Adrien CHAUVIN. (2016). *Quelle place pour l'architecte dans l'accompagnement à l'autoconstruction? Auto-construire ensemble.* Mémoire de master, ENSAN. 2016. Architecture, aménagement de l'espace. dumas-01388635

Marine SIGAUD. (2017). *La pratique de l'auto-construction comme base de mise en place d'une société conviviale*. Mémoire de Master, Université de Grenoble, PACTE. Sciences de l'Homme et Société. dumas-01575706

Claire GUYET (2014) *Quelle place pour l'architecte dans l'auto-construction ?* Ed. Nouvelles géographies / Architecture, Cosmographia. ISBN 978-2-9550048-0-7

Sites web

ANCB. *https://www.compagnonsbatisseurs.eu/* Association nationale des compagnons bâtisseurs (1957).

BILP. *https://constructionbois.bilp.fr/* BILP (2010).

BOTMOBIL. *https://www.botmobil.org/* Association Botmobil (2006).

CNAC. *https://les-castors.fr/* Confédération Nationale d'Autoconstruction des CASTORS (1954).

ENERTERRE. *https://www.enerterre.fr/* Association Enerterre (2013).

FÉDAC. *https://fedac.fr/* Fédération des Accompagnateurices à l'autoproduction et à l'entraide dans le bâtiment (2015).

HAB-FAB. *https://www.hab-fab.com/* Hab-Fab SCIC (2015).

LPMDP *https://www.comme-un-pingouin-dans-le-desert.fr/* Blog du projet *La petite MOB des pingouins*. (2017).

OÏKOS. *https://oikos-ecoconstruction.com/* Oïkos (1991).

RENVERS. *https://renversc.eu/* Projet RENversC - Rénovation Efficiente vers la Circularité, anciennement Projet FAI-RE (n.c.).

RFCP. *https://www.rfcp.fr/* Réseau Français de la Construction Paille (2006).

TWIZA. *https://fr.twiza.org/* Twiza / Lichen (Association : 2015 / SCIC : 2023).

TWIZA. *https://forum.twiza.org/* Forum de Twiza (2015 ; 2023).

ANNEXES

Proposition de clauses contractuelles

Les présentes annexes ébauchent des clauses additives ou modificatives au modèle de l'ordre encadrant la mission d'architecte auprès de particuliers, méthode 3 contrats, version du 3 mai 2022 mis à jour le 5 septembre 2022.

Sommaire des articles rédigés :

- Article 2.2.1 – Spécificités de la mission en accompagnement de l'autoconstruction (ACA)
- Article 5.1.2.1 – Définition des lots autoconstruits
- Article 13.4 – Résiliation en cas de modification substantielle de la part d'autoconstruction

Article 11.3 – Responsabilité et assurances dans le cadre d'une opération avec autoconstruction

- Article 8.4 – Rémunération liée à l'accompagnement de l'autoconstruction
- Article 6.3 – Obligations particulières du maître d'ouvrage en cas d'autoconstruction
- Article 9.1.1 – Suivi de chantier dans le cadre d'une autoconstruction accompagnée

Article 2.2.1 – Spécificités de la mission en accompagnement de l'autoconstruction (ACA)

Lorsque la mission confiée à l'architecte s'inscrit dans le cadre d'un projet comprenant une part d'autoconstruction par le client ou ses bénévoles, les éléments de mission confiés à l'architecte font l'objet d'une adaptation afin de répondre aux exigences particulières de cette forme d'intervention.

L'architecte intervient, dans le cadre de sa mission, pour accompagner le maître d'ouvrage dans l'identification de ses moyens propres, la définition d'un programme compatible avec ses ressources, et la structuration de son

implication dans les travaux ainsi que celle des tiers non professionnels agissant sous sa responsabilité.

Quant la mission DET n'est pas attribuée à l'architecte, il est précisé que le client demeure, pour les travaux qu'il exécute lui-même ou fait exécuter par des tiers non professionnels, maître d'œuvre et maître d'ouvrage desdits travaux, et en assume seul la responsabilité technique, assurantielle, réglementaire et juridique. L'architecte reste tenu, dans le cadre de sa mission, à son obligation générale de conseil, laquelle s'exerce sur l'ensemble de l'opération dans les limites de ses compétences et de sa mission contractuelle.

Le maître d'ouvrage est informé qu'en l'absence de mission DET signée par l'architecte, il ne pourra en aucun cas être exigé que l'architecte se rende sur le lieu du chantier ou n'effectue toute reconnaissance visuelle des ouvrages.

Article 5.1.2.1 – Définition des lots autoconstruits

Lorsque l'opération comporte des travaux exécutés en tout ou partie en autoconstruction, ceux-ci font l'objet d'un ou plusieurs lots identifiés comme « lots autoconstruits » dans la décomposition de l'opération en marchés.

Les lots autoconstruits sont classés, selon leur mode de réalisation, dans l'une des catégories suivantes :
- lots réalisés par une entreprise, avec participation active du maître d'ouvrage à titre d'apport en industrie ;
- lots réalisés par le maître d'ouvrage, assisté d'un formateur ou encadrant technique ;
- lots réalisés directement par le maître d'ouvrage, sans encadrement spécifique.

La définition de ces lots fait l'objet d'un accord préalable entre le maître d'ouvrage et l'architecte.

Lorsque des tiers non professionnels participent aux travaux à titre bénévole, le maître d'ouvrage s'engage à en préciser le nombre, la qualité, ainsi que le

volume estimé d'heures de travail fourni. Cette main-d'œuvre bénévole, placée sous sa seule autorité, relève de sa pleine et entière responsabilité.

Ces informations sont formalisées dans le tableau des lots annexé au présent contrat, et pourront être ajustée par avenant si les modalités d'exécution de l'opération l'exigent.

Article 13.4 – Résiliation en cas de modification substantielle de la part d'autoconstruction

Lorsque, en cours de mission, le maître d'ouvrage décide d'augmenter significativement la part des travaux exécutés en autoconstruction ou modifie unilatéralement les modalités de réalisation des lots autoconstruits, l'architecte peut, s'il estime que cette évolution est de nature à compromettre la faisabilité technique, la sécurité, la conformité réglementaire, ou les conditions d'exercice de sa mission, lui adresser une mise en garde écrite et motivée.

Cette mise en garde précise les risques identifiés, les conséquences éventuelles sur la mission, et les réserves formulées au regard des responsabilités professionnelles et assurantielles de l'architecte. Elle est transmise par lettre recommandée avec accusé de réception ou par tout autre moyen conférant date certaine à sa réception.

Si, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de cette mise en garde, le maître d'ouvrage confirme son intention de maintenir les modifications envisagées sans ajustement de la mission et sans prise en compte des réserves exprimées, l'architecte pourra notifier la résiliation du contrat aux torts exclusifs du maître d'ouvrage, dans les conditions prévues à l'article 13.2.

Dans ce cas, les honoraires dus à l'architecte seront établis au prorata des prestations effectivement accomplies à la date de la notification de résiliation.

Article 11.3 – Responsabilité et assurances dans le cadre d'une opération avec autoconstruction

NOTA : *Cette clause n'aura probablement aucune valeur juridique en l'état actuel du code des assurances, du code de déontologie des architectes et de la jurisprudence. Elle représente une des approches possibles dans le cadre d'une évolution future du cadre de la profession. Une autre approche proposée au chapitre IV est d'assumer la garantie décennale architecte en mieux cadrant sa mission DET vis à vis des particuliers.*

Lorsque l'opération comporte des travaux réalisés par le maître d'ouvrage lui-même ou par des tiers non professionnels placés sous sa responsabilité, ces travaux sont exécutés hors du champ de la maîtrise d'œuvre confiée à l'architecte.

L'architecte ne saurait, à ce titre, être tenu responsable des défauts d'exécution, des non-conformités réglementaires, des désordres ou sinistres affectant tout ou partie des ouvrages autoconstruits, même lorsque ceux-ci ont été conçus dans le cadre de sa mission. Il ne peut notamment être recherché ni au titre de la garantie décennale, ni au titre de sa responsabilité contractuelle ou délictuelle pour les travaux dont il n'a ni assuré la direction, ni validé les conditions d'exécution.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer l'architecte de l'identité de toute personne non professionnelle participant aux travaux, ainsi que de la nature et de l'étendue des interventions envisagées. Il lui appartient également de souscrire, pour les travaux exécutés par lui-même ou par les tiers bénévoles, les assurances nécessaires à la couverture des risques afférents, notamment en matière de responsabilité civile.

L'architecte conserve toutefois son obligation de conseil sur l'ensemble du projet, dans les limites de sa mission et sans que cela puisse emporter transfert ou extension de responsabilité sur les ouvrages autoconstruits.

Article 8.4 – Rémunération liée à l'accompagnement de l'autoconstruction

Lorsque la mission de l'architecte porte sur une opération comprenant une part d'autoconstruction, l'accompagnement de cette autoconstruction constitue un élément de mission à part entière, non dissociable ni optionnel, justifiant une rémunération spécifique.

Cette mission comprend notamment l'adaptation de la conception aux moyens du maître d'ouvrage, l'aide à l'organisation des travaux autoconstruits, l'anticipation des interfaces techniques entre les lots professionnels et non professionnels, ainsi que le conseil apporté au maître d'ouvrage dans l'exercice de ses responsabilités.

En raison de la nature particulière de cette mission, la rémunération correspondante est déterminée distinctement des autres éléments de mission, soit sous forme forfaitaire, soit sur la base d'un taux horaire selon les modalités figurant au tableau des honoraires annexé.

Toute évolution de la part d'autoconstruction en cours d'opération, ou tout besoin supplémentaire d'accompagnement, fera l'objet d'un ajustement contractuel par voie d'avenant, donnant lieu à rémunération complémentaire conformément à l'article 8.2.

Article 6.3 – Obligations particulières du maître d'ouvrage en cas d'autoconstruction

Lorsque l'opération comporte une part d'autoconstruction, le maître d'ouvrage s'engage à :

1. remplir, en phase de programmation, un questionnaire spécifique annexé au contrat, destiné à identifier ses ressources personnelles (temps disponible, compétences techniques, outils, réseau de soutien, motivations, etc.), afin d'évaluer la faisabilité et les conditions de sa participation aux travaux ;

2. définir avec l'architecte, dès la phase de programmation, la nature, l'étendue et les modalités des travaux qu'il prévoit d'exécuter lui-même ou de faire exécuter par des tiers non professionnels ;

3. transmettre à l'architecte, avant le démarrage des travaux, la liste nominative des intervenants non professionnels relevant directement du maître d'ouvrage. Ceux-ci seront distingués des bénévoles extérieurs intervenant ponctuellement ; pour chacun, le maître d'ouvrage précisera le périmètre des tâches envisagées, le volume horaire prévisionnel, ainsi que la répartition indicative de ce volume dans le temps (par exemple : week-ends, périodes de congés, jours fixes hebdomadaires) ;

4. veiller à la mise en œuvre de conditions de sécurité conformes à la réglementation en vigueur sur l'ensemble du chantier, y compris pour les phases exécutées en autoconstruction, et à fournir les équipements de protection nécessaires ;

5. souscrire les assurances nécessaires couvrant les travaux réalisés hors maîtrise d'œuvre, notamment :

- une assurance responsabilité civile du maître d'ouvrage couvrant ses propres actes ainsi que ceux des tiers bénévoles intervenant sur le chantier ;
- une assurance individuelle accident pour les personnes non salariées intervenant bénévolement, notamment en cas d'accident corporel ;
- une assurance dommages-ouvrage couvrant l'ensemble de l'opération, incluant les parties autoconstruites si leur assurance est techniquement possible ou sous réserve d'exclusion explicite des ouvrages concernés ;

6. fournir à l'architecte, avant l'ouverture du chantier, les attestations d'assurance afférentes à ces couvertures, ou, le cas échéant, les attestations d'assurance des structures ou entreprises accompagnatrices prenant en charge la couverture des risques liés aux intervenants bénévoles ou aux travaux autoconstruits ;

7. informer l'architecte, sans délai, de tout changement concernant les intervenants non professionnels, les modalités d'exécution ou les délais d'intervention relatifs à la part autoconstruite ;

8. respecter les dispositions techniques et organisationnelles arrêtées conjointement avec l'architecte, notamment celles visant à garantir la compatibilité entre les lots autoconstruits et ceux réalisés par des professionnels.

Le non-respect de ces obligations peut entraîner, si les conditions le justifient, l'interruption ou la résiliation du contrat dans les conditions prévues à l'article 13.

Article 9.1.1 – Suivi de chantier dans le cadre d'une autoconstruction accompagnée

Lorsque l'opération comporte des travaux autoconstruits, la mission de l'architecte pour ces lots ne comprend pas une présence continue au sens d'une direction hebdomadaire systématique de chantier. Toutefois, une présence régulière est organisée de manière adaptée aux caractéristiques du projet, afin de permettre à l'architecte d'exercer son devoir de conseil, de suivre les interfaces techniques avec les lots professionnels, et d'accompagner la coordination générale de l'opération dans les limites de sa mission.

La présence de l'architecte sur le chantier fait l'objet d'une programmation contractuelle phase par phase, définie d'un commun accord entre les parties dans un tableau récapitulatif annexé au présent contrat. Ce tableau précise, pour chaque phase (préparation, gros œuvre, clos-couvert, second œuvre, finitions), le nombre et la nature des interventions prévues (visites ponctuelles, réunions thématiques, points d'étape).

Le maître d'ouvrage s'engage à informer l'architecte, de manière régulière et avec un préavis raisonnable, de l'avancement des travaux autoconstruits, notamment à l'approche des interfaces avec les lots professionnels ou des

étapes nécessitant une observation spécifique. Cette obligation d'information est rappelée à l'article 6.3 du présent contrat.

En dehors de ces interventions planifiées, toute visite supplémentaire sollicitée par le maître d'ouvrage ou rendue nécessaire par les circonstances fera l'objet d'une rémunération complémentaire, conformément aux dispositions de l'article 8.2.

Article 10.3 – Informations pour le maître d'ouvrage relatives à l'autoconstruction

Au titre du devoir de conseil de l'architecte, le maître d'ouvrage reçoit les informations suivantes :

Précautions financières

Certains coûts sont fréquemment sous-estimés par les maîtres d'ouvrage en autoconstruction : évacuation des gravats, location d'outillage ou d'échafaudages, frais de bouche en chantiers participatifs, protections individuelles et collectives, etc. Ces éléments doivent être intégrés au budget prévisionnel dès la phase de conception.

Obligations déclaratives

Le maître d'ouvrage devra, le cas échéant, informer son assureur de l'ouverture d'un chantier en autoconstruction, notamment s'il fait intervenir des bénévoles ou effectue lui-même des travaux techniques.

Garantie décennale

Le maître d'ouvrage réalisant lui-même certains travaux pourra, au regard de la loi Spinetta (1978), être considéré comme constructeur. À ce titre, il pourra être personnellement tenu de garantir pendant dix ans les dommages affectant la solidité de ces ouvrages ou les rendant impropres à leur destination.

En l'absence d'entreprise, cette responsabilité repose directement sur lui et sur ses fonds propres.

Les ouvrages réalisés par le maître d'ouvrage ou par des tiers bénévoles ne peuvent pas bénéficier de la garantie décennale d'un professionnel, sauf si ceux-ci sont encadrés par une entreprise disposant d'une assurance valide couvrant expressément cette modalité d'intervention. Le maître d'ouvrage est tenu d'exiger une attestation écrite de l'assureur confirmant la prise en charge de ces travaux.

En l'absence de couverture décennale sur les travaux réalisés en autoconstruction, il est recommandé au maître d'ouvrage de constituer une réserve financière dédiée, afin de pouvoir assumer d'éventuels frais de réparation en cas de sinistre.
L'évaluation de cette réserve relève de sa seule responsabilité, sur la base de données publiques telles que les barèmes de sinistralité publiés par l'Agence Qualité Construction (AQC), la Fédération française de l'assurance (FFA) ou les publications de l'Anah.

Assurance dommages-ouvrage (DO)

L'assurance dommages-ouvrage est obligatoire pour toute personne faisant construire ou rénover un ouvrage de bâtiment pour elle-même, même en autoconstruction. La non pénalisation de l'absence de souscription de DO par les particuliers construisant pour eux-même ne retire rien à l'obligation de la souscrire.

Le maître d'ouvrage est informé qu'en l'absence de couverture dommage-ouvrage il pourra être amené à avancer les frais de réparation en cas de sinistre, avant tout éventuel recours contre les responsables, et ce jusqu'à l'activation de l'assurance décennale, ce qui peut représenter une charge financière importante et un risque de blocage.

Maintien de la responsabilité décennale en cas de revente

Le maître d'ouvrage est informé que, s'il vend le bien dans les dix années suivant l'achèvement des travaux, il demeurera responsable des ouvrages qu'il a réalisés lui-même ou fait réaliser sans garantie décennale, jusqu'à l'expiration du délai légal. Cette responsabilité est automatiquement transmise à l'acquéreur, qui pourra se retourner contre lui en cas de désordre couvert par la garantie décennale.

Responsabilité civile (RC)

Le maître d'ouvrage est informé qu'il peut être tenu responsable des dommages corporels ou matériels causés à des tiers (ex. : voisins, bénévoles, intervenants) pendant la durée du chantier et qu'il doit vérifier avec son assureur habitation les conditions de prise en charge de ces risques dans le cadre d'un chantier d'autoconstruction.

En cas de chantier participatif ou d'intervention de bénévoles, il est recommandé de souscrire une extension de garantie RC spécifique ou de passer par un réseau encadré proposant une couverture adaptée

Table des figures

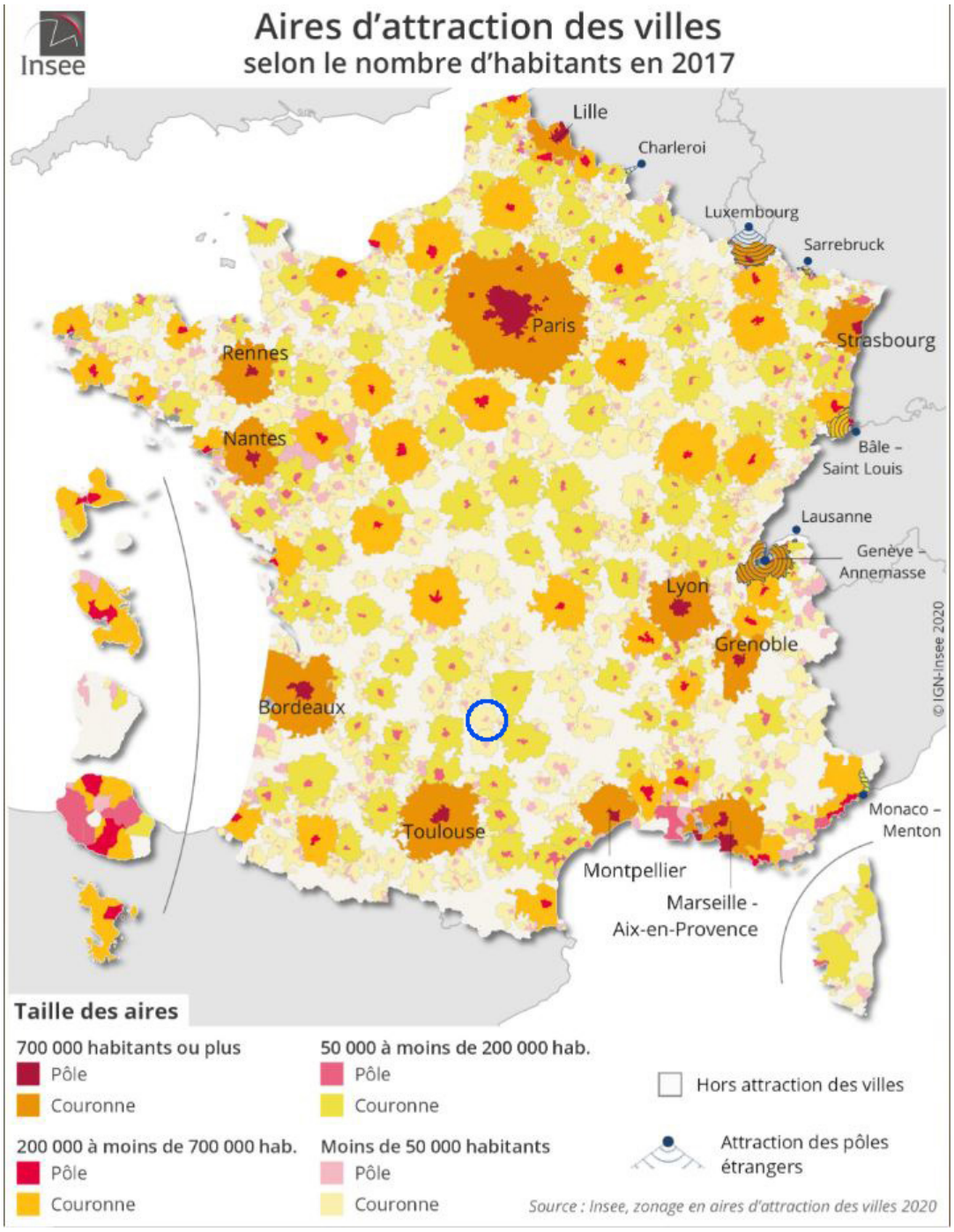

Fig. 1 : INSEE. Aires d'attraction des villes selon le nombre d'habitants en 2017. Document modifié : en bleu, repérage du Grand-Figeac

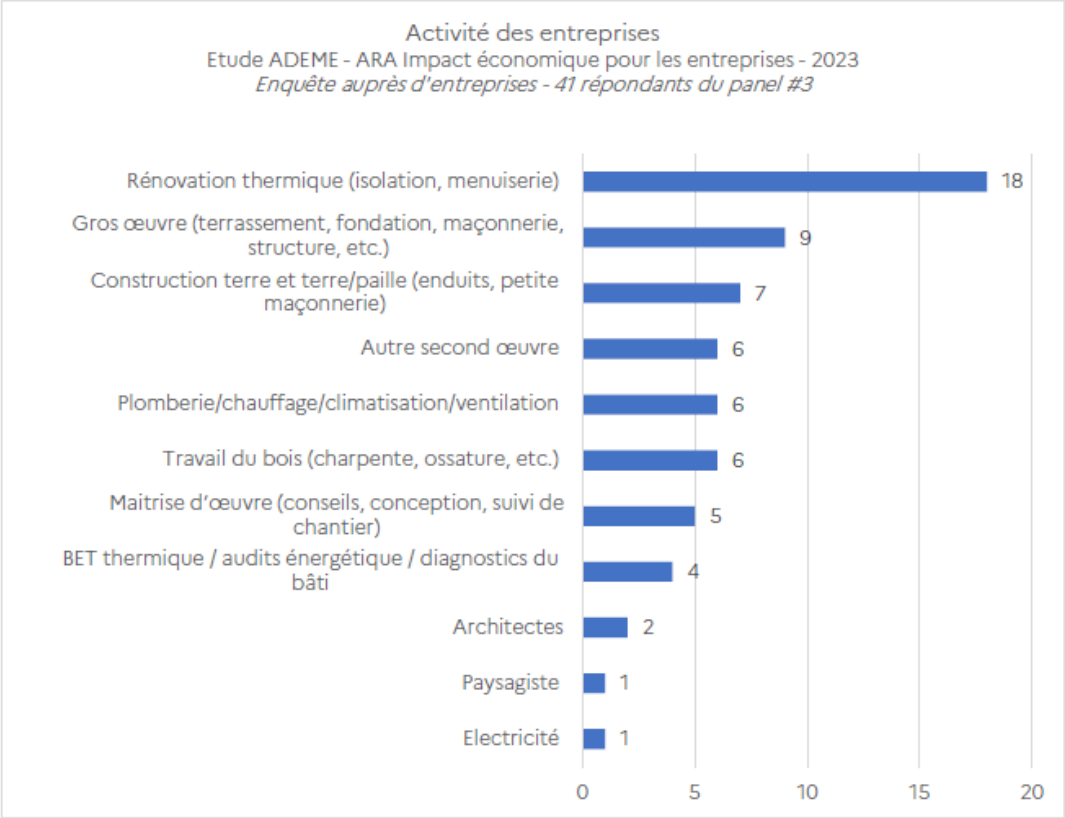

Fig. 2 : ADEME (2023), AutoRéno Accompagnée : Impact économique sur les entreprises du bâtiment, Agence de la transition écologique – « Activité des entreprises ».

Fig. 3 : ADEME (2023), Op. Cit. – « Raisons motivant l'accompagnement ».

Tableau 1. *				
Catégories d'Intervenants	**Natures de Dommages**		**Natures de Responsabilités ou de Risque**	**Natures de Garanties et d'Assurances**
Opérateur d'accompagnement (MOe partielle de conception et, le cas échéant, d'exécution. En cas d'exécution de travaux par des bénévoles sous la responsabilité de l'accompagnateur de chantier, voir en outre, le tableau 3 « Artisan indépendant »)	**Corporels**	Subis		Sécurité sociale et garanties de prévoyance et, éventuellement, « assurance individuelle accident ».
		Causés	Responsabilité extracontractuelle art.1382 et s. c. civ.	Assurance RC exploitation et professionnelle
	Matériels à l'ouvrage et immatériels consécutifs	Avant réception	Responsabilités contractuelle art.1134 et s. c. civ. et extracontractuelle.	Assurance RC exploitation et professionnelle.
				Assurance TRC au profit de tous pour travaux et répercussions sur existant
		Après réception	Responsabilités contractuelle et extracontractuelle.	Assurance RC exploitation et professionnelle
			Responsabilités Légales (Décennale art. 1792 et 1792-2 c. civ. et Garantie de bon fonctionnement art. 1792-3 c. civ.).	Assurance RC Décennale + GBF + Immatériels + Répercussions sur existant.
	Matériels autres et immatériels consécutifs		Responsabilité extracontractuelle.	Assurance RC exploitation et professionnelle.
	Immatériels non consécutifs ou purs		Responsabilités contractuelle et extracontractuelle.	Assurance RC exploitation et professionnelle.

MOe = Maîtrise d'oeuvre
Art. 1382 et s. c. civ. = Article 1382 et suivants du Code civil.
RC = Responsabilité Civile
GBF = Garantie de Bon Fonctionnement des éléments d'équipement dissociables.
TRC = Tous Risques Chantiers.

* *Il est souhaitable que les interventions de bénévoles soient pratiquement accompagnées et juridiquement assumées par des professionnels tels que des accompagnateurs de chantiers ou des entrepreneurs et artisans du bâtiment.*

Fig. 4 : Groupe de travail « Assurance ARA ». «tableau 1 : Les opérateurs de l'accompagnement - MOE partielle d'execution et le cas échéant de conception»

Tableau 2.				
Catégories d'Intervenants	**Natures de Dommages**		**Natures de Responsabilités ou de Risque**	**Natures de Garanties et d'Assurances**
Propriétaire / Locataire* Occupant / MO (Auto-Production)	**Corporels**	Subis		Sécurité sociale et garanties de prévoyance et, éventuellement, « assurance individuelle accident ».
		Causés	Responsabilité extracontractuelle.	Assurance Multirisques (Garantie RC étendue à la qualité de MO et exécutant sous réserve accord de l'assureur) ou assurance RC spécifique.
	Matériels à l'ouvrage et immatériels consécutifs	Avant réception		Assurance Multirisques pour existants.
				Assurance TRC au profit de tous pour travaux et répercussions sur existant
		Après réception	Pas de Responsabilité Décennale (sauf vente dans les 10 ans art. 1792-1 c. civ.) mais possibilités de recours limités contre les constructeurs.	DO tenant compte de l'exécution par MO (Décennale, GBF, Immatériels, Répercussions sur existant).
				RC décennale vente tenant compte de l'exécution par MO.
	Matériels autres et immatériels consécutifs		Responsabilité extracontractuelle.	Assurance Multirisques (Garantie RC étendue à la qualité de MO et exécutant sous réserve accord de l'assureur) ou assurance RC spécifique
			Théorie des troubles de voisinage.	
	Immatériels non consécutifs ou purs		Responsabilité extracontractuelle.	Assurance Multirisques (Garantie RC étendue à la qualité de MO et exécutant sous réserve accord de l'assureur) ou assurance RC spécifique.
			Théorie des troubles de voisinage.	

MO = Maître de l'Ouvrage.

Fig. 5 : Groupe de travail « Assurance ARA ». «Tableau 2 : propriétéaire, locataire, occupant, MOA en autonomie»

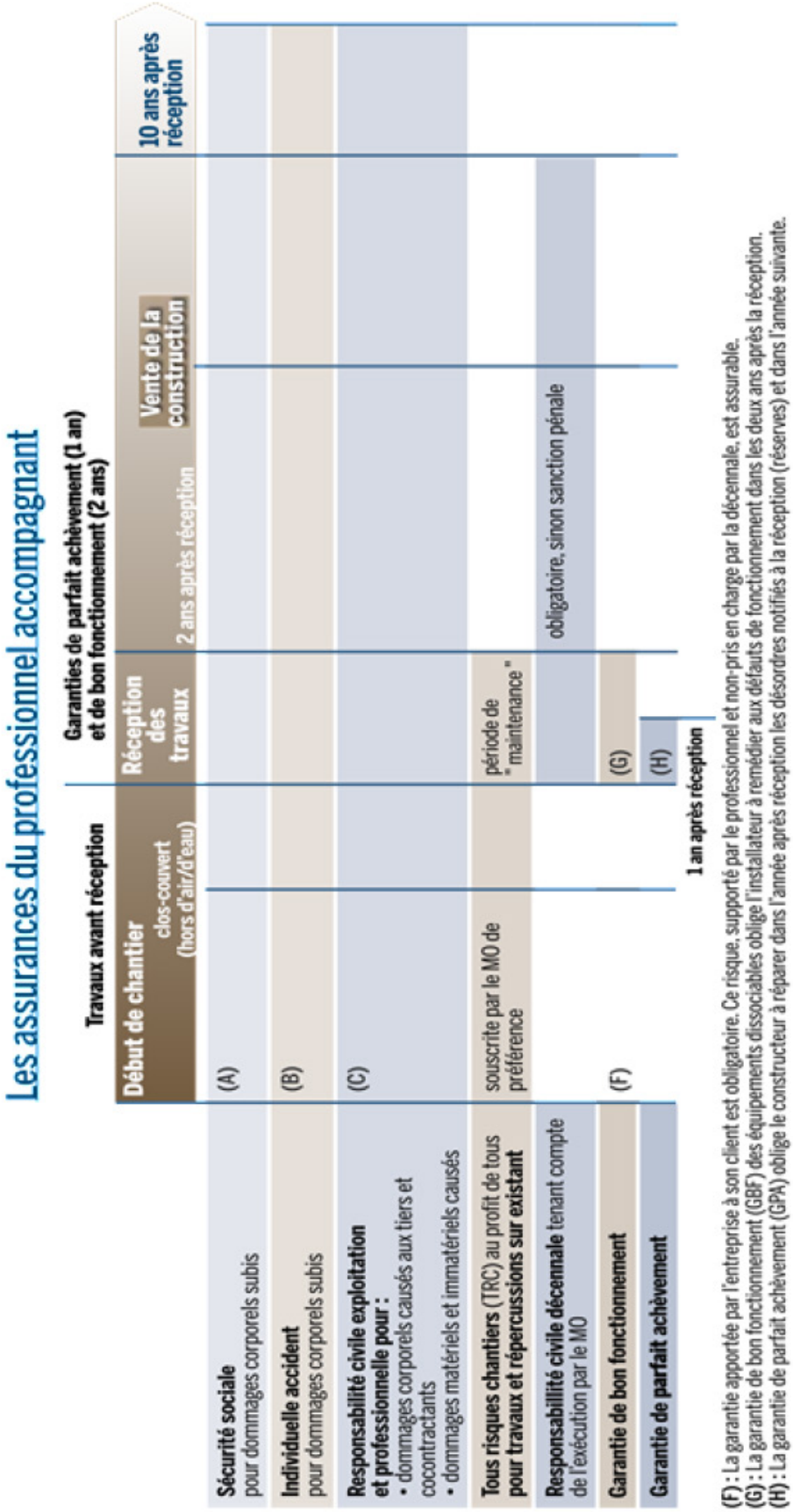

Fig. 6 : Groupe de travail « Assurance ARA ». «2) garanties d'assurance obligatoires et facultatives utiles dans l'ordre chronologique du déroulement d'une opération.»

Les assurances de l'autoconstructeur maître d'ouvrage

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

Fig. 7 : Groupe de travail « Assurance ARA ». «2) garanties d'assurance obligatoires et facultatives utiles dans l'ordre chronologique du déroulement d'une opération.»