

Favoriser l'auto-réhabilitation : le cas de La Haye, Pays-Bas

Bérénice Darrigo

Résumé en français

L'accompagnement à l'auto-réhabilitation est un sujet qui a fait l'objet de nombreux rapports de recherche en France au cours de ces dernières années (DROZD et Al, 2013 ; METTETAL et ROUGE, 2017...). Cependant, si dans le cas français, cette pratique connaît des freins qui limitent son développement, nous proposons à travers cet article d'explorer les systèmes d'accompagnement mis en place à La Haye, Pays-Bas, pays d'Europe qui a largement encouragé l'auto-construction afin de répondre à la forte demande de logements à prix accessibles. Pour cela, le gouvernement néerlandais a notamment décidé en 2010 qu'un tiers des habitations néerlandaises devait être auto-construit d'ici à 2040 : quels sont les outils et moyens mobilisés par le gouvernement et les municipalités qui leur ont permis de monter des opérations favorisant l'auto-construction et l'auto-réhabilitation ? Les études de cas présentées ici ont été menées grâce à des entretiens réalisés sur deux opérations en cours.

Mots-clés : auto-réhabilitation, Kavelwinkel, accompagnement, auto-construction, logement

Résumé en anglais

The support of self-refurbishment projects has been a largely studied issue in French research writings during the past few years (DROZD and Co, 2013; METTETAL and ROUGE, 2017...). However, if in France this practice encounters restrictions limiting its development, we propose in this article to question the accompanying systems existing in The Hague, Netherlands, a European country which highly encourage self-building, answering therefore to a strong demand of low income housing. For that the Dutch government particularly decided in 2010 that a third of Dutch houses had to be self-built by 2040: what are the tools and means raised by the government and municipalities, which allow them to create operations promoting self-building and self-refurbishment? The case studies presented in this article has been conducting through interviews realized on two ongoing operations.

Keywords: self-refurbishment, Kavelwinkel, support, self-building, housing

Notice biographique :

Auteure : Bérénice DARRIGO

Statut : étudiante à l'ENSA Nantes et stagiaire au laboratoire AAU

Adresse mail : b.darrigo@hotmail.fr

Adresse : 69 rue Nicolas Appert 44100 Nantes

Introduction

Présentation du sujet de recherche

Durant les années 2016 et 2017, nous avons réalisé durant nos études à l'école d'architecture de Nantes un mémoire sur la question de l'auto-réhabilitation en France : l'auto-réhabilitation étant un mode qui peut être vu de prime abord comme un dérivé de l'auto-construction, à ceci près qu'il se caractérise par l'achat préalable d'un édifice qui sera remis en état par les habitants eux-mêmes.

L'objectif de ce mémoire était de saisir les enjeux et motivations qui conduisent des particuliers à réaliser eux-mêmes leurs habitations ainsi que de comprendre les systèmes d'accompagnement qui sont proposés à ces auto-réhabilitateurs. Plusieurs conclusions ont été apportées à l'issue de cette étude, recoupant celles également proposées par des travaux de recherche récents (Drozd et Al. 2013 ; Pades, 2014 ; Mettetal et Rouge, 2017), qui constatent dans un premier temps que les motivations qui dirigent un auto-réhabilitateur tout au long de son projet ne se limitent pas au désir de faire des économies. En effet, l'envie de réaliser un chez-soi que l'on s'approprie mieux et de s'investir de manière indépendante dans la construction de celui-ci sont des éléments tout aussi motivants. Dans un second temps, ces travaux constatent chez ces auto-réhabilitateurs un refus de l'accompagnement institutionnalisé, affirmant leurs capacités à gérer par eux-mêmes travaux et réalisations techniques. Ainsi, l'auto-réhabilitation paraît s'adresser à des individus très indépendants et autonomes : la complexité et l'incertitude intrinsèquement liée à ce type de chantier semblent faire de l'auto-réhabilitation un choix audacieux et peu commun.

Afin d'élargir ce travail de recherche et d'enrichir les connaissances qui ont pu être accumulées sur le sujet, une étude a été menée aux Pays-Bas, afin de déterminer s'il existe au sein de ce pays des différences dans l'accompagnement et la gestion de l'auto-réhabilitation. Des projets d'auto-réhabilitation et d'auto-construction furent ainsi examinés et des rencontres organisées avec des acteurs de cette forme de chantier si spécifique. En effet dans ce pays, l'auto-construction et l'auto-réhabilitation ont été définies au début de ce siècle comme la solution idéale à une crise du logement sans précédent (Lloyd, Peel et Jansen-Jansen, 2015), avec un objectif précis : qu'un tiers des maisons néerlandaises soient réalisées en auto-réhabilitation ou auto-construction d'ici 2040. Partant de cet étonnant constat, la problématique suivante fut ainsi élaborée : quels sont les outils et moyens mobilisés par le gouvernement et les municipalités qui leur ont permis de monter des opérations favorisant l'auto-construction et l'auto-

réhabilitation ?

Les rencontres réalisées et l'étude de différents projets de développement urbain s'appuyant largement sur la construction de logements par les habitants eux-mêmes constituent la base de cet article, qui s'attache dans un premier temps à expliquer le système d'accompagnement à l'auto-réhabilitation et l'auto-construction néerlandais, puis analyse dans un second temps des projets remarquables afin de saisir ensuite les rapports entre auto-producteurs et accompagnateurs. Une dernière partie, enfin, est consacrée à un retour critique sur ce système et surligne les éléments les plus intéressants de ce fonctionnement.

Méthodologie de recherche

Afin de répondre à cette problématique, la méthode de l'entretien a rapidement été retenue, avec un total de quatre entretiens réalisés : le premier avec Carlo Cornelis, « *project manager* » du « *Kavelwinkel* » (ou en français « magasin de terrains » désignant le lieu où des terrains de construction ou des appartements à rénover sont vendus) et avec Lotte Feijen, « *coach* » du *Kavelwinkel*, un autre avec l'habitante n°1, auto-réhabilitatrice (qui souhaite conserver son anonymat) et enfin un dernier avec Hans Sparreboom, créateur du *Kavelwinkel* et du *Steenvlinder*. La forme d'échange « semi-directive » choisie permet à l'enquêté de prendre la parole dans son contexte social, la discussion étant amenée par le moyen de questions assez ouvertes s'adaptant au fil de la conversation.

Le choix des enquêtés s'est fait au départ au moyen d'une recherche Internet sur l'auto-réhabilitation aux Pays-Bas, ayant permis de découvrir le *Kavelwinkel*, structure interne à la mairie de La Haye accompagnant des projets d'auto-construction et d'auto-réhabilitation. Lotte Feijen, la première personne contactée, a ensuite pris rendez-vous avec Carlo Cornelis et l'habitante n°1, cette dernière ayant été sélectionnée selon deux critères : que son projet soit une réhabilitation et qu'il soit terminé afin de bénéficier d'un retour critique sur les systèmes d'accompagnement dont elle a bénéficié. Au cours de l'entretien réalisé avec Carlo Cornelis, nous avons également pris contact avec Hans Sparreboom, qui fut le fondateur du système encore en place à la municipalité de La Haye, et qui nous a accordé un dernier entretien.

Durant les entretiens réalisés avec les accompagnateurs, trois thématiques furent abordées : le fonctionnement global de l'institution dans laquelle ils exercent, les liens entre ladite institution et les auto-réhabilitateurs et enfin la nature précise de l'aide dispensée, afin de mieux saisir les mécanismes d'accompagnement développés et l'intérêt de l'auto-réhabilitation pour ces compagnies.

Pour les entretiens avec les auto-réhabilitateurs, c'est plutôt la question de la mise en place du projet qui fut abordée, ainsi que de la relation entre ces derniers et les accompagnateurs qu'ils ont pu rencontrer : l'objectif de ces rencontres étant notamment de déterminer si l'accompagnement proposé était mieux accepté qu'en France et pourquoi.

Étude du système : une méthode d'accompagnement institutionnalisée

Contexte : France et Pays-Bas

Tout d'abord et avant de s'intéresser de façon approfondie au système d'accompagnement néerlandais, un rappel sur le contexte français s'impose : l'auto-construction fut largement pratiquée en France à partir des années 1950, car constituant une réponse efficace à une pénurie de logement sans précédent (c'est à cette époque notamment que le mouvement des Castors¹ voit le jour). Mais dès les années 1990, les soutiens financiers accordés par l'état aux auto-constructeurs sont progressivement retirés et le marché de la construction est aujourd'hui dominé par la construction professionnalisée et une législation peu favorable à l'autoproduction. Ainsi, les éco-prêts à taux zéro et Crédits d'Impôts Transition Énergétique, destinés à des particuliers qui effectuent des rénovations énergétiques dans leur logement, sont accordés uniquement si une entreprise Reconnue Garante de l'Environnement (RGE) est mandatée ; d'autres aides comme les Primes de l'Amélioration de l'Habitat sont quant à elles destinées en priorité à des ménages en situation de précarité énergétique et financière. De plus, l'accompagnement à l'auto-réhabilitation de manière institutionnalisée s'adresse principalement à ces ménages précaires, les auto-réhabilitateurs ne correspondant pas à ce profil spécifique s'adressant plutôt à des associations et bénéficiant alors d'une aide plus erratique et moins ciblée. Au moment où nous écrivons ces lignes, l'auto-réhabilitation voire l'auto-construction reste donc une pratique marginale, peu encouragée par les pouvoirs publics mais fortement soutenue par un réseau associatif solide et fort d'une ancienneté non-négligeable.

À l'inverse, le gouvernement néerlandais encourage massivement le recours à l'auto-construction et l'auto-réhabilitation : les raisons de ce choix remontent à la période post-moderne, lorsque le pays fait face à une pénurie de logements due aux ravages de la Seconde Guerre mondiale. L'urgence est à la reconstruction et les municipalités font essentiellement appel à des « *private developers* » ou promoteurs immobiliers privés qui construiront des quartiers entiers de maisons et d'immeubles identiques de la façade jusqu'au plan. Ce système perdure jusqu'en 2010 environ, au moment où la crise économique frappe de plein fouet le marché de l'immobilier néerlandais : le prix à payer pour se loger est exorbitant, les promoteurs refusent de s'engager dans de nouveaux travaux et de plus en plus de Néerlandais se retrouvent dans une situation précaire. Plusieurs municipalités, détentrices de terrains et de bâtiments à vendre, décident alors conjointement avec l'État de vendre ces terrains non pas à des promoteurs, mais directement aux habitants, afin de réduire les coûts et de loger plus facilement des personnes dans le besoin : ainsi démarre une grande campagne visant à promouvoir l'auto-construction et l'auto-réhabilitation au sein des Pays-Bas.

À ce stade de l'article, une chose, néanmoins, se doit d'être précisée : la définition du « *zelfbouwer* » ou auto-constructeur en néerlandais diffère de la nôtre. Pour nous, un auto-constructeur / auto-réhabilitateur est quelqu'un qui réalise par lui-même tout ou partie de son logement, sans faire appel à des professionnels (artisans, architectes...). Aux Pays-Bas, le *zelfbouwer* est défini par opposition au promoteur (Collectif, 2011) : au lieu d'acheter une maison finie, il achète un terrain ou un appartement et engage les travaux par lui-même, en faisant s'il le souhaite appel à un architecte ou à des artisans. Ainsi selon cette définition, si un *zelfbouwer* n'a réalisé aucun ouvrage dans sa maison, il reste néanmoins un auto-constructeur. En revanche, bien que la définition soit

différente, il est à noter qu'encourager un développement immobilier basé sur l'auto-production (dans le sens de la définition néerlandaise) permet de laisser le champ libre à ceux qui veulent réaliser tout ou partie de leur logement eux-mêmes. Ainsi, les personnes rencontrées au sein des organismes d'accompagnement affirment qu'il n'est pas rare que les habitants décident de prendre en charge seuls certains travaux.

Le Kavelwinkel ou « magasin de terrains » : l'émergence d'une commercialisation de l'auto-réhabilitation

Le premier organisme rencontré au cours de la phase de recherche est le *Kavelwinkel*, représenté par Carlo Cornelis (*project manager*) et Lotte Feijen (*coach*). Organisme interne à la municipalité de La Haye, il est l'un des premiers à mettre en place le système élaboré d'accompagnement à l'auto-production. Il est créé en 2012, par le maire de l'époque et Hans Sparreboom (tous deux actuels directeurs du *Steenvlinder*) et est essentiellement dédié à l'accompagnement de projets d'auto-construction et d'auto-réhabilitation. L'objectif initial justifiant la création de cet organisme était de vendre directement aux particuliers des terrains ou des bâtiments appartenant à la ville de manière à relancer l'économie immobilière sans passer par des promoteurs classiques.

Le succès de ces premières opérations ainsi que l'effet bénéfique visible sur les quartiers où se situent les projets ont encouragé la mairie et le *Kavelwinkel* à poursuivre leurs travaux, étendant leur offre et améliorant sans cesse leur mode de fonctionnement. C'est ainsi que s'est développé au sein de l'institution le recyclage des anciennes écoles et bureaux de la municipalité en appartements, ce qui permet à la fois aux habitants de se loger à moindre coût dans des lieux avec une forte qualité architecturale et à la municipalité de donner une nouvelle vie à ces édifices tout en réglant le problème de pénurie de logements et de hausse des prix immobiliers.

Le fonctionnement du *Kavelwinkel* est assez simple. Prenons l'exemple d'une école : dès le moment où la ville décide de ne plus l'utiliser et de la mettre en vente, le *Kavelwinkel* est consulté et peut choisir de transformer l'édifice en appartements. Il mène ensuite un certain nombre d'études préalables visant à sonder la solidité de l'ensemble puis remet en état si nécessaire fondations et murs extérieurs. En parallèle, des sessions informatives à destination des habitants du quartier où se situe le futur projet sont organisées, afin de leur donner la possibilité d'accéder à l'un des futurs logements qui sera vendu à prix réduit. En effet, le coût du logement à La Haye est très élevé et nombreux sont les foyers qui peinent à se loger, notamment dans les quartiers défavorisés. Un projet d'auto-réhabilitation n'est donc pas uniquement un moyen de recycler de vieux édifices : habitants et accompagnateurs constatent par exemple que ce type de projet a un effet positif sur les quartiers où ils s'effectuent. Les nouveaux arrivants ont ainsi tendance à s'approprier de manière plus approfondie leurs logements et ont à cœur de vivre dans un quartier plus propre, plus sain, n'hésitant pas à mettre la main à la pâte s'il le faut :

« Ce quartier est pourri, j'y ai vécu quatre ans... [...] Et ce projet a vraiment aidé à améliorer le quartier. Au fur et à mesure que les gens arrivaient dans les appartements, on a commencé à surveiller la rue, la garder propre... Parce que quand tu construis une maison quelque-part, ta vision change, c'est ta rue aussi, et tu veux la garder en bon

état. » (habitante n°1, auto-réhabilitatrice, traduction de l'auteure)

Une fois les premières étapes de consultations et de diagnostics effectuées, le *Kavelwinkel* divise chaque étage en lots plus ou moins grands, s'attachant à rendre l'édifice hors d'eau, à faire passer l'eau et l'électricité à l'intérieur de chaque appartement et à remettre en état les parties communes. Ces premiers ouvrages permettent de simplifier la tâche aux futurs habitants, bien que le coût reste inclus dans le prix de vente. Enfin, une campagne de communication est mise en place afin d'annoncer l'ouverture de la vente à une date précise : les potentiels acheteurs devront alors s'inscrire à une loterie qui vise à attribuer un ou plusieurs lots à chaque foyer en fonction de leurs demandes. Ce système de loterie, s'il peut sembler étrange, se justifie par la demande forte de ces logements en auto-réhabilitation et le désir de la part de la municipalité d'éviter toute spéculation : son objectif étant en effet de vendre ces lots à prix fixes à des foyers dont les revenus ne leur permettent pas toujours d'accéder à la propriété.

Une fois la vente réalisée, l'auto-réhabilitateur se voit remettre un « *Kavel Passport* », passeport qui rassemble les différentes règles établies ainsi que plusieurs informations pour pouvoir réaliser permis de construire et travaux sereinement. Enfin, il signe avec la municipalité un contrat dans lequel il s'engage à effectuer les travaux principaux avant un an et à habiter sur place durant minimum trois ans. Ces règles qui semblent de premier abord très strictes sont néanmoins là pour éviter, d'une part que les travaux se prolongent sur plusieurs années et gênent les voisins, et d'autre part que ces logements ne soient achetés par des particuliers ou des compagnies dont l'objectif final serait de les revendre à profit. On remarque en revanche que la période accordée pour effectuer la majeure partie des travaux est peu propice à la mise en place d'une stratégie d'auto-réhabilitation intégrale, cette pratique se définissant notamment par sa temporalité longue : malgré tout, nombreux sont ceux qui font le choix de réaliser une partie des travaux eux-mêmes afin de mieux s'approprier leurs habitats, tout en laissant l'autre partie à des professionnels qui travailleront plus rapidement.

Depuis la vente jusqu'à la réception des travaux, l'auto-réhabilitateur est accompagné par un « *coach* », un employé du *Kavelwinkel* (et donc de la mairie) dont le rôle est de conseiller, informer et guider les porteurs de projet à travers toutes les difficultés qui peuvent se présenter, que celles-ci soient techniques ou administratives. Ce coach est assisté par des professionnels du bâtiment (car il n'a pas toujours une formation à un métier de la construction), qui pourront également prendre le relais auprès des auto-réhabilitateurs lorsque cela s'avère nécessaire : c'est une forme d'accompagnement assez douce, qui permet au porteur de projet d'avancer plus sereinement tout en lui laissant une grande liberté. Ce coach joue par ailleurs un rôle important dans la conception des projets en amont de la vente : c'est en effet lui qui décidera du dessin global avec des architectes qualifiés et définira les besoins en logement en fonction du quartier. Il est donc l'un des acteurs-clé du système, présent depuis les prémices jusqu'à la livraison finale.

Ainsi, le système développé au sein de la ville de La Haye semble très abouti, bien qu'il reste expérimental à de nombreux niveaux : les membres du *Kavelwinkel* vont d'ailleurs fréquemment voir ce qui se fait dans d'autres villes des Pays-Bas (Rotterdam, Amsterdam...) afin d'échanger sur les modèles choisis ici ou là. Certains chercheurs

(Collectif, 2011) néerlandais émettent néanmoins plusieurs critiques contre ce système, jugé trop rigide et trop dirigé, considérant que l'accompagnement à l'auto-réhabilitation par la municipalité ne correspond pas aux compétences de celle-ci, voire même s'éloigne des valeurs initiales du faire par soi-même (indépendance, liberté...) : c'est également le point de vue de Hans Sparreboom, qui a quitté le *Kavelwinkel* pour créer sa propre entreprise, *Steenvlinder*.

Steenvlinder : la privatisation du système

Steenvlinder est une entreprise privée créée en 2015 par Hans Sparreboom et Marnix Norder, respectivement fondateur du *Kavelwinkel* et ancien maire de La Haye. Jugeant le poids des responsabilités législatives et des problématiques sociales trop lourdes au sein du *Kavelwinkel*, tout deux décident à la fin du mandat de Marnix Norder de créer leur propre système, s'affranchissant du rôle policier que peut revêtir une institution gouvernementale afin de n'avoir plus qu'un rôle strictement commercial : « Ici, nous vendons des produits » déclare Hans Sparreboom lors de notre entretien. *Steenvlinder* est ainsi perçu comme un intermédiaire entre la municipalité, qui vend ses terrains ou ses édifices, et le particulier :

« De cette manière, les municipalités peuvent bénéficier de l'auto-construction, les auto-constructeurs peuvent réaliser leur propre maison et personne n'a à faire quoique ce soit d'inhabituel, chacun fait ce à quoi il est accoutumé. » (Hans Sparreboom, directeur du *Steenvlinder*, traduction de l'auteure)

Dans l'ensemble, le processus mis en place au *Steenvlinder* est très similaire à celui du *Kavelwinkel* : on y retrouve coach, passeport et autres outils d'accompagnement. En revanche, Sparreboom milite activement auprès d'autres municipalités pour que le fonctionnement de son entreprise se démocratise, jugeant l'auto-production de l'habitat indispensable pour le développement d'une société plus saine et plus juste. Réalisant essentiellement des projets d'auto-réhabilitation car considérant le patrimoine immobilier actuel suffisant pour accueillir la population néerlandaise, il désire élargir son public et pour ce faire a voulu rendre chaque projet de restauration indépendant des autres et ceux même s'ils se situent dans le même immeuble. Il considère en effet que la problématique sociale et le rapport à l'autre (largement portée par le *Kavelwinkel*) constitue un frein pour de nombreuses personnes désireuses d'accéder à la propriété. Sparreboom et son partenaire ont donc décidé d'individualiser au maximum le processus de rénovation, à l'inverse du *Kavelwinkel*, où le travail de groupe est indispensable et où les appartements doivent être tous vendus pour que les travaux démarrent et un consensus obtenu sur toutes les questions qui touchent le groupe. La complexité d'un tel exercice est indéniable, car cela suppose une prise de recul suffisante de la part de chacun des habitants pour éviter des conflits irréversibles. De ce fait, le processus global est long et éprouvant, mais également très riche socialement : des personnes seraient ainsi parfois amenées à quitter l'aventure, ne supportant plus par exemple la remise en question perpétuelle de leurs choix.

Pour minimiser le travail de groupe et rendre le fonctionnement global plus individuel,

les membres de *Steenvlinder* ont donc décidé de prendre en charge tous les travaux extérieurs et des parties communes de chaque édifice (une initiative qui a été récemment reprise par le *Kavelwinkel*), de réaliser des entrevues en tête-à-tête avec les propriétaires et enfin de mettre en place des règles architecturales précises définissant par exemple les modèles et teintes des menuiseries ou autres détails de façade. Ces règles se basent sur un design choisi par des architectes qualifiés, lesquels fournissent également des plans et des détails techniques indiquant tous les éléments nécessaires à la mise en œuvre des fenêtres, portes... Au *Steenvlinder*, la frontière entre accompagnement et supervision semble assez ténue, même si M. Sparreboom dit vouloir laisser un maximum de liberté aux auto-réhabilitateurs. Réhabiliter un lieu à plusieurs justifie selon lui l'existence de certaines règles nécessaires à une cohérence d'ensemble et un fonctionnement optimal, mais, comme le résume bien Lotte Feijen, coach au *Kavelwinkel* :

« Nous faisons de plus en plus de choses, mais cela ne doit pas être en conflit avec les principes de l'auto-construction. Alors on se demande sans arrêt est-ce que cela rend les choses plus faciles pour eux ou est-ce que cela rentre en conflit avec les principes de l'auto-construction ? » (traduction de l'auteure).

L'accompagnement à la néerlandaise est ainsi plus présent que celui que l'on peut trouver en France, depuis le rôle du coach jusqu'aux règles imposées aux auto-réhabilitateurs. Néanmoins, cela permet de démocratiser ce type de projet et donne l'occasion à des profils différents, moins aventureux, de se lancer. C'est d'ailleurs l'objectif de Hans Sparreboom : permettre au plus grand nombre d'acquérir un logement qui lui ressemble, exprimant ses désirs et répondant parfaitement à ses besoins. La philosophie du directeur de *Steenvlinder* repose sur la capacité des gens à se prendre en charge seuls et il désire voir l'auto-production du logement redevenir un jour la norme, supplantant les promoteurs immobiliers qui phagocytent le système. Il semblerait de plus que ce système soit bien accueilli par les architectes néerlandais, qui non seulement peuvent être amenés à dessiner l'ensemble, mais peuvent également se voir confier la conception de certains appartements : l'habitante n°1, auto-réhabilitatrice, a ainsi travaillé avec un architecte qui a dans le même complexe dessiné trois autres appartements en plus du sien.

Un équilibre constant entre autonomie et accompagnement

Le « Zelfbouwer »

L'auto-réhabilitation est ainsi perçue par ses défenseurs comme la solution idéale à la relance d'une économie immobilière qui s'essouffle et d'une dynamique de quartier puissante : la clé de voûte de ce système étant l'auto-réhabilitateur (ou l'auto-constructeur). Dès la vente de l'appartement ou de la parcelle, c'est lui qui prend en main le concept global et qui sera le seul décideur de l'aspect final que prendra son projet. Par son investissement et ses efforts, il crée un édifice, une rue voire un quartier entier (Innes, 2017) et son travail est profondément lié à celui de ses voisins, avec qui il aura peut-être défini l'aspect des lieux communs. L'influence positive de l'auto-réhabilitateur / auto-constructeur sur l'architecture et l'ambiance de son quartier est ainsi, selon les accompagnateurs néerlandais, indéniable. Dans le cas d'un projet d'auto-

construction par exemple, la diversité architecturale qui résulte de la juxtaposition de familles aux goûts différents est perçue par ces porteurs de projet comme une respiration bienvenue au cœur de ces rues bordées d'édifices sans variation.

En permettant la mise en place de tels projets, la municipalité de La Haye a donc décidé de faire confiance à ses habitants : elle a d'ailleurs adoptée la devise « *The Hague, Strength* », insistant de cette manière sur la capacité de ses citoyens à développer des projets et à faire évoluer la ville par eux-mêmes.

Pour améliorer l'aide apportée à ces porteurs de projet, deux profils d'auto-réhabilitateurs ont été distingués par Hans Sparreboom, directeur du *Steenvlinder* :

- les aventureux, attirés par le challenge que propose un tel projet, qui présente de nombreux risques et incertitudes ainsi qu'un potentiel créatif immense ;
- les nécessiteux, qui sont dans une situation difficile et ont du mal à se loger par manque de moyens : l'auto-réhabilitation est ainsi une façon d'accéder à la propriété à un moindre coût et ce, malgré la difficulté que présente un tel projet.

Selon Hans Sparreboom, ces deux profils n'ont pas du tout les mêmes besoins en terme d'accompagnement : lorsque les premiers foncent sans hésiter, les seconds sont plus effrayés par l'ampleur des travaux à réaliser et des responsabilités qui leur incombent. Ils doivent être ainsi accompagnés de façon plus approfondie, bien qu'ils restent entièrement responsables de leur chantier :

« Pour ces personnes, qui sont plus dans le besoin, nous devons plus les aider, en leur fournissant suffisamment d'informations et de soutien. Ils doivent toujours faire les travaux par eux-mêmes, mais on fait en sorte que ce soit possible pour eux. » (Hans Sparreboom, directeur du *Steenvlinder*, traduction de l'auteure)

L'existence de ces deux profils révèle ainsi un fait : pour l'instant, ceux qui se tournent vers l'auto-réhabilitation ne sont pas aussi nombreux que les discours délivrés par ces institutions pourraient laisser entendre. La majeure partie des familles cherchant à se loger préfèrent encore se tourner vers un habitat tout fait, car plus simple et plus rapide à investir. De plus, en rencontrant des auto-réhabilitateurs, on peut s'apercevoir que ces deux profils ne sont pas aussi distincts : ainsi l'habitante n°1 semble être une personne volontaire et déterminée, et dit s'être lancée dans un tel projet à la fois par manque de moyens et par désir de composer son propre logement.

Concernant la réception de cette forme d'accompagnement par les auto-réhabilitateurs, il faut signaler que le témoignage de l'habitante n°1 fut très élogieux envers ce système qui lui a permis d'acquérir un logement qu'elle juge optimal à un coût dérisoire. Son cas ne permet bien entendu pas de généraliser, et il semblerait d'ailleurs que certaines familles aient dû faire face à de nombreuses difficultés lors de la construction de leur logement (manque de temps, d'argent, de connaissances peut être dû à un accompagnement parfois trop faible pour des familles ne disposant pas de savoir-faire suffisants), mais elle a semblé très enthousiaste, jugeant le travail du coach optimal, répondant à toutes ses questions rapidement, ainsi que les termes du contrat (contraintes de temps, de design...) parfaitement légitimes si l'on veut qu'un tel projet aboutisse. L'habitante n°1 à réalisé la plupart de ses travaux avec son compagnon qui est maçon : s'appuyant sur les connaissances de ce dernier, ils ont ainsi pu se passer d'artisans, dépensant l'argent ainsi économisé sur des matériaux de qualité.

Si le discours de l'habitante n°1 fut très positif envers l'accompagnement reçu, il faut néanmoins préciser que son entretien a été organisé par l'intermédiaire du *Kavelwinkel* : rencontrer une personne satisfaite du travail qu'ils effectuent au sein de l'institution est sûrement dans leur intérêt, qu'ils effectuent, et cet avis encore une fois ne semble pas partagé par l'ensemble des auto-réhabilitateurs, au vu des difficultés que certains foyers rencontrent.

L'autonomie comme problématique centrale de l'accompagnement

Les informations délivrées par le *Kavelwinkel* ou le *Steenvlinder* concernent essentiellement les termes du contrat ainsi que quelques savoir-faire techniques basiques : les auto-réhabilitateurs sont laissés en totale autonomie pour toutes les autres démarches, que ce soit la constitution du dossier nécessaire à l'obtention du permis de construire, la prise de contact avec des artisans et/ou un éventuel architecte, ou encore la direction des travaux.

Si cette grande autonomie permet à ceux qui veulent réaliser la totalité de leur logement par eux-mêmes de le faire, sans autres contraintes que les quelques règles de dessin de façade, cela peut constituer pour un public néophyte une source d'angoisse non-négligeable, les conduisant parfois à l'échec (par exemple, s'ils ne parviennent pas à réaliser leur logement dans le temps imparti, ils devront, dans le pire des scénarios, rendre leur appartement sans obtenir de remboursement). Afin de ne pas entrer en conflit avec les principes de liberté et d'indépendance intrinsèquement liés à l'auto-réhabilitation, les accompagnateurs cherchent en effet à rester éloignés de tout processus de décision : le choix de l'architecte, des artisans ou la conception du logement pourront faire l'objet de conseils, mais en aucun cas le *Kavelwinkel* ou *Steenvlinder* ne s'octroieront le droit de décider à la place des propriétaires. Or, pour certains foyers, de tels choix peuvent se révéler anxiogène, de même que l'incertitude liée à une telle aventure.

Malgré tout, les auto-réhabilitateurs ne sont pas, comme on l'a vu, laissés à l'abandon : le coach reste présent pour toutes les questions et difficultés que peuvent rencontrer les porteurs de projet, leur fournissant conseils, informations et liste de contact. Si les choses ne sont pas pré-machées et dirigées du début jusqu'à la fin, les institutions chargées de l'accompagnement cherchent néanmoins à trouver un équilibre entre une autonomie totale et un accompagnement accaparant tous les processus de décision. Cet équilibre est en constante modification, s'adaptant aux retours effectués par les auto-réhabilitateurs concernant la qualité de l'accompagnement reçu et aux constats émis par les accompagnateurs concernant la bonne réalisation des projets.

Afin de mieux comprendre tout cela, la partie suivante présente deux études de cas qui définissent les processus de conception d'un projet qui se veut à la fois collectif et individuel, libre et encadré.

Études de cas : des projets d'auto-réhabilitation complets

Stortenbekerstraat : auto-réhabilitation d'une école avec le Kavelwinkel

Notre premier objet d'étude est une école située à la *Stortenbekerstraat*, datant du début

du siècle dernier et qui ne correspondait plus aux règles de sécurité définies pour ce type d'édifice. La municipalité, désireuse de faire des économies et d'améliorer l'offre de logement dans ce quartier jugé très pauvre, décide alors en 2015 de vider l'édifice et de le transformer en appartements à auto-réhabiliter.

Fig. 1: Façade de l'ancienne école de la *Storterbekerstraat*

C'est ainsi qu'après la phase d'étude évoquée précédemment, 24 lots furent définis ; le *Kavelwinkel* ayant pris soin d'installer un accès à l'eau et à l'électricité dans chaque appartement ainsi que de remettre en état toitures et murs extérieurs. La demande a été très forte pour ces appartements qui ont tous été vendus en moins d'une journée.

Chacun de ces lots a été redessiné selon le plan des salles de classe originelles : avec une hauteur sous plafond atteignant presque 5m, nombreux sont ceux qui ont choisi de construire une mezzanine sur une partie de l'appartement, permettant ainsi un agrandissement considérable de la surface d'origine.

Fig. 3: *Appartement de l'habitante n°1 - niv. 2*

Fig. 2: *Appartement de l'habitante n°1 – niv. 1*

À la *Stortenbekerstraat*, nombreux furent ceux qui choisirent de reprendre leur appartement par eux-mêmes sans faire appel à des artisans, au moins pour les lots les plus simples : la plupart des habitants étant auto-entrepreneurs, cela leur a permis de travailler depuis chez eux tout en s'investissant à plein temps dans la construction de leurs logements. Ainsi, la majeure partie des appartements sont aujourd'hui terminés.

Cette expérience d'auto-réhabilitation est selon l'habitante n°1 une réussite. Pour elle, la mise en place d'un tel projet permet à la fois l'élaboration d'un attachement plus fort au quartier et des relations sociales solides entre copropriétaires :

« Ce genre de projet aide vraiment à connecter les gens. Parce que l'on a besoin les uns des autres, on s'aide [...]. C'est vraiment une communauté de constructeurs. Et quel que soit le type d'école ou d'appartement, cela connectera toujours les gens. » (habitante n°1, auto-réhabilitatrice, traduction de l'auteure).

Le *Kavelwinkel* est en revanche plus réservé quant aux qualités de ce projet, la méthode appliquée à l'époque n'étant pas encore bien rodée. Néanmoins, les avantages spatiaux, architecturaux et sociaux qui découlent d'un tel projet sont indéniables, et bien que les parties communes soient encore en mauvais état, les appartements visités sont baignés de lumière et comportent des espaces très agréables. L'édifice, faisant face à une vieille église, est d'autant plus remarquable qu'il est situé à proximité d'immeubles datant de la fin des années 1970 ; même la rue est plus propre que celles avoisinantes.

Koopmansstraat : auto-réhabilitation de bureaux avec Steenvlinder

Notre second objet d'étude est les anciens bureaux de la *Koopmansstraat*, construits à la fin des années 70 et récupérés par la mairie de Rijswijk (commune à proximité de La Haye) début 2015 avant d'être transmis à l'entreprise *Steenlinder* pour être remis en état et convertis en appartements.

Pour ce projet, les espaces dédiés aux open space si caractéristique des bureaux ont été transformés en 62 lots ou « *kluskavels* » (littéralement « lot de travail », désignant les

lots à réhabiliter par soi-même). La surface de chaque lot est nettement supérieure à ce qui est proposé dans le projet précédent, de même que les prix : cette hausse des coûts peut s'expliquer par le caractère privé de l'entreprise et par le plus grand nombre de travaux qu'elle prends en charge en amont de la vente. En effet, *Steenvlinder* tient à minimiser au maximum les travaux de groupe, de sorte que chaque lot puisse être vendu indépendamment des autres et à des moments différents.

Fig. 4: Façade Nord du bâtiment de la Koopmansstraat

C'est ainsi que tous les escaliers seront refaits, de même que les façades extérieures et le hall d'entrée : le projet d'ensemble a été dessiné par des architectes attachés à l'entreprise. La dimension environnementale du projet est fortement mise en avant, tant dans les brochures explicatives que dans le « *Klus Passport* » ou « passeport de travail », délivré lors de la vente et donnant les modalités du contrat liant l'auto-réhabilitateur à *Steenvlinder* ainsi que les informations et règles à connaître pour une réalisation optimale. Ainsi, le type de fenêtre et de menuiseries à utiliser y est précisément défini, de même que la façon dont celle-ci doit être disposée par rapport au mur.

À l'inverse du projet précédent, qui était en cours de finition, celui-ci est encore en phase d'étude : la vente des lots est prévue pour octobre 2017. Hans Sparreboom a en revanche déjà pu rencontrer les futurs habitants, durant des entretiens individuels qui furent pour lui l'occasion de responsabiliser chaque auto-réhabilitateur afin de lui faire prendre la mesure des ouvrages qu'il devra réaliser, seul ou accompagné d'artisans : de cette façon, il s'assure du bon déroulement du projet d'ensemble tout en éliminant les phases de débat inhérentes au travail de groupe.

Cette façon de faire est très différente de ce que nous avons pu voir dans le projet précédent : la question sociale semble au *Steenvlinder* mise de côté, car ralentissant le processus d'ensemble et fermant le marché à de potentiels acheteurs qui ne seraient pas intéressés par cette question. De plus, d'après le directeur du *Steenvlinder*, si l'aspect social est retiré, des relations fortes de voisinage se constituent tout de même : l'implication dans une aventure pleine d'incertitude incite chaque propriétaire à se tourner vers son voisin, afin de lui demander conseils, outils ou matériaux.

Ces deux études de cas permettent ainsi de mieux comprendre le fonctionnement des deux institutions rencontrées au cours de cette recherche : chacun de ces projets, très complets, semblent à la fois prendre en compte des questions sociales et architecturales, allant au-delà de simples réhabilitations. L'objectif est ici de réhabiliter non seulement le bâti, mais aussi les habitants, le quartier, et enfin le marché de l'immobilier dans son ensemble, jugé par les différentes personnes rencontrées comme perverti et s'éloignant de son but premier : loger des personnes.

Conclusion

Des avantages forts

Au terme de cette étude qui aura duré deux mois, plusieurs conclusions s'imposent. Tout d'abord, il semblerait que le système d'accompagnement à l'auto-réhabilitation mis en place dans la ville de La Haye et plusieurs autres villes néerlandaises comporte de

nombreux avantages : redonnant vie à des bâtiments à l'abandon pour un coût moindre, c'est également un moyen efficace de loger des foyers disposant de revenus plus faibles dans des habitations correspondant à leurs besoins.

Cette méthode permet de plus le réemploi de l'existant dans une optique environnementale : la plupart des passeports délivrés à l'achat des appartements comportent des exigences concernant l'isolation, l'installation d'un chauffage à faible consommation énergétique, l'installation de double-vitrage... Si les auto-réhabilitateurs ne font pas tous l'effort de rénover dans une optique écologique, nombreux sont ceux qui se lancent dans l'aventure en partie pour cette raison, et ce fut par exemple le cas de l'habitante n°1 et de son compagnon, qui ont choisi de tester notamment des dispositifs d'isolation à partir de fibre de bois.

En outre, si le fonctionnement d'ensemble semble au premier abord strict et très réglementé, on peut s'apercevoir qu'en réalité il s'adapte aux spécificités de chaque projet, mettant la priorité sur le caractère indépendant et libre de l'auto-réhabilitation. C'est donc un système cadré et souple, qui peut correspondre à différents profils d'auto-réhabilitateur, du plus expérimenté au plus néophyte. Il peut de plus s'appliquer à différentes situations, depuis la vente individuelle jusqu'à la vente collective (à un groupe d'auto-réhabilitateurs par exemple), et de l'auto-construction à l'auto-réhabilitation. Encore une fois, cette diversité dans l'architecture qui peut être produite attire des profils variés, et permet d'ouvrir l'auto-production du logement à un marché plus large.

Ainsi l'accompagnement à l'auto-réhabilitation mis en place par des institutions telles que le *Kavelwinkel* ou *Steenvlinder* serait un moyen de développer un marché immobilier donnant la possibilité aux potentiels acheteurs de s'exprimer, devenant une opportunité à la fois économique et sociale, où chacun trouve son compte. En revanche, si cela est la figure idéale que les personnes rencontrées ont voulu présenter, il ne faut néanmoins pas nier que ce système comporte un grand nombre de questionnements.

Un système incertain

L'objectif initial défini par le gouvernement, qui était de faire en sorte qu'un tiers des logements soient réalisés en auto-production d'ici 2040, est loin d'être atteint : en 2015, la proportion d'habitations auto-produites est d'à peine 10%, un chiffre en baisse par rapport à 2005 (Lloyd, Peel et Jansen-Jansen, 2015). Cela s'explique de plusieurs façons : tout d'abord, la difficulté pour cette nouvelle forme de construction du logement de s'imposer face au lobby des promoteurs immobiliers. Ensuite, et malgré le fait que la demande en logement soit forte, l'incertitude et l'insécurité associées à ce type de projet diminue le nombre d'acheteurs, qui préfèrent habiter dans un logement clé en main, évitant ainsi la prise en charge de travaux qui demandent des savoir-faire qu'ils ne maîtrisent pas forcément. Ainsi, et bien que l'accompagnement à la néerlandaise soit très intéressant, il reste marginal dans le pays. Pourrait-on néanmoins imaginer s'en inspirer afin de favoriser l'auto-réhabilitation en France, qui ne concerne à ce jour que des foyers très indépendants ou des foyers en situation de précarité énergétique et sociale importante ?

Il faut savoir tout d'abord que le système mis en place par le *Kavelwinkel* et *Steenvlinder*

(ainsi que d'autres institutions similaires) est très adapté à un contexte néerlandais que l'on ne retrouvera pas forcément en France : en effet, un terrain ou un bâtiment n'est jamais entièrement possédé par son propriétaire, mais loué à l'état, ce qui fait que ce dernier peut être amené à récupérer ce bien, se retrouvant ainsi avec une bâtisse ou un espace dont il ne sait que faire. L'auto-construction et l'auto-réhabilitation sont donc des moyens idéaux pour le gouvernement néerlandais de revendre ces biens immobiliers tout en évitant de prendre en charge les travaux. Ensuite, de nombreux politiciens cherchent aujourd'hui à sortir d'un procédé architectural vieux de plus d'une centaine d'années, se traduisant par la construction de quartiers entiers selon le même plan intérieur : il en résulte des rues bordées de maisons identiques, où chacun se retrouve sans problème dans la maison de l'autre. C'est notamment le discours tenu par Hans Sparreboom, directeur du *Steenvlinder*, qui prône l'émergence d'architectures uniques, ainsi que l'expression des goûts et caractères de chacun :

« Lorsque l'on construit sa propre maison, on la construit à son goût. Et donc c'est une maison qui est différente de celle des voisins. Et lorsque l'on fait du vélo le long de la rue, on voit 20 maisons différentes les unes à côté des autres, et c'est comme une aventure. Mais si on fait construire cela par un promoteur immobilier, on va voir 20 maisons identiques. [...] La raison principale de cela est qu'ainsi, tout le monde est égal. Et c'est la question : sommes-nous une société qui veut rendre tout le monde égaux, et donc on fait des centaines de maisons identiques ? Ou sommes-nous une société qui laisse les gens être différents, qui respectent les règles et une certaine structure tout en étant autorisés à montrer qui ils sont, et donc ayant des maisons différentes, aux architectures uniques ? » (Hans Sparreboom, directeur du *Steenvlinder*, traduction de l'auteure)

Cette question sociale traduit également un état d'esprit typiquement néerlandais : celui de toujours laisser le peuple s'exprimer, préférant la négociation et la discussion aux manifestations. Une démarche qu'on ne retrouve pas forcément en France, bien que l'intégration de la participation habitante se développe au sein des municipalités : ne faisant de ce fait pas encore partie des mœurs et habitudes, il peut être encore prématuré d'envisager la création d'entreprises entièrement dédiées au montage de projet intégrant de l'auto-construction ou de l'auto-réhabilitation. En outre, une étude (Collectif, 2011) s'intéressant à la prise en charge de l'accompagnement par la commune vient confirmer les propos du directeur du *Steenvlinder* : il serait préférable de laisser le travail actuellement réalisé par des organismes gouvernementaux tel que le *Kavelwinkel* à des entreprises spécialisées, moins embarrassées par des questions réglementaires et sociales.

La commercialisation d'un tel procédé pose néanmoins question : en effet, la nécessité de respecter des délais temporels, la volonté de rendre le processus plus efficace afin de pouvoir générer plus de profit tend à occulter les spécificités de l'auto-réhabilitation, à savoir la production d'un projet sur le temps long, l'implication habitante voire la mise en œuvre de relations sociales solides entre voisins. Si la réutilisation du foncier existant et la sécurisation des projets d'auto-production grâce à un accompagnement complet assuré par la commune sont des avantages indéniable de ce fonctionnement, il faudra tout de même songer à quelques modifications si l'on veut pouvoir l'importer dans notre pays.

Bibliographie

Brown, S. et al, 2011. *Motivating collective custom build*. University of Sheffield, Delft.

Collectif, 2011. *Making room for People : Choice, voice and liveability in residential places*. Amsterdam, Techne Press.

Darrigo, B., 2017. *Réhabilitation indépendante*, Nantes, ENSA Nantes.

Drozd, C. et al, 2013. *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*, Nantes, CRENAU.

Innes, S. *Almere : a Dutch exemple of Self-Building in the UK*. Adresse URL : <http://lichfields.uk/blog/2016/october/31/almere-a-dutch-example-for-self-building-in-the-uk/> (consulté le : 03/07/2017)

Lloyd, M. G., Peel, D., et Jansen-Jansen, L. B., 2015. Self-build in the UK and Netherlands: mainstreaming self-development to address housing shortage?, *Urban, Planning and Transport Research*, 3, <https://core.ac.uk/download/pdf/30663064.pdf>

Mettetal, L. et Rouge, L., 2017. *Accompagner l'autoréhabilitation : une démarche pour les territoires ruraux*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme.

Viviane Hamon Conseil, 2014. *L'accompagnement à l'auto-réhabilitation du logement « tous publics » et l'émergence d'un nouveau métier du bâtiment*, Bordeaux, PADES – GERES.

46532 signes