

Le container, au rayon des « utopies réalisables » ?

Les containers, ces briques de Lego géantes qui voyagent de port en port, ces caissons métalliques qui s'empilent sur bateaux et trains, s'entassent dans les usines ou les chantiers, font-ils partie d'une réflexion sur l'accès équitable au logement ?

Chaque année, de par le monde, de nombreux containers sont mis en vente par les compagnies maritimes ou les sociétés de transport qui les détiennent. Soit parce qu'au bout d'une quinzaine d'années d'usage ils ne sont plus suffisamment résistants pour le transport maritime, soit parce qu'ils proviennent de régions fortement exportatrices de marchandises vers des régions qui exportent peu et qu'il coûterait trop cher de les faire voyager à vide vers leur pays d'origine. Ce phénomène ne cesse de s'amplifier, et le nombre de containers « dernier voyage » d'augmenter. Retirés du circuit, ils sont revendus à des tarifs très bon marché (un container « dernier voyage » se vend entre 500 et 1000 euros), même s'ils sont encore en parfait état. Ils connaissent ainsi une seconde vie, que ce soit dans le transport terrestre, comme entrepôt provisoire ou comme bureau de chantier, mais aussi pour des usages aussi divers qu'inédits : on recense de par le monde de nombreux projets ayant transformé des containers en commerce de détail, restaurant temporaire, crèche, musée, galerie d'art, café, chalet, case créole, sauna, chapelle, installation sanitaire, maison de plage, terminal portuaire de passagers, etc. À Bruxelles, un « Publik Container » avait par exemple pris place en 2008 au beau milieu de la place Liedts à Schaerbeek. Il s'agissait d'un projet culturel participatif et temporaire (deux mois) voulant favoriser l'expression des habitants sur l'espace public : le container servait à la fois d'espace de rencontre, d'enregistrement sonore et de studio photo. Une expérience du même type fut entreprise trois ans plus tard sur la place Houwaert à Saint-Josse : le container servait alors tour à tour d'espace d'exposition, de performance ou de studio radio.

Gadget design ou architecture de survie ?

Apparu pour le transport de marchandises lors de la Révolution industrielle, le container a été aussi pensé à ses origines pour être utilisé comme laboratoire ou logement lors d'expéditions scientifiques dans des régions aux conditions climatiques très rudes. Il est donc très robuste. Cela a peu à peu donné l'idée à des architectes de l'utiliser comme élément principal de maisons prévues pour être habitées à long terme. Jusqu'à présent, l'architecture de containers semble avoir principalement séduit des personnes proches du monde des arts en général, du design ou de l'architecture en particulier. Des maisons containers, souvent situées à la campagne, s'étaient régulièrement dans les magazines d'architecture et de plus en plus souvent sur des sites d'agences immobilières qui vantent leurs mérites en termes de design et de « fait sur mesure ». En ce sens, l'habitat de containers peut apparaître comme un phénomène plutôt rural, individualiste et n'intéressant qu'une certaine élite. La reconversion de ces grandes boîtes métalliques en logements présente une esthétique extérieure pas communément appréciée et implique des modes d'habiter qui ne conviennent pas à n'importe quel ménage.

Il n'empêche, ce type d'habitat recèle un potentiel dépassant largement les classes sociales aisées et « créatives ». Son intérêt est multiple et parfaitement compatible avec l'environnement urbain. Constructible très rapidement, il demande une intervention architecturale minimale. Sa transformation est accessible aux bricoleurs amateurs d'auto-construction, qui peuvent ainsi adapter leur habitat à leurs besoins tout en se passant du coût de nombreux intermédiaires et corps de métiers. Une maison familiale en containers a par exemple été construite au Canada à l'aide d'un manuel trouvé sur

internet. Modulable et transformable à souhait, le container existe en différentes tailles pouvant très facilement composer des pièces de 14 m² ou 28 m², faciles à emboîter et à superposer entre elles. En Bretagne, un couple a récemment auto-construit sa maison de 110 m² en 18 mois et pour un coût total de 85.000 euros...

Le container pourrait bien constituer le moyen de concrétiser quelques-uns des projets d'architecture mobile et légère dont regorgent certaines publications spécialisées des années 1950 à 1970, et qui préféraient imaginer que nos villes deviendraient flexibles, modulables et organiques plutôt qu'en perpétuelle démolition-reconstruction. Certaines de ces idées s'affichaient comme utopistes, d'autres se revendiquaient des « utopies réalisables ». On songe aux « unités d'habitation mobile » censées répondre au boom démographique par l'installation de maisons containers, par exemple, sur des terrains jugés non constructibles ; à « l'architecture industrialisée poétisée » luttant contre la monotonie et promouvant l'implication des habitants dans les choix architecturaux ; ou encore à la pensée de Yona Friedman préconisant une « architecture de survie », mobile, qui donne une place centrale à l'habitant et reconsidère le rôle de l'architecte comme un simple conseiller tendant à s'effacer le plus possible. Certains de ces projets, jamais réalisés ou restés à l'état de prototypes, étaient prévus pour être montables en un temps record. A l'image de la « Maison de week-end » (sorte de grande tente de bois et de métal) conçue en 1935 par Charlotte Perriand, à celle du « Refuge bivouac » (pouvant être assemblé et monté en quatre jours) pensé un an plus tard par la même architecte, ou encore à celle de la « Maison des jours meilleurs » (grande de 57 m², installable en sept heures et fabriquée selon des procédés industriels, elle se heurta au refus des homologations officielles pour une production en série) imaginée par Jean Prouvé en 1956 en réponse à l'appel de l'abbé Pierre pour venir en aide aux sans-abri.

S'il ne constitue pas un type d'habitat aussi nomade que le camion ou le mobilhome, le container est en effet déplaçable, un peu à l'image d'une grosse caravane... sauf qu'il n'est pas transportable avec une voiture mais bien par bateau, train, camion et même à cheval. Plus modulable qu'une maison en bois, plus solide et étanche qu'une yourte, plus écologique et surtout moins cher qu'une construction traditionnelle (car il s'agit d'une structure toute faite et recyclée), il présente des avantages qui ne sauraient être négligés dans une réflexion sur la production de logements bon marché, temporaires ou à long terme. En effet, lorsqu'on additionne le prix d'achat d'un container aux frais de transformation et d'adaptation nécessaires pour répondre aux besoins de l'habitat (isolation, aération,...), le coût de ce type de logement avoisine 50 % du prix d'une construction traditionnelle. Face à la crise du logement et à l'incapacité des autorités de construire massivement des logements publics pour y remédier, peut-on négliger une telle piste ?

Viens chez moi, j'habite un modulaire

S'il existe de rares expériences d'habitat modulaire par chez nous, aucune à notre connaissance n'a été réalisée avec des containers. Il y a quelques années, la Commune de Molenbeek étudia bien la possibilité de construire de la sorte un lieu d'hébergement temporaire et d'urgence, mais le projet prit une autre forme. Il vit le jour fin 2009, sous le nom d'Hôtel social communal : situé le long du canal dans le quartier Heyvaert, il est composé de 500 m² rendus modulables de façon à pouvoir accueillir à la fois des personnes seules et des ménages de différentes tailles. Il permet le relogement d'urgence de personnes victimes de la perte soudaine et imprévue de leur habitation (incendie, inondation, effondrement, violences familiales,...), le temps de trouver une solution durable. Les hôtes peuvent y bénéficier d'un appartement et d'un accompagnement social pendant une période allant d'une nuit à trois mois (contre un loyer de 11 euros par jour + 4 euros par personne). En ce sens, cette initiative encore inédite à

Bruxelles se distingue des logements de transit (plus courants bien qu'en nombre encore largement insuffisant), destinés pour leur part à faire face à des situations humaines d'insalubrité, de « sans-abrisme » ou de surendettement et qui accueillent leurs hôtes pour des périodes plus longues. Quoi qu'il en soit, on perçoit aisément l'intérêt que représente la construction en containers pour ce type de logements. Ce n'est pas le seul...

Récemment, une unité de la faculté d'architecture La Cambre-Horta a mis en avant le potentiel de la construction modulable comme solution au relogement d'habitants de logements sociaux, lorsque ceux-ci subissent des travaux de rénovation. De son côté, l'Université libre de Bruxelles examine en ce moment des projets de logements containers pour pallier à la pénurie de logements étudiants, à l'image de certaines cités étudiantes bâties de la sorte aux Pays-Bas et en France et où les espaces proposés sont deux fois plus spacieux et plus abordables que les kots habituels.

L'idée de lancer des expériences d'habitat bon marché fait donc tout doucement son chemin à Bruxelles. Mais de l'idée à la concrétisation, il y a un pas qui ne semble pas toujours évident à franchir. En témoigne l'expérience de ces locataires qui, confrontés à la hausse des loyers, cherchèrent à y remédier en se regroupant autour du projet de construire un ensemble de logements-containers. En 2008, ils avaient étudié les possibilités pratiques et financières d'un tel habitat groupé : ils pouvaient intégralement financer la construction de leurs logements et, selon l'architecte qui les soutenait, en toute conformité et dans le respect des procédures légales. Mais il leur fallait trouver un terrain, impayable avec leurs revenus au prix du marché privé bruxellois. Ils constituèrent donc un dossier pour porter leur projet auprès de différentes communes, dans l'espoir que l'une d'entre elle se montre intéressée par son caractère prototypique et accepte de mettre un terrain public à leur disposition, voire simplement de les aiguiller et les soutenir pour obtenir un terrain privé. Cela pouvait être une parcelle ou une partie de terrain, d'une surface au sol de minimum 50 m², en attente de projet, qui aurait été mise à disposition de manière précaire ou contre un loyer modéré. L'idée, qui paraissait simple et bonne, ne trouva ni soutien ni écho auprès des communes contactées.

Ce projet abandonné révèle que l'apparente accessibilité et simplicité d'une telle « utopie réalisable » butte à la fois sur une frilosité toujours bien ancrée à Bruxelles à l'égard d'expériences atypiques, et sur une difficulté majeure : trouver un terrain. Même si les adeptes du logement modulaire souligneront que les maisons containers peuvent tout aussi bien s'installer sur des toitures plates !

- Gwenaël Breës

Article paru dans le n°262 de « [Bruxelles en mouvements](#) », mars 2013.