

# Mobilités résidentielles et vulnérabilité des ménages dans les quartiers périphériques de Brazzaville (République du Congo)

Damase Ngouma

Volume 43, Number 2, 2020

Accès au logement et à la mobilité

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1083291ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1083291ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Canadian Regional Science Association / Association canadienne des sciences régionales

ISSN

0705-4580 (print)

1925-2218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Ngouma, D. (2020). Mobilités résidentielles et vulnérabilité des ménages dans les quartiers périphériques de Brazzaville (République du Congo). *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales*, 43(2), 32–38. <https://doi.org/10.7202/1083291ar>

Article abstract

The article analyzes the effect of location on the margins of the city on the living conditions of households in outlying districts of Brazzaville, focusing on the constraints related to daily mobility and household functioning. The results of the study show that urban households, faced with housing problems (high rent costs, lack of access to social housing, etc.) in the central and pericentral districts, carried out a residential relocation at the margins of the city driven mainly by the search for low rental costs and land to build to become homeowners. Settling in unplanned areas lacking most basic social services and infrastructure places households in a situation of sometimes remarkable vulnerability.

# MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES ET VULNÉRABILITÉ DES MÉNAGES DANS LES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

Damase NGOUMA

**Damase NGOUMA,**

Maître de Conférences<sup>1</sup>, Université Marien NGOUABI (République du Congo), chercheur invité au CRAD et à l'ÉSAD de la Faculté d'aménagement, d'architecture, d'art et de design (Université Laval), damase.ngouma.1@ulaval.ca

<sup>1</sup> Changement depuis juillet 2019 à l'issue de la dernière session du Conseils Consultatif interafricain du CAMES.  
[http://construction.lecames.org/wp-content/uploads/2019/07/CCI\\_LSH-2019.pdf](http://construction.lecames.org/wp-content/uploads/2019/07/CCI_LSH-2019.pdf); page 23

Soumis : 21 septembre 2019

Accepté : 6 décembre 2019

**Résumé/Abstract :** Les métropoles d'Afrique subsaharienne se caractérisent actuellement par une croissance urbaine s'accompagnant du développement des espaces périphériques de taille de plus en plus importante. Cette étude analyse l'effet de la localisation aux marges de la ville sur les conditions de vie des ménages des quartiers périphériques de Brazzaville, en se focalisant sur les contraintes liées à la mobilité quotidienne et au fonctionnement des ménages. Dans cette perspective, elle questionne aussi les motifs expliquant la migration des ménages vers ces quartiers et leur rapport avec les difficultés qu'ils y rencontrent. L'étude se base sur trois enquêtes de terrain réalisées en 2014, 2015 et 2017, respectivement auprès des élèves et des chefs de ménages sélectionnés dans les quartiers périphériques de Brazzaville. Les répondants retenus pour l'enquête ont été choisis par la méthode du choix raisonné. Les résultats de l'étude montrent que les ménages issus des migrations résidentielles intra-urbaines (81%) et confrontés aux problèmes de logements (coûts élevés de loyers, difficultés d'accès aux logements sociaux, etc.) ont quitté les quartiers centraux et péri-centraux pour se rendre aux marges de la ville. Cette relocalisation résidentielle a été motivée principalement par la recherche de faibles coûts de loyers et de terrains à construire pour devenir propriétaires. L'installation dans ces espaces non lotis et dépourvus de la plupart des infrastructures et services sociaux de base place les ménages dans une situation de vulnérabilité parfois remarquable. Les dépenses à effectuer pour la mobilité quotidienne des membres des ménages pour la plupart de grande taille (64,53%) et celles pour les autres besoins constituent pour eux une lourde charge, du fait du faible niveau de revenus pour la majorité d'entre eux (environ 97%). Les ménages de cinq membres et plus ne dépassant pas des revenus mensuels de 100 000 F CFA (63,05%) sont les plus vulnérables. Cette faible capacité financière ne leur permet pas de répondre aux multiples contraintes de la vie dans des zones sous-équipées où la mauvaise qualité de l'habitat, les difficultés d'approvisionnement en eau potable et les risques naturels récurrents constituent des défis de taille. The article analyzes the effect of location on the margins of the city on the living conditions of households in outlying districts of Brazzaville, focusing on the constraints related to daily mobility and household functioning. The results of the study show that urban households, faced with housing problems (high rent costs, lack of access to social housing, etc.) in the central and peri-central districts, carried out a residential relocation at the margins of the city driven mainly by the search for low rental costs and land to build to become homeowners. Settling in unplanned areas lacking most basic social services and infrastructure places households in a situation of sometimes remarkable vulnerability.

**Mots-clés :** Brazzaville, ménages, mobilité résidentielle, périphérie, vulnérabilité

**Keywords :** Brazzaville, households, residential mobility, periphery, vulnerability.

## INTRODUCTION

Les métropoles d'Afrique subsaharienne, comme celles de la plupart des régions du Sud, se caractérisent actuellement par une croissance urbaine s'accompagnant du développement des espaces périphériques de taille de plus en plus importante. La lecture du profil spatial de ces métropoles, des villes-centres aux périphéries, montre des inégalités intra-urbaines et une fragmentation bien perceptible de l'espace résidentiel (Steck, 2006; Dubresson, 2014). Le développement des quartiers s'accompagne aussi de leur différenciation sociale (Parenteau & Charbonneau, 1992; Armand, 1984), au point où il est possible de parler de ségrégation spatiale et sociale des villes.

Dans ce contexte, les périphéries urbaines présentent de nombreux défis en ce qui concerne les conditions de vie de leurs populations, en rapport avec leurs différents liens avec le reste de l'espace urbain. En effet, ces espaces présentés par certains auteurs comme des « espaces en recomposition » (Yapi-Diahou, Assi Yassi & Do Bi Tchan, 2014:115) où l'on trouve de « nouvelles reconfigurations » et une « diversification du contenu social » (Chaléard, 2014: 9), sont aussi des zones caractérisées par leur développement ultérieur, ce qui se traduit par un faible niveau d'équipement (infrastructures et services de base) et un accès inégal aux ressources urbaines.

Brazzaville, avec ses neuf arrondissements étalés surtout dans les extrémités nord, sud et sud-ouest, correspond bien à la description qui précède. Les travaux antérieurs traitant de la croissance de cette ville, se sont focalisés soit sur une analyse descriptive (Dobingar, 1994; Venetier, 1963, 1989; Ofouémé & Paka, 2017), soit sur la qualité de l'habitat qui en découle aux franges urbaines (Tchitembo & Moundza, 2017; Ngouma, 2018), soit sur ses externalités au niveau de la dynamique environnementale (Mayima, Ditengo & Goma Boumba, 2018; Samba, Moundza & Bal Kiabiya Kinkela, 2008; Fila Defoundoux, Lenga & Samba, 2006). Ces recherches essentiellement empiriques ont pour la plupart été faites sous la forme d'études de cas portant sur certains quartiers de la ville. Cependant, l'analyse des conditions de vie des ménages habitant les périphéries n'a jusqu'alors fait l'objet d'aucune étude spécifique et approfondie. Or la localisation dans ces zones sous-équipées, et enclavées pour certaines (Mizhaire, 2013; Ngouma, 2015), places les ménages devant de nombreuses contraintes qui accroissent leur vulnérabilité.

L'objectif de cet article est d'analyser l'effet de la localisation aux marges de la ville sur les conditions de vie des ménages des quartiers périphériques de Brazzaville, en se focalisant sur les contraintes liées à la mobilité quotidienne et au fonctionnement des ménages. Dans cette perspective, il questionne aussi les motifs expliquant la migration des ménages vers les quartiers périphériques de la ville et leur rapport avec les difficultés rencontrées par ces ménages dans ces quartiers. Cette recherche est avant tout exploratoire, donc réalisée dans une perspective empirique.

À l'échelle globale, les arguments théoriques sur la localisation résidentielle s'appuient principalement soit sur l'approche néo-classique, soit sur une approche mettant en valeur un pluralisme théorique. La première est celle des modèles économétriques qui conçoivent la localisation résidentielle comme dépendant du revenu du ménage (Alonso, 1960; Kain, 1962; Muth, 1969), et la seconde la présente comme résultante de la demande en logement, influencée par des contraintes macrosociales en rapport avec les besoins sociaux (caractéristiques socioculturelles; origine ethnique et cycle de vie familiale) et le revenu, et l'offre en logements et l'organisation de l'espace (Le Corre, 1982).

Outre ces apports théoriques, certains auteurs d'études urbaines empiriques suggèrent, à partir des études de cas basées sur les caractéristiques des migrants et les facteurs de mobilités évoquées par ces derniers, que la mobilité résidentielle découle de choix individuels (Rossi, 1980; Speare, 1970; Long, 1972).

Tous ces arguments sont complémentaires et donnent un aperçu de la richesse des cas concernant la problématique de la mobilité. Cet article, non focalisé sur les facteurs explicatifs de la mobilité résidentielle, s'inscrit dans une approche par ménage de la mobilité, en insistant sur le lien entre les déplacements quotidiens des ménages entre la périphérie et la ville-centre pour diverses raisons et leur niveau de vulnérabilité. Ceci suppose un lien direct avec l'automobile (Kaufmann, 2014) utilisé comme moyen de déplacement, car les ménages comportent généralement des actifs soumis à une mobilité contrainte (Nicolas *et al.*, 2012) imposant l'usage d'une voiture personnelle ou des transports en commun.

La suite de cet article se divise en trois sections. La première fournit les détails sur la méthodologie utilisée pour sélectionner les quartiers à l'étude, collecter les données et mesurer la vulnérabilité des ménages. La deuxième présente les résultats obtenus, alors que la troisième en propose une discussion permettant de les replacer dans le contexte global de la recherche et d'en donner les limites.

## MÉTHODOLOGIE

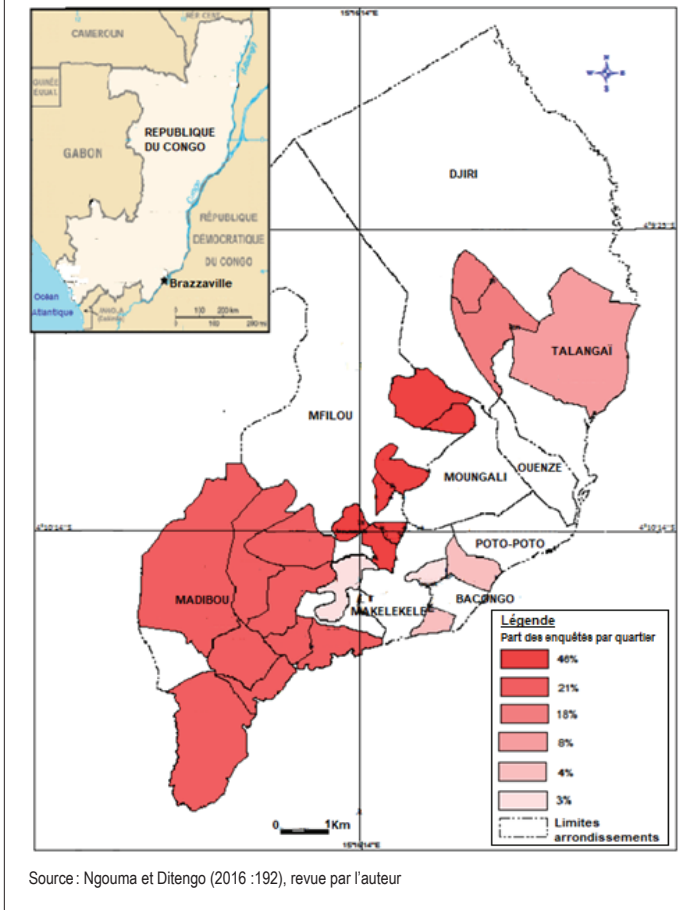
### Source des données utilisées

En raison du manque de données officielles sur les revenus des ménages brazzavillois, nous mobilisons ici trois enquêtes de terrain que nous avons effectuées en 2014, 2015 et 2017 portant sur différents aspects des quartiers périphériques. La première a porté sur l'offre éducative des quartiers nord de la ville (Talangai et Djiri); la deuxième sur les migrations vers les quartiers périphériques des arrondissements de Makélékélé, Bacongo, Talangai, M'filou-Ngamaba et Madibou (figures 1) et la dernière sur la précarité des quartiers périphériques de Madibou.

La principale méthode de collecte de données utilisée pour les trois enquêtes est l'enquête à base de questionnaires auprès d'un échantillon de la population cible. Pour l'enquête auprès des élèves, l'échantillonnage s'est fait suivant trois strates: choix des écoles (5/25 au primaire, 2/4 au collège et 1/2 au lycée); choix des salles de classe (5 au primaire, 2 au collège et 2 au lycée) et détermination du nombre d'élèves (1/5<sup>e</sup> des totaux des moyennes des effectifs d'élèves des salles retenues). Au total, 494 élèves des cycles primaires et secondaires ont été interrogés. Les échantillons des deux autres enquêtes, constitués de façon aléatoire, s'élèvent respectivement à 406 et 203 chefs de ménages.

Les répondants ont été retenus par choix raisonné, avec comme principal critère le fait d'appartenir à chaque zone d'étude. La même méthode a été appliquée pour les quartiers, avec la seule particularité concernant l'enquête de 2015 qui a concerné aussi certains espaces péri-centraux dont le peuplement est plus ou moins récent, ce qui en fait de nouveaux quartiers, au même titre que les quartiers périphériques. Pour l'ensemble des enquêtes, les données collectées concernent entre autres les caractères sociodémographiques et économiques des ménages. Mais seules les données permettant d'analyser les causes de migrations des populations vers les quartiers périphériques et d'apprécier la vulnérabilité des ménages qui y vivent sont utilisées pour la présente étude.

**Figure 1.** Quartiers enquêtés en 2015



### Mesurer la vulnérabilité des ménages

Pour permettre une bonne lecture des conditions de vie des populations des quartiers périphériques, il est important de pouvoir concevoir des éléments d'appréciation du niveau de vulnérabilité des ménages qui y habitent.

#### Un regard à partir des dépenses de transport des ménages

Le premier niveau d'appréciation de la vulnérabilité des ménages de la zone à l'étude concerne les aspects de mobilité quotidienne, donc en rapport avec les dépenses de transport des ménages. Plusieurs travaux portant sur la mobilité indiquent que l'accès à l'automobile conditionne foncièrement une meilleure intégration sociale (Nicolas *et al.*, 2012; Lucas, 2010; Orfeuill, 2004). L'automobile est ainsi prise comme élément de base pour le calcul du seuil de vulnérabilité des ménages, à travers deux critères : l'accès ou non à la voiture et, pour les ménages disposant d'une voiture, le budget consacré à son entretien et à l'achat du carburant. En considérant la mobilité quotidienne, notamment les déplacements contraints pour le travail et les études, et les différences de revenus entre les ménages, il est possible d'établir un seuil de vulnérabilité potentielle. Celui-ci détermine le niveau de taux d'effort à partir duquel, la situation peut être jugée potentiellement risquée pour les ménages en cas de hausse des coûts des transports (Nicolas *et al.*, 2012 : 27).

Pour le cas de Brazzaville, les seules données fiables disponibles sont celles produites par les enquêtes congolaises auprès des ménages, ECOM 2005 et ECOM 2011(CNSEE, 2006, 2012). Mais ces enquêtes ne comportent pas des données statistiques précises et détaillées sur les revenus des ménages et les dépenses liées au transport, en fonction de la localisation géographique. Toutefois, l'ECOM 2005 donne les taux de 6,9% et 8,9% correspondant respec-

tivement au niveau des dépenses moyennes de transport pour les ménages pauvres et les ménages non pauvres. Si ces taux peuvent être considérés comme les seuils de vulnérabilité pour chaque catégorie de ménage, ils permettent aussi de calculer, à partir du niveau moyen des dépenses totales d'un ménage congolais, les dépenses moyennes annuelles et journalières de transport pour un ménage brazzavillois selon le statut (tableau 1).

**Tableau 1.** Dépenses moyennes de transport d'un ménage à Brazzaville

Statut de pauvreté <sup>1</sup>	Dépenses annuelles (en FCFA)	Dépenses journalières (en FCFA)	
		365 jours	303 jours ouvrables
Ménage pauvre	111 228	304,73	367,08
Ménage non pauvre	143 468	393,06	473,49

Source : estimations de l'auteur à partir des données de l'ECOM 2005

<sup>1</sup> L'ECOM 2005 s'est basée sur les dépenses annuelles de consommation finale des ménages, plutôt que leurs revenus. Plusieurs dimensions de la pauvreté (avoirs, patrimoine, cadre de vie, accès aux services de base, etc.) ont été aussi considérés dans l'analyse et un seuil de pauvreté a été fixé à 839 FCFA (environ 1,41 dollar US) par jour.

En appliquant les taux de 6,9% et 8,9% à la somme de 1 612 000 FCFA représentant le niveau moyen des dépenses totales d'un ménage congolais (ECOM, 2005), on trouve des coûts de dépenses moyennes journalières différents selon que l'on considère les 365 jours d'une année bissextile normale ou uniquement les jours ouvrables, en ôtant du calcul les 52 jours de dimanche et les 10 jours fériés reconnus en République du Congo (UNICONGO, 2009). Le dernier aspect peut être considéré pour un souci d'équilibre entre les jours fériés non ouvrés pendant lesquels plusieurs actifs ne travaillent pas et les samedis où certains gardent le même rythme de travail. L'on pourrait ainsi considérer en matière de transport les sommes de 425 FCFA et 550 FCFA comme seuil de vulnérabilité, respectivement pour les ménages pauvres et les ménages non pauvres. Ces seuils de dépenses de transport serviront d'éléments de comparaison avec les données de nos enquêtes de terrain. Mais pour plus d'efficacité, nous avons considéré d'autres éléments susceptibles d'expliquer la vulnérabilité des ménages dans les quartiers périphériques de Brazzaville.

#### Facteurs de vulnérabilité des ménages

La vulnérabilité des ménages des quartiers à l'étude peut aussi être appréciée en considérant deux facteurs importants : le niveau de revenus et la taille du ménage.

Le niveau de revenus mensuels des ménages est un facteur écarté par les enquêtes congolaises sur les ménages qui relèvent sa faiblesse, car il est souvent sous-estimé par les ménages interrogés. Malgré cette faiblesse, pour la présente étude, ce facteur permet d'apprécier les capacités financières des ménages des quartiers à l'étude, et donc aussi leur capacité à faire face aux défis éventuels nécessitant des besoins financiers.

La taille du ménage intervient dans ce sens que plus un ménage est grand, plus il est possible que celui-ci éprouve plus de difficultés que les autres à assumer les différentes dépenses liées à son fonctionnement. Concernant le transport, un ménage de grande taille suppose un niveau de dépense important, surtout en tenant compte des difficultés en matière d'accessibilité des quartiers périphériques (mauvaise qualité des voies d'accès, irrégularité des moyens de transport; hausse du coût de transport et allongement des trajets, etc.). Le nombre moyen d'individus par ménage au Congo étant estimé à 5,1 personnes (ECOM, 2005), il sera important d'apprécier la vulnérabilité des ménages interrogés en analysant leur répartition selon la taille.

## LES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES AU CENTRE DU PEUPLEMENT DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DE BRAZZAVILLE

Les migrations résidentielles ont un rôle essentiel dans la dynamique spatiale de la ville de Brazzaville. Cette section analyse l'origine géographique des ménages installés à la périphérie et les motifs de leur déplacement.

### Des ménages venus en majorité des anciens quartiers de la ville

L'enquête montre que les ménages installés dans les quartiers périphériques étudiés proviennent majoritairement des quartiers centraux et péri-centraux de la ville (81%), plutôt que de la campagne (14%) ou des autres villes du pays (5%), comme le montre le tableau qui suit.

**Tableau 2.** Répartition des enquêtés selon l'origine géographique

Origine Géographique	Enquêtés	
	Nombre	Pourcentage
Autres villes	20	5
Village	56	14
Autres quartiers de la ville	330	81
<b>Total</b>	<b>406</b>	<b>100</b>

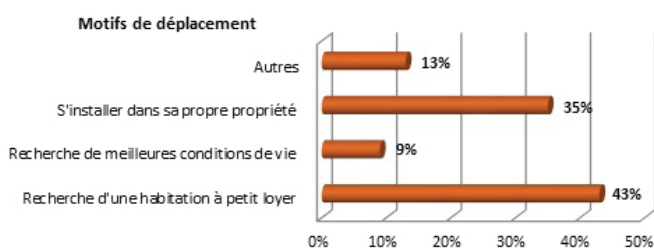
Source : enquête de terrain, 2015

Le peuplement de ces quartiers est donc avant tout le résultat des migrations intra-urbaines, autrement dit la conséquence de la relocalisation des ménages ayant vécu auparavant dans les quartiers anciens. Ces migrations vers les marges de la ville dynamisent le mouvement de périurbanisation, avec la création de nouveaux quartiers parfois très précaires (Ngouma, 2018). Il est intéressant de connaître les raisons qui motivent les ménages habitant les quartiers centraux et péri-centraux à les quitter pour s'installer à la périphérie.

### Une relocalisation résidentielle en réponse aux problèmes de logement

L'analyse des motifs de migration des ménages brazzavillois vers les quartiers périphériques montre que la recherche des logements à faible prix locatifs et le désir de devenir propriétaires constituent les principaux motifs de déplacements (figure 2). Ces deux raisons ont poussé respectivement 43% et 35% des ménages à quitter les anciens quartiers de la ville. Si on considère le cas des ménages devenus locataires dans les quartiers enquêtés, environ 51% d'entre eux ont pris des logements qui leur reviennent à moins de 25 000 FCFA (environ 38 euros) par mois (Ngouma & Ditengo, 2016 :201, 202).

**Figure 2.** Motifs des migrations vers la périphérie de la ville



Source : enquête de terrain, 2015

Il convient de dire que ces dix dernières années, le coût de loyers mensuels pour les logements n'a cessé d'augmenter dans la ville de Brazzaville, en particulier au centre-ville et dans les anciens quartiers et quartiers péri-centraux. Dans ces espaces, déjà largement occupés, les prix des maisons à louer sont passés du simple au double, suivant le jeu de l'offre et de la demande.

Certes, depuis une dizaine d'années les pouvoirs publics ont lancé un vaste programme de construction de logements sociaux sous forme d'appartements et de villas individuelles ou collectives, notamment à Baongo, au camp 15 août, à Mpila et au camp Clairon (figure 3). Si certains logements ont été vendus, une grande partie reste inoccupée, car le coût de location-vente demeure élevé et l'accès à la propriété de ces logements n'est pas accessible aux ménages à faibles revenus. Malgré la création en 2008 de la Banque congolaise de l'habitat (BCH), chargée de faciliter l'accès des Congolais aux crédits bancaires, les prix de vente restent rébarbatifs pour la plupart des ménages demandeurs.

Prenons comme exemples deux types de logements réalisés à Baongo : le modèle Manga, un logement de R+1 d'une superficie de 272 m<sup>2</sup> comprenant deux séjours et quatre chambres et qui est vendu à 88 580 500 FCFA; et le modèle Papaye, un logement de R+1 d'une superficie de 278,20m<sup>2</sup>, comprend deux séjours et cinq chambres, pour un prix de vente de 91 553 000 F CFA. Les deux sont sur un grand terrain avec jardin et les prix indiqués sont hors frais de notaire et d'établissement du titre foncier. Le salaire d'un cadre moyen congolais étant d'environ 422 000 F CFA par mois, il lui serait difficile de prendre en location acquisition l'un de ces logements, même s'il pouvait dégager 200 000 F CFA chaque mois (soit 2,4 millions par an), car il lui faudra alors plus de 30 ans pour parvenir.

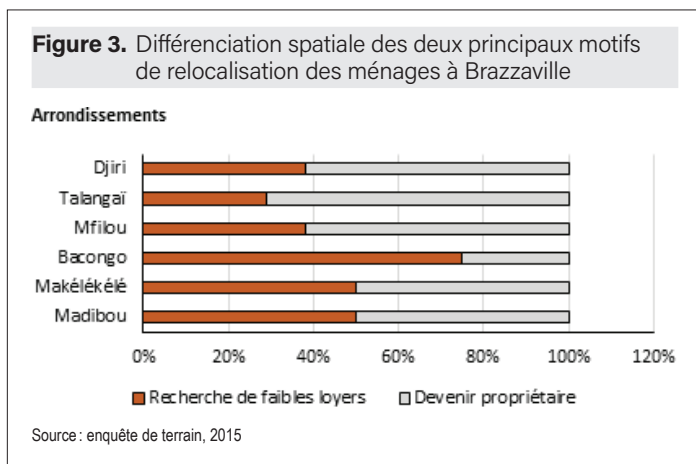
**PHOTO 1a et 1b** Logements sociaux de Mpila et du camp Clairon



Sources : adiac-congo (2015); <http://capecoafica.com/article/read/213>

Devant les difficultés liées au logement, avec le coût élevé de la vie en ville dans un contexte de détérioration de la situation économique du pays (Groupe de la Banque Mondiale, 2018), plusieurs ménages ont fait le choix d'aller habiter aux marges de la ville où les coûts des loyers sont encore faibles, ainsi que ceux des lopins de terre à acheter pour construire une habitation.

On note une différenciation spatiale des motifs de migration selon les zones. Le cas le plus illustratif est celui des motifs de déplacement liés au logement (figure 3). Ainsi, le désir de devenir propriétaire explique le départ de la plupart des ménages vers les quartiers nord (à Talangaï et Djiri) et les nouveaux quartiers péricentraux de peuplement récent (à Mfilou). Cependant, dans les quartiers sud de la ville (à Bacongo, Makélékélé et Madibou), la motivation de trouver des logements à faible coût de loyers paraît nettement plus prononcée que dans ceux du nord (Talangaï et Djiri), comme le montre la figure qui suit.



La migration vers les quartiers périphériques de la ville des ménages en provenance des quartiers centraux et péricentraux s'accompagne souvent d'effets négatifs sur leur fonctionnement quotidien.

## UNE RELOCALISATION RÉSIDENNELLE SOURCE D'ACCROISSEMENT DE LA VULNÉRABILITÉ DES MÉNAGES

### Les dépenses de mobilité : une lourde charge pour de nombreux ménages

Les ménages installés à la périphérie de la ville se trouvent pour la plupart dans une situation d'enclavement résultant de l'absence ou de la mauvaise qualité des voies et services de transport (Landa, 2014; Ngouma & Landa, 2017). Ceci entraîne l'augmentation des dépenses liées à la mobilité, variables en fonction de la taille du ménage, des besoins de transport spécifiques à chacun (usage de taxis ou d'autobus) et des distances à parcourir au quotidien.

L'enquête réalisée dans les quartiers nord de la ville montre, concernant les élèves en âge de se déplacer seuls, que 17 % d'entre eux se rendent à l'école en autobus, 10 % en taxi, 69 % à pieds et 4 % combinent à la fois autobus, taxi et marche. Pour ceux utilisant un transport en commun, la dépense moyenne s'élève à 1500 F CFA (environ 2,3 euros). En plus, 58,5 % des élèves interrogés ont un ou plusieurs frères et sœurs scolarisés au niveau des autres cycles d'enseignements, ce qui laisse supposer plusieurs itinéraires de desserte réguliers, donc des dépenses de transport plus ou moins importantes. Certes, la somme de 1 500 F CFA, déjà supérieure au seuil de 450 F CFA ou 550 F CFA établi à partir des données de l'ECOM 2005, peut

paraître assez élevée pour certains ménages comme coût du déplacement journalier pour un seul enfant. Mais il est certain qu'en prenant en compte les autres membres de la famille, le montant global devrait être au-dessus de 1 500 F CFA. En effet, plusieurs membres de famille qui se déplacent, cela peut supposer plusieurs trajectoires de desserte, des distances plus importantes à parcourir et donc des dépenses plus importantes pour le transport. Cela est surtout valable pour les ménages assujettis à des déplacements quotidiens contraints pour le travail ou la scolarité, c'est-à-dire plus de 94 % des enquêtés en 2015. Il ressort ainsi que la taille du ménage constitue un facteur ayant une influence considérable sur les dépenses de transport des ménages, et donc sur leur capacité financière.

### Le niveau de revenus et la taille du ménage : deux facteurs déterminant la vulnérabilité des ménages des quartiers périphériques

Les ménages habitant à la périphérie de Brazzaville sont pour la plupart de grande taille, avec cinq membres et plus (64,53 %) (tableau 3), et vivant avec de faibles revenus mensuels compris entre 50 000 F CFA et 100 000 F CFA (60 %) (tableau 4). La combinaison d'un nombre de membres élevé avec un niveau faible de revenus a pour conséquence des difficultés à assurer l'ensemble des dépenses nécessaires au fonctionnement du ménage.

**Tableau 3.** Répartition des ménages selon le nombre de membres

Nombre de membres	Ménages	
	Effectif	Pourcentage
Moins de 3	22	5,42
3 à 4	122	30,05
5 et +	262	64,53
<b>Total</b>	<b>406</b>	<b>100</b>

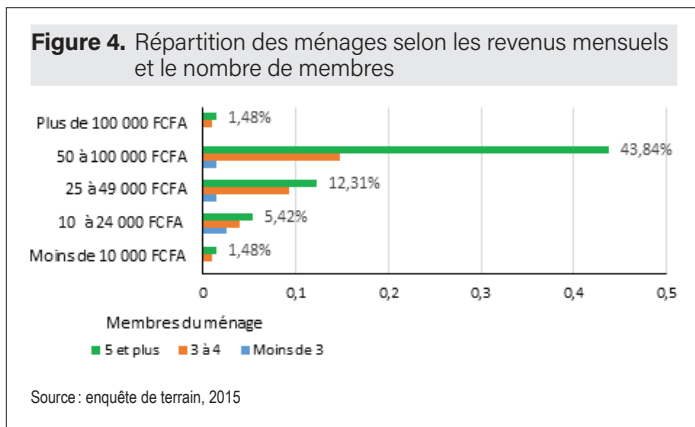
Source : enquête de terrain, 2015

**Tableau 4.** Répartition des ménages enquêtés selon le niveau des revenus mensuels

Tranches de revenus	Ménages	
	Effectif	Pourcentage
Sans revenus	6	1,5
Moins de 10 000 Fcfa	4	1
De 10 à 24 000 Fcfa	48	12
De 25 à 49 000 Fcfa	94	23
De 50 à 100 000 Fcfa	244	60
Plus de 100 000 Fcfa	10	2,5
<b>Total</b>	<b>406</b>	<b>100</b>

Source : enquête de terrain, 2015

En tenant compte des dépenses à consentir pour les besoins de transport, on peut dire que les ménages ayant cinq membres et plus sont les plus vulnérables, car à revenus égaux, ils devront répondre à de dépenses beaucoup plus importantes que les autres. En effet, environ 63,05 % de ces ménages ne pas dépassent pas un revenu mensuel de 100 000 F CFA (figure 4). Ceci ne leur permet pas toujours de faire face aux dépenses nécessaires à la satisfaction des besoins d'une famille nombreuse.



Certes, les montants indiqués ici concernant les revenus des ménages sont assez approximatifs, parce que les chefs de ménages ont tendance à les sous-évaluer (ECOM, 2005). Il n'en demeure pas moins vrai, à la lumière des données sur la taille des ménages (plus précises que celles des revenus), que la capacité financière de la plupart d'entre eux ne leur permet pas de répondre aux multiples contraintes de la vie dans des zones sous-équipées (Mizhaire, 2013; Malouono Livangou, 2013) et présentant de nombreux défis à relever. Les travaux antérieurs ont relevé entre autres ceux relatifs à la mauvaise qualité de l'habitat (Ngouma, 2018; Tchitembo & Moundza, 2017), aux difficultés d'accès à l'eau potable (Ngouma, Ditengo & Ngouassa Moussounda, 2018; Ngouma & Mouthou, 2014; Kinouani, 2007) et aux risques naturels (Mayima, Ditengo & Goma Boumba, 2018).

## CONCLUSION

Les migrations intra-urbaines ont conduit plusieurs ménages dans les quartiers périphériques de Brazzaville, à la recherche fondamentalement des solutions aux problèmes liés au logement. Ce mouvement, dont l'intensité n'a pu être évaluée par la présente étude, est toujours à l'œuvre, à la faveur du « mythe de devenir propriétaire » qui voue à ces quartiers la vertu d'être à même d'offrir aux nouveaux arrivés les chances d'accéder à la propriété individuelle que leur refusent les anciens quartiers de la ville. Il a été entretenu ces dernières années, dans la périphérie nord, par la mise en service de la deuxième sortie nord de la ville et la création d'une nouvelle polarité urbaine autour de la localité de Kintélé dotée de nouvelles infrastructures (stade, premiers locaux de l'université Denis Sassou Nguesso, etc.).

Si les résultats de la présente enquête n'ont pas abordé tous les contours de ces migrations résidentielles, ils montrent néanmoins la nécessité d'entreprendre des investigations plus étendues afin de mieux caractériser le phénomène, mesurer son ampleur et ses impacts, et permettre une bonne planification des actions à mener en lien avec les questions foncières et immobilières. Des enquêtes ménages spécifiques à la ville devraient être menées par les institutions compétentes afin de fournir des données manquantes nécessaires à une bonne maîtrise de la dynamique urbaine et des conditions des ménages. Elles permettraient aussi de réviser le schéma directeur de la ville, vieux de plus de 30 ans.

La forte proportion des ménages vulnérables parmi les enquêtés peut conduire à conclure, comme Ndiaye pour la ville de Dakar (2015 : 50), à une « périphérisation des couches moins aisées » à Brazzaville. Il convient cependant d'être prudent sur une telle généralisation, car de plus en plus de ménages non pauvres s'établissent dans les quartiers étudiés. L'une des limites de la présente étude c'est aussi de ne pas avoir réussi à atteindre un nombre plus important d'entre eux.

Il n'en demeure pas moins vrai que les ménages à faibles revenus restent majoritaires dans ces quartiers périphériques.

La situation dépeinte à Brazzaville rencontre celle de nombreuses autres villes africaines, d'où la pertinence d'une réflexion sur l'avenir des périphéries urbaines en Afrique. Dans la mesure où migrer vers les franges de la ville semble être devenu une stratégie résidentielle en vogue dans ces villes (Bertrand, 2000; Vennetier, 1989), il apparaît important de réfléchir sur les types d'interventions à y mener pour fléchir les migrations dirigées vers les marges urbaines. Faut-il insister sur la densification des anciens quartiers ou plutôt opter pour le développement de nouveaux pôles urbains dynamisés ? En tenant compte de la situation des quartiers abandonnés par les migrants, déjà largement occupés, on pourrait opter pour des actions ciblées et coordonnées dans les périphéries, du fait de leurs capacités à accueillir des déconcentrations urbaines, aussi bien en termes de populations, d'activités que d'équipements (Chaléard, 2014:8). Ceci voudrait dire que la question des espaces périphériques soit placée au centre des politiques publiques de la ville afin de leur faire quitter le stade de quartiers précaires pour atteindre une phase de « maturation », caractérisée notamment par un bâti de qualité, une offre locale d'emplois et de services qui les emmènerait à être autonomes à l'égard de la ville-centre (Dureau & Gouëset, 2010 : 132).

Enfin, étant donné l'acuité actuelle des questions influençant les migrations résidentielles et la condition des ménages installés aux franges urbaines, nous proposons deux axes prioritaires d'intervention : améliorer les politiques publiques en matière de gestion foncière et immobilière pour accroître l'accès au logement des classes moins aisées; et mettre en place des stratégies en vue du développement des transports urbains.

## RÉFÉRENCES

- Alonso, W. (1960). A theory of the Urban Land Market, *Papers and proceedings of the Regional Science Association*, 6:149-157.
- Armand, M. (1984). *Abidjan : structures urbaines et différenciations sociales*. Marseille : Université d'Aix-Marseille, thèse.
- Berton-Ofoueme, Y. & Paka, E. (2017). Croissance spatiale et modalités d'occupation des espaces périphériques à risque d'érosion à Brazzaville (République du Congo), *Baluki*, 1:1-14.
- Bertrand, M. (2000). « Mouvement résidentiel à Bamako : mobilité structurée, circulation fragmentée dans l'espace urbain ». Dans *Dureau, F., V. Dupont, É. Lelièvre, J.-P. Lévy, et Th. Lulle, (eds.), Métropoles en mouvement Une comparaison internationale*. Paris : Economica, 155-164.
- Brun, J. (1993). La mobilité résidentielle et les sciences sociales : transfert de concept et questions de méthodes, *Annales de la recherche urbains*, 59-60 :3-14.
- Centre National de la Statistique et des Études Économiques (CNSEE). (2012). *Deuxième enquête congolaise auprès des ménages (ECOM 2011). Rapport d'analyse du volet QUIBB*. Brazzaville : Ministère du Plan, de l'Aménagement du territoire et de l'Intégration économique.
- Centre National de la Statistique et des Études Économiques (CNSEE). (2006). *Enquête congolaise auprès des ménages pour l'évaluation de la pauvreté (ECOM 2005). Profil de la pauvreté au Congo en 2005. Rapport final*. Brazzaville : Ministère du Plan, de l'Aménagement du territoire et de l'Intégration économique.
- Chaléard, J.-L. (ed.) (2014). *Métropoles aux Suds. Le défi des périphéries ?* Paris : Karthala.

Dobingar, A. (1994). Accroissement périurbain dans une ville du tiers-monde, le cas de la banlieue ouest de Brazzaville, *L'Union pour l'Etude de la Population Africaine*, 9:1-22.

Dubresson, A. (2014). « Fragmentation urbaine des métropoles africaines ? » Dans Chaleard, J.-L. (ed.) *Métropoles aux Suds. Le défi des périphéries ?* Paris, Karthala, 43-50.

Dureau, F. & V. Gouëset. (2010). Formes de peuplement et inégalités de déplacements. L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá: Soacha et Madrid (1993-2009), *Revue Tiers Monde*, 201:131-156.

Fila Defoundoux, H., S. D. Lenga, & G. Samba. (2006). *Brazzaville, Pauvreté et Problèmes Environnementaux. Rapport final d'étude* [En ligne]. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01147940/document>, consulté le 27 mars 2019.

Kain, J. F. (1962). "The Journey to Work as a Determinant of Residential Location". In *Papers and proceedings of the Regional Science Association* 9:137-160.

Kaufmann, V. (2014). Mobiliy as Tool for Sociology. *Sociologica*, 1 [En ligne]. [https://infoscience.epfl.ch/record/202077/files/Sociologica\\_10.2383-77046.pdf](https://infoscience.epfl.ch/record/202077/files/Sociologica_10.2383-77046.pdf), consulté le 21 septembre 2019.

Kinouani, R. (2007). *Ravitaillement en eau potable des quartiers périphériques, cas de Poto-Poto, Sangolo et Mbemba Landou*. Brazzaville: Université Marien Ngouabi, Mémoire de Maîtrise non publié.

Landa, A. W. (2014). *Le transport en commun à Brazzaville: organisation de l'espace et effets socio-économiques*. Brazzaville: Université Marien Ngouabi, thèse de Doctorat non publiée.

Le Corre, R. (1983). Localisation résidentielle et mobilité intra-urbaine; esquisse d'un cadre théorique, *Cahiers québécois de démographie*, 12/1: 141-154.

Long, L. H. (1972). The influence of number and ages of children on residential mobility, *Demography*, 9/3: 371-382.

Lorrain, D. (dir.) (2011). *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris: Presses des Sciences Po.

Lucas, K. (2010). Transport and social exclusion: where are we now? 12th World Conference on Transportation Research, July 11-15, 2010, Lisbon, Portugal.

Mayima, B. A., Ditengo, C. & Goma Boumba H. B. (2018). Croissance spatiale et phénomènes morfo-climatiques dans la ville de Brazzaville au Congo, *Regards Suds*[En ligne]. <https://regardsuds.org/croissance-spatiale-et-phenomenes-morpho-climatiques-dans-la-ville-de-brazzaville-au-congo>, consulté le 21 août 2019.

Malouono Livangou, M. L. (2013). *Les structures socio-économiques de l'arrondissement 7 Mfilou-ngamaba: Problèmes d'équipements et perspectives de développement*. Brazzaville: Université Marien Ngouabi.

**Mizhaire, H. B. (2013).** *Extension urbaine et grands équipements sociaux publics dans l'arrondissement 8 Madibou. Brazzaville: Université Marien Ngouabi.*

**Muth, R. F. (1969).** *Cities and housing: the spatial pattern of urban residential land use. Chicago: The University of Chicago Press.*

Ndiaye, I. (2015). Étalement urbain et différenciation socio-spatiale à Dakar (Sénégal), *Cahiers de géographie du Québec*, 59/166: 47-69.

Ngouma, D., Ditengo, C., & Ngouassa Moussounda, F. G. (2018). Les forages d'eau privés: une solution aux pénuries d'eau dans les quartiers mal ravitaillés par le réseau local d'adduction d'eau potable à Brazzaville (République du Congo), *Annales de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines*, 10: 385-404.

Ngouma, D. (2018). Les quartiers précaires de l'arrondissement n°8 Madibou à Brazzaville (République du Congo), *Revue scientifique des Masters Intégration Régionale et Développement (MIRD)*, 9/13: 20-34.

Ngouma, D., & Landa, A. W. (2017). Les problèmes des transports en commun à Brazzaville (République du Congo), *Baluki*, 1/1: 82-97.

Ngouma, D. (2015). L'offre éducative dans les quartiers nord de Brazzaville: répartition spatiale et impact social, *Environnement et création littéraire: Poétique de la nature, Cahier du CRLF*, 2:165-189.

Ngouma, D. & Mouthou, J.-L. (2014). L'approvisionnement en eau potable de la population de Brazzaville, *ANYÁSÁ, Revue des Lettres et des Sciences Humaines*, 1: 37-51.

Nicolas, J.-P., Vanco, F. & Verry, D. (2012). Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 1: 19-44.

Orfeuill, J.-P. (dir.) (2004). *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigue: Éd. de l'Aube.

Parenteau, R., & Charbonneau, F. (1992). Abidjan: une politique de l'habitat au service du plan urbain, *Cahiers de géographie du Québec*, 36/99: 415-437.

Rossi, P. H. (1980). *Why families move*. Londres: Sage publications.

Samba, G., Moundza, P. & Bal Kiabiya Kinkela, S. (2008). Brazzaville, croissance urbaine et problèmes environnementaux, *Revue Gabonaise de Géographie*, 8: 42-57.

Speare, A. J. (1970). Home Ownership, Life Cycle Stage and Residential Mobility, *Demography*, 7/4: 449-458.

Steck, J.-F. (2006). Qu'est-ce que la transition urbaine? Croissance urbaine, croissance des villes, croissance des besoins à travers l'exemple africain, *Revue d'économie financière*, 86: 267-283.

Tchitembo, B. B. & Moundza, P. (2017). Croissance urbaine et habitation précaires à Brazzaville: l'exemple du quartier Mpieré-Mpieré, *Revue congolaise de communication Lettres Arts et Sciences Sociales (CLASS)*, 4: 17-29

Union Patronale et Interprofessionnelle du Congo (UNICONGO). (2009). Les jours fériés au Congo [en ligne]. <https://www.unicongo.org/les-jours-feries-au-congo/> consulté le 13 septembre 2019.

Vennetier, P. (1989). Centre, périphérie et flux intra-urbains dans les grandes villes d'Afrique noire, *Annales de Géographie*, 98/547: 257-285.

Vennetier, P. (1963). L'urbanisation et ses conséquences au Congo, *Les cahiers d'Outre Mers*, XVI: 263-280.

Yapi-Diahou, A., Assi Yassi, G. & Do Bi Tchan, A. (2014). « Les classes moyennes dans les périphéries d'Abidjan. La clientèle des promoteurs dans les espaces en recomposition ». Dans Chaleard J.-L. (e) *Métropoles aux Suds. Le défi des périphéries ?* Paris: Karthala, 115-132.