



# **Covid-19 : Partage de l'espace public à l'heure du 1<sup>er</sup> déconfinement**

Christine Bourdeauducq

Analyse ASPH 2020

Éditrice responsable :

Ouiam Messaoudi

ASPH a.s.b.l.

Rue Saint-Jean 32-38 – 1000 Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0416.539.873

RPM – Bruxelles

IBAN : BE81 8778 0287 0124





## Covid-19 : Partage de l'espace public à l'heure du 1<sup>er</sup> déconfinement

Janvier 2020, les premiers cas de COVID-19 apparaissent en Chine. Transmise par l'homme et particulièrement lors des voyages à l'étranger, les cas atteignent très vite l'ensemble de la planète.

La COVID-19 est devenue une pandémie mondiale. La Belgique décide de confiner ses citoyens le 16 mars pour éviter la propagation du virus, mais surtout limiter le nombre fulgurant de patients aux soins intensifs. Les hôpitaux, non préparés à ce type de maladie, n'arrivent plus à faire face faute de connaissance suffisante sur la maladie<sup>1</sup>, mais surtout faute de matériel (masque, oxygène, traitement...).

En date du 16 mai, nous comptons déjà 311 739 morts dans le monde<sup>2</sup> dont 9632 en Belgique<sup>3</sup>. Après des semaines de confinement assez strict et une amélioration des cas d'hospitalisation, le gouvernement belge décide de relâcher les mesures strictes qui ont été prises. Les citoyens peuvent reprendre progressivement le cours de leur vie.

Suite au 1<sup>er</sup> déconfinement en mai 2020, nous constatons une augmentation des flux, c'est-à-dire beaucoup plus de piétons, vélos, de véhicules motorisés que depuis la mi-mars tant sur la voirie que sur les trottoirs. Des communes ont prévu des aménagements provisoires afin de répondre aux mesures sollicitées par le Conseil national de sécurité. Certaines communes ont ainsi élargi temporairement les trottoirs en permettant d'y faire la file sur la bande de stationnements afin de respecter les 1,5m de distance physique. Les grandes villes ont parfois réduit la vitesse de circulation à 20 km dans l'intra-muros ou privilégié des pistes cyclables provisoires sur une des bandes<sup>4 5</sup>.

Avec la réouverture des commerces, de nombreuses personnes en situation de handicap ont exprimé des difficultés pour circuler. Des cheminements étroits, l'angoisse de se retrouver nombreux dans une file, ne pas pouvoir respecter les distanciations physiques, attendre debout pour avoir accès aux services lorsque l'on éprouve des difficultés à la marche, une organisation des espaces publics complètement changée ... ne sont que quelques exemples qui illustrent le vécu actuel de notre public.

---

<sup>1</sup> Quel traitement pour le coronavirus : [https://www.rtbef.be/info/dossier/epidemie-de-coronavirus/detail\\_quel-traitement-pour-le-coronavirus?id=10458329](https://www.rtbef.be/info/dossier/epidemie-de-coronavirus/detail_quel-traitement-pour-le-coronavirus?id=10458329) consulté le 15 septembre 2020

<sup>2</sup>Tous les derniers développements de la pandémie : <https://www.journaldemontreal.com/2020/05/16/en-direct-samedi-16-mai-tous-les-derniers-developpements-de-la-pandemie> consulté le 15 septembre 2020

<sup>3</sup>Le nombre de décès passe la barre des 9000 mais la baisse se poursuit [https://www.rtbef.be/info/societe/detail\\_coronavirus-en-belgique-le-nombre-de-deces-passe-la-barre-des-9000-mais-la-baisse-se-poursuit-ce-samedi-16-mai?id=10503292](https://www.rtbef.be/info/societe/detail_coronavirus-en-belgique-le-nombre-de-deces-passe-la-barre-des-9000-mais-la-baisse-se-poursuit-ce-samedi-16-mai?id=10503292) consulté le 15 septembre 2020

<sup>4</sup> Des pistes cyclables temporaires pour faciliter le déconfinement des Liégeois : [https://www.rtbef.be/info/regions/liege/detail\\_des-pistes-cyclables-temporaires-pour-faciliter-le-deconfinement-des-liegeois?id=10482612](https://www.rtbef.be/info/regions/liege/detail_des-pistes-cyclables-temporaires-pour-faciliter-le-deconfinement-des-liegeois?id=10482612) consulté le 15 septembre 2020

<sup>5</sup> Des pistes cyclables provisoires tout l'été dans la capitale : <https://lameuse-verviers.sudinfo.be/554420/article/2020-05-05/des-pistes-cyclables-provisoires-tout-lete-dans-la-capitale> consulté le 15 septembre 2020

La COVID-19, comme d'autres pandémies aura eu depuis quelques mois un impact sur notre société en termes de santé publique, d'urbanisme et d'adaptabilité des services pourtant déjà malmenés avant la crise (gestion capitaliste des hôpitaux, pour ne citer que cet exemple tristement parlant). Mais ces impacts seront-ils mis à profit pour changer radicalement nos modes de déplacement et la configuration de l'espace public ? Opportunité, ou menace ?

## Le trottoir ou autre espace public : à quelle fin ?

Au XIX<sup>e</sup> siècle, la construction urbaine avec la création de nombreuses infrastructures (bâtiments) dans les grandes villes nous amène à créer des trottoirs<sup>6</sup>. Ces trottoirs ont été certes créés pour y marcher, mais surtout pour y recevoir égouts, canalisation d'eau ou encore électricité en dehors de la voirie réservée plutôt aux véhicules, sans pour autant prévoir des largeurs minimales de 1,5 mètre pour accueillir des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)<sup>7</sup>.

Au début du 21<sup>e</sup> siècle, on voit peu à peu apparaître un nouvel usage de ces trottoirs. C'est ainsi que les trottoirs sont également utilisés pour y accueillir des bornes électriques, des poubelles encastrées, des parkings vélo partagés, des trottinettes, sans pour autant élargir le trottoir existant. De plus, aujourd'hui, et particulièrement dans les grandes villes, les habitants font de plus en plus appel à des livraisons minute pour se faire livrer un repas, un colis... Il faut donc pouvoir accueillir ces nouveaux engins (souvent à cheval entre la route et le trottoir, ou carrément entièrement sur le trottoir) pour une courte durée certes, mais qui encomrent également l'espace nécessaire au cheminement piéton.

Durant le confinement, et particulièrement lorsqu'il fut complet dans certains pays, la population sortait de chez elle dans un environnement géographique très limité, privilégiant alors le plus souvent la marche à pied.

En Belgique, des rues ont été fermées à la circulation ou réduites à un seul sens de circulation, des pistes cyclables provisoires ont été installées à la hâte, balisées par du matériel de chantier ou de la signalétique spécifique sont apparues dans certaines communes telles que Namur, Bruxelles, Liège, etc. Des jardins éphémères<sup>8</sup> ont aussi vu le jour sur des places de parking dans des centres urbains à l'initiative de certains habitants.

---

<sup>6</sup> « Les critères du Paris haussmannien : assainir » <https://www.napoleon.org/enseignants/documents/le-paris-dhaussmann-la-transformation-dune-ville/> : consulté le 18 septembre 2020

<sup>7</sup> Définition PMR : Personne à mobilité réduite près de 40% de la population : Les personnes à mobilité réduite sont des personnes gênées dans leurs mouvements notamment en raison de leur taille, de leur état, de leur âge, d'une maladie aux effets invalidants, d'un accident, d'un handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elles doivent recourir pour se déplacer. Cette définition englobe ainsi une population bien plus large que celle des seules personnes handicapées motrices.

<sup>8</sup> [https://www.rtf.be/info/regions/detail\\_schaerbeek-le-petit-jardin-qui-ne-faisait-pas-l-unanime-a-disparu?id=10524253](https://www.rtf.be/info/regions/detail_schaerbeek-le-petit-jardin-qui-ne-faisait-pas-l-unanime-a-disparu?id=10524253) consulté le 18 septembre 2020

Afin d'assurer certaines activités telles que faire ses courses, les magasins et grandes surfaces ont dû également faire preuve d'originalité sur la voie publique. Les clients devaient faire la file le long des façades devenues alors à « de nouvelles salles d'attente commerciales », ou sur les parkings entravant particulièrement les places de parking les plus proches réservées aux personnes en situation de handicap. Des labyrinthes matérialisés avec des barrières Nadar, de la rubalise sont sortis de terre pour créer des files respectant la distanciation sociale. L'environnement urbain s'est littéralement métamorphosé en l'espace de quelques semaines, ce que nous saluons.

## Déconfinement progressif en mai 2020

En période de confinement et de déconfinement, les personnes en situation de handicap ont dû s'adapter en permanence. Elles ont été parmi les premières concernées par les mesures de confinement, car considérées comme personnes à risque pour la COVID-19 en raison de leur état de santé, qu'elles résident à leur domicile en toute autonomie ou en collectivité au sein d'institutions<sup>9</sup>. Elles ont donc été contraintes bien souvent de rester chez elles ou très peu circuler dans l'espace public et donc sur les trottoirs. Lorsqu'elles n'avaient pas d'autre choix, faute d'aide (pour faire leurs courses par exemple), d'aidant proche ou, car les aides dont elles disposent d'ordinaire ne pouvaient plus ou pas continuer, elles ont utilisé la voirie fortement réduite de véhicules, mais directement sur la chaussée.

Après le huit juin 2020, c'est au tour des cafés et restaurants de s'activer en déconfinant. Ils ont pu reprendre leurs activités en sollicitant un agrandissement de leur terrasse ou tout simplement occuper le trottoir afin de relancer l'économie. Mais c'est également à cette période-là où la densité démographique dans l'espace public augmente. Notre asbl a alors été interpellée par des personnes en situation de handicap relatant leurs difficultés rencontrées lors de déplacements.

En voici quelques exemples :

Pour une personne aveugle, le déplacement est devenu une source d'inquiétude. Comment respecter la distance sociale de 1mètre50 entre les personnes lorsque je ne les vois pas ? Comment faire appel à un tiers pour demander de l'aide pour traverser la rue sans pouvoir se toucher ? Comment connaître le sens de circulation ou le sens de la file devant un magasin ?

Pour une personne malvoyante, comment repérer au sol les marquages peu contrastés et très vite illisibles/effaçables à l'usage ? Comment circuler le long d'une façade lorsque des terrasses ou du mobilier ne me permettent plus de m'orienter et de détecter suffisamment à l'avance les obstacles à la canne ?

---

<sup>9</sup> Nous vous invitons à consulter l'analyse publiée par l'ASPH en avril 2020 : Pandémie Covid-19 : et si le virus n'était pas le seul invisible : <http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/sante-et-ethique/Pages/2020-handicap-covid-19-invisibilite.aspx>

Certains quartiers commerciaux ou centres-villes comme Namur et Mons sont devenus des zones de rencontre à 20km/h où l'ensemble des usagers se partage l'entièreté de la voirie, il n'y a donc plus de règles spécifiques pour traverser à des endroits précis. Habitué à des circuits appris par cœur et connus depuis des années, tout changement ne permet plus à la personne déficiente visuelle de maintenir ses repères spatiaux pourtant essentiels à sa sécurité. Le port du masque ne permet plus ou réduit fortement également de ressentir l'un ou l'autre sens (odeur aux abords d'un commerce de boulangerie ou de poisson, le petit vent que l'on a l'habitude de ressentir lorsque l'on arrive à un carrefour) qui constitue des repères importants. Lorsque la personne est accompagnée d'un chien guide, celui-ci n'a plus non plus les mêmes repères, puisque des aménagements provisoires sont venus encombrer le passage.

Pour une personne en chaise roulante, l'occupation des trottoirs par des terrasses et des files d'attente réduit fortement le passage et oblige parfois la personne à descendre sur la voirie sans avoir de bordure baissée ou traversée adaptée. Dans certaines grandes surfaces, les places de parking les plus proches de l'entrée ont été affectées à la file d'attente pour permettre les files en toute sécurité, réduisant ainsi le nombre de places de parking réservées pour personnes en situation de handicap. Pour sécuriser et identifier les zones de rencontre, du mobilier urbain ou des aménagements tels que des bacs à fleurs ou des plots en béton vous invitent et incitent à adopter les bons comportements, les bonnes vitesses, mais sans toutefois penser que ces derniers sont devenus parfois des obstacles, cela prenant pour certains l'allure d'un parcours du combattant pour circuler dans cette zone.

La zone 20 autrement appelée zone de rencontre est une zone partagée entre les différents usagés. Piéton, cycliste, voiture, bus ... Les zones de rencontre, si elles permettent aux piétons d'utiliser l'espace habituellement dévolu aux voitures, ne sont pas pour autant des espaces sécurisés pour tous. En effet, les personnes déficientes visuelles, les parents avec une poussette, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, les personnes âgées ne pourront pas s'y orienter ou regagner le trottoir avec aisance. Il nous semble dès lors indispensable de maintenir en permanence les trottoirs et cheminements piétons habituels libres de tout obstacle afin de garantir la sécurité de chacun. Ça n'a malheureusement pas été le cas.

Aujourd'hui, le trottoir n'a plus pour fonction principale le cheminement piéton et la pandémie ne fait que renforcer ce constat. On y retrouve des étals, des terrasses, des files d'attente... C'est l'illustration d'une société et d'un espace public en évolution. Durant le confinement, la largeur des trottoirs supérieurs à deux mètres de large en occupant en partie la voirie ou la zone de stationnement a permis de mettre en avant les avantages des aménagements larges, confortables, mais aussi les difficultés que posaient certains trottoirs étroits, ou qui n'avaient pas été mis en accessibilité. Même si l'espace semble plus grand pour circuler et permettre une distanciation physique suffisante, les personnes en situation de handicap ont besoin de continuer à circuler sur les trottoirs avec des aménagements de bordure comme ligne guide naturelle pour se déplacer ou pour compenser la bordure. Pour les personnes déficientes visuelles, l'ajout de mobilier ou tout autre aménagement (pots de fleurs, barrières provisoires non contrastées) sont devenus de nouveaux obstacles. Ces derniers obstruent le marquage au sol réalisé avec des dalles podotactiles qui leur permettent de suivre une direction et prendre leurs repères dans l'espace le long des trottoirs. À Covid-19 : Partage de l'espace public à l'heure du 1<sup>e</sup> déconfinement - Analyse ASPH 2020

nouveau, nous déplorons que des dalles podotactiles provisoires n'aient pas été ajoutées pour faciliter les déplacements des usagers concernés.



Exemple de dalles podotactiles<sup>10</sup>

Depuis plusieurs années, les recommandations urbanistiques en termes d'accessibilité imposent dans la législation un trottoir d'une largeur minimum de 1,50 mètre. À long terme, la fonction de « salle d'attente » des trottoirs devrait venir à disparaître. En regroupant toutes ces réalités que nous venons de mettre en lumière, il nous semble intéressant de repenser pour l'avenir la largeur des trottoirs. Ainsi, des trottoirs de 2,50 mètres, voire 3 mètres pourraient permettre un libre passage continu de 1,50 mètre minimum toute l'année. Et ce, qu'importe que les évolutions du partage de l'espace public soient d'ordre sanitaire ou sociétal afin de garantir un cheminement suffisant pour les PMR ? Dans un espace public trop peu pensé pour et avec elles, qui les exclut encore beaucoup trop souvent, cela constitue une priorité à nos yeux.

## Initiatives citoyennes et/ou gouvernementales pensées de manière réellement inclusives ?

La crise sanitaire que nous vivons a eu et a encore un impact direct sur la mobilité. Lors du confinement, tous les citoyens ont pu profiter des rues calmes, parfois même sans circulation, ou pratiquer une activité sportive telle que la marche ou le vélo.

À ce titre, la Région bruxelloise a lancé un appel à projets et soutenu les communes qui désiraient offrir plus de places pour les piétons ou cyclistes. À la veille des congés d'été, afin de répondre à cet appel à projets régional, les associations locales ont interpellé les citoyens pour concevoir conjointement plus d'espace aux enfants pour se déplacer, jouer en toute sécurité durant cette période, par la création de zones de rencontre, de quartiers plus résidentiels où le jeu était permis.

---

<sup>10</sup> Il existe 3 types de dalles podotactiles :

- le bandeau avec des boules dites « dalle d'éveil à vigilance » signale un danger (ici une traversée)
- les 4 carrés noirs dites « dalles d'information » (dans le cas de la photo, début d'un quai de bus où la personne aveugle doit se mettre pour être face à la porte avant lorsque le bus arrive)
- Les lignes droites à l'extrême droite de la photo dite « dalle de guidage » permettent à la personne déficiente visuelle de rejoindre la façade d'un bâtiment vers une traversée piétonne ou un arrêt



Lorsque la vie a repris des airs d'activités quotidiennes, en région bruxelloise, une part belle a été offerte aux piétons et cyclistes, notamment grâce à l'accélération du Plan Good Move<sup>11</sup>. Ce plan régional de mobilité a pour vocation d'avoir une perspective de la mobilité pour les 10 prochaines années. Prévues de longue date, de nombreuses pistes cyclables ont vu le jour sur le territoire sur de grands axes où la voiture y avait jusqu'alors la priorité. De nombreux aménagements sont prévus en phase test pour deux ou trois ans. Au début du déconfinement, les cyclistes ont fortement apprécié cette nouvelle opportunité de maintenir une activité physique et de profiter des espaces publics de manière qualitative. Mais le retour progressif des véhicules en nombre ne donne pas un sentiment de sécurité à ces (nouveaux) cyclistes. Par ailleurs, lors d'une réunion plénière du CAWAB<sup>12</sup>, des personnes déficientes visuelles ont fait état des difficultés rencontrées sur certaines grandes artères telles que la rue de la Loi. Sur ces pistes tests prévues pour deux à trois ans, certains aménagements n'ont pas été envisagés pour sécuriser la traversée des piétons avec des dalles podotactiles. Certes, nous pouvons croire que ces pistes ne sont que provisoires, mais quand on apprend que ces tests sont prévus sur une période aussi longue, il est plus que nécessaire de prendre en compte tous les usagers de ces espaces, y en ce compris les PMR.



Piste cyclable à double sens de circulation provisoire dans la rue de la loi, ajoutée à la piste existante et partagée sur la partie trottoir (bande rouge)

## Le vélo, le vélo, tout pour le vélo ?

En Région wallonne, début mai 2020, différents outils ont été mis à disposition des communes pour mettre en place des aménagements provisoires<sup>13</sup> puis un appel aux communes désireuses de mener sur leur territoire une politique volontariste en faveur du vélo utilitaire a été lancé<sup>14</sup>. Le projet des

---

<sup>11</sup> <https://goodmove.brussels/fr/> consulté le 18 septembre 2020

<sup>12</sup> <https://www.cawab.be/>

<sup>13</sup> <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/le-reseau-des-cem/amenagements-temporaires.html> consulté le 18 septembre 2020

<sup>14</sup> <http://mobilite.wallonie.be/news/appele-a-projets-communes-pilotes-wallonie-cyclable-2020> consulté le 18 septembre 2020

communes pilotes doit contribuer par ailleurs à la transition climatique, dans le cadre du [Plan Infrastructures 2020-26](#)<sup>15</sup>. Ce plan, en dehors de maintenir un entretien régulier de nos routes, donne une part importante à la mobilité douce.

À ce titre, le secteur du handicap actif dans le domaine de l'accessibilité n'est pas non plus resté inactif durant cette période de crise. À l'initiative des associations du CAWAB – dont l'ASPH fait activement partie-, des recommandations ont été faites auprès des autorités régionales et particulièrement à la commission régionale de mobilité en région bruxelloise afin de prendre en compte les besoins spécifiques des personnes en situation de handicap dans ces aménagements provisoires<sup>16</sup>.

Favorisant fortement la pratique du vélo à long terme pour tous les usagers, dans le cadre de ses missions d'accessibilité, Access-i a profité de cette période de confinement pour auditer<sup>17</sup> des circuits vélo à destination des personnes en situation de handicap. Fin 2020 et courant 2021, d'autres circuits seront également audités pour offrir de nouvelles destinations de déplacement en toute sécurité. L'ASPH se réjouit de cette nouvelle mission pour que les personnes en situation de handicap puissent elles aussi avoir un rôle dans la transition vers une mobilité douce, essentielle notamment à la qualité de l'air<sup>18</sup>. Ces balades en pleine nature ou fortement écartées des milieux urbains permettent de se balader en toute sécurité, réduire les nuisances sonores, diminuer le stress, avoir un impact sur notre santé...

Force est de constater qu'une part importante des aménagements ont été prévus pour les vélos, nous dénonçons le peu d'initiatives qui ont été envisagées sans concertation avec les associations représentative du handicap afin d'améliorer par la même occasion l'espace public en faveur des PMR. L'opportunité de travailler à un espace public réellement inclusif était pourtant sous les yeux des décideurs et n'aurait pas demandé une charge de travail insurmontable.

## Conclusion

La pandémie Covid-19 aura indéniablement transformé nos modes vies. De nombreux projets provisoires ont été mis en place. Ne serait-il pas judicieux de profiter de cet urbanisme tactique<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> <http://mobilite.wallonie.be/news/plan-mobilite-et-infrastructures-pour-tous-2020-2026> consulté le 18 septembre 2020

<sup>16</sup> <https://www.cawab.be/Les-amenagements-provisoires-post-Covid.html> consulté le 18 septembre 2020

<sup>17</sup> Auditer un circuit vélo : évaluer le niveau d'accessibilité d'un circuit vélo/ravel en fonction du handicap et de l'engin de roulage utilisé (ex : tandem, tricycle, hanbike...) [www.access-i.be](http://www.access-i.be)

<sup>18</sup> Pour en savoir plus sur les conséquences de l'environnement sur la santé des personnes en situation de handicap, nous vous invitons à découvrir l'étude que l'ASPH y a consacrée en 2020 sur [www.asph.be](http://www.asph.be)

<sup>19</sup> Urbanisme tactique : L'urbanisme tactique désigne un urbanisme citoyen, participatif et éphémère, porté par des habitants, des communautés et/ou des militants et qui mobilise souvent les ressorts de l'art et de l'évènementiel. Il vise une transformation de la ville, pour la rendre plus conviviale et accueillante et encourage un questionnement sur les Covid-19 : Partage de l'espace public à l'heure du 1<sup>e</sup> déconfinement - Analyse ASPH 2020

pour favoriser des aménagements définitifs où chaque citoyen aura son mot à dire afin de pérenniser la l'infrastructure et de l'améliorer encore ?

Revoir l'aménagement urbain au profit du citoyen est un réel enjeu de santé publique, car la réduction forte de la pollution atmosphérique liée à la voiture va améliorer la qualité de l'air. La pratique d'une activité sportive quotidienne telle que la marche ou le vélo pour se rendre à l'école, au travail, faire ses courses améliorera la condition physique de tous.

De plus grands espaces de vie extérieurs permettraient aussi une meilleure socialisation et une diversité culturelle (aménagement de zones de rencontre). Ils pourraient permettre aux personnes en situation de handicap de sortir de chez elle grâce à une meilleure prise en compte de l'accessibilité et ainsi rompre l'isolement. Comment ? En pensant l'accessibilité dès les prémices des projets sur voirie !

Au XIX<sup>e</sup> siècle, « *L'histoire de l'urbanisme est liée à la lutte contre les épidémies, rappelle Benoît Moritz. L'urbanisme émerge comme discipline scientifique au XIXe siècle et les premiers traités justifient les prises de position par rapport à des considérations hygiénistes.* »<sup>20</sup>

*"Comme au XIXe siècle, l'idée de gagner de l'espace public pour permettre la distanciation sociale émerge un peu partout. On ne va plus élargir les rues donc cela passe par la suppression d'espaces accordés à la voiture. Mais sur le long terme, il faut également repenser le logement et la nature en ville. À Bruxelles, on parle beaucoup des pistes cyclables et on a trouvé des solutions pour les sans-abri. Mais on parle très peu des mal-logés alors qu'on recense plus de 43.000 ménages en attente d'un logement social à Bruxelles. Où sont les cités-jardins du XXIe siècle?", interroge Benoît Moritz».* Cela illustre bien la diversité des enjeux oubliés lors de la gestion urgentiste de la pandémie.

Si la société connaît aujourd'hui des bouleversements, la ville, centre des interactions et de l'activité économique, est l'espace habité le plus impacté. Les enseignements tirés du Covid-19 pourraient dès lors nous obliger à reconsidérer l'espace urbain au profit de l'aménagement du territoire dans son ensemble afin de faire du lien avec les zones plus rurales. Aujourd'hui, avec le télétravail renforcé, de nombreux bureaux sont devenus vides. Le citoyen pourrait tout à fait privilégier un habitat plus au vert que par le passé, afin d'obtenir une meilleure qualité de vie. Toutefois, au vu de cette crise, il reste encore un grand chantier où la personne en situation de handicap doit avoir sa place et se sentir investie et concertée dans la construction d'une société réellement inclusive.

En effet, au travers de cette analyse, nous constatons que dans l'urgence, pour des questions sanitaires non négociables, des solutions rapides ont été mises en place pour pallier le manque de

---

usages de cette ville. Trois critères permettent de le caractériser : sa petite échelle, son coût réduit et sa réalisation à court terme. (Wikipédia)

Pour en savoir plus : <https://www.urbanews.fr/2020/01/07/57119-lurbanisme-tactique-peut-il-sauver-les-petites-et-moyennes-villes-francaises/> consulté le 18 septembre 2020

<sup>20</sup> <https://www.lecho.be/dossiers/coronavirus/comment-le-coronavirus-va-impacter-l-urbanisme-et-les-transports/10221171.html> consulté le 18 septembre 2020

Covid-19 : Partage de l'espace public à l'heure du 1<sup>e</sup> déconfinement - Analyse ASPH 2020

place dans l'espace public et réduire par la même occasion la propagation du virus (file d'attente sur les trottoirs, terrasse plus grande dans l'Horeca, favoriser le vélo aux transports en commun...), mais parfois au détriment de certaines catégories de la population que sont les personnes en situation de handicap, déjà trop souvent exclues de l'espace public et donc de facto de la société.

Par conséquent, au risque d'oublier des franges de la population et avoir une cohérence dans les solutions apportées, il nous aurait semblé intéressant de pouvoir réfléchir à ces solutions de manière inclusive dès le départ, en tenant compte des besoins de l'ensemble de la population. Comme souvent, nous tenons à rappeler l'importance de se concerter avec les personnes concernées qui sont les plus à même de partager leurs besoins et les solutions nécessaires.

Une société inclusive est une société qui intègre l'Handistreaming, qui a pour objectif d'intégrer **une dimension handicap dans tous les domaines de la politique et de la vie publique d'une manière transversale et préventive**. Cela permet d'éviter une différence de traitement entre les personnes en situation de handicap et les personnes sans handicap. Une politique Handistreaming de la gestion de l'espace public en temps de pandémie aurait pu corriger le tir. L'urgence sanitaire n'a sans doute pas favorisé cette approche mais, aujourd'hui la réalité est tout autre. L'enjeu d'une société inclusive se pose et s'impose !

## L'Association Socialiste de la Personne Handicapée

L'ASPH – **Association Socialiste de la Personne Handicapée** — défend les personnes en situation de handicap et/ou atteintes de maladie grave et invalidante, quels que soient leur âge ou leur appartenance philosophique.

Véritable syndicat des personnes en situation de handicap depuis presque 100 ans, l'ASPH agit concrètement pour **faire valoir les droits de ces personnes** : lobby politique, lutte contre toutes formes de discriminations, campagnes de sensibilisations, services d'aide et d'accompagnement, etc.

### Nos missions

- Conseiller, accompagner et défendre les personnes en situation de handicap, leur famille et leur entourage
- Militer pour plus de justice sociale
- Informer et sensibiliser le plus largement possible sur les handicaps et les maladies graves et invalidantes
- Informer le public sur toutes les matières qui le concernent
- Promouvoir l'accessibilité et l'inclusion dans tous les domaines de la vie

### Nos services

#### Un contact center

Pour toute question sur le handicap ou les maladies graves et invalidantes, composez le **02/515 19 19** du lundi au jeudi de 8h30 à 15h et le vendredi, de 8h30 à 11h.

#### Handydroit®

Service de défense en justice auprès des juridictions du Tribunal du Travail. Handydroit® est compétent pour les matières liées aux allocations aux personnes handicapées, aux allocations familiales majorées, aux reconnaissances médicales, aux décisions de remise au travail et aux interventions octroyées par les Fonds régionaux.

#### Handyprotection

Pour toute personne en situation de handicap ou avec une maladie grave et invalidante, l'ASPH dispose d'un service technique spécialisé dans le conseil, la guidance et l'investigation dans le cadre des législations de protection de la personne handicapée.

#### Cellule Anti-discrimination

L'ASPH est un point d'appui UNIA (anciennement Centre pour l'Égalité des Chances) en ce qui concerne les situations discriminantes « handicap » afin d'introduire un signalement (plainte). Ex :

Covid-19 : Partage de l'espace public à l'heure du 1<sup>e</sup> déconfinement - Analyse ASPH 2020

votre compagnie d'assurance vous refuse une couverture, car vous êtes atteint d'une maladie chronique ? Elle vous propose une surprime ? Elle supprime votre police familiale en raison du handicap de votre enfant ou de votre partenaire ? Faites-nous-en part, nous assurerons le relais de votre situation.

## Handyaccessible

Notre association dispose d'un service en accessibilité compétent pour :

- Effectuer des visites de sites et proposer des aménagements adaptés
- Analyser des plans et vérifier si les réglementations régionales sont respectées
- Auditer les festivals et bâtiments selon les normes « Access-i »
- Proposer un suivi des travaux pour la mise en œuvre de l'accessibilité

## Contact

ASPH – Rue Saint-Jean 32/38 – 1000 Bruxelles  
Tél. 02/515 02 65 — [asph@solidaris.be](mailto:asph@solidaris.be)