

## **Regard sur l'aspect « inclusif » d'une ville africaine : le cas de Dakar**

Ousmane Thiendella Fall, Rollande Deslandes et Ghyslain Parent

Volume 25, numéro 1, septembre 2019

ACTES DU COLLOQUE - Pour une ville inclusive : innovations et partenariats  
PROCEEDINGS OF THE COLLOQUIUM - For an Inclusive City: Innovations and Partnership

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1085766ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1085766ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Réseau International sur le Processus de Production du Handicap

ISSN

1499-5549 (imprimé)

2562-6574 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Thiendella Fall, O., Deslandes, R. & Parent, G. (2019). Regard sur l'aspect « inclusif » d'une ville africaine : le cas de Dakar. *Développement Humain, Handicap et Changement Social / Human Development, Disability, and Social Change*, 25(1), 23–34. <https://doi.org/10.7202/1085766ar>

Résumé de l'article

Dakar, capitale sénégalaise, caractérisée par une forte densité démographique, une faible économie et des infrastructures rendant difficile la circulation des personnes en situation de handicap ne favorise guère l'accessibilité de ces dernières. Or, l'accessibilité semble un préalable à la participation sociale, substantielle à la ville inclusive. Suivant une approche qualitative à partir d'entrevues électroniques, les points de vue d'acteurs sociaux sur la question de savoir si Dakar est une ville inclusive ont été examinés en lien avec les notions d'inclusion, d'accessibilité et de participation sociale. Les résultats montrent que Dakar, à l'instar de métropoles africaines, vit le défi de favoriser la participation sociale des personnes en situation de handicap, notamment dans la mise en oeuvre de politique d'accessibilité des services sociaux de base. La question de la ville inclusive en Afrique semble une piste de recherche à explorer davantage pour mieux asseoir l'inclusion des personnes en situation de handicap.

## Regard sur l'aspect « inclusif » d'une ville africaine : le cas de Dakar

OUSMANE THIENDELLA FALL<sup>1</sup>, ROLLANDE DESLANDES<sup>2</sup> ET GHYSLAIN PARENT<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Université du Québec à Trois-Rivières, Québec, Canada

<sup>2</sup> Université du Québec à Trois-Rivières. Le Centre de recherche et d'intervention sur la réussite scolaire (CRIRES), Québec, Canada

<sup>3</sup> Université du Québec à Trois-Rivières, Département des sciences de l'éducation, Québec, Canada

---

Article original • Original Article



### Résumé

Dakar, capitale sénégalaise, caractérisée par une forte densité démographique, une faible économie et des infrastructures rendant difficile la circulation des personnes en situation de handicap ne favorise guère l'accessibilité de ces dernières. Or, l'accessibilité semble un préalable à la participation sociale, substantielle à la ville inclusive. Suivant une approche qualitative à partir d'entrevues électroniques, les points de vue d'acteurs sociaux sur la question de savoir si Dakar est une ville inclusive ont été examinés en lien avec les notions d'inclusion, d'accessibilité et de participation sociale. Les résultats montrent que Dakar, à l'instar de métropoles africaines, vit le défi de favoriser la participation sociale des personnes en situation de handicap, notamment dans la mise en œuvre de politique d'accessibilité des services sociaux de base. La question de la ville inclusive en Afrique semble une piste de recherche à explorer davantage pour mieux asseoir l'inclusion des personnes en situation de handicap.

**Mots-clés :** étude exploratoire, ville inclusive, inclusion, accessibilité, personnes en situation de handicap, Dakar

### Abstract

Dakar, the Senegalese capital, characterized by high population density, a low economy and infrastructures making it difficult for people with disabilities to travel, does little to promote their accessibility. However, accessibility seems to be a prerequisite for substantial social participation in the inclusive city. Based on a qualitative approach based on electronic interviews, the views of social actors on whether Dakar is an inclusive city were examined by focusing on the notions of inclusion, accessibility and social participation. The results show that Dakar, like African metropolises, has challenges in promoting the social participation of people with disabilities, particularly in the implementation of accessibility policies for basic social services. The issue of the inclusive city in Africa seems to be a research path to be explored further to strengthen the inclusion of people with disabilities.

**Keywords :** exploratory study, inclusion, inclusive city, person with disability, accessibility, Dakar

## Introduction

Cette étude qualitative, de type exploratoire, vise à examiner la dimension inclusive de la ville de Dakar. En d'autres termes, il s'agit de décrire, à travers les points de vue d'acteurs évoluant dans des secteurs comme l'éducation, la culture ou les services sociaux, les conditions de vie de personnes en situation de handicap, dans cette ville, en mettant en relief l'accessibilité physique et l'accès aux services sociaux, facteurs importants à la participation sociale des personnes en situation de handicap.

### - Accessibilité à Dakar

La mobilité des personnes en situation de handicap apparaît difficile à Dakar où les services publics administratifs et les établissements de santé, de loisirs ou d'éducation sont, en grande partie, concentrés. De ce fait, cette ville est le lieu de prédilection de la plupart des populations de l'intérieur du pays espérant y trouver de meilleures conditions de vie (Ndiaye, 2015). Le secteur du transport public à Dakar et dans certaines villes africaines connaît une diversité d'acteurs évoluant généralement dans un contexte informel (African children policy forum [ACPF], 2014; Bredeloup, Bertonecello & Lombard, 2008; Diaz Olvera, Plat & Pochet, 2016). Le réseau du transport organisé, doté récemment de bus adaptés et accessibles aux personnes en situation de handicap (Diatta, 2016) dessert surtout le centre-ville et les axes principaux le reliant aux banlieues populaires de la capitale notamment, Pikine, Thiaroye ou Guédiawaye qui sont les principales zones de résidence des personnes en situation de handicap.

### - Personnes en situation de handicap à Dakar

En 2013, le taux de prévalence du handicap au Sénégal était à 5,9 % (Agence nationale de la statistique et de la démographie [ANSD], 2014). Les situations de handicap les plus nombreuses renvoient aux handicaps physiques (incapacités motrices et visuelles) et touchent plus les femmes que les hommes.

Dakar, à l'instar des grandes villes africaines est un lieu de mendicité pour les personnes en situation de handicap (ACPF, 2014; Dramé & Kamphoff, 2014; Faye & Thioub, 2003; Faye, 2014; Tchirkov, 2012; Tchirkov, Keller, & Ambassa, 2011) dont la participation sociale est entravée par des perceptions sociales négatives. Ces perceptions relient généralement le handicap à des considérations surnaturelles véhiculées par certaines croyances traditionnelles. Ces facteurs combinés aux obstacles architecturaux réduisent leurs chances de scolarisation (ACPF, 2011; I. Diop, 2012; Touré, 2009). En dépit des efforts de l'État sénégalais pour amenuiser les difficultés d'accès à l'éducation (Agbovi, 2009), les écoles spécialisées existantes ne peuvent répondre, en nombre, à la demande de la population scolaire en situation de handicap (Diouf, 2008; Fall, Diouf, Thiam, Sylla & Gueye, 2007).

La Constitution sénégalaise reconnaît les droits des personnes en situation de handicap en s'arrimant à la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées (CDPH) (ONU, 2006) ratifiée, en 2008. Dans cette lancée, le Sénégal a promulgué la Loi d'orientation sociale (LOS) N° 2010-15 portant sur la promotion et la protection des personnes handicapées et contenant des mesures sociales, politiques et économiques pour faciliter l'inclusion de ces personnes.

Dans le même ordre d'idées, les Codes de la Construction et du Travail prennent en considération l'accessibilité des personnes en situation de handicap aux édifices publics et à l'emploi tandis que la Loi d'orientation sur l'éducation préconise une éducation inclusive. Le Code des collectivités locales, axé sur la décentralisation permet également aux citoyens, notamment ceux en situation de vulnérabilité, de recourir à des voies légales pour s'assurer du caractère participatif des politiques locales de développement. Toutefois, des actes administratifs précisant la portée de certains de ces textes législatifs comme la LOS et l'article L159 du Code du Travail retardent leur application (Diouf, 2008; Fédération sénégalaise des associations de personnes handicapées [FSAPH], 2016).



À la lumière de ces constats, il semble y avoir un écart entre l'aménagement urbain de Dakar, la volonté des pouvoirs publics et la mobilité des personnes en situation de handicap. Ce qui incite à se demander si la ville de Dakar favorise l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, à travers les interrogations suivantes :

- 1) Quels sont les obstacles à la mobilité des personnes en situation de handicap dans la ville de Dakar?
- 2) Quels sont les facilitateurs visant à permettre une participation sociale des personnes en situation de handicap dans la ville de Dakar?

*- Inclusion : un processus*

Dans le cadre de la ville inclusive, le processus met l'accent sur les actions des pouvoirs publics pour rendre la cité accessible à l'ensemble des citoyens, notamment ceux en situation de handicap. Le processus menant à une ville inclusive passe par l'examen des situations de handicap du point de vue des institutions municipales et des services de l'État central. Le processus prend en considération les valeurs et les croyances portant sur le handicap, les politiques et la législation en cours en matière d'éducation, de santé, de loisirs, de transport et de construction (Boucher, Fougeyrollas, et al., 2015). La ville inclusive s'articule à travers ces dimensions dans la mesure où il s'agit de réduire les situations de handicap et d'accroître en même temps la participation sociale des personnes ayant des incapacités (Fougeyrollas, 2010). Dans ce sens, la ville inclusive serait un endroit où les services de base sont accessibles et les barrières sociales et architecturales sont réduites voire éliminées.

*- Participation sociale, valeurs, croyances et inclusion*

Fougeyrollas (2009) met en évidence le lien entre la notion de participation sociale, les valeurs et les croyances du milieu en question. Pour ce chercheur, la participation sociale se construit avec les valeurs et les croyances du milieu. Le dépassement des situations de handicap au profit de la participation sociale ex-

prime la marche vers l'inclusion dans une perspective systémique enracinée dans la réalité sociale. Celle-ci se veut dynamique dans son évolution vers le bien-être des individus sans se séparer de ces principes fondateurs qui s'expriment, dans le contexte sénégalais, entre autres, par la solidarité, la famille et la vie communautaire (Dimé & Calvès, 2006; A. B. Diop, 2012). Les comportements et les attitudes de la population envers les personnes en situation de handicap peuvent avoir une incidence sur la marche vers l'inclusion (Dramé & Kamphoff, 2014). C'est pourquoi l'éducation semble le noyau de ce processus inclusif pendant que la législation peut exprimer la volonté commune de réduire les discriminations (Megret, 2009).

*- Aperçu de recherches sur la ville inclusive*

En Afrique, il existe peu de recherches sur l'inclusion des personnes en situation de handicap (Ngo Melha, 2013). Néanmoins, la question de l'accessibilité reliée à la ville inclusive est abordée souvent dans quelques études par le biais de l'intégration ou l'inclusion scolaire. Ainsi, l'ACPF (2014), dans une recherche sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap dans des villes africaines (Addis-Abeba, Freetown, Kampala, Lusaka, & Johannesburg), met en évidence les obstacles que ces personnes y rencontrent. Cette étude qualitative souligne l'inaccessibilité de ces villes, lieu de mendicité pour la personne en situation de handicap confinée dans des considérations mystiques, magiques ou religieuses. Ce qui empêche son épanouissement en tant qu'être social ayant des statuts et pouvant jouer des rôles plus valorisés. L'étude mentionne toutefois, les efforts des États à se préoccuper, au moins, sur un plan législatif, des droits et de la dignité de ces personnes.

Tchirkov et ses collaborateurs (2011), dans une étude quantitative menée auprès de personnes ayant des incapacités motrices à Conakry, la capitale guinéenne, observent les difficultés d'accessibilité pour ces dernières. Les personnes en situation de handicap y sont confrontées à des obstacles pour s'intégrer. Ces obstacles sont, entre autres, les percep-

tions traditionnelles confinant la personne en situation de handicap dans la mendicité, le manque d'aides techniques et la non-scolarisation.

Quant à Dogbe et ses collègues (2016), ils examinent l'accessibilité dans les prisons ghanéennes suivant une approche quantitative. Ils constatent les difficultés d'accès vécues par une centaine de prisonniers en situation de handicap présentant notamment des incapacités motrices ou visuelles dans trois pénitenciers bâtis sur un modèle architectural ignorant les normes d'accessibilité. Les infrastructures d'épanouissement dans ces lieux, surtout celles destinées au sport, ne sont pas adaptées. Il en est de même des toilettes. Les détenus en situation de handicap y sont également mal perçus par les autres prisonniers. Le passage carcéral s'ajoute aux préjugés sociaux traditionnels dont ils sont déjà victimes à leur libération rendant ainsi plus difficile leur insertion sociale.

De leur côté, Faye et Thioub (2003) examinent, suivant une approche historique, la vie des marginalisés sociaux dont les personnes en situation de handicap à Dakar. Ils constatent que ces dernières vivent de la mendicité. Dans le même sillage, Thioub (2003) a mis en évidence dans une étude sur les fonctions de l'enfermement carcéral au Sénégal, le recours à cette institution pour décourager l'occupation désordonnée des rues de la capitale à travers des activités comme la mendicité ou le petit commerce ambulant.

Pour leur part, Dramé et Kamphoff (2014) ont étudié l'accessibilité à l'éducation des élèves en situation de handicap au primaire, à Dakar, avec une approche qualitative. Les auteures soulignent l'accès difficile des enfants en situation de handicap dans les écoles en relevant les préjugés reliés surtout à certaines traditions.

Les études précédentes montrent les difficultés des personnes en situation de handicap sous-tendues dans le continent africain par des perceptions négatives et des obstacles liés à l'environnement. Elles soulignent l'importance de

lutter contre les préjugés. Ce qui apparaît comme un préalable vers l'inclusion inhérente à l'accessibilité.

### **Méthode : une recherche qualitative exploratoire**

Cette étude s'inscrit dans une approche qualitative (Anadon, 2011; Bowker & Tuffin, 2004; Merriam, 2002; Poisson, 1991) visant l'exploration des notions d'inclusion et de ville inclusive dans le contexte dakarois à partir d'entrevues semi-directives administrées par échanges de courriels.

#### *- Choix des participants*

Les participants ont été choisis en ciblant des individus habitant à Dakar depuis plus d'une dizaine d'années. Ils font partie du carnet d'adresses électroniques de l'un des chercheurs qui a une bonne connaissance du milieu et tout particulièrement des organisations de personnes en situation de handicap. Il a déjà été militant et intervenant dans ce contexte. Les participants, dont certains sont en situation de handicap, vivent tous au Sénégal.

#### *- Collecte des données*

Au cours de l'été 2016, le questionnaire a été envoyé par courriel à une trentaine de personnes vivant ou non des situations de handicap et choisies de façon aléatoire à partir dudit carnet d'adresses électroniques. Des invitations, puis des relances ont été faites avant et après l'envoi du questionnaire par messages textuels dans les réseaux sociaux comme Facebook ou par téléphone cellulaire. Au total, huit personnes ont accepté de participer à l'étude. Le questionnaire a porté sur les points suivants :

- 1) définition de l'inclusion;
- 2) point de vue sur Dakar, ville inclusive;
- 3) recensement d'obstacles et de facilitateurs;
- 4) suggestions pour rendre Dakar plus inclusive;
- 5) priorité d'actions.

Ces données sont complétées par des informations pertinentes à ce propos recueillies



dans la presse sénégalaise en ligne durant la même période.

#### - *Traitement et analyse des données*

Le traitement et l'analyse des données obtenues ont été faits à l'aide de NVivo (Lejeune, 2008; Roy & Garon, 2013) qui a facilité surtout l'encodage des données et la production de mémos suivant une démarche d'analyse de contenu. D'une part, les termes centraux comme accessibilité, ville, ville inclusive ou inclusion ont été des nœuds de codage et ont permis la génération de mémos alimentés par les réponses des participants au questionnaire et, d'autre part, par les résultats des notes d'information effectuées sur le thème. En outre, les chercheurs garantissent l'anonymat et la protection des participants, tel que mentionné dans un premier temps dans l'invitation acheminée. Ils assurent l'utilisation exclusive des données collectées pour les fins de cette recherche.

#### **Résultats**

Huit personnes de sexe masculin, âgées entre 40 et 60 ans, ont répondu au questionnaire. La moitié des répondants est en situation de handicap suite à des incapacités motrices. Six personnes parmi les répondants ont un niveau d'étude universitaire et évoluent dans les secteurs de l'éducation ou des services sociaux. Deux répondants en situation de handicap sont des travailleurs autonomes, exerçant dans les arts et la culture. L'un des répondants en situation de handicap est militant et responsable dans une organisation de personnes ayant des incapacités.

En fonction des termes centraux, les résultats abordent la notion de ville inclusive dans un premier temps. Ensuite, ils rendent compte des propos recueillis sur la dimension inclusive de Dakar avant d'exposer de possibles pistes d'actions.

#### - *Ville inclusive*

Pour les répondants, une ville inclusive est une ville qui garantit le bien-être social; elle prend

en compte les besoins des personnes en situation de handicap et ceux de tous les habitants dans leur diversité. Les participants soutiennent aussi qu'une ville inclusive favorise la participation sociale et garantit la possibilité de circuler sans difficulté comme l'illustrent les passages suivants extraits de discours de quatre participants à la recherche :

*Une ville inclusive serait (...) une ville qui prendrait en charge l'intégration des différentes couches sociales qui composent sa population.*

*Une ville inclusive est une ville qui prend systématiquement en compte les besoins des personnes en situation de handicap. Cette prise en compte se traduit opérationnellement par des infrastructures (transport, routes, institutions, Banques, services publics et privés, écoles, etc.), des offres de service (écoles, formations, hôpitaux, emplois, etc.) des installations (sport, loisirs, etc.), activités ludiques/récréatives (sport, loisirs, jeux, etc.) qui permettent à tout usager de réaliser à tout moment et en tout lieu, les activités désirées en toute autonomie.*

*Une ville inclusive est (...) une ville à l'intérieur de laquelle toute personne quel que soit son type de handicap peut se mouvoir librement et vaquer quotidiennement à ses occupations. Par exemple aller payer ses factures d'électricité, d'eau de téléphone, faire ses achats ou tout simplement aller s'adonner au loisir de son choix sans aucune contrainte majeure.*

*Une ville inclusive est une ville où les personnes en situation de handicap sont prises en compte dans les politiques publiques pour leur permettre d'avoir égal accès aux différents besoins sociaux à l'image de tous les autres citoyens.*

#### - *Dakar : ville inclusive?*

Un répondant a considéré que Dakar est une ville inclusive. Pour celui-ci, Dakar est une ville

ouverte bâtie sur des valeurs communautaires et traditionnelles où tout le monde peut entrer et sortir. Il écrit :

*À Dakar, il n'y a pas de barrage de contrôle terrestre à l'entrée ou à la sortie de la ville (...). En plus il n'existe pas de contrôle de routine des personnes à l'intérieur de la ville pour tous les genres de personnes...*

Ce participant soutient que les personnes en situation de handicap sont acceptées dans la société dakaroise et sénégalaise. Elles peuvent vaquer à leurs occupations sans être inquiétées. Il ajoute que toute personne, quelle qu'elle soit, peut entrer et sortir de Dakar sans être contrôlée. Les personnes en situation de handicap peuvent aussi vivre de la mendicité en comptant sur l'humanisme des gens.

Sept répondants considèrent que Dakar n'est pas une ville inclusive parce que :

- 1) les constructions ne sont pas accessibles;
- 2) les personnes en situation de handicap ne sont pas valorisées;
- 3) le transport n'est pas adapté;
- 4) la mobilité y est difficile;
- 5) les édifices publics ne sont pas accessibles;
- 6) des obstacles, comme les perceptions négatives de certaines populations, l'emprunt des escaliers pour arriver à des services de base (écoles, transport, etc.), sont présents dans la vie des personnes.

Les propos suivants extraits de discours de trois participants peuvent en être une illustration :

*Dakar n'est pas inclusive parce que tout est conçu et construit en ne tenant en compte que des personnes dites « normales ».*

*Dakar notre capitale est loin d'être une ville inclusive dans la mesure où les personnes en situation de handicap n'ont pas la facilité d'aller et de venir comme elles l'auraient souhaité. Il n'existe pas un système de transport adapté (...). Du coup, les personnes handicapées sont soumises aux mê-*

*mes tracasseries que les valides si elles doivent se déplacer; c'est-à-dire se bousculer pour avoir une place dans les bus ou autres « tatas »<sup>1</sup>, parfois se tenir debout si elles arrivent à monter à bord. Seule une minorité peut se payer le luxe de prendre un taxi pour se déplacer convenablement, et là encore certains chauffeurs n'ont pas la patience d'embarquer ces passagers particuliers surtout si ils sont en fauteuils roulants ou portent des appareillages lourds.*

- *Actions à mener pour rendre la ville de Dakar inclusive*

Les répondants soutenant que Dakar n'est pas une ville inclusive proposent l'application de la LOS pour la rendre inclusive :

*Pour que Dakar soit une ville inclusive, il faut l'application effective de la Loi d'orientation sociale qui valorise la personne en situation de handicap.*

Ils suggèrent aussi le développement et la promotion de l'éducation inclusive. L'éducation inclusive participe surtout de la lutte contre les préjugés et du respect de la différence. En ce sens, un participant mentionne :

*L'Éducation et la Formation professionnelle constituent la pierre angulaire pour l'autonomisation et l'inclusion des personnes en situation de handicap.*

Les répondants souhaitent que les services de l'État ou des collectivités locales travaillent en synergie sur les questions qui touchent l'inclusion des personnes en situation de handicap. Ils recommandent aussi la mise en œuvre de stratégies pour sensibiliser les populations sur les droits de ces personnes afin de contrer les préjugés.

*Il importe de mettre l'accent sur la sensibilisation des personnes en situation de handicap sur leurs Droits et Devoirs*

<sup>1</sup> Les « tatas » sont des autocars spécialisés dans le transport urbain. Ils ont des trajets qui couvrent une grande partie de la capitale et sa banlieue



*en tant que personnes humaines et citoyens à part entière. Il faut aussi une éducation de la population pour un changement de perception et de comportement envers le handicap.*

Les participants pensent que l'État et les collectivités devront œuvrer à rendre les édifices publics accessibles et renforcer l'accès aux services sociaux de base comme, entre autres, la santé et les loisirs et ce, tout en faisant la promotion du transport adapté. Aussi un participant propose-t-il :

*Pour améliorer cette situation et rendre Dakar « ville inclusive », il faut mettre en place des infrastructures (transport, routes, institutions, Banques, services publics et privés, écoles, etc.), des offres de service (écoles, formations, hôpitaux, emplois, etc.) des installations (sport, loisirs, etc.), des activités ludiques/récréatives (sport, loisirs, jeux, etc.) qui réduisent la situation de handicap vécue quotidiennement par ces personnes.*

Dans la même foulée, un autre participant insiste sur l'accessibilité de l'éducation de base à toute la population, dans les termes suivants :

*Je choisirais avant tout de mettre en avant l'accès à l'éducation moins pour sa priorité, mais pour sa primarité. C'est, à mon avis, la porte principale d'accès d'une part, au changement de l'image perçue, de l'image vécue du handicap et d'autre part au changement de la perception puis de la considération sociale du handicap et/ou de la personne en situation de handicap. L'école étant non seulement une société en miniature, mais aussi le lieu où se forment, se forment et s'affinent les représentations des jeunes générations, elle est le lieu par excellence pour imprimer une « conscience inclusive » susceptible d'entraîner le reste.*

Ces propos des participants à l'étude semblent aller dans le même sens que les propos d'articles de journaux en ligne portant sur les personnes en situation de handicap au Sénégal. Un juriste (Seneweb, 2016), par exemple, avance les propos suivants :

*Le droit de ces personnes passe nécessairement par l'éducation, la santé, la formation et le travail, mais surtout par l'accessibilité des personnes à tous les lieux. Ici, au tribunal, les toilettes sont inaccessibles aux personnes qui vivent avec un handicap, le premier étage du tribunal est inaccessible aux personnes qui vivent avec un handicap, même la salle d'audience n'a pas été aménagée pour ces personnes.*

## Discussion

Selon la majorité des répondants, l'inclusion renvoie à des dimensions comme l'environnement qui comprend les aspects sociaux, culturels, politiques et économiques. Cette définition rejoint celles de Bauer (2015) et Fougeyrollas (2010). En effet, l'inclusion est à la fois un processus et un projet de société avec une dimension politique importante englobant la personne en situation de handicap et le processus de son intégration. Elle interpelle toute la société mue par la satisfaction des besoins de tous ses membres. Elle s'inscrit donc dans une approche systémique et holistique (Fougeyrollas, 2010).

Les répondants ont mis également en évidence le lien entre l'inclusion et l'accessibilité pour aboutir à une participation sociale des personnes en situation de handicap. La participation sociale n'est pas seulement le résultat, mais elle est aussi la traduction de l'inclusion dans une réalité sociale dynamique. La pleine participation sociale sous-tend une réduction significative des situations de handicap, surtout par le truchement de l'éducation. Les participants ont déclaré la pertinence de l'accès à l'éducation des personnes en situation de handicap accompagné de la sensibilisation de la population pour réduire notamment les préjugés, vecteurs de situations de handicap (I.



Diop, 2012; Dramé & Kamphoff, 2014) en rendant difficile la participation sociale.

#### - Dakar : ville inclusive?

D'après les répondants, la ville inclusive favorise l'épanouissement de toute la population dans sa diversité. Elle considère l'accessibilité comme un préalable à la participation sociale. L'accessibilité recouvre l'accès au transport public et l'accès aux services sociaux de base tels que l'éducation, la santé, l'emploi, le sport et les loisirs. L'accès à ces services est aussi tributaire de l'accessibilité physique des endroits qui les abritent. Dans cette lancée, le transport qui assure la mobilité apparaît comme un lien entre la vie privée et la vie publique. Il rend effectif la participation sociale dans le respect des valeurs et des considérations sociales tout en agissant sur les situations de handicap afin de les réduire. Dans cette perspective, l'ACPF (2014) rappelle, aux États africains parties prenantes de la CDPH (ONU, 2006), l'importance de l'accès aux transports en commun des personnes en situation de handicap.

Selon certains répondants, l'inclusion sociale des personnes en situation de handicap sous ce rapport pose un problème. En effet, la ville inclusive au cœur de laquelle se trouve l'accessibilité a besoin d'espaces pour aménager diverses voies pouvant améliorer le mouvement des personnes en situation de handicap. Or, l'espace manque et la ville de Dakar, lieu de convergence de la majorité des populations de l'intérieur du pays (Ndiaye, 2015), est caractérisée par une forte densité démographique essentiellement composée de femmes et de jeunes<sup>2</sup> (ANSD, 2014).

Les répondants soulignent les difficultés des personnes en situation de handicap à circuler dans la ville de Dakar. Ils mettent en relief les entraves liées à l'usage des transports en

commun dominés par des autocars difficiles d'accès. Les espaces piétons n'existent guère et sont généralement sablonneux. Ce qui ne facilite pas non plus la marche ou la circulation des fauteuils roulants.

Diaz Olvera et ses collègues (2016) soulignent que le transport public à Dakar est l'objet de débat entre les pouvoirs publics locaux et centraux, les promoteurs privés, les citoyens et les partenaires au développement. Ces chercheurs relèvent aussi les difficultés du transport public, notamment la diversité des acteurs évoluant généralement dans un cadre informel, la demande croissante et diversifiée de la clientèle, l'insécurité dans le secteur. Or, ces observations semblent confirmer les dires des répondants mettant en évidence les difficultés de déplacement des personnes en situation de handicap au quotidien.

Certes, il importe de noter les actions récentes du transporteur urbain le mieux organisé dans Dakar au profit des personnes en situation de handicap par l'ajout de véhicules de transport en commun accessibles (Diatta, 2016). Toutefois, il faut remarquer que le transport en commun public ne se limite pas à des bus adaptés ou accessibles. Il faut ajouter à cela des espaces d'embarquement aménagés favorisant la montée et la descente des personnes en situation de handicap. S'ajoute la collaboration des usagers n'ayant pas d'incapacité dont la coopération peut faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap. C'est dans ce sens qu'il paraît important, selon les participants, de mentionner les préjugés à l'égard des personnes en situation de handicap. En ce sens, Agbovi (2009) a souligné certains efforts de l'administration publique visant à concevoir la personne en situation de handicap comme un citoyen au même titre que tout autre sénégalais. À cet effet, comme l'ont souligné, dans un autre contexte, Boucher et ses collègues (2015), il paraît important de renforcer la collaboration et la synergie entre les décideurs politiques, les techniciens, les personnes en situation de handicap ou leurs organisations pour asseoir une politique sociale et urbaine répondant aux aspirations des parties prenantes.

<sup>2</sup> Dakar occupe 0,3 % de la superficie du pays, soit 500 sur 192 000 km<sup>2</sup> et comprend 3 193 000 habitants, soit 23 % de la population du pays estimée à 14 millions d'habitants. Composée en majorité de femmes et de jeunes, la moyenne d'âge de cette population est de 23 ans (ANSD, 2014).



La politique sociale qui semble en vigueur dans le contexte dakarois met ensemble des actions favorables à la participation sociale sous-tendue par des principes de la Déclaration des droits de l'Homme auxquels le Sénégal a adhéré (Diouf, 2008). Le droit à l'éducation pour tous est affirmé par les pouvoirs publics. La prise en compte des situations de handicap dans l'édification des établissements publics figure bien dans les textes régissant la construction et l'urbanisme. À côté de ces aspects, les pouvoirs publics ont parfois recours à des actions, comme la mise en arrêt de personnes en situation de handicap mendiant dans les rues (FSAPH, 2016).

Or, Tchirkov et ses collaborateurs (2011) ont mis en exergue dans le contexte guinéen, contexte pouvant être relié à celui du Sénégal, un pays voisin, la capacité de l'éducation à dissuader la personne en situation de handicap de considérer la mendicité comme une alternative de subsistance. Ces chercheurs soulignent que le taux de personnes en situation de handicap s'adonnant à la mendicité diminue au fur et à mesure que celles-ci ont accès à l'école. Ils affirment qu'il est rare de voir un jeune en situation de handicap, ayant une scolarité de niveau secondaire, évoluer dans cette occupation. De plus, les élèves n'ayant aucune incapacité côtoyant leurs pairs en situation de handicap ont des représentations positives de cette différence. Ils parviennent à annihiler la situation de handicap et les préjugés qui accompagnent les jeunes ayant des incapacités pour construire de solides et durables liens amicaux avec ceux-ci (Touré, 2009).

#### *- Priorités d'actions*

La LOS de 2010 semble représenter les espoirs des répondants pour mettre en branle l'inclusion sociale à Dakar. Inscrite sur la ligne tracée par la CDPH ratifiée par le Sénégal, la LOS n'est pas encore l'objet de décret traduisant son effectivité (FSAPH, 2016). Comme la Convention qui semble l'inspirer, la LOS contient, en plus de sa dimension juridique, des mesures sociales et économiques facilitant la promotion des personnes en situation de handicap.

Diouf (2008) souligne les opportunités du contexte légal et législatif du Sénégal pour prendre en considération les personnes en situation de handicap. Il rappelle que la CDPH met en relief les droits existants basés sur des chartes fondamentales comme la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Il peut en être de même de la LOS qui met l'accent sur la volonté de l'État de favoriser une société inclusive par des mécanismes facilitant la participation sociale des personnes en situation de handicap dans leur majorité. De plus, il peut être opportun de mettre l'accent sur la formation citoyenne et la sensibilisation au respect et à des valeurs favorisant la différence comme l'ont mentionné certains répondants.

#### Limites de l'étude

L'étude a été limitée sur une population pouvant avoir accès à internet et pouvant comprendre le français. Le questionnaire étant écrit en français, il fallait avoir accès à internet pour pouvoir le recevoir et y répondre. De plus, l'accès à ce médium suppose un minimum d'alphabétisation. Or, Les personnes en situation de handicap ayant accès à internet semblent minoritaires au Sénégal. Une bonne partie de cette population a une scolarité faible, voire inexistante (ANSD, 2014).

#### Conclusion

Cette étude a permis de mettre en lumière certaines difficultés de parvenir à un cadre inclusif profitant aux personnes en situation de handicap à Dakar. Toutefois, elle donne un aperçu des problématiques de l'inclusion et de la ville inclusive en Afrique. En effet, l'accessibilité et la participation sociale paraissent liées à l'inclusion des personnes en situation de handicap.

La non-présence sur le terrain pendant cette recherche est perçue comme une limite dans la mesure où l'observation constitue un aspect important dans une approche qualitative (Merriam, 1988, 2002; Paillé, 2003). Cependant, Bowker et Tuffin (2004) soulignent des avantages dans les recherches menées par entrevue électronique auprès de personnes en si-

tuation de handicap. Les entrevues en ligne sont efficaces pour accéder au discours des personnes en situation de handicap surtout quand celles-ci éprouvent des difficultés de communication. Cependant, il faut noter, avec James (2016), le manque de contrôle du chercheur sur les participants dont les réponses peuvent être reçues bien après l'envoi des questions. Ce qui donne plus de liberté aux participants en leur permettant d'aménager leur temps de réponse. Par contre, toujours d'après James (2016), le chercheur a l'atout d'utiliser les données fournies, sans recourir à la transcription.

Au demeurant, cette étude pourrait être approfondie et élargie à d'autres villes et à d'autres situations de handicap comme celles relatives aux albinos ou à la santé mentale. Cela permettrait d'aboutir à une meilleure compréhension de la notion de ville inclusive et les enjeux pouvant en découler.

Il pourrait aussi être pertinent de penser la question de l'inclusion et la participation sociale en Afrique dans une dynamique systémique. Dans cette perspective, le processus de production de handicap (PPH), un cadre d'analyse holistique (Fougeyrollas, 2009, 2010), peut s'avérer intéressant. En effet, Megret (2009) mentionne le lien entre la CDPH et le PPH en attirant l'attention sur la capacité opérationnelle de ce dernier dans l'examen des situations de handicap afin de mettre en œuvre une politique au profit de la participation sociale.

À cet effet, il y a lieu de croire que les participants à l'étude aient eux-mêmes pris le temps de porter une réflexion sur les tenants et aboutissants de rendre Dakar comme ville réellement plus inclusive. Ces participants sont des acteurs importants et peuvent influencer les décideurs politiques. Bien humblement, il y a donc lieu de souhaiter que cette étude devienne le moteur d'une véritable recherche-action pour contribuer à réduire les obstacles environnementaux. Ce qui augmenterait la participation sociale des personnes aux plans scolaire, du travail, des loisirs et de la vie en société. Les participants à l'étude ont la volon-

té de faire de Dakar une ville réellement inclusive. Trouveront-ils une oreille attentive?

## Références

AFRICAN CHILDREN POLICY FORUM. (2011). *Violence against Children with Disabilities in Africa - Field Studies from Cameroon, Ethiopia, Senegal, Uganda and Zambia* (pp. 80). Addis-Abeba: The African Child Policy Forum (ACPF).

AFRICAN CHILDREN POLICY FORUM. (2014). *Accès Refusé - Témoignages de personnes en situation de handicap en Afrique* (pp. 124). Addis-Abeba: The African Child Policy Forum (ACPF).

AGBOVI, K. K. (2009). *Représentations et perception du handicap par les cadres de l'administration publiques et les autorités locales au Sénégal* (pp. 68). Dakar : Handicap International.

ANADON, M. (2011). Quelques repères sociaux et épistémologiques de la recherche en éducation au Québec Dans T. Karsenti et L. Savoie-Zajc (Éds.), *La recherche en éducation : étapes et approches* (3e éd., pp. 11-33). Saint-Laurent, Québec : ERPI.

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DÉMOGRAPHIE. (2014). *Recensement général de la population et de l'habitat, de l'agriculture et de l'élevage, 2013. Rapport définitif* (Agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD), Trad.). Dakar : ministère de l'Économie, des Finances et du plan. République du Sénégal.

BAUER, F. (2015). Inclusion et planification : vers un territoire inclusif. *Vie sociale*, 3(11), 71-80. Repéré à <http://dx.doi.org/10.3917/vsoc.153.0071>

BOUCHER, N., FOUGEYROLLAS, P., BEAUREGARD, L., LACHAPPELLE, Y., GASCON, H., CAILLOUETTE, J., & DUMONT, I. (2015). Handicap, territoire et environnement. Analyse des représentations sociales à l'égard des personnes ayant des différences fonctionnelles dans le développement d'un transport collectif inclusif dans la ville de Québec *Programme de soutien à la participation sociale*. Québec : OPHQ/REPAR.

BOUCHER, N., VINCENT, P., GEISER, P., & FOUGEYROLLAS, P. (2015). Participation des personnes en situation de handicap à la gouvernance locale : présentation d'un projet visant à mesurer l'impact des stratégies de développement local inclusif. *ALTER - European Journal of Disability Research / Revue Européenne de Recherche sur le Handicap*, 9(1), 51-63. Repéré à <http://dx.doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/j.alter.2014.11.001>

BOWKER, N., & TUFFIN, K. (2004). Using the online medium for discursive research about people with disabilities. *Social Science Computer Review*, 22(2), 228-241. Repéré à <http://dx.doi.org/10.1177/0894439303262561>



- BREDELOUP, S., BERTONCELLO, B., & LOMBARD, J. (Éds.). (2008). *Abidjan, Dakar : des villes à vendre? : la privatisation made in Africa des services urbains*. Paris: L'Harmattan.
- DIATTA, J. M. (2016, 30/07). Un 1/3 des bus dotés d'une rampe pour les handicapés. Acquisition de nouveaux bus Dakar Dem Dick. *Sud quotidien*.
- DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., & POCHE, P. (2016, 07-10). *Changes in daily mobility patterns in Dakar (Senegal)*. Communication présentée 14th World Conference on Transport Research, Shanghai, China.
- DIMÉ, M. N., & CALVÈS, A.-E. (2006). Du "jamonoy twist" au "jamonoy xoslu": le basculement dans la précarité de ménages de la classe moyenne à Dakar. *Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 40(3), 401-425. Repéré à <http://dx.doi.org/10.1080/00083968.2006.10751399>
- DIOP, A. B. (2012). *La famille wolof: tradition et changement* (Vol. 7). Paris, France : Éditions Karthala.
- DIOP, I. (2012). Handicap et représentations sociales en Afrique occidentale. *Le français aujourd'hui*, 2(177), 19-27. Repéré à <http://dx.doi.org/10.3917/lfa.177.0019>
- DIOUF, N. (2008). *Étude synthétique et comparative des cadres juridiques nationaux et internationaux liés aux droits des personnes handicapées : cas du Sénégal. Rapport définitif* (pp. 66). Dakar : Handicap International.
- DOGBE, J., OWUSU-DABO, E., EDUSEI, A., PLANGE-RHULE, G., ADDOFOH, N., BAFFOUR-AWUAH, S.,... OWUSU, M. (2016). Assessment of prison life of persons with disability in Ghana. *BMC International Health and Human Rights*, 16(1), 1-6. Repéré à <http://dx.doi.org/10.1186/s12914-016-0094-y>
- DRAMÉ, E. R., & KAMPHOFF, K. (2014). Perceptions of Disability and Access to Inclusive Education in West Africa: A Comparative Case Study in Dakar, Senegal. *International Journal of Special Education*, 29(3), 69-81.
- FALL, L., DIOUF, M. L., THIAM, M. H., SYLLA, O., & GUEYE, M. (2007). Handicap et école au Sénégal. *Perspectives Psy*, 46(4), 336-340.
- FAYE, O., & THIOUB, I. (2003). Les marginaux et l'État à Dakar. *Le Mouvement social*(204), 93-108. Repéré à <http://dx.doi.org/10.2307/3779938>
- FAYE, S. (2014). *La problématique des enfants de rue au Sénégal*. Dakar.
- FOUGEYROLLAS, P. (2009). Construire le sens de la participation sociale. Dans V. Guerdan, G. Petitpierre, J.-P. Moulin et M.-C. Haelewyck (Éds.), *Participation et responsabilités sociales : un nouveau paradigme pour l'inclusion des personnes avec une déficience intellectuelle* (pp. 115-125). Berne : Peter Lang.
- FOUGEYROLLAS, P. (2010). *La funambule, le fil et la toile : transformations réciproques du sens du handicap*. Québec : Les Presses de L'Université Laval.
- FÉDÉRATION SÉNÉGALAISE DES ASSOCIATIONS DE PERSONNES HANDICAPÉES. (2016). Communiqué sur les rafles des personnes handicapées [Press release]. Repéré à [http://www.dakaractu.com/Retraits-des-talibes-de-la-rue-Rafles-de-personnes-handicapees-a-Dakar-et-en-banlieue\\_a114007.html](http://www.dakaractu.com/Retraits-des-talibes-de-la-rue-Rafles-de-personnes-handicapees-a-Dakar-et-en-banlieue_a114007.html)
- JAMES, N. (2016). Using email interviews in qualitative educational research: creating space to think and time to talk. *International Journal of Qualitative Studies in Education*, 29(2), 150-163. Repéré à <http://dx.doi.org/10.1080/09518398.2015.1017848>
- LEJEUNE, C. (2008). Au fil de l'interprétation. L'apport des registres aux logiciels d'analyse qualitative. *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie= Revue Suisse de Sociologie*, 34(3), 593-603.
- Loi d'orientation sociale relative à la promotion et à la protection des droits des personnes handicapées, Journal officiel de la République du Sénégal, Pub. L. No. 2010-15 (2010).
- Loi portant Code de la construction (Partie législative), Journal officiel de la République du Sénégal, Pub. L. No. 2009-23 (2009).
- Loi portant Code du Travail, Journal officiel de la République du Sénégal, Pub. L. No. 97-17 (1997).
- Loi portant Code général des Collectivités locales, Journal officiel de la République du Sénégal, Pub. L. No. 2013-10 (2013).
- MEGRET, F. (2009). The UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities: A Hope for Progress (La Convention Des Nations Unies sur les Droits des Personnes Handicapées : Un Espoir de Progres). *Développement humain, handicap et changement social*, 17(1).
- MERRIAM, S. B. (1988). *Case study research in education: A qualitative approach*. San Francisco: Jossey-Bass.
- MERRIAM, S. B. (2002). Introduction to qualitative research. Dans S. B. Merriam (Éd.), *Qualitative research in practice: Examples for discussion and analysis* (1e éd., pp. 1-17). San Francisco: Jossey-Bass.
- NDIAYE, I. (2015). Étalement urbain et différenciation sociospatiale à Dakar (Sénégal). *Cahiers de géographie du Québec*, 59(166), 47-69. Repéré à <http://dx.doi.org/10.7202/1034348ar>
- NGO MELHA, E. A. (2013). *Éducation inclusive en Afrique subsaharienne*. Paris : L'Harmattan.
- ONU. (2006). *Convention relative aux droits des personnes handicapées et Protocole facultatif*. New York : Nations Unies.
- PAILLÉ, P. (2003). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Paris : A. Colin.
- POISSON, Y. (1991). *La recherche qualitative en éducation*. Québec : Presses de l'Université du Québec.

ROY, N., & GARON, R. (2013). Hors-thème. Étude comparative des logiciels d'aide à l'analyse de données qualitatives: de l'approche automatique à l'approche manuelle. *Recherches qualitatives*, 32(1), 154-180.

SENEWEB. (2016). Me Mbaye Jacques Ndiaye plaide l'abrogation de l'article 245 du Code pénal. *Seneweb*. Repéré à [http://www.seneweb.com/news/Justice/me-mbaye-jacques-ndiaye-plaide-l-rsquo-a\\_n\\_189013.html](http://www.seneweb.com/news/Justice/me-mbaye-jacques-ndiaye-plaide-l-rsquo-a_n_189013.html)

TCHIRKOV, V. (2012). *Déterminants du handicap moteur en République de Guinée. Causes et conséquences des déficiences des membres inférieurs chez les habitants de Conakry*. (Thèse de doctorat). Disponible chez ProQuest Dissertations & Theses Full Text.

TCHIRKOV, V., KELLER, D., & AMBASSA, S. (2011). Stratégies de subsistance des personnes atteintes de déficiences motrices en République de Guinée. *Revue Développement humain, handicap et changement social*, 19(2), 97-107.

THIOUB, I. (2003). L'enfermement carcéral: Un instrument de gestions des marges urbaines au Sénégal XIXe-XXe siècles. *Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 37(2-3), 269-297. Repéré à <http://dx.doi.org/10.1080/00083968.2003.10751269>

TOURÉ D. (2009) *La scolarisation des enfants à besoins*

