

*Éléments pour une histoire
de la cour commune en milieu urbain :
réflexions sur le cas ivoirien*

Annie MANOU-SAVINA

La cour commune urbaine est souvent définie comme un habitat reproduisant l'organisation de l'espace villageois : le bâti organisé autour d'une cour centrale où se déroulent la plus grande partie des activités de la vie quotidienne. Pour cette raison, elle est ainsi dénommée ou classée dans l'habitat dit traditionnel. Pour les décideurs, la cour urbaine est appelée habitat traditionnel par rapport au modèle urbain qui prône un habitat moderne, calqué sur les normes occidentales, et qui s'oppose à un habitat sous-équipé, le plus souvent surpeuplé et intégrant des pratiques communautaires ou collectives rappelant l'organisation au sein de la cour villageoise. Beaucoup plus qu'un rapprochement avec une réalité villageoise qui elle-même évolue, le développement de la cour commune urbaine nous semble s'expliquer en faisant référence à un contexte urbain où domine une logique spéculative portant à la fois sur la densités et l'appropriation de rentes urbaines ainsi que sur la réalisation de systèmes d'alliances variant selon l'évolution du projet urbain.

L'organisation de l'espace des cours communes ne se rapproche pas que des concessions villageoises ; on retrouve une organisation similaire avec les caravansérails des pays musulmans d'Asie. Le Journal officiel de Côte d'Ivoire indique la création d'un caravansérail en 1912 à Aboisso puis en 1915 à Tabou et en 1916 à Abidjan et Grand Bassam. Institués à une époque où s'érigent les villes coloniales selon des politiques d'aménagement hygiéniste qui engendrent le plus souvent une séparation des deux communautés noires et blanches, les premiers caravansérails sont destinés à servir d'abri aux caravaniers venus du nord ; les premiers sont implantés à l'extrême sud des grandes pistes commerciales de l'Afrique de l'Ouest. A partir de 1916, le terme de caravaniers est élargi à celui « d'indigènes de passage » pour les villes d'Abidjan et de Grand Bassam. Les grands travaux à Abidjan (construction du chemin de fer) mais aussi à Grand Bassam, qui à cette époque rivalise encore avec Abidjan pour le titre de capitale (Grand Bassam reste le premier port de Côte d'Ivoire jusqu'en 1928), drainent vers ces villes une main-d'œuvre importante. Les délibérations du conseil municipal d'Abidjan et de Grand Bassam approuvent ainsi la création des caravansérails, abris sommaires, contrôlables par l'administration et tendant à limiter dans l'espace des implantations des premières vagues de migrants. Le projet urbain reste celui de la ville européenne dont il faut assurer la sécurité sanitaire et politique.

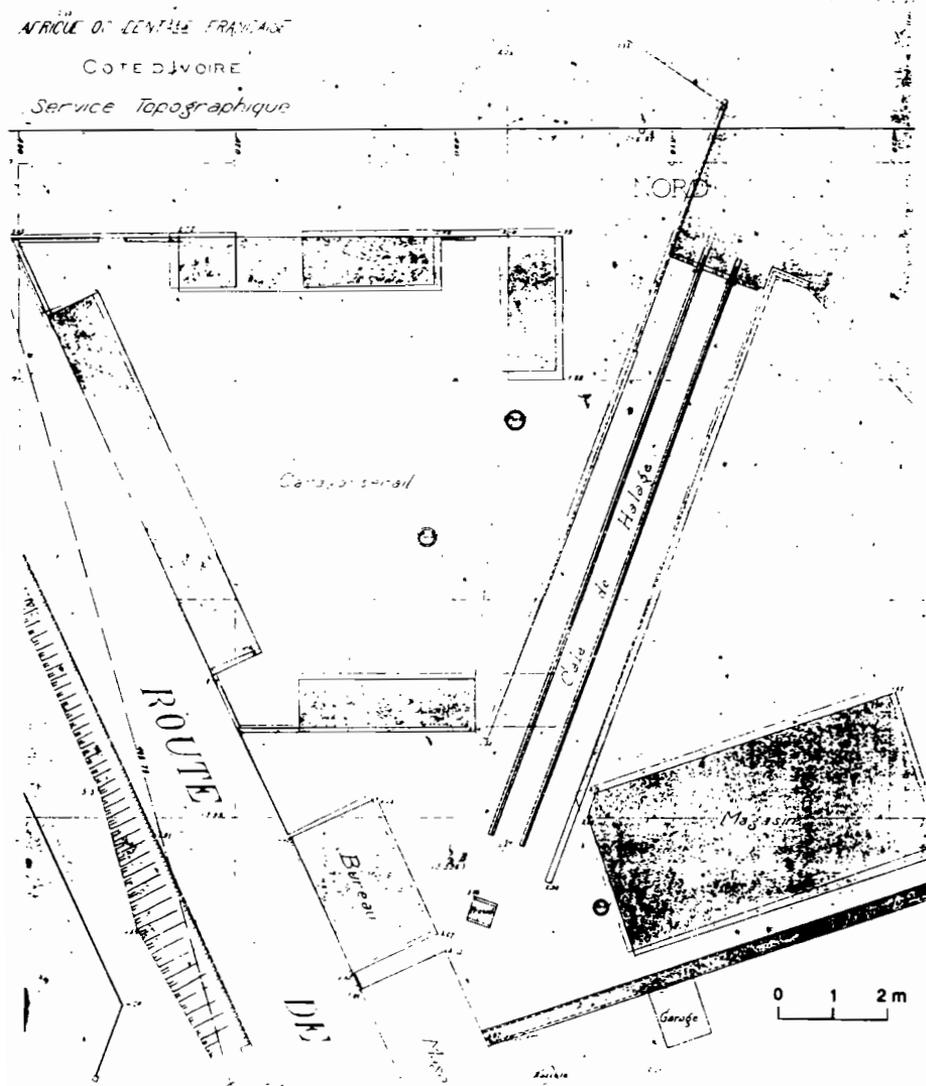


Fig. 1. — Situation du caravansérail d'Abidjan à l'extrême nord-ouest de la baie de Cocody, en bordure de la route de Bingerville.
(Source : Service topographique de Côte d'Ivoire, Abidjan 1931)

Nous avons pu retrouver le plan du caravansérail d'Abidjan au Service topographique de Côte d'Ivoire¹ (cf. fig. 1). L'organisation spatiale reprend celle que décrit le Grand Larousse pour les caravansérails d'Asie : une grande cour où l'on pénètre par une seule entrée et sur laquelle s'ouvre une succession de chambres acco-

1. AOF/Service topographique/CI, Magasins des TP, échelle 1/200, Abidjan 6 mars 1931, cote 94 et A76.

lées, vides, plus ou moins spacieuses. Cette organisation n'est pas sans rappeler celle de cours communes d'aujourd'hui : elle est différente de celle de la cour villageoise où il existe le plus souvent une unité d'habitation indépendante pour chaque membre adulte et où les maisons, bien qu'ouvrant sur la cour qu'elles ceignent, sont isolées les unes des autres laissant ainsi des espaces privés préservant une relative autonomie, en même temps qu'une sécurité (risques d'incendie par exemple). La disposition des bâtiments dans la cour villageoise, de même que la situation de celle-ci au sein du quartier font référence à une organisation sociale. Le village, le quartier, la cour sont des entités physiques et sociales.

Le mode de fonctionnement défini pour les caravansérails d'Aboisso et de Tabou et précisé en ce qui concerne ceux d'Abidjan et de Grand Bassam, préfigure ce que va devenir l'habitat du plus grand nombre dans lequel chaque porte correspond à un ménage qui n'a pas de lien géographique et familial avec le ménage de la porte voisine. Le caravansérail est destiné à loger « les indigènes » de passage (article 1), l'heure d'ouverture est fixée à 5 h. 30 et l'heure de fermeture à 22 h. (article 2). Le caravansérail possède des chambres communes ou des chambres individuelles (article 3), la location peut se faire au mois ou à la journée et il peut y avoir des abonnés (article 4). Un gardien est chargé de prendre le loyer et de reverser la somme au profit de la commune mixte (article 10). L'entretien est assuré par les locataires qui sont responsables des détériorations (articles 11 et 12), la cour doit être journellement balayée². Le gardien employé par la commune mixte est remplacé aujourd'hui par l'attributaire de la parcelle ou son représentant. La cour commune semble ainsi plus proche de la cour-caravansérail que de la cour villageoise. Le terme de caravansérail est employé en France pendant la période haussmanienne. Dans ce cas, les abris sommaires prennent la forme d'hôtels luxueux comme l'Hôtel du Louvre à Paris sur le prolongement de la rue de Rivoli. L'hôtel caravansérail a place dans le projet urbain haussmanien ; il est construit pour loger la population flottante, non pas celle des deshérités, mais celle des étrangers, riches commerçants ou industriels. Aussi les spéculateurs accordent-ils une importance particulière dans leurs opérations immobilières aux hôtels. Le caravansérail permet d'enrichir l'échange et la ville³. La politique urbaine ivoirienne mise en route à l'époque coloniale reprend l'idée de caravansérail toujours associée à l'habitat pour les Africains puis, après l'Indépendance, à l'habitat pour le plus grand nombre.

La cour-caravansérail : une tentative pour résoudre le problème de l'habitat africain

Après la Seconde Guerre mondiale, la migration vers les villes s'accroît, en particulier vers Abidjan ; à la fois point de départ du chemin de fer Abidjan-Niger depuis 1904, capitale administrative depuis 1934 et port depuis 1950, date de l'ouverture du canal de Vridi, la ville a un taux de croissance annuel de 14 % entre 1948 et 1955, ce qui représente un record pour l'Afrique Occidentale⁴. Face à l'importance de la croissance démographique, dont l'ampleur reste toujours largement sous-estimée en 1950, l'Etat colonial est confronté au problème de l'habitat pour les Africains. Cette préoccupation s'intègre dans la nouvelle politique économique dont l'objectif est de produire mieux et plus : le développement économique est associé

2. JOCI n° 16 du 3 août 1912, JOCI n° 17 du 15 septembre 1916.

3. *Histoire de la France urbaine*.

4. *Urbanisme et Habitat en Afrique noire francophone avant 1960*, ACA, ministère de l'Urbanisme et du Logement, Mission de la Recherche urbaine, avril 1984.

au développement social dans le sens où l'amélioration de la production passe par l'amélioration des conditions de vie. Une politique d'habitat social est mise en route. Compte tenu des faibles ressources des populations, le logement subventionné apparaît comme la solution pour fournir aux Africains des logements salubres. En 1949, un décret crée dans chaque territoire de la Fédération une section de L'OHE (Office des habitations économiques créé en 1926 et qui avait essentiellement fonctionné à Dakar). La SIHCI (Société immobilière d'habitations de Côte d'Ivoire) est créée en 1952. Elle a pour but le développement de l'habitat urbain et rural. Les constructions doivent prévoir « des habitations à bon marché spécialement conçues et étudiées pour satisfaire aux besoins de la population africaine laborieuse et de la classe moyenne. »⁵ La SIHCI construit sur les extensions des quartiers d'Adjamé et de Treichville et trois types de produits sont mis sur le marché :

- le caravansérail, en location,
- la maison ou le pavillon individuel, en location-vente,
- l'immeuble, en accession à la propriété « destiné à une catégorie très européenne, voire même des européens »⁶.

Le premier type de logement se rapporte à notre sujet. Les caravansérails de la SIHCI reprennent la disposition en chambres accolées sans communication entre elles. La cour devient une allée centrale délimitée par les alignements parallèles des bâtiments d'habitation, et les sanitaires et cuisines collectifs sont situés dans des bâtiments annexes extérieurs au logement. Ce type d'habitation est destiné, selon les textes, aux manœuvres et travailleurs saisonniers « instables », à la population flottante. Il est aussi dénommé sous le terme de « caravansérails mossis » faisant référence à l'origine de la principale source non ivoirienne de main-d'œuvre et qui a participé de longue date à l'édification du pays. L'organisation du bâti s'explique par la nécessité de trouver une solution au problème du logement africain ; il s'agit avec des investissements minimums de loger un maximum de personnes et ce type d'organisation spéculé sur les densités. Il semble difficile de parler d'une spéculation sur les revenus provenant de la location. En effet à la fin des années 1950 les logements caravansérails construits par la SIHCI sont loués 1 700 F par mois alors que la chambre à Treichville ou Adjamé (construction privée sur lotissement contrôlé par l'Etat) se loue déjà de 2 000 à 3 000 F par mois⁷. Les loyers des logements caravansérails indiquent le souci d'abaisser le seuil de solvabilité mais le problème de l'habitat africain n'en est pas résolu pour autant. Si ces logements sont conçus comme des logements à bon marché, ils sont cependant, par leurs matériaux de construction et leur niveau d'équipement, d'un standing bien supérieur à la majorité des habitations où logent les populations africaines autour des années 1955. Les conditions pour en être attributaire, ainsi que les charges d'équipement (eau, électricité) qui s'ajoutent au prix du loyer, les rendent inaccessibles à la plus grande partie de la population à laquelle ils sont destinés et ce type de logement profite d'abord à une catégorie sociale essentiellement composée de fonctionnaires. De plus, autour des années 1950, la vie politique évolue vers une plus large autonomie puis vers l'Indépendance. Dans ce contexte, la satisfaction et l'intégration dans le projet urbain des « évolués » sont prioritaires pour opérer un changement sans rupture majeure ; aussi le type de logement caravansérail n'a-t-il pas été le produit le plus construit et il a vite été abandonné au profit de la maison individuelle plus spacieuse et beaucoup plus chère, qui avec l'accession à l'Indépendance va représenter le sommet de l'échelle de la modernisation.

5. Cité dans la revue *Urbanisme* n° 111-112, 1969, p.95.

6. Commentaire sur la politique de l'habitat dans un rapport du Service de l'habitat, créé en 1958. Source : Service de la documentation du ministère de l'Information.

7. E. BERNUS, 1962.

La cour-caravansérail : une solution pour le logement du plus grand nombre ou un moyen pour l'appropriation de rentes urbaines ?

L'afflux continu de migrants crée une forte demande de logements que l'offre publique (SIHCI puis SUCCI)⁸ ne satisfait que très partiellement. Les propriétaires de Treichville et d'Adjamé construisent à la hâte des pièces d'habitation supplémentaires sur leur parcelle en vue de la location. Avec l'accession à l'Indépendance, le modèle urbain prône la réalisation d'un urbanisme moderne qui conserve des normes élevées calquées sur le modèle occidental. Malgré un effort très important dans la production d'un parc public de logement (5 900 logements économiques sont achevés par an en moyenne sur la période 1971-1975) l'importance des fonds accaparés par le projet urbain de modernisation de l'habitat ne suffit pas à répondre à la croissance démographique : en 1963, 74 % de la population d'Abidjan⁹ vit dans un habitat de type cour et en 1984 ce pourcentage est de 71 %¹⁰. Le lotissement contrôlé (lotissements sommaires DUA et DUH¹¹ puis plate-forme d'accueil) et le laisser-faire devant l'extension des lotissements non contrôlés (lotissement des terrains agricoles par des promoteurs privés, souvent propriétaires coutumiers du sol) ou des secteurs d'habitat non lotis, permet de trouver une solution immédiate au problème du logement à la fois pour les populations défavorisées qui n'ont pas accès au projet urbain et pour l'Etat, qui n'a pas les moyens de construire des logements modernes pour tous. Dans le cas d'Abidjan, de petits promoteurs privés prennent le relais de l'Etat et financent l'achat du terrain (si les prix des parcelles des lotissements contrôlés sont relativement faibles, par contre, les prix des parcelles des lotissements privés peuvent être beaucoup plus élevés et atteindre 1 million de FCFA ou plus pour des superficies d'environ 500 m²) et la construction de logements. Les individus les mieux introduits auprès de l'appareil d'Etat, les chefs coutumiers, ceux pouvant investir plus que d'autres construisent pour louer quel que soit le mode d'accès à la terre urbaine, légal ou illégal. Au départ ces attributaires ou acheteurs de parcelle n'ont pas toujours des moyens importants et le plan simplifié du caravansérail permet la multiplication rapide d'un patrimoine locatif sommaire : succession de pièces accolées, entrée-coucher (1 pièce) ou chambre-salon (2 pièces) sans équipement, excepté les sanitaires en nombre très insuffisant et utilisés collectivement. L'eau et l'électricité sont aussi revendues à partir des installations existantes dans la cour ou dans une cour voisine (cf. fig.2).

La cour-caravansérail permet ici encore la spéculation sur les densités car elle loge un maximum de personnes. Abidjan a en effet un taux d'accroissement moyen annuel élevé, autour de 10 % jusqu'en 1979. La cour-caravansérail est une forme très adaptée à l'économie marchande ; dans un contexte de pénurie chronique de logements, leur construction demande un investissement minimum et procure une rémunération élevée avec la perception des revenus locatifs, l'amortissement des constructions se faisant en général sur une période de 5 ou 6 années¹². Ces constructions sommaires, pouvant être réalisées dans des délais rapides, renforcent la spéculation sur les terrains agricoles, « vendus » comme terrains à bâtir par les lotisseurs privés à la périphérie urbaine. La cour-caravansérail n'est pas conforme au projet urbain étatique. Les formes d'illégalité sont multiples et se développent aussi bien à

8. SUCCI : Société d'urbanisme et de construction de la Côte d'Ivoire.

9. Enquête SEMA 1963.

10. Recensement administratif 1984-1985, Direction de la statistique, Abidjan.

11. DUA : Direction de l'urbanisme et de l'architecture. DUH : Direction de l'urbanisme et de l'habitat.

12. Coût de construction d'une cour commune et revenus locatifs annuels (résultats d'enquêtes menées en 1982) : voir tableau p. 315.

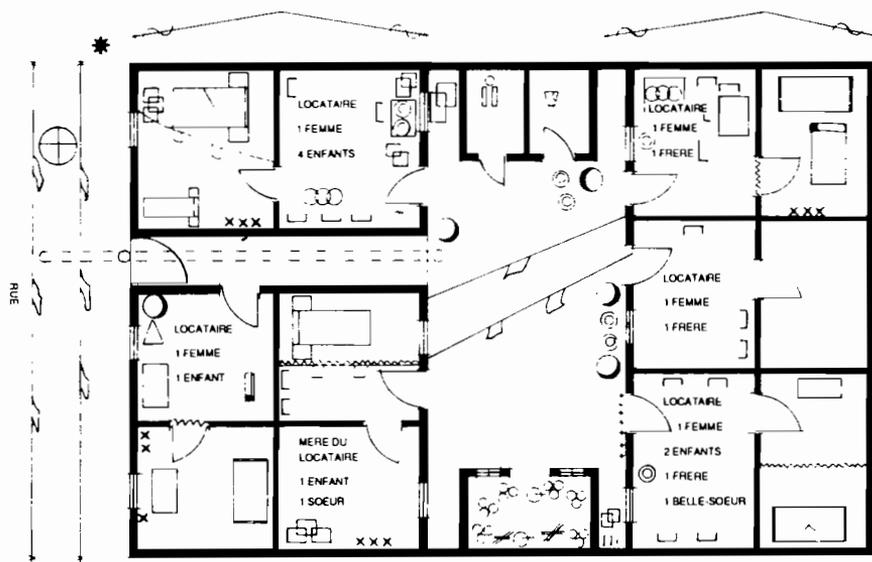


FIG. 2. — La cour commune urbaine.

Cour commune à Port Bouët II (Yopougon) construite sur 150 m², occupée par 5 ménages locataires.

Le propriétaire réside dans une autre cour dont il est aussi propriétaire, dans le même quartier.

Sous la pression spéculative le maximum de logements sont construits, chambre-salon (de 16 à 20 m²) sur le devant et au fond de la parcelle ; la surface cour est réduite (27 m²).

L'eau est achetée dans le quartier et stockée dans des fûts devant la porte d'entrée des logements. Il y a un compteur électrique dans la cour auquel sont raccordés quatre logements. Un W.C., une douche et une pièce-cuisine pour vingt-quatre habitants. Le revenu locatif de la parcelle était de 18 000 F en 1978 et de 34 000 F par mois en 1982.

partir d'un processus légal d'accès à la terre (lotissement contrôlé par l'Etat) que d'un processus illégal. Les normes de construction, très élevées selon la définition du projet urbain, ne sont pas respectées : le permis de construire même s'il est demandé ne garantit pas nécessairement que la construction réalisée sera conforme au plan déposé, la procédure d'acquisition du titre foncier est rarement entreprise, la possession d'un terrain illégal n'empêche pas la construction spéculative et la perception de loyers élevés par le constructeur des logements. Le laisser-faire (sur une période de temps plus ou moins longue) de l'Etat a pour fonction d'assurer la formation d'une catégorie sociale, celle des petits propriétaires urbains, qui, exclus du projet étatique, n'en constituent pas moins une force d'appui du pouvoir politique en

QUARTIERS	REVENUS LOCATIFS MOYENS ANNUELS	COÛT TOTAL DE LA CONSTRUCTION
Port Bouët II	258 660 F	1 440 000 F
Abobo	734 580 F	4 800 000 F
Adjamé		
- cour en rez-de-chaussée	1 103 760 F	4 800 000 F
- cour avec étages	2 542 350 F	12 000 000 F

Les sommes sont indiquées en FCFA.

ayant la possibilité de percevoir une rente urbaine importante sans rapport avec les constructions réalisées¹³. Le montant des revenus locatifs complète de façon non négligeable le revenu de l'activité professionnelle et dépasse souvent la rémunération de celle-ci. Il reste à évaluer l'importance de la concentration de la propriété foncière ; en effet des attributaires se définissent comme concessionnaires, c'est-à-dire attributaires de concessions, et dont l'activité consiste à percevoir les loyers. Certains, souvent abidjanais de longue date¹⁴, axent délibérément leur stratégie en dehors du projet urbain étatique. Les logements type sociétés immobilières en location-vente, la villa des quartiers résidentiels, demandent au départ un investissement beaucoup plus important qu'une cour-caravansérail et passer par le système bancaire demande des garanties que ces attributaires n'ont souvent pas. Enfin, les aléas de la conjoncture peuvent entraîner des baisses de loyers importantes dans ces types de logement (comme par exemple la baisse des loyers après la suppression des baux administratifs). De petits promoteurs privés, encouragés par le laisser-faire de l'Etat, ont finalement repris sur une grande échelle ce que les Communes mixtes de Grand Bassam et d'Abidjan, puis les premières sociétés immobilières, avaient tenté de promouvoir. En période de diminution des ressources, où l'Etat n'a plus les moyens d'assurer, ne serait-ce qu'en partie la réalisation de son projet urbain, le problème devient : comment freiner l'avance des cours-caravansérails dans leur forme locative sommaire et sous-équipée ? En effet, les revenus qu'elles procurent ne sont jamais utilisés pour améliorer l'habitat locatif, le propriétaire préférant, selon ses moyens, réinvestir dans de nouvelles constructions de cours-caravansérails. Dans les lotissements contrôlés, l'Etat ivoirien a entrepris depuis 1977 des opérations visant à augmenter le niveau de service des quartiers. Si le principe de la récupération d'une partie du coût des investissements publics est admis, il reste à le faire appliquer, l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers servant beaucoup plus de prétexte à l'augmentation des loyers sans entraîner d'améliorations correspondantes sur les parcelles.

BIBLIOGRAPHIE

- BERNUS (E.). 1962. — Note sur l'agglomération d'Abidjan et sa population. *Bulletin de l'IFAN*, XXIV B. n° 1-2 : 54-85.
- Collectif. 1984. — *Urbanisme et Habitat en Afrique noire francophone avant 1960. Inventaire de l'expérience française sur les problèmes d'aménagement d'habitat, de techniques du bâtiment dans les pays en voie de développement avant 1960*. ACA/ministère de l'Urbanisme et du Logement. Mission de la Recherche urbaine, avril 1984.
- COQUERY (M.). 1982. — La notion de « mode de composition urbaine » Un outil opératoire en urbanisme, le cas de l'Afrique noire. *Bulletin de la Société languedocienne de Géographie*, Tome 16, Fascicule 1-2.
- HESSEING (G.), MATTHIEU (P.). 1986. — *Stratégies de l'Etat et des populations par rapport à l'espace, in Espaces disputés en Afrique noire*, Karthala : 309 à 319.
- Histoire de la France urbaine*, 1983. — IV. La ville de l'âge industriel, sous la direction de G. DUBY, Le Seuil, 665 p.
- LE BRIS (E.), MARIE (A.), OSMONT (A.), SINOU (A.). 1985. — Résidence, stratégies, parenté dans les villes africaines. *Annales de la Recherche urbaine* n° 25, janvier 1985 : 13 à 30.

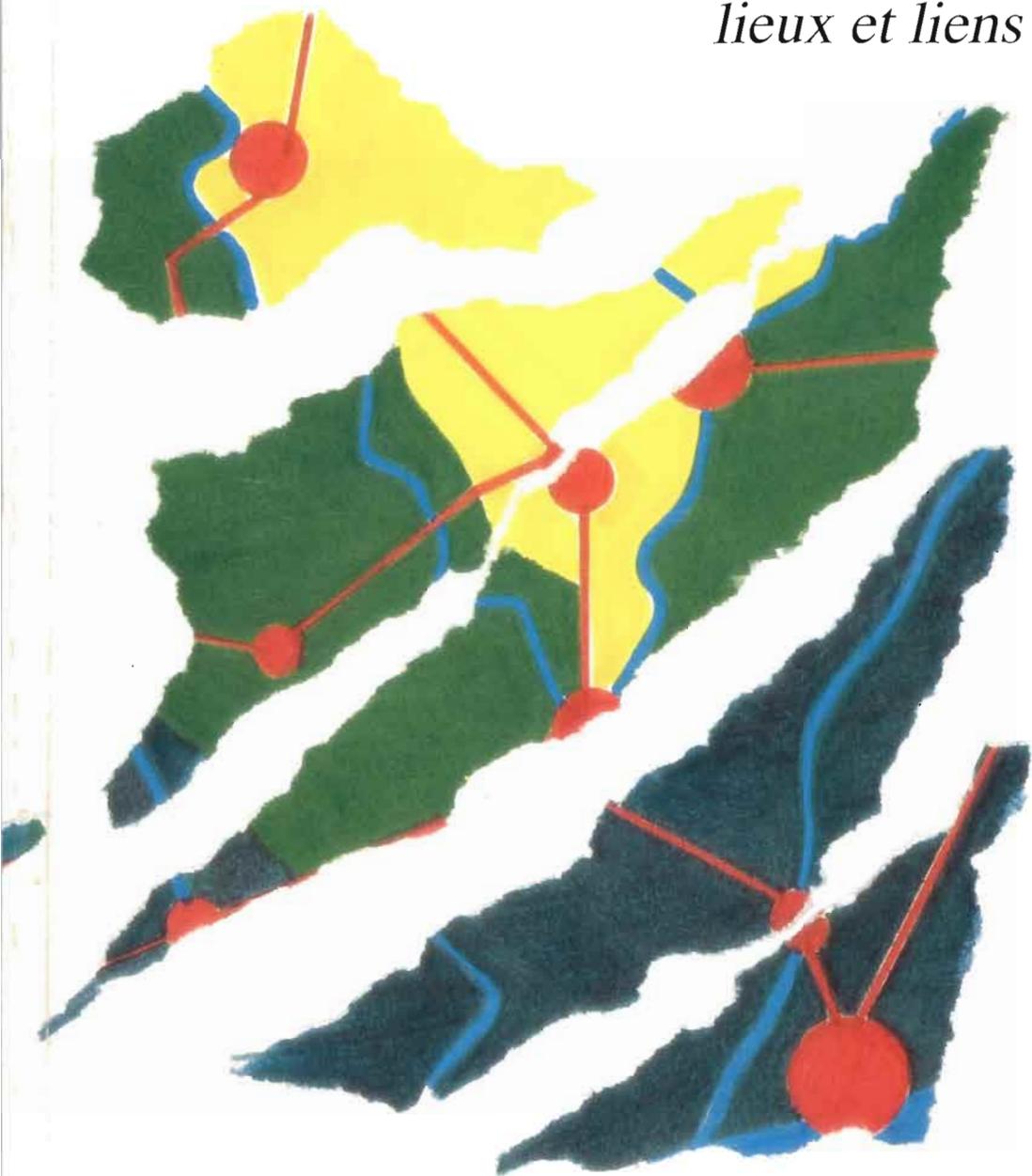
13. Voir sur ce point M. COQUERY : La notion de ce mode de composition urbaine. Un outil opératoire en urbanisme (le cas de l'Afrique noire), *Bulletin de la Société languedocienne de Géographie*, Tome 16, Fascicule 1-2, Montpellier 1982.

14. Des enquêtes récentes nous font aussi penser que de gros planteurs résidant à l'intérieur du pays ont peut-être aussi investi dans la cour urbaine abidjanaise. Les stratégies d'investissement peuvent dépasser le cadre régional pour les plus riches. L'hypothèse et l'ampleur du phénomène restent à vérifier.

- MANOU-SAVINA (A.), 1985. — *Politiques et pratiques urbaines à Abidjan*, thèse de 3^e cycle, Université de Paris I, 445 pages.
- SEMA, s.d. — Etude socio-économique de la zone urbaine d'Abidjan, Rapport n° 4, *l'Habitat en 1963*.
- TRIBILLON (J.F.), 1982. — *Le tiers-habitat : l'habitat populaire africain*, texte diffusé dans le cadre du réseau PFI/PVD, janvier 1982, 6p.

Tropiques

lieux et liens



Editions de l'ORSTOM

INSTITUT FRANCAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DEVELOPPEMENT EN COOPERATION

*avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique,
de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
et du Ministère des Affaires Etrangères*

Sommaire

Présentation - P. PELISSIER ET G. SAUTTER

Avant-propos - P. GOUROU

Liens - C. BLANC-PAMARD, A. LERICOLLAIS, J. GALLAIS,
H. ATTIA

Campagnes en devenir - J.-Y. MARCHAL, O. HOFFMANN,
L. MESCHY, J. PELTRE-WURTZ, J. BOULET, G. DANDROY,
C. SEIGNOBOS, B. ANTHEAUME, V. LASSAILLY-JACOB,
B. CHARLERY DE LA MASSELIERE, J. BOUTRAIS, M.-C.
CORMIER-SALEM, A. LERICOLLAIS, C. BLANC-PAMARD,
M. BENOIT, H. RAKOTO-RAMIARANTSOA, O. SEVIN, B.
TALLET, Y. DEVERIN, J. RAMAMONJISOA, L. DUBOURDIEU.

Autour des villes - J.-L. CHALEARD, A. DUBRESSON, G.
SALEM, M. LE PAPE, C. VIDAL, A. MANOU-SAVINA, P.
PELTRE, G. MAINET, Y. MARGUERAT, J.-L. DONGMO,
J. CHAMPAUD.

Compositions d'espaces - A. SECK, M.-C. AQUARONE,
R. POURTIER, J.-P. RAISON, M. LESOURD, A. GASCON,
M. PORTAIS, E. GU-KONU, C. TAILLARD, A. SAUSSOL,
J. BONNEMAISON, L. CAMBREZY, J. PLYA, G. SAVONNET,
E. BERNUS, J.-C. ROUX, A.-M. PILLET-SCHWARTZ, M. PE-
PIN-LEHALLEUR, A. HALLAIRE, J. O. IGUE, A. SCHWARTZ.

Liste des auteurs

Table des matières