LES DIFFICULTÉS D'INTÉGRATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DES PERSONNES ÂGÉES EN VILLE. CAS DE DAKAR

Amath Alioune COUNDOUL
Université Cheikh Anta Diop, Dakar
coundoul07@yahoo.fr
&
Elhadji Baba MBAYE
Université Cheikh Anta Diop, Dakar
mbayebaba518@gmail.com
&
Daouda GADJI
Université Cheikh Anta Diop, Dakar
gadjidaouda13@yahoo.fr

Résumé : L'amélioration des conditions de vie et de santé entraine une modification de la structure des âges qui offre une plus grande place aux personnes âgées. A cela, s'ajoute l'urbanisation effrénée notée un peu partout dans les pays du Sud. Ces mutations tous azimuts se traduisent de facto par une recomposition socio-économique bouleversant des modes de vie, séculaires voire légendaires, jusqu'ici notées. C'est ainsi que cette étude se donne comme credo d'analyser les difficultés liées à l'intégration socio-économique des personnes âgées en ville. En effet, le développement urbain s'accompagne avec des changements rapides qui exposent les personnes âgées à de nombreuses difficultés pour leur insertion harmonieuse dans l'animation des activités sociales de la ville.

Mots clés: ville, urbain, personnes âgée, difficultés, mobilité.

Abstract : The improvement in living and health conditions lead to a changé in the age structure which gives more space to the elderly . Added to this is the rampant urbanization noted all over the countries of the South, including Senegal in particular. These all-out changes translate de facto into a socio-economic reorganization disrupting lifestyles, secular or even legendary, hitherto noted. This is how this study sets out to identify the difficulties linked to the integration of the elderly in the city. Indeed, urban development is accompanied by rapid changes which expose the elderly to many difficulties for their harmonious integration into the activities of the city.

Keywords: city, urban, elderly, difficulties, mobility.

Introduction

Vivre en ville demande beaucoup d'énergie, de souplesse mais aussi de moyens substantiels (COUNDOUL. A.A. 2021, p221). Sur ce plan, les personnes âgées rencontrent différents problèmes dans leur vie au niveau des centres urbains comme Dakar car « elles ont des besoins spécifiques liés à leur degré de fragilité ou plutôt à leur potentiel physique et psychologique » (BA. A.A, 2000). Il devient alors urgent de s'inquiéter sur leur sort en faisant le tour des obstacles qui minent leur bonne intégration. Ce qui permet de poser la question suivante : Quelles sont les contraintes socio-économiques liées à l'intégration des personnes âgées en ville. La réponse à cette question nécessite un diagnostic approfondi de leur situation aussi bien du point de vue sociale qu'économique.

La retraite constitue une nouvelle phase de la vie, qui se caractérise par une capitalisation d'expérience avérée car la personne a déjà surmonté bon nombre d'épreuves de la vie. « En Afrique, quand un vieil homme meurt, la coutume dit que c'est une bibliothèque qui disparaît aussi ». Ces paroles, dérivées du discours d'Amadou Hampâté Bâ prononcé en 1960 devant l'assemblée de l'Unesco, nous rappelle le rôle essentiel des personnes âgées qui, en tant qu'intermédiaires entre le passé, le présent et le futur, sont véritablement des fils conducteurs de nos sociétés. Les séniors, en dépit de leur pouvoir, c'est dire leur savoir, se voient relogés au second plan, dans la prise de décisions aussi bien par les pouvoirs publics que par les membres de leur propre cercle familial. Elles vivent parfois dans des conditions misérables, dues à leur situation économique, à une diminution de certaines facultés sensorielles et/ou motrices, les plaçant ainsi à la solitude voire l'isolement.

L'objectif General de la présente étude est d'analyser les difficultés liées à l'intégration socio-économique des personnes âgées en ville notamment à Dakar au Sénégal.

4. Méthodologie

Cette étude qualitative est également réalisée sur la base de collectes de données quantitatives. Pour la phase d'administration des outils de collectes, il a fallu trois semaines pour réaliser les enquêtes ménages auprès des personnes âgées. Nous avons, aussi, effectué des interviews avec des personnes ressources et des responsables d'institutions intervenant dans ce domaine notamment les structures déconcentrées et décentralisées.

4.1. Le choix des sites

La circonscription administrative de la Région de Dakar est considérée comme notre terrain d'étude. Il faut noter que la problématique réside essentiellement sur « les difficultés d'intégration socio-économique des personnes âgées en vill. Pour ce faire nous avons ciblé des sites qui, en réalité, devraient répondre aux objectifs assignés. D'abord, le choix de la commune de Fann/Point E/Amitié se situe dans la ville de Dakar. Elle est habitée par une population aux revenus parfois importants. Ensuite, il y a la commune des Parcelles Assainies qui est un espace de tampon entre le centre-ville de Dakar et sa Banlieue. Enfin, pour mieux apprécier la situation des personnes âgées dans la région, l'indication spatiale semble aussi être intéressant. D'où le choix de la commune de Sangalkam, située à trente et un (31) kilomètres du centre-ville. C'est un espace périurbain en pleine mutation. Ils offrent une autre clé de lecture de la société en espace pour mieux comprendre les mutations sociales-économiques contemporaines. L'analyse de ces trois sites devrait répondre, de façon approximative, aux préoccupations de l'étude.

4.1.1. Choix de l'échantillonnage

Cette étude sur les personnes âgées de 60 ans et plus dans les trois communes cibles regroupent un nombre total de personnes âgées de 60 ans et plus 10235[1] de

[1] Enquêtes auprès de l'ANSD du Sénégal, 2016

personnes âgées de 60 ans et plus. La formule de l'échantillonnage utilisée est celle de BERNOUIL qui se présente comme suit :

$$n = \frac{(1{,}96)^2 \times \mathrm{N}}{(1{,}96)^2 + (\mathrm{L}^2 \times (\mathrm{N} - 1)}$$

n= taille de l'échantillon interrogé

N=taille de l'univers investi ou population mère

L= Intervalle de confiance ou de certitude 15%

Nombre totale de personnes âgées à enquêter est de 450 reparties dans les trois localités.

Tableau 1: Nombre de ménages par commune

Communes	Nombre de personnes âgées	Intervalle de confiance où de certitude	Taille de L'échantillonnage
Fann Point E	1837	15%	156
Parcelles Assainies	7839	15%	167
Sangalkam	559	15%	131
TOTAL	10235	100	454

***Source : Enquête auprès de** l'ANSD, 2016*

Cette méthode est combinée avec celle dite « boule de neige ». La pertinence de cette technique fait qu'il nous était difficile de trouver de potentiels répondants (GOODMAN. L-A., 1961, p. 148-170). De ce fait, une fois que l'on a identifié et enquêté un répondant, on lui demande d'identifier d'autres personnes qui sont qualifiées pour être soumises à l'enquête.

5. Résultats et discussions

5.1. La verticalisation du bâti

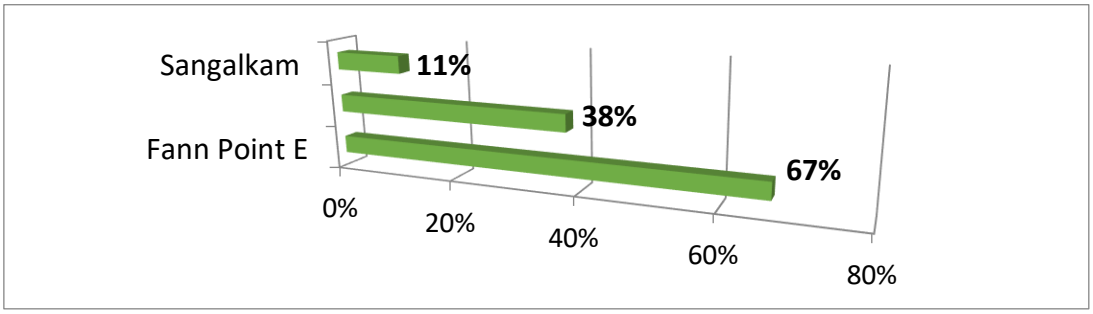
Au Sénégal la population urbaine connait une forte dynamique évolutive. Elle est passée de 1 713 295 en 1976 à 6 102 800 habitants en 2013 soit un taux d'accroissement de 256,20% sur une durée de 37 ans. Pendant la même période la part de la population urbaine, sur la population totale, passe de 34,28% à 45,17%. Or en 2002, le pays comptait 59,3% de ruraux contre 40,7% de citadins (RGPHAE, ANSD, 2013). Cette urbanisation galopante fait que les populations adoptent le mode d'habitat en hauteur pour mieux rentabiliser l'espace. De même dans les Établissements

Recevant Public (ERP), qu'il s'agit de services publics ou privés, la tendance est maintenant la construction en hauteur. D'où l'importance de se soucier de la cohabitation des personnes âgées face à cette nouvelle donne.

La plupart des personnes âgées interrogées déplorent cet état de fait. « Nous sommes victimes du développement spectaculaire et effréné de la construction en hauteur. En dépit des difficultés physiques dont nous souffrons, monter sur des escaliers devient une psychose pour bon nombre de mes camarades », déplore Monsieur C. D[2] des Parcelles Assainies. Dans le code de l'urbanisme, il est dit que tout immeuble qui présente plus de quatre niveaux devra comporter un ascenseur par groupe d'escaliers principaux. Ce règlement d'urbanisme est quasiment non respecté par les promoteurs immobiliers.

Le non-respect de cette loi exclus une frange importante de la population (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc.). En plus, dans beaucoup d'Établissements Recevant Public, on note l'absence d'aménagement de passerelles et/ou de rampe d'accès.

Figure 01: Les personnes âgées qui habitent en hauteur (R+)



***Source** : Enquêtes auprès des ménages, 2021*

L'analyse et l'interprétation de cet histogramme montre que les populations qui habitent au centre-ville sont plus touchées par ce phénomène. Dans la commune de Fann Point E/Amitié 67% des personnes âgées vivent au moins dans une maison de

[2] C.D est une personne âgée habitant aux Parcelles Assainies. Il est enseignant en retraite.

R+1 ; soit six fois plus important que la commune de Sangalkam et à peine deux fois pour celle de la commune des Parcelles Assainies.

Dépourvues d'assistance immédiate, certaines personnes âgées peuvent rester des heures espérant qu'un membre de la famille passe pour leur accomplir quelques courses. Dès lors, elles se trouvent « piégées » par le mode d'habitat de la ville qui n'offre pas des conditions nécessaires à leur épanouissement. Dans le cadre d'une approche genre[3], les planificateurs devraient être plus conséquents quant à l'intégration harmonieuse de cette population dans la dynamique urbaine. La politique de la vieillesse doit tendre à définir la place des personnes âgées en ville, à court et moyen termes.

A la question de l'habitat, vient s'ajouter les contraintes liées à la mobilité des personnes âgées en ville qui revêt un facteur important pour un développement urbain durable.

5.2. Mobilité urbaine et transport chez les personnes âgées

La mobilité, au sens de (BOLTANSKI. L. et CHIAPELLO. E., 1999), est considérée comme l'ensemble des déplacements visant à réaliser une action de la vie courante (travail, loisir, achat, visite…) située à une distance limitée du domicile.

En effet, le passage de la ville pédestre à la ville automobile s'est manifesté par la périurbanisation et l'émergence de nouvelles polarités périphériques notamment commerciales. Dans ce contexte, les individus ont développé des séquences spatio-temporelles complexes, souvent basées sur la vitesse de déplacement caractérisant la voiture, combinant allégrement les motifs, (WIEL et ROLLIER., 2000, p.151-162.), pour utiliser au mieux les ressources des lieux en coprésence, (WELL., 2002). Alors la norme d'accessibilité d'automobile guide de plus en plus les logiques d'implantation et d'aménagement au détriment de l'usage des autres modes. Il en résulte une situation de dépendance à l'automobile, (DUPUY.G., 1995, p 41). Ainsi, les personnes âgées qui

[3]C'est une approche relationnelle qui doit aboutir à une dimension globale du développement.

ne peuvent plus utiliser leurs voitures, se verront très vite dans une situation d'isolement importante.

Dans certaines parties de la capitale comme Ndiakhirate à Sangalkam, la desserte est mal conçue voire inexistante. Les personnes âgées sont obligées de se déplacer sur une longue distance ne serait-ce que pour avoir un bus. Mieux, les véhicules de transport communément appelés dans le langage populaire, Bus, Tata, Cars Rapides, « Ndiaga-Ndiaye » ne fournissent pas des réponses à la hauteur des attentes. Il n'est pas rare de voir des personnes âgées, qui durant leur trajet, se tiennent debout des heures malgré leurs vulnérabilités. Même si dans le bus on peut lire à partir du tableau d'affichage « priorité aux personnes âgées, aux femmes enceintes et aux personnes à mobilité réduite », cette consigne n'est que verbale et son impact est annihilé par les nouveaux comportements des jeunes. Dès lors, ne serait-il pas nécessaire de revoir cette politique en réservant des places exclusives aux personnes âgées ? À cela s'ajoutent les marchepieds, souvent mal réglementés, qui constituent un véritable casse-tête pour les personnes âgées.

Par ailleurs, la fluidité du trafic au niveau de Dakar est largement réduite par l'occupation irrégulière de la voie publique, qui fait que les personnes âgées et la population en général en se déplaçant, utilisent la chaussée, destinée aux automobilistes. Cette situation est à l'origine de plusieurs accidents et de congestion de la circulation. L'exemple le plus frappant dans l'agglomération dakaroise est la gare de Petersen, dont les voies adjacentes sont constamment occupées par des vendeurs ambulants qui étalent leurs marchandises sur le trottoir et sur la chaussée. Cette situation est aussi valable dans presque toutes les rues du centre-ville, et s'intensifie encore au niveau du marché de Sandaga.

Il faut aussi noter que la circulation urbaine centripète le matin avant le travail, et centrifuge le soir après le travail, surcharge les itinéraires routières, les lignes

d'autobus 3D, TATA[4], et transport non formel. Elle crée des affluences de pointe, caractérisant la vie à Dakar.

Tableau 02: Notes que les personnes âgées attribuent au système de transport

Note (de 1 à 10)	Fréquence absolue	Fréquence relative (%)
1	5	1
2	16	4
3	43	9
4	64	14
5	151	33
6	55	12
7	89	20
8	26	6
9	5	1
0	454	100

***Source* : Enquêtes auprès des ménages, 2021**

Ce tableau permet de mieux cerner l'appréciation des personnes âgées par rapport à l'offre de transport urbain. La défectuosité du système se voit nettement dans l'attribution des points car 28% des citadins du troisième âge ont donné une note qui est strictement inférieure à 5/10. Les notes passables c'est-à-dire comprises entre 5/10 et 7/10 représentent 65%.

Et pourtant, les habitants dans les communes de Fann Point E et des Parcelles Assainies ont apporté les critiques les plus acerbes envers le système de transport. « Non seulement les conditions de voyage sont macabres par ce que les véhicules sont surchargés mais il y a aussi les embouteillages à perte de vue. Il faut ajouter que le coût du transport est difficilement supportable pour nous les retraités » déplore Monsieur A.MB[5] des Parcelles Assainies. Dès lors, il appartient aux gestionnaires urbains (politiques-techniciens-population) de revoir la donne afin que cette couche de la population ne se sent pas marginalisée.

Bref, la politique de la mobilité urbaine à Dakar est marquée par de nombreuses irrégularités et les personnes âgées en sont les principales victimes. On peut noter

[4] L'entreprise d'autobus Dakar Dem-Dikk et AFTU avec ses minibus, TATA, assurent la desserte entre Dakar et sa banlieue, avec un parc souvent renouvelé.
[5] M. MB est un commerçant en retraite habitant aux Parcelles Assainies.

d'autres difficultés adjacentes qui sont entre autres : l'insécurité, les embouteillages, la divagation des animaux etc.

1.1. Sécurité et mobilité urbaine chez les personnes âgées

La sécurité se fonde sur un ensemble de facteurs qui permettent à chaque individu de jouir pleinement de son milieu de vie. Deux grandes dimensions permettent de regrouper ces facteurs : La dimension objective, relative à la sécurité réelle, et la dimension subjective qui fait référence au sentiment de sécurité et à la perception qu'ont les gens de leur vulnérabilité face à une éventuelle menace (MAURICE. P et al., 1998, p 6).

Dans la pyramide d'Abraham Maslow (1943) sur les besoins de l'homme hiérarchisés, le volet sécurité occupe une place de choix. Maslow pense que les conduites humaines sont dictées par la satisfaction des besoins ; Cinq groupes de besoins sont distingués :

1. les besoins physiologiques : le gîte, le couvert, la survie ;

2. le besoin de sécurité ;

3. les besoins sociaux : avoir des amis ;

4. le besoin d'estime ;

5. le besoin de se réaliser, de devenir tout ce qu'on est capable d'être.

Dans une grande ville comme Dakar, certaines circonstances et lieux publics paraissent plus susceptibles que d'autres d'engendrer un sentiment d'insécurité chez les personnes âgées. Par exemple dans la commune des Parcelles Assainies la sécurité des personnes et de leurs biens se pose avec acuité. Des habitants sont régulièrement agressés et leurs biens subtilisés. Si, antérieurement les agressions sont circonscrites dans des zones à fort taux de paupérisation et où la promiscuité règne en maître, aujourd'hui, les quartiers jusqu'à présent épargnés comme Point E, Sacré Cœur, Liberté 6, Ouest ou Nord Foire, etc., entrent également dans la danse (DIOP. D., 2007).

Il y'a aussi les cas de vols et d'agression très fréquents au cours des voyages. Exclus les Bus de la compagnie de transport urbain et interurbain « Dakar-Dem-Dikk », qui ont des caméras de surveillance, les autres modes de transport sont laissés à la Merci des bandits, voleurs et entre autres dealers. Or, l sécurité représente une dimension essentielle de la mobilité en milieu urbain et une préoccupation majeure pour l'ensemble des citoyens, particulièrement pour les personnes âgées. Ainsi, l'augmentation des postes de police, le renforcement de la brigade de surveillance municipale, les rafles répétitives des commissariats devraient assurer la quiétude des populations.

Par ailleurs, la circulation dans l'agglomération dakaroise est caractérisée par un non-respect des règles élémentaires du Code de la route par beaucoup de chauffeurs, surtout ceux des cars rapides. Cette attitude est à l'origine de plusieurs accidents mortels. Cette indiscipline est citée parmi les causes des embouteillages, surtout au niveau des arrêts-cars. Pour embarquer ou pour débarquer les passagers, les chauffeurs stationnent au milieu de la chaussée et empêchent les autres véhicules de pouvoir circuler normalement.

Ce mauvais comportement est lié aux négligences des chauffeurs et au fait qu'une partie des conducteurs ne disposent-pas permis de conduire ou l'obtiennent de manière frauduleuse. La complicité des agents de circulation perpétue ce phénomène qui a des conséquences énormes, vu les pertes que les accidents et la congestion causent en termes de vies humaines, économiques et FINANCIÈRES.

Il convient de signaler que la gestion de la sécurité des populations est très problématique à Dakar. Malgré les efforts inlassables consentis par les gouvernants, aucune solution ne semble être trouvée à court et moyen terme. En plus, le souci des personnes âgées à Dakar est rendu complexe par leur faible pouvoir d'achat en dépit des charges familiales qu'elles supportent.

5.3. Les charges familiales chez les personnes âgées

Les charges familiales concernent l'ensemble des dépenses quotidiennes allant de la nourriture au logement, à l'électricité, à l'eau, aux soins sanitaires etc. C'est un lourd fardeau que le chef de famille doit supporter. Malheureusement, à l'âge de la retraite, les revenus diminuent de façon drastique alors que les besoins restent constants.

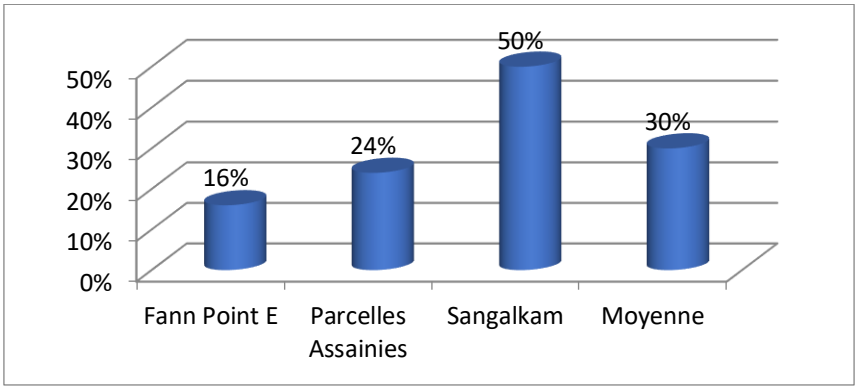
En milieu rural, les enfants participent pleinement dans l'économie familiale via les travaux champêtres. Le chef de ménage garde un statut de personne moral, maître de tous les terroirs. Mais la ville a d'autres réalités et des exigences auxquelles il faut s'adapter. D'abord, le premier souci vient de l'éducation des enfants. Il est facile de voir un homme âgé de plus d'une trentaine d'années continue toujours d'étudier et d'être sous la tutelle de ses parents. Donc le chef de famille est obligé de travailler malgré son âge avancé pour joindre les deux bouts.

En plus, il y a la problématique de l'emploi des jeunes qui inquiète les personnes âgées. Les jeunes de la banlieue sont plus touchés par le chômage car n'ayant pas les moyens financiers pour suivre une formation qualifiante et avoir un métier. Après trois à quatre années d'études à l'université, ils retournent chez eux avec beaucoup de désespoir. « J'ai peur quand je vois les jeunes qui ont décroché leur master à l'UCAD, rester chez eux sous la dépendance de leurs pères ou de leurs mamans. Ici, il faut faire porte à porte pour se rendre compte de la gravité de l'heure. Nous, parents d'élevés, avons fait notre devoir d'assistance et d'accompagnement, mais l'emploi est une question qui nous échappe. Le principal responsable c'est l'État qui doit recruter et /ou créer un environnement favorable, prompt à répondre aux défis d'emploi. Pourtant à chaque fois que des élections approchent la promesse de tous les candidats, qui demandent les reines de ce pays, est de créer suffisamment d'emplois pour les jeunes. Mais, après on revient toujours au statuquo » souligne Monsieur G.SW[6] de

[6] Monsieur G. SW est un agriculteur à la retraite.

Sangalkam. Le chômage chronique chez les jeunes crée une indisponibilité financière, imposant ainsi les parents d'être actif même à l'âge de retraite.

Figure 1: Personnes âgées qui assurent la dépense chez eux



***Source** : Enquêtes auprès des ménages, 2021*

En moyenne 30% des ménages sont dirigés par des personnes du troisième âge. Cette moyenne cache des disparités sectorielles car le pourcentage peut aller jusqu'à 50% dans certaines collectivités locales dans la commune de Sangalkam. Il faut noter qu'au niveau du centre-ville, la question de l'emploi pose moins de problèmes car certains jeunes bénéficient d'une formation de qualité, et par conséquent, ils peuvent prendre en charge les besoins de la famille. Ainsi, les personnes âgées qui bénéficient d'une pension de retraite disposent de moyens financiers pour s'occuper de leur santé, faire des activités sportives, rendre visite à un parent etc. Par contre, celles qui n'ont pas cette opportunité sont obligées d'être actives au risque de voir leur famille dans la précarité. Elles continuent à travailler car très peu d'entre elles sont bénéficiaires d'une pension de retraite qui parfois dérisoire.

Mais, les exigences de la ville sont telles que bon nombre de retraités sont exclus du circuit d'animation des activités sociales et économiques.

5.4. Désœuvrement des personnes âgées en milieu urbain

Le passage constant d'une société à dominance rurale et ou semi urbaine vers une société de type urbaine et les bouleversements qui sont provoqués par de telles

transformations dans les structures économiques et sociales des populations, doivent poser les problèmes du vieillissement en termes plus imposant encore.

En effet, la personne âgée trouve mieux sa place au sein de la famille rurale traditionnelle qui est à la fois unité de production et de consommation de biens, de substances et cellules sociales organisées. Pour le vieillard, à la campagne, les besoins vitaux (nourriture, logement) peuvent être satisfaits sans trop de difficultés. Ils peuvent trouver, également, des tâches par rapport à leur possibilité. De même le caractère communautaire de la vie familiale, en milieu rural, répond à ses besoins psychologiques et sociologiques. L'âge confère le plus souvent un prestige et une estime qu'on ne trouve pas dans les civilisations urbaines. En réalité, on peut trouver, à la campagne, des solutions de continuité pour les séniors. Les transformations y sont très limitées et les besoins nés du progrès techniques réduits. La personne âgée peut s'intégrer avec un minimum de heurt, jusqu'à la fin de son existence. Tout cela s'oppose au caractère individuel de la vie urbaine où la famille de type « conjugal », c'est à dire réduite au couple et les enfants, offre peu de recours aux personnes âgées. La satisfaction de leurs besoins alimentaires (nourriture, logement, habillement) est très couteuse et parfois inadapté par rapport aux habitudes alimentaires.

Le processus d'industrialisation avec tout ce qu'il comporte de tyrannique à Dakar rend, particulièrement, mal à l'aise la prolongation de l'activité professionnelle. La possibilité de l'emploi dépend non seulement de l'âge mais aussi des vicissitudes économiques. Si dans l'économie rurale, le rendement de la production pour un équipement technique déterminé est relativement peu influencé par l'âge, il n'en est pas ainsi avec l'industrie où la productivité est en liaison directe avec l'âge des exécutants. Il faut donc inscrire au passif le vieillissement de la population active en milieu urbain.

En résumé, l'acuité des problèmes de la vieillesse, dans la capitale du Sénégal, tient non seulement de l'augmentation constante de la population des personnes âgées mais également du processus continu d'urbanisation. Les discontinuités notées dans les politiques de gérontologie et du vieillissement de la population en général

accentuent la paupérisation de cette classe sociale qui, du coup, tombe dans la solitude voire l'isolement.

5.5. L'isolement et la solitude

L'isolement, au sens géographique du termes, renvoie à l'espace de vie ou le milieu de résidence. La ville crée des barriéres sociales en rompant toutes relations culturelles. L'isolement social est déterminé de manière objective sur la base de l'ampleur des fréquences de contacts, (GIERVELD. J., 1999, p. 5-15). Il s'agit du nombre de contacts qu'une personne a avec d'autres. Par contre, la solitude est un sentiment subjectif ou l'individu ressent un manque ou intolérance de qualité relationnelle. Elle peut se survenir même lorsqu'on se trouve au milieu d'une foule. Il n'est pas nécessaire d'être seul pour se sentir solitaire.

Toutefois, Peu importe ce que l'on pense, la modernité et l'essor d'une société urbaine vont de pair avec la solitude. D'ailleurs, la théorie de la modernisation, inspirée des travaux de (PARSONS.T., 1955, p.129-150), fait état de la transition familiale qui tend vers la nucléarisation. D'après cet auteur, la famille élargie s'est transformée sous l'effet de l'urbanisme à une famille nucléaire à cause de la distension des réseaux familiaux dont la conséquence sera la segmentation de la famille en unités de couples (VIMARD. P., 1993, p. 89-115.).

Ces transformations éloignent les jeunes générations des personnes âgées : Ils ne peuvent de moins en moins supporter le coût de la prise en charge de leurs parents et manquent de temps pour le faire. Les mécanismes de solidarité ancienne se sont affaiblis, voire effondrés. Les personnes âgées sont vues comme une entrave en ville car elles ne s'adaptent pas à la culture urbaine. Selon (IX J.F., 1986). La solitude des personnes âgées, plus que jamais problématique, s'explique par l'allongement de la vie mais aussi par la disparition de la grande famille au profit de la famille nucléaire. Les personnes âgées sont isolées par la société et contraintes de vivre dans la solitude.

À la question relative au nombre de visites par leurs fils et petits-fils ou parents, les hommes reçoivent en moyenne 2 visites dans la semaine au moment où les femmes

en reçoivent deux à trois. Globalement dans les trois localités étudiées le nombre de visites se dresse ainsi :

Parcelles Assainies 2,33

Point E Amitié 2,14

Sangalkam 1,75

Les personnes âgées de la commune de Sangalkam reçoivent moins de visites. Cela s'explique par la situation de périphérie éloignée par rapport au centre. En effet, bon nombre de personnes âgées ont quitté Dakar ou sa banlieue pour s'installer dans les zones périurbaines où le coût de la vie est moins cher. Mais l'inconvénient est qu'elles s'éloignent géographiquement de leurs familles d'où le nombre de visites qui est en dessous de la moyenne. L'autre facteur aggravant, est que les citadins du troisième présentent aussi un niveau de mobilité très limité à cause de leur vulnérabilité. Or, la capacité de se déplacer devient la condition d'une inscription évidente dans la vie sociale, dans la mesure où, les relations sociales, qui jusque-là étaient assurées par le voisinage, se déploient aujourd'hui à une échelle beaucoup plus vaste.

La situation matrimoniale reste aussi un problème à double équation. Plus du tiers des personnes âgées soit 35,40% ne vivent pas en couple alors qu'elles doivent affronter les problèmes environnementaux, psychosociaux, économiques et sanitaires, qui sont complexes et onéreux. La situation est plus complexe dans la commune de Fann Point E où 45% des personnes âgées vivent sans couple, et les femmes sont les plus touchées par ce phénomène. A l'âge de 60 ans et plus, 63% des femmes sont des veuves contre seulement 9,7% chez les hommes. Cela s'explique principalement par la plus grande longévité des femmes et le fait que les hommes veufs se remarient plus fréquemment que les femmes veuves. Le caractère nucléaire des familles et le nombre réduit d'enfants augmentent la solitude des femmes, surtout si elles ne sont pas engagées dans la vie professionnelle.

La solitude n'est pas simplement le fait de se sentir isolé mais surtout d'avoir le sentiment de n'être qu'un fardeau pour la société. Aujourd'hui, le manque de

considération, des enfants à l'égard des séniors est décrié par la plupart des personnes enquêtées.

Conclusion

L'analyse des difficultés qu'éprouvent les personnes âgées à Dakar montre leur anxiété dans la vie quotidienne. Parmi les obstacles que rencontrent les personnes âgées en ville, on peut citer le niveau d'accessibilité (habitat, transport, compagnonnage etc.).

En effet, les politiques d'habitant devraient prendre en comptes les questions d'équité sociale pour permettre à tous les citadins de profiter des offres de la ville. Malheureusement, dans les foyers sociaux, tout comme dans les EPR, les personnes à mobilité réduite ont du mal pour emprunter les rampes escaliers alors que l'ascenseur est une exception. C'est ainsi que beaucoup de personnes âgées ont horreur d'aller en ville par ce que la plupart des structures administratives comme privées sont construites en hauteur et ne répondent pas aux normes urbanistiques.

Il en est de même pour ce qui est du transport où les mêmes difficultés se rencontrent. L'incompatibilité de l'offre de transport rend le déplacement des personnes âgées difficile. La politique de transport à Dakar, présente des discontinuités territoriales dans la mesure où plusieurs quartiers de la périphérie ne sont pas connectés aux réseaux de transports. À cela s'ajoute l'occupation anarchique de la voie publique, l'insécurité, le manque de lisibilité et l'absence de panneaux de signalisation restent autant de facteurs qui rendent difficile la mobilité des séniors.

Les personnes âgées rencontrent aussi des difficultés économiques car l'indemnité de retraite est très insuffisante pour couvrir leurs besoins. La cessation des activités devient dès lors un véritable cauchemar puisqu'avec la réduction du pouvoir d'achat, les moyens de déplacement s'amenuisent, ce qui impacte le capital relationnel.

La ville, au-delà de ses exigences économiques, n'est pas le lieu de prédilection des personnes âgées. Le contrat social « hiérarchie des ainés » qui existait entre jeunes et adultes perd toute sa pertinence. En lieu et place, on se retrouve dans une société «

en perte de repères ». Dès lors, il devient urgent de revoir la situation, afin de donner aux personnes âgées leur vrai statut. Le processus du vieillissement, déjà enclenché dans les pays du Sud, devient inéluctable. Ce qui nécessite une prise de conscience afin de profiter de l'expérience des personnes âgées.

Références bibliographiques

COUNDOUL. A-A., 2021, *Urbanisation et vieillissement de la population à Dakar : Les citadins du troisième âge dans les politiques de la ville. Cas des Communes de Fann Point E/Amitié, des Parcelles Assainies et Sangalkam*, UCAD, Dakar, P 221.

ANSD., 2013, « Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Elevage »

BA. A.A, cité par : Dehan Ph., « Les territoires urbains du troisième âge » in Urbanisme mars avril no 311 2000, Paris, p. 65.

BA. A.H., 2018, «En-afrique-quand-un-vieillard-meurt-cest-une-bibliotheque-qui-brule» https://esmaparis1.com/2018/02/14/.

BOLTANSKI. L. et CHIAPELLO. E., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme* , Paris, Gallimard. 980 pages

DIOP. D, 2007, « Développement urbain et insécurité à Dakar : état des lieux et perspectives » www.document fr.com.

DUPUY.J., 1995, « Les territoires de l'automobiles ».Paris: Economica, Coll. Anthroppos, p 41.

GIERVELD.J., 1999, Eenzaamheidonderouderen: eenoverzicht van het onderzoek. Geron: tijdschrift over ouderwordenenmaatschappij(1), 5-15.

GOODMAN. L-A., 1961, *Snowball sampling: The Annals of Mathematical Statistics*, v. 32, no. 1, p. 148-170.

Maslow, A. H. 1943, A theory of human motivation. *Psychological Review, pages*, 370–396.

MAURICE. P et al., 1998, «Sécurité et promotion de la sécurité : aspects conceptuels et opérationnels », Organisation Mondiale de La Santé, p 6.

PARSONS. T., 1955, *The kinship system of contemporary United states*, In François BOURRICAD (éd), *Eléments pour unesolociogie de l'action*, Parris, Plon, p. 129-150.

SIX, Jean-François, 1986, « Guide des solitudes », Fayard, Paris, 330 pages.

VIMARD, P., 1993, *Modernité et pluralité familiales en Afrique de l'Ouest*, Tiers- Monde, tome 34, n° 133, pp. 89-115.

WIEL.M., 2002, « Ville et automobile », Descartes et Cie, Paris.

WIEL et ROLLIER., 2000, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60 ; p.151-162.