

Errance en gare ou comment prendre en compte une présence qui dérange : éléments de diagnostic et propositions



Octobre 2011

Errance en gare ou comment prendre en compte une présence qui dérange : éléments de diagnostic et propositions

Résumé

Les gares des métropoles urbaines affirment désormais leur centralité, au cœur de la ville et des réseaux de transports, et leur rôle dans la rationalisation des temps de la mobilité en proposant une nouvelle offre de services.

Dans ces lieux conçus pour faciliter l'accès aux différents modes de transport et à une large gamme de services, où la question de la circulation et des flux est centrale, la présence des errants dérange.

On ne peut dissocier la thématique de l'errance de celle du sans-abrisme et nier ou occulter le fait que les gares sont des espaces ressources pour les personnes sans-abri. En effet, ces dernières trouvent dans les gares facilement accessibles, des possibilités de refuge sécurisé, de rencontres entre pairs, de liens avec d'autres populations, d'accès à certains services (douches, consignes...) et de pratique de la mendicité aux alentours.

Comment alors appréhender la présence des errants dans ces nouveaux temples de la mobilité et de la consommation ?

Entre des politiques sécuritaires et de rejet, et des politiques sociales et d'accompagnement, des réponses s'expérimentent dans différentes gares d'Europe. Elles soulignent les ambiguïtés des politiques européennes et nationales face à la problématique du sans-abrisme. Toutefois, des pistes d'action se dessinent et révèlent la nécessité d'aborder cette question, notamment en amont des projets de restructuration des gares.

Plan

Contexte de l'étude et introduction P.5

I. Les gares : les nouvelles centralités, les nouvelles agoras des villes structurées autour des grands réseaux de transport ? P.7

1. L'émergence de nouvelles vocations
2. Un nouveau rapport au temps et à l'espace
3. Un nouvel espace d'urbanité ?

II. Errance en gare : une présence qui dérange P.19

1. Qui sont les errants, ce public « à contre emploi » dont la présence en gare dérange ?
2. Les pratiques en gare des errants
3. Pourquoi la présence des SDF en gare dérange ?
4. Au cœur du sans-abrisme, la question des Roms

III. Errance en gare : expériences et recommandations P.43

1. Errance en gare : une problématique qui se pose à l'échelon européen
2. Errance en gare : initiatives françaises
3. Recommandations

Conclusion P.58

Ressources P.62



GRANDLYON 2
communauté urbaine

Errance en gare ou comment prendre en compte une présence qui dérange : éléments de diagnostic et propositions

Plan détaillé

Contexte de l'étude et introduction

I. Les gares : les nouvelles centralités, les nouvelles agoras des villes structurées autour des grands réseaux de transport ?

1. L'émergence de nouvelles vocations

**Espace de centralité urbaine
Pôle d'échange multimodal – HUB métropolitain
Espace de services et de commerces**

2. Un nouveau rapport au temps et à l'espace

**Le temps du déplacement devient un temps social
Du « non lieu » au « lieu en mouvement »
Un espace qui répond à la désynchronisation des temps sociaux
De la gestion du déplacement à l'accompagnement de la mobilité**

3. Un nouvel espace d'urbanité ?

**Lieu symbolique et identitaire
Rapport affectif et processus d'appropriation
Diversité des usages et diversité des publics**

II. Errance en gare : une présence qui dérange

1. Qui sont les errants, ce public « à contre emploi » dont la présence en gare dérange ?

Définitions

133 000 SDF en France : l'équivalent de la population d'une ville comme Angers, Limoges ou Tours

SDF : principalement des hommes, jeunes, fragiles et urbains

Pourquoi devient-on SDF ?

Diversité des situations de sans-abrisme et tentative de typologie

2. Les pratiques en gare des errants

La gare : un lieu ressource pour les personnes sans - abri

La gare : un espace propice aux pratiques de mendicité

Georges, SDF : témoignage

3. Pourquoi la présence des SDF en gare dérange ?

Des sentiments et des réactions entremêlés

Des perceptions du sans – abrisisme et des attitudes différentes selon les pays européens

Pour les personnes qui font la manche, « Les donateurs sont d’abord des gens qu’on dérange »

4. Au cœur du sans – abrisisme, la question des Roms

Le peuple Rom : de qui parle-t-on ?

Une minorité particulièrement discriminée

L’Europe se préoccupe de l’inclusion des Roms

III. Errance en gare : expériences et recommandations

1. Errance en gare : une problématique qui se pose à l’échelon européen

La politique française de prise en charge des sans-abri : observations générales

Des politiques plus ou moins développées ou coercitives selon les pays, les régions et les villes européennes

Des réponses au sans-abrisisme en gare qui se ressemblent

Gare solidaire : un réseau européen

Le projet HOPE où comment prendre en compte cette problématique à l’échelle européenne

2. Errance en gare : initiatives françaises

La SNCF mobilisée et mobilisatrice

Paris : des wagons couchettes pour accueillir les personnes SDF

A la gare de Lille, des maraudes pour venir en aide aux errants

Un médiateur à la gare Saint-Charles de Marseille

3. Recommandations

L’échelle européenne et le travail en réseau sont deux éléments qui apparaissent indispensables pour progresser sur la thématique de l’errance en gare.

Julien Damon propose la création d’une agence européenne pour la prise en compte du sans-abrisisme

La politique française mérite d’être clarifiée et quantifiée

Londres : un exemple à suivre ?

Errance en gare : une diversité de politiques possibles

Une propositions en quinze axes

Conclusion

Ressources

Contexte de l'étude et introduction

Forte de son histoire, de sa situation géographique, de la qualité de ses forces vives et de son dynamisme, la métropole lyonnaise compte parmi les capitales européennes. Dans cette dynamique, le quartier de la Part Dieu, au cœur de l'agglomération et à l'interconnexion entre des différents réseaux de déplacement s'affirme comme l'hyper centre de la métropole, avec la gare, première gare de correspondance d'Europe avec plus de 80 000 voyageurs par jour, le centre commercial (deuxième centre commercial de France), les équipements culturels d'importance (l'auditorium et la BM de Lyon), ainsi que la présence de nombreuses administrations et entreprises.

Confirmer le quartier de la Part Dieu en pôle d'échanges et centre d'affaires de niveau européen pour les années futures est l'idée principale de l'ambitieux projet de requalification urbaine en cours sous l'impulsion du Grand Lyon.

Conçu dans les années 1960 selon le principe de l'urbanisme de dalle, l'enjeu aujourd'hui sur le plan urbain est de retrouver un confort et une lisibilité qui se traduit par la création de sols faciles, c'est à dire aisément accessibles, utilisables et confortables, et de socles actifs à travers notamment des rez-de-chaussée animés. L'arrivée de nouveaux sièges sociaux d'entreprise viendra parfaire le caractère central et de quartier d'affaires de la Part-Dieu et permettra la structuration urbaine du quartier à travers les futures constructions ainsi induites.

Au cœur de réseaux de déplacements régionaux, nationaux et bientôt internationaux avec le développement de lignes européennes de transports, la Gare de la Part Dieu confirme sa vocation de grand centre d'échanges relié à un réseau de transport en commun lui même en plein développement (nouvelles voies de bus et notamment de tramway).

D'ores et déjà saturée aujourd'hui, la gare doit anticiper ces évolutions pour s'adapter à ce fort développement.

Agrandir la gare et l'ouvrir sur son environnement urbain constitue le deuxième enjeu majeur du projet Part Dieu. D'autant que les gares connaissent une évolution qui les conduit à devenir des pôles de centralité urbaine dédiés désormais toujours au voyage et au déplacement, mais aussi aux commerces et services. Cette évolution, ce changement de place et de rôle de la gare dans la ville devenue métropole, conduit à une diversification des usages et des publics, et interroge les modalités d'insertion de la gare dans le tissu social et urbain dans lequel elle est amenée à se développer. Ainsi, la gare est-elle un élément central du projet.

L'intention du projet Part Dieu n'est toutefois pas de transformer le quartier en un seul gigantesque centre d'affaires et de mobilité. L'idée est de garantir au quartier une mixité de fonctions et de populations, et de fait, de le rendre agréable à vivre au quotidien, y compris quand le centre commercial et les tours et immeubles de bureaux seront fermés.

C'est dans cette optique que s'envisage le maintien de l'habitat existant et la création de nouveaux logements, dont un tiers de logements sociaux.

C'est également dans cet esprit que s'envisage la végétalisation du quartier avec la création d'une serre, l'aménagement d'espaces verts, ou encore de voies largement végétalisées à l'exemple de la coulée verte Garibaldi. Et c'est en ce sens aussi que s'étudient les conditions d'une véritable dynamique culturelle et de cohésion sociale.

Le vivre ensemble et l'enjeu de cohésion sociale dans un site de centralité nécessitent de considérer la diversité des populations, des fonctions et des usages. Lieux de mixité, de mélanges de croisement obligés, les gares sont au cœur de cet enjeu.

En dehors des personnels qui travaillent en gare, la grande majorité des personnes la fréquente pour accéder aux déplacements, commerces et services proposés. L'essentiel des usagers sont ainsi dans une dynamique de mouvement. Cependant, d'autres sont en situation plus statique, d'attente de quelqu'un ou d'un train. De rythmes opposés, ces situations, souvent complexes à gérer, s'inscrivent cependant dans une logique de rationalisation du temps, de gestion du temps de la mobilité. Car l'idée principale qui prévaut pour le développement des gares est de transformer ce temps d'attente, subi, en temps utile : accéder à des services, travailler ou faire des courses.

En revanche, la présence des errants qui utilisent la gare pour s'abriter, profiter de certains services (douches, consignes...), rencontrer des pairs, voire pratiquer la mendicité aux alentours, dérange et interroge.

Les gares sont en effet des espaces de transit qui induisent des comportements « normés », liés à la vocation du lieu désormais espace de mobilité organisée. Aussi, les comportements déviants, même s'ils ne sont pas agressifs, « dérangeant », remettent en cause la cohésion, voire apparaissent comme une menace.

Parce qu'il est différent, le SDF fait peur, et parce qu'il renvoie l'image d'une société défaillante, incapable d'enrayer la pauvreté et l'exclusion alors qu'elle se revendique civilisée, il fait honte.

De plus, les problèmes d'hygiène, les comportements sous l'emprise d'addictions, et de violence au sein de la population errante suscitent également des réactions de rejet.

De fait, la présence des SDF, la question de l'errance ou du sans - abris en ville, et notamment en gare, interroge particulièrement les pouvoirs publics et les gestionnaires des gares.

Cette synthèse propose un éclairage pour mieux connaître et appréhender la problématique de l'errance en gare. Elle s'appuie sur un travail de recherche et de documentation et sur le point de vue d'experts et d'acteurs qui ont porté des initiatives dans ce domaine. Elle présente également des expériences en cours,

et esquisse quelques recommandations. L'objectif est de dégager les tendances à l'œuvre aujourd'hui pour s'inscrire dans une dynamique prospective.

I . Les gares : les nouvelles centralités, les nouvelles agoras des villes structurées autour des grands réseaux de transport ?

Pour aborder la thématique de l'errance en gare, il convient dans un premier temps de noter que le concept même de la gare évolue et d'en préciser les grandes et principales lignes d'évolution. Ces dernières concernent aussi bien la question de la place de la gare dans le tissu urbain, que de ses fonctions, de sa vocation et de son rôle dans la ville, ou encore celle des nouveaux rapports au temps et à l'espace à l'œuvre, qui finalement interroge son urbanité.

1. L'émergence de nouvelles vocations

Espace de centralité urbaine

Si au XIX^{ème} siècle, la gare s'est installée aux portes de la ville sur de vastes terrains où elle pouvait aisément développer des dépendances techniques, elle se déploie aujourd'hui au centre de la ville, et de fait s'affirme comme pôle de centralité urbaine. Cette évolution conduit à envisager différemment la gare dans ses dimensions urbanistique et spatiale. Ce changement de place de la gare dans la ville interroge les modalités de son insertion dans le tissu social et urbain dans lequel elle est amenée à se développer. La gare doit-elle s'envisager comme un prolongement de la rue ? La gare se délite-t-elle dans l'espace public ?

Quelle porosité ? Quelle interaction entre espace public et espace privé ?

Cette insertion est conditionnée par l'accessibilité et l'organisation spatiale du centre d'échanges, mais aussi par les usages développés au premier rang desquels les commerces et les services.

Pôle d'échange multimodal – HUB métropolitain

La mobilité a connu une importance évolution au cours du XX^{ème} siècle avec le développement du ferroviaire, puis de l'automobile. L'enjeu était alors de structurer des lignes pour relier des villes entre elles ou le centre ville à la banlieue. Aujourd'hui la question de la mobilité est l'objet de mutations sous la triple pression du développement de la ville qui devient métropole, de l'accroissement des déplacements, et des enjeux écologiques. Elle devient ainsi particulièrement complexe et s'inscrit dans la conjugaison de transports collectifs

qui se déclinent en réseaux à partir de pôles d'échanges situés aux portes, mais aussi au centre de la ville. Dans ce contexte, la gare est vouée à devenir un pôle d'échange multimodal, un Hub ou encore une plate-forme de correspondance.

Ainsi, la vocation initiale de la gare de permettre la connexion de différents modes de déplacement se confirme et s'accroît du fait de la diversité des modes de transport et surtout, de l'importance des flux.

D'ici 2030, les grandes gares françaises accueilleront quatre fois plus de voyageurs (Rapport de Fabienne Keller 2009). La vocation de ces gares - centres d'échanges est en premier lieu de favoriser les correspondances et d'améliorer l'accès des usagers au réseau de transport en démultipliant l'accessibilité du lieu. Ainsi, accessibilité et connexion sont les deux maîtres mots d'un centre multimodal.

Espace de services et de commerces

Lieu central et facile d'accès, la gare devient un endroit idéal pour développer des activités commerciales et de services.

⇒ La gare devient un lieu de services : des espaces d'attente et de convivialité dotés d'une offre wifi et Internet, des espaces de co-working ou encore des espaces de détente et de repos peuvent y être aménagés. Coiffeurs, médecins, banques, antennes des principales sociétés de services (poste, banque, téléphonie, GDF-Suez ...) sont autant d'acteurs qui trouveront place dans la gare de demain.

Une bibliothèque peut y trouver sa place, (ou des liens avec une bibliothèque existant à proximité peuvent être facilités) et l'implantation d'équipements et notamment de structures dédiées à la petite enfance s'intègrent parfaitement dans un pôle d'échanges permettant ainsi de répondre à une demande grandissante d'horaires plus amples et plus souples des modes de garde.

La réflexion engagée par la mission « Temps et Services Innovants » du Grand Lyon sur la création de crèches en gares périurbaines s'inscrit dans cette dynamique d'apporter les services quotidiens sur les lieux de mobilité.

Il en est de même pour les services postaux ou de consigne.

On peut également imaginer qu'une conciergerie des voyageurs participe à l'amélioration du quotidien des passants pressés.

Enfin, la gare est un espace qui se prête particulièrement bien à l'accueil et à l'information touristiques, sur la ville et ses activités.

⇒ La gare devient un lieu commercial : d'ores et déjà, les boutiques d'alimentaire et la restauration présentes en gare connaissent une croissance à deux chiffres et pourraient encore augmenter.

La presse, la pharmacie, les boutiques de vente à emporter, de produits du bien être et de produits de première nécessité sont également en dynamique.

Un espace ouvert aux détenteurs de tickets RATP, situé à proximité des quais du RER et du métro, à l'usage des grands banlieusards, et qui a connu un succès immédiat. Les boutiques déjà présentes (Paul, Footlocker, Sinequanone, La Redoute, Fnac Services, etc.) dégagent de substantiels bénéfices, en moyenne 10 000 euros au mètre carré, contre 8 000 à 9000 euros dans des centres commerciaux classiques. Ainsi, l'enseigne Naf Naf de la gare du Nord rapporte davantage que celle des Champs-Élysées.

La gare, nouveau temple du commerce - Stratégies 2004

2. Un nouveau rapport au temps et à l'espace

Le temps du déplacement devient un temps social

La transformation de la gare en lieu permanent de commerces et de services permet de reconsidérer le temps et l'espace consacrés au déplacement. Hier, le temps du déplacement était considéré comme un temps « mort » ou un temps perdu dans un calendrier encore largement forgé sur le modèle du salariat hérité du siècle passé (métro – boulot – dodo). Le déplacement n'était pas alors pensé comme un temps social à part entière. Il était une parenthèse entre le temps du travail et le temps hors travail.

Du « non lieu » au « lieu en mouvement »

Si le temps du déplacement n'était pas considéré comme un temps social, l'espace du déplacement subissait le même traitement. Il se résumait à un espace fonctionnel, un simple lieu de « ruptures de charge » et de « correspondances » pour des « exploitants » soucieux du bon fonctionnement d'un dispositif technique dédié au transport des personnes, dénué de symbolique et de relation affective : des lieux déqualifiés et peu hospitaliers pour les voyageurs. Cette perception a conduit l'anthropologue Marc Augé à considérer les lieux de transit comme des « non lieux ».

Les non-lieux de Marc Augé concernent « aussi bien les installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, gares, aéroports, réseaux) que les moyens de transport eux-mêmes (voitures, trains, avions ou Internet) ».

M. Augé, Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, Paris La librairie du XXe siècle, 1992.

Ce (mauvais) traitement réservé aux pôles d'échanges souligne de manière exemplaire le rapport qu'une société, encore largement sédentaire, entretenait avec les temps et les espaces réservés au déplacement.

Cependant, la société urbaine est devenue mobile et elle est marquée par la désynchronisation des temps sociaux et l'éclatement des territoires d'appartenance. Aussi, les lieux de la mobilité prennent une résonance

particulière. Ils sont désormais considérés comme des lieux à part entière, inscrits dans le quotidien des citoyens et intégrés dans la ville.

Lorsqu'il évoque les gares, Joseph Isaac préfère les qualifier de « lieux en mouvement ». Il évoque les pôles d'échanges comme des dispositifs de densification des échanges et d'expansion des mobilités urbaines.

Un espace qui répond à la désynchronisation des temps sociaux

La gare - pôle multimodal est bien plus qu'un lieu de passage obligé et s'affirme aussi comme un espace de services et de commerces qui s'inscrit dans un autre rapport au temps.

En effet, la gare s'envisage dans une ouverture pleine et permanente sur son environnement urbain et dans une évolution de ses fonctions urbaines. Si la gare est avant tout un lieu de passage, elle présente la particularité d'être un lieu ouvert dans le temps quasiment 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Par exemple, la gare de la Part Dieu n'est aujourd'hui seulement fermée qu'entre minuit et quatre heures du matin.

Dans une perspective de développement et d'une plus grande insertion dans la ville, cette caractéristique de la gare permet de proposer une offre de services et de commerces dans un rapport au temps plus large et de répondre aux différentes temporalités des nouveaux modes de vie urbains.

De la gestion du déplacement à l'accompagnement de la mobilité

« La gare du XXI^e siècle sera un lieu confortable et convivial qu'un travail sur les ambiances s'attachera à créer, un lieu d'attente utile et non subi, un espace de travail, un lieu de tranquillité. Il y aura le wifi et des aires de jeu pour les enfants »

« Réinventer les gares du XXI^e siècle » Gare et connexions 13 avril 2010

Les espaces et les temps de mobilité sont désormais pris compte, aménagés, organisés, rationalisés.

Véritables « escales d'urbanité », les grandes gares offrent aux « nomades » urbains pris dans les mailles d'une ville en réseau des services (publics ou privés) qui facilitent la vie quotidienne.

D'objet transporté, le voyageur devient un sujet actif, y compris pendant ses déplacements. Il ne s'agit plus seulement de transporter des masses, il faut « servir la mobilité » des individus, c'est-à-dire les aider à organiser leur « vie mobile » : à la fois la faciliter (simplifier, résoudre les problèmes d'intermodalité, d'accessibilité) et l'enrichir d'opportunités (nouveaux services, aménités, moments agréables). La perspective est alors celle des services à la mobilité : le transport en est un composant essentiel, mais au sens de « transfert de flux », il sera de plus en plus automatisé (à la manière d'un self-service), la plus-value réelle étant dans le service qui combinera les deux dimensions principales que

sont désormais l'accès et l'accueil. Ces évolutions conduisent dès lors à appréhender la mobilité sur une base conceptuelle élargie: il n'y a plus, d'un côté, l'espace et de l'autre, le temps, mais l'espace- temps (pluriel) de la vie urbaine. (...) Alors que le « temps de transport » était un « temps perdu » et que les espaces de transport étaient parfois qualifiés de « non-lieux », les espaces-temps de la mobilité peuvent, au contraire, devenir des lieux de vie et des moments forts de la vie quotidienne. Les « lieux- mouvements » deviennent alors essentiels : stations-service, gares, stations de métro, gares routières ou pôles d'échanges. Au statut incertain, ce sont des passages qu'il reste à transformer en autant d'escaliers d'urbanité. Ces espaces-temps de la mobilité sont l'occasion de politiques d'animation et d'innovation dans les services.

J.-P Bailly et E. Heurgon, « Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports », Rapport Conseil National des Transports, 2001.

Ce nouveau regard porté sur ces lieux dédiés au mouvement et sur les voyageurs appelle une révision des missions de l'opérateur transport et une redéfinition de la notion de service public. Le transporteur d'hier cède, parfois, la place au prestataire de services à la mobilité ou à l'accessibilité urbaine qui ne se satisfait plus de produire des « kilomètres - déplacement ». Sa mission ne consiste pas simplement à permettre le déplacement des voyageurs, il se donne pour projet d'accompagner leur mobilité.

La RATP reconnaît la diversité des identités du voyageur. C'est pourquoi, l'entreprise lui offre une large gamme de services. Elle entend ne plus être une simple entreprise de transport, mais devenir un prestataire de services urbains. La RATP change progressivement de culture professionnelle. L'exploitant devient acteur de la ville. La ville est dans le pôle d'échanges. Le pôle d'échanges doit devenir un lieu de vie.

Le pôle est une version moderne du relais de poste : on y change de monture, on s'y restaure, on s'y détend, on y prend des informations utiles pour la suite du voyage. Mais ce relais ne s'adresse pas au seul voyageur client de la RATP. Il s'adresse aussi au citoyen qui sommeille en chaque voyageur. Celui-ci pourra trouver sur sa route des représentants du service public (EDF, CAF, Poste...), soucieux de se rapprocher de leurs usagers ou des accès à ces services. La RATP offre ainsi à ses clients un service global d'accessibilité urbaine. Elle favorise les mobilités physiques et virtuelles qui permettent au citoyen comme au citadin d'ouvrir la ville.

*A. Huet – S. Chevrier – M. Savina
Synthèse – « Territoire-mouvements. Les pôles d'échanges de Saint-Denis et de Rennes ».
LARES-PUCAJanvier2005*

Ces évolutions s'inscrivent dans une logique de rationalisation ou de rentabilité des temps et des espaces : en proposant des services marchands qui permettent au voyageur de « rentabiliser » son temps de déplacement, les gestionnaires des pôles d'échanges saisissent ainsi l'occasion de « rentabiliser » les coûts de d'exploitation.

« Les espaces commerciaux, de détente et d'information ainsi soulignés dans les halls comme dans les publicités s'adressent autant aux voyageurs qui deviennent de ce fait des voyageurs-clients qu'aux non-voyageurs. La gare, vue sous cet angle n'est pas composée d'espaces abstraits, de " non-lieux " mais s'assimile au support d'un grand nombre d'échanges divers, notamment par la subversion de cet espace-fonction. Ainsi les pratiques de mobilité qui sont celles qui la définissent avant tout se mêlent à toutes sortes d'usages qui l'accompagnent ou non, attribuant à cet espace fonctionnel des caractéristiques propres à celles d'un lieu où se retrouve les effets de proximité et de voisinage induit par l'interaction sociale qui l'inscrit comme objet géographique identifiable et identificatoire.

Michel Lussault, « Dictionnaire de la géographie de l'espace et des sociétés » 2003 Paris, Belin

3 . Un nouvel espace d'urbanité ?

La mutation des gares en espaces de centralité impose une requalification de ces dernières. Il est en effet d'autant plus difficile aujourd'hui de considérer ces espaces d'échanges comme des « non lieux » comme les qualifiait Marc Augé en 1992. Cette qualification, qui faisait déjà fi de la force symbolique et affective des gares et ne considérait que leur caractère fonctionnel, apparaît effectivement désormais obsolète.

« Un lieu est toujours empreint d'une forte connotation à la fois fonctionnelle et symbolique qui en fait un espace enjeu pour l'appropriation. »

B.Bochet « Le rapport affectif à la ville »,
essai de méthodologie en vue de rechercher les déterminants du rapport affectif à la ville »
mémoire de recherche, magistère 3è année, CESA, Tours 2000

Lieu symbolique et identitaire

Le slogan de la bataille du rail contre l'avion est éloquent : « le train, c'est arriver en ville ». A la gare, on arrive en ville. Pour l'étranger, la gare est le premier lieu de la ville qu'il découvre, c'est l'endroit de la première impression, du premier contact avec la ville. Pour l'utilisateur plus régulier, c'est l'accès à l'hyper centre de la métropole. Pour l'un comme pour l'autre la symbolique du bâtiment a de l'importance, elle participe de l'identité et de l'image de la ville que l'on visite ou à laquelle on appartient.

La construction des dernières grandes gares, à l'exemple de celles de Kyoto ou de Berlin, témoignent de leur rôle dans la construction identitaire des villes.



Photos : *Le courrier de l'architecte*

[http://www.lecourrierdelarchitecte.com/upload/article/article_1949/01\(@JPHH\)_B.JPG](http://www.lecourrierdelarchitecte.com/upload/article/article_1949/01(@JPHH)_B.JPG)



Gare centrale de Berlin : élément symbolique fort de l'Allemagne réunifiée

Berlin Hauptbahnhof est la principale gare de Berlin et la plus importante d'Europe par la taille.

Construite d'après les plans de l'architecte Meinhard von Gerkan, elle fut inaugurée le 26 mai 2006 après plus de 11 années de travaux. Située au cœur de Berlin, près du Reichstag, la gare est construite sur l'ancien site de la Lehrter Bahnhof. Tous les trains grandes lignes arrivant ou traversant Berlin y passent. À terme, plus de 1.100 trains y transiteront quotidiennement, et 300.000 passagers emprunteront ses 54 escaliers roulants et ses 34 ascenseurs.



Image éditorial: Gare de Kyoto. Le Japon
fr.dreamstime.com

La gare de Kyōto : un exemple d'espace de centralité

La gare de Kyōto est l'une des plus importantes gares du Japon. Elle est desservie à la fois par le réseau JR, par le Shinkansen, le métro de Kyōto, mais aussi d'autres compagnies ferroviaires privées. En moyenne, 240 000 passagers transitent chaque jour par cette gare.

Alors que Kyoto (1,47 million d'habitants) avec ses 2000 temples, ses palais, ses jardins japonais et son architecture, est considérée comme le centre culturel du Japon où l'on compte 17 sites classés patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, la gare et ses jardins est un des monuments les plus visités. Construite en 1997 par l'architecte Hiroshi Hara, ce bâtiment moderne à l'architecture impressionnante et futuriste offre également une vue particulièrement intéressante sur la ville depuis le sommet des onze étages.

La gare de Kyōto qui fait également fonction de centre commercial et abrite de nombreux hôtels et restaurants illustre la nouvelle vocation des gares au centre des grandes villes.

Si l'architecture, dans son esthétisme et sa symbolique, est un élément majeur d'identité, à travers l'ambiance et la fonctionnalité qu'elle offre, elle reflète la manière dont le service public se donne à voir aux usagers.

« La grandeur des places publiques, disait Vitruve, doit être proportionnée au nombre du peuple, de peur qu'elle ne soit trop petite si beaucoup de personnes y ont affaire, ou qu'elle ne paraisse trop vaste, si la ville n'est pas fort remplie de peuple. La largeur doit être telle, qu'ayant divisé la longueur en trois parties, on lui en donne deux : car par ce moyen la forme étant longue, cette disposition donnera plus de commodité pour les spectacles » (Vitruve, Les Dix Livres d'architecture, Pierre Mardaga, 1979, p. 148.)

La grandeur des places publiques est clairement évaluée dans ce texte à partir de deux usages (le simple passage et le rassemblement) et de deux densités. Autrement dit, c'est son élasticité qui est essentielle à sa pertinence. Ce ne sont pas la surface et la proportion qui constituent les dimensions de l'espace considéré, mais cette double pertinence au regard des usages et des densités, cette capacité à répondre à deux usages différents sans perdre sa nature d'espace de passage ou de rassemblement. **On peut donc dire que l'architecture intérieure des gares, comme espace accessible, est vouée à superposer des échelles d'usages et des seuils de densité.**

La conception et l'aménagement des nouvelles grandes gares organisent la diversification des usages, conditionnent les flux et facilitent l'accès aux services.

Le réaménagement des espaces s'effectue en faveur du flux permanent, engage l'espace dans la maîtrise des foules et de l'aléatoire, empêche dérive et statisme, et oriente la circulation de manière efficace. Deux méthodes de traitements des flux se côtoient, l'une classique, consistant à fixer et marquer un territoire, l'autre organisant les conditions d'un cheminement continu. Un découpage spatial fonctionnel partage le lieu, il permet de contrôler une trajectoire, catégorise et contraint les répartitions.

Chaque lieu se distingue par une ambiance caractéristique et adaptée à l'usage. L'accès, la lisibilité et l'articulation des différents lieux participent de la qualification générale du lieu.

Dans ce contexte, l'information et l'accompagnement du voyageur sont essentiels. Les aménagements incitent des comportements et l'information guide l'individu dans son propre usage de la gare et les usagers dans leur pratique collective.

Dans son travail sur les gares, Isaac Joseph étudie les flux et les comportements de déplacement. En reprenant les travaux de Sophie Pene et de Christian Hennion, il confirme que le nomade urbain est plus un homme de file qu'un homme de foule.

« Le flux des voyageurs n'est pas une foule dans laquelle les gens se massent sans se fuir. La foule, écueil pour l'administration, déplaît aux usagers, les fatigue et les inquiète. Le voyageur préfère se glisser dans une file... Les longues marches en files plus ou moins grumeleuses favorisent une rêverie protectrice de l'identité. »

Sophie Pene, « Récits de cheminement. L'imaginaire du piéton est-il multimodal ? » 1999

Pour Isaac Joseph, les compétences de l'utilisateur ordinaire sont toutes entières dans cet équilibre instable de la confiance (accordée à un autrui indifférencié supposé compétent) et de la distraction (désactivation de l'attention), de la routine et de l'attention flottante. C'est pourquoi, l'agencement des lieux et l'accès à l'information sont des éléments essentiels.

« L'univers du voyage, tel qu'il se donne à voir à l'usager dans un complexe d'échanges est un monde d'intelligence distribuée. Cette intelligence, inscrite dans la configuration des espaces et dans la signalétique est souvent médiatisée par des objets (bornes ou plans) qui permettent à l'usager de se délester d'une part de la charge cognitive qui va de pair avec son activité d'attente, d'orientation, de correspondance, etc »

Issac Joseph « Les lieux en mouvement de la ville » Consultation de recherche 1994-1995, RATP-SNCF-Ministère de l'Équipement du Logement, des Transports et du Tourisme.

En effet, une information explicite et des circulations facilitées par des aménagements bien conçus sécurisent et apportent au voyageur un confort dans son déplacement. Il peut alors se reposer sur cet environnement riche en ressources. Il lui suffit de disposer des compétences, mais aussi des cartes, des clefs et des codes pour pouvoir se brancher et avoir prise sur ces ressources déposées ou distribuées dans l'environnement.

A la différence du métro lillois, le métro Rennais ne propose aucun service. Rien n'arrête le regard du voyageur ou ne détourne sa trajectoire. La station lisse et fonctionnelle s'illustre par sa vacuité. Elle invite au mouvement. Le voyageur semble entièrement pris en main par le dispositif technique qui l'entoure. Il est réduit à la figure de l'utilisateur d'un dispositif technique. Mais c'est cette prise en main et cette réduction qui lui permettent de penser à autre chose. L'environnement technique semble le porter, lui offrant ainsi la possibilité de s'échapper et de se libérer de la charge de produire son déplacement. Mais pour que la « magie » opère, il faut qu'il est toute confiance dans le dispositif. La station est un espace sous-contrôle.

A. Huet – S. Chevrier – M. Savina

Synthèse – « Territoire-mouvements. Les pôles d'échanges de Saint-Denis et de Rennes ».

LARES-PUCA Janvier 2005

Et, si le contenu de l'information est important, le design des objets supports d'information et des espaces l'est également. Il reflète la manière dont le service public se donne à voir aux usagers à travers les formes, les matières et les couleurs de la tenue de ses agents, l'architecture intérieure ou le design de ses automates.

« Parallèlement à la « description » des dispositifs techniques, il faut pouvoir saisir ces « prises » inscrites dans l'environnement car elles participent à la « distribution de l'intelligence. « ... » En offrant des « prises » à l'usager, les concepteurs d'un pôle d'échanges orientent son regard et construisent son « point de vue » sur le service. Se donner à voir est ainsi une manière de mettre en scène la symbolique républicaine. »

A. Huet – S. Chevrier – M. Savina

Synthèse – « Territoire-mouvements. Les pôles d'échanges de Saint-Denis et de Rennes ».

LARES-PUCA Janvier 2005

Rapport affectif et processus d'appropriation

Les gares sont loin d'être dénuées de toutes caractéristiques historiques, culturelles et relationnelles qui impactent le rapport affectif dans le processus d'appropriation d'un lieu. Bien que ce ne soit pas encore ou très peu pris en compte dans la réflexion des urbanistes, les affects tiennent une place de premier ordre dans le rapport à l'espace des individus.

« La construction du rapport qu'un individu entretient avec un espace ne se forme pas uniquement au travers d'une dimension instrumentale quand bien même l'usage de cet espace en fait parti. D'autres dimensions entrent en considération comme la composante émotionnelle par le ressenti que procure telle ou telle action ou par la confrontation de valeurs intériorisées à la réalité de la situation. Evoquer de la sorte, le rapport affectif est le résultat d'un processus de construction. Un des mécanismes à la base de celui-ci est un acte de perception par lequel l'individu organise les sensations provenant de l'extérieur et les interprète (Merleau-Ponty, 1967).

La perception constitue ainsi un préalable à l'émotion même si elle est certainement orientée par la représentation que l'individu s'est forgé en amont. »

Nathalie Audas « De l'espace fonctionnel à l'espace vécu : les modes d'appropriation affective d'un archétype du non-lieu : la gare » UMR CNRS CITERES 6173

Et la gare est chargée de sens pour nombre de personnes qui se quittent ou se retrouvent sur ses quais. Les individus entretiennent une relation affective au lieu, à la gare, nourrie de sentiments, d'émotion, de souvenirs, d'imaginaire.

« La gare, dans l'imaginaire de certains individus devient ce lieu où la fonctionnalité disparaît pour faire place à des images positives associées au rêve, au voyage ou encore à la rencontre. L'imaginaire renvoie à la pensée et non plus à la matérialité et souligne ici le désir de voir associer à la fonction même du lieu qu'est le déplacement, des images plus plaisantes. »

Nathalie Audas « De l'espace fonctionnel à l'espace vécu : les modes d'appropriation affective d'un archétype du non-lieu : la gare » UMR CNRS CITERES 6173

La sensibilité du lieu et l'émotion des situations vécues faites de rencontres, de séparations, de fuites, ou de retrouvailles, ont d'ailleurs largement inspiré les romans, les films et les photographies.

On sait que les gares ont été des lieux cinégéniques, autant que les trains. Dans les films d'action, l'espace des gares est un lieu privilégié de la poursuite, un espace dans lequel un homme recherché peut espérer se perdre dans la foule. A l'inverse, s'il s'agit de filmer une rencontre ou un rendez-vous, le cinéaste peut focaliser le regard des spectateurs sur un personnage perdu dans la foule et souligner la singularité de son attente.

Le cinéma sait jouer de cette double dimension du temps et de l'espace des gares, donner à voir la densité des flux et laisser place au spectacle de l'attente et de l'événement singulier. IL sait agencer les échelles.

*Isaac Joseph « Le nomade, la gare et la maison vue de toutes parts »,
In: Communications, 73, 2002. Manières d'habiter. pp. 149-162.*

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_2002_num_73_1_2117

Diversité des usages et diversité des publics

Dans son travail sur les gares, Issac Joseph souligne l'importance des flux, de l'arrivée en ville, mais aussi la diversification des usages, des temporalités et des publics. Il a notamment étudié l'impact de l'évolution des gares sur les emplois et les métiers dans ces nouveaux pôles d'échanges. Issac Joseph met en évidence que dans les nouvelles gares, les voyageurs pressés côtoient des personnes plus sédentaires, qui consomment, attendent, travaillent, observent, déambulent, flânent ou errent.

« Sous ses aspects organisés parfois surorganisés, elle renferme des milliers de parcours, d'une simple action qui consiste à prendre un train à l'usager qui flâne en attendant l'heure du départ en passant par les « squats » de certains SDF ou groupes de jeunes. »

Issac Joseph, « Villes en gares », Editions de l'Aube, 1999

Lieu de centralité, facile d'accès, ouverte sur la ville, offrant une diversité de services, la gare attire et abrite une large diversité de publics. Aussi, on assiste à une diversification des comportements. Cependant, ces derniers restent liés à des pratiques de déplacement, de consommation, de service et de loisir normées. La gare entre dans une certaine porosité avec l'espace public, mais elle n'est pas voulue et pensée comme tel, à l'instar d'une place ou d'une rue.

La gare s'inscrit dans une logique de rationalisation du temps où il convient, par exemple, de remplir le temps d'attente. L'ennui, la contemplation ou l'observation n'ont pas de place dans une telle configuration.

Dans un tel contexte, les pratiques liées à l'errance apparaissent en opposition aux comportements attendus et la présence en gare des personnes SDF s'accorde difficilement avec une politique de mise en valeur des lieux.

Pour les errants, la grande gare est un lieu particulièrement attractif. **Elle représente une source d'argent, un abri propre et sécurisé et une possibilité de rencontre entre semblables. La gare répond aussi aux besoins d'anonymat et permet de se sentir moins seul, y compris la nuit.**

Et l'on peut penser que le regain d'attrait de la gare du fait de la diversification de ses fonctions et de son développement sera également partagé par les personnes sans - abri.

Cependant, dans ces vitrines de la ville, dans ces temples de la mobilité et de la consommation, où la rationalisation de l'espace et du temps est un maître mot, la présence des errants dérange.

II. Errance en gare : une présence qui dérange

1. Qui sont les errants, ce public « à contre emploi » dont la présence en gare dérange ?

La question de l'errance renvoie aux problématiques du sans-abrisme, des SDF (personnes sans domicile fixe) et plus largement de la pauvreté. Lorsque l'on évoque l'errance, on se réfère à une problématique collective, à un phénomène de société, souvent une conséquence de la pauvreté, alors que lorsque que l'on parle des SDF on fait référence à des personnes, à des parcours individuels marqués d'accidents de vie.

Définitions

Errance : l'errance a une double origine révélatrice de son ambiguïté : d'une part l'origine latine où errer signifie se tromper, s'égarer et d'autre part le vieux français où errer signifie voyager. Au fil de la modernisation de nos sociétés, la dichotomie perdure. Selon le dictionnaire Larousse, l'errance est « Action d'errer, de marcher longtemps sans but précis. »

Source : Le petit Robert

Vagabond :

- Se dit d'un animal domestique qui erre : Des chiens vagabonds.
 - Qui mène une vie errante, nomade : Tribus vagabondes.
 - Qui va sans cesse d'un objet à l'autre, à l'aventure : Imagination vagabonde.
- Sans abri : personne qui n'a pas de logement

Pauvre :

- Qui a peu de ressources financières, peu de biens : Ses parents étaient trop pauvres pour qu'il fasse des études.
- Se dit d'un lieu habité par des personnes qui sont, en majorité, dépourvues de biens, de ressources, de richesses : Quartier pauvre.
- Qui donne l'apparence ou a l'apparence de la pauvreté : La décoration est pauvre.
- Qui est peu pourvu de quelque chose : Régime pauvre en calories.
- Qui manque de ses éléments constitutifs essentiels : Son vocabulaire est pauvre.
- Qui est peu substantiel, ou qui manifeste peu d'idées : Commentaire pauvre.
- Se dit d'une terre, d'un sol, d'une région qui sont peu fertiles : Sol pauvre.
- Qui est peu important, sans grande valeur : Elle porte une pauvre petite robe.
- Qui inspire quelque pitié : Elle eut un pauvre sourire.
- Indique une certaine commisération à l'égard de personnes qui sont à plaindre pour quelque raison : Mon pauvre mari le disait bien.
- Familier. Devant certains noms, terme d'injure : Pauvre type. Pauvre idiot.

Pauvreté :

- État de quelqu'un qui est pauvre : Vivre dans la pauvreté.
- État de quelque chose qui est pauvre : Une langue d'une extrême pauvreté.
- Littéraire. Chose insignifiante, sans valeur : Ne dire que des pauvretés.

Un sans domicile fixe ou SDF (Wikipédia) est, dans le langage courant, une personne qui réside dans la rue ou dans des foyers d'accueil. On parle aussi de sans abri ou d'itinérant. Le sigle SDF vient de la terminologie policière : c'était une mention notée dans les formulaires en lieu et place de l'adresse de la personne contrôlée.

Depuis les années 1980, le terme « SDF » succède à celui de « vagabond », au nom trop péjoratif de « clochard », à celui de « sans abri » apparu après la seconde guerre mondiale, et à celui de « sans-logis » employé par l'Abbé Pierre au cours de l'hiver de 1954.

Sans-abrisme : fait de vivre dans la rue, d'être sans domicile.

Wikipedia

Pour autant, ces définitions restent larges. Il n'existe pas de qualification juridique stable des personnes sans domicile fixe. Comme le souligne le sociologue Julien Damon, sous le terme SDF, se condense des réalités variées, allant de celles d'hommes à la rue depuis longtemps - figure traditionnelle du clochard - à celles de jeunes femmes isolées ou de familles entières nouvellement expulsées de leur logement.

133 000 SDF en France : l'équivalent de la population d'une ville comme Angers, Limoges ou Tours

Il y avait 86 000 SDF en France en 2001 selon l'INSEE. En 2006 les associations d'aides aux SDF estimaient leur nombre à environ 100 000. Les derniers chiffres de l'INSEE publiés début 2011 ont révélé que 133.000 personnes étaient considérées SDF en France. Parmi ces personnes, 33.000 d'entre elles seraient sans abri ou hébergées en centres d'urgence, 66.000 sont hébergées dans des établissements sociaux et 34.000 vivent dans des logements temporaires. (*Le Nouvel Observateur* - 6 janvier 2011).

14 600 personnes sans abri vivent véritablement dans la rue. (INSEE)

SDF : principalement des hommes, jeunes, fragiles et urbains

En 1990, 90% des SDF étaient des hommes et même si cette population se féminise, ils demeurent très majoritaires (83%). Par ailleurs la population des SDF, très majoritairement urbaine, se caractérise par une faible qualification, une fragilité psychologique, un mauvais état de santé (alcoolisme et espérance de vie très réduite : environ 43 ans), et sa jeunesse (âge médian 35 ans avec une augmentation du nombre des mineurs).

Les étrangers, demandeurs d'asile ou résidents clandestins, représentent une part croissante de la population SDF.

S'il est commun de penser que les personnes SDF sont en situation de précarité, ils ne sont pas pour autant majoritairement désocialisés.

En effet, une étude faite en 2004 par l'INSEE a montré qu'en France :

- trois SDF sur dix ont un emploi, en général précaire (contrat à durée déterminée, intérim) ; c'est généralement pour eux le coût du logement et l'insuffisance des logements sociaux qui les maintiennent à la rue.
- quatre SDF sur dix sont inscrits à l'ANPE.

S'il n'y a pas double appartenance à ces deux catégories (conservation de l'inscription à l'ANPE en même temps que le bénéfice d'un emploi précaire), alors seuls 30 % des SDF en France seraient réellement « désocialisés ».

Pourquoi devient-on SDF ?

Selon Julien Damon, deux grands types d'explication s'opposent. Les premiers mettent en avant les phénomènes structurels de chômage, de tensions sur le marché du logement et progression de la précarité notamment. Les seconds se concentrent sur des causes plus individuelles : choc affectif, maladie, origine sociale défavorisée, abus d'alcool, etc. Les partisans des modèles individuels contestent les approches structurelles, qui ne prennent pas en compte les particularités de chaque parcours personnel. Ceux qui insistent sur les dynamiques structurelles critiquent les observateurs qui se concentrent sur les cas individuels car ils contribueraient à la stigmatisation des SDF en insistant trop sur leur singularité, voire sur leur responsabilité. (Source : Julien Damon Professeur « Zéro SDF : un objectif souhaitable et atteignable », Droit social, n° 3, 2008)

Bien sûr, il existe des facteurs individuels qui peuvent conduire à devenir sans-abri comme des problèmes familiaux, la perte d'un emploi ou une maladie, mais c'est bien une conjonction de facteurs individuels et de facteurs institutionnels qui fait que l'on est susceptible de se retrouver à la rue ou d'être expulsé de son logement. Par ailleurs, nous ne sommes pas tous égaux par rapport au risque du sans-abrisme : lorsque l'on est issu d'un milieu précaire, que l'on est isolé ou que l'on rencontre des problèmes psychiques ou psychologiques, les risques sont bien plus importants.

Extrait interview Camille Ferry, bénévole du Samu social de la Croix Rouge de Lyon Villeurbanne /Grand Lyon-millénaire3-2011

Diversité des situations de sans-abrisme et tentative de typologie

Une des caractéristiques les plus marquantes de la population des SDF est très certainement son hétérogénéité.

En 2005, la FEANTSA (Fédération Européenne des Associations Nationales Travaillant avec les Sans-abri) a développé une typologie de l'exclusion liée au logement afin d'améliorer la connaissance et l'évaluation de ce phénomène en Europe. Cette typologie est appelée ETHOS - European Typology on Homelessness and housing exclusion. Elle sert de cadre pour des débats, des initiatives de collecte de données, des recherches, et l'élaboration de politiques de lutte contre l'exclusion liée au logement.

ETHOS classe les personnes sans domicile fixe en fonction de leur situation "de vie" par rapport au logement :

- **être sans abri**, dormant à la rue
- **être sans logement**, avec un abri mais provisoire dans des institutions ou foyers d'hébergement
- **être en logement précaire**, menacé d'exclusion sévère en raison de baux précaires, expulsions, violences domestiques
- **être en logement inadéquat**, dans des caravanes sur des sites illégaux, en logement indigne, dans des conditions de surpeuplement sévère

Le sans-abrisme ou l'exclusion liée au logement sont perçus et abordés différemment dans les pays de l'Union européenne.

La typologie ETHOS a été élaborée sur la base d'une analyse approfondie des définitions nationales actuelles et des réalités auxquelles sont confrontés les associations au quotidien. Cette typologie couvre toutes les situations des personnes sans domicile à travers l'Europe. Différents groupes cibles (enfants, femmes, hommes, personnes âgées, immigrés, personnes handicapées, etc) peuvent être représentés dans une ou plusieurs des catégories ETHOS.

Entre 2005 et 2007, ETHOS a été révisée afin de refléter les tendances émergentes/les nouvelles réalités.

Cette approche confirme que l'exclusion liée au logement est un processus (et non pas un phénomène statique) qui concerne beaucoup de ménages à différents moments de leur vie.

Le Bilan 2005 de statistiques en Europe (publié par l'Observatoire de recherche sur le sans-abrisme) explique :

« Les politiques qui visent à lutter contre l'exclusion liée au logement comprennent trois éléments : la prévention, le logement, et l'accompagnement.

Les politiques de prévention impliquent une connaissance des causes et des parcours de l'exclusion liée au logement.

Les services de logement comprennent des éléments d'hébergement d'urgence, ou d'hébergement provisoire ou de transition, ainsi que des logements permanents (avec ou sans soutien).

Les politiques de lutte contre l'exclusion liée au logement intègrent de plus en plus des services de soutien, en plus des services de logement, et ce soutien est important pour la prise en charge de personnes sans domicile fixe, de personnes précédemment sans domicile fixe, ou de personnes qui sont menacées de le devenir.

Cette approche d'élaboration de politiques en la matière exige une connaissance du processus de l'exclusion liée au logement, ainsi que des profils des personnes sans domicile. La typologie ETHOS a été développée sur la base de cette approche de parcours. »

www.feantsa.org

Au sein des gares, on trouve trois populations sans-abri différentes :

- Des sans-abri qui habitent totalement la gare, le jour et, parfois, la nuit.
- Des personnes, invisibles, qui viennent se perdre dans la foule en gare.
- Des habitués qui passent en gare pour diverses ressources qu'elles peuvent y trouver.

Cette tripartition de la population sans-abri en gare renvoie d'ailleurs à une typologie, au contenu classique, de la population des sans-abri : sans-abri accidentel / sans-abri épisodique / sans-abri chronique.

En effet, être SDF est une situation qui peut être transitoire, permanente ou chronique. Cette fluidité de la population SDF constitue bien entendu un des premiers problèmes pour le chiffrage, et pour la prise en charge, d'une population dont l'effectif peut considérablement varier dans le temps et selon le périmètre des problèmes que l'on veut bien agréger dans l'expression « SDF ».

2. Les pratiques en gare des errants

Les gares sont des lieux prioritaires pour les maraudes. Nous y passons plusieurs fois dans la nuit. Ces lieux sont connus et reconnus par le Samu social et l'ensemble des associations comme des lieux où se concentre un très grand nombre de personnes en grande difficulté.

*Extrait interview Camille Ferry, bénévole du Samu social de la Croix Rouge de Lyon Villeurbanne
Grand Lyon-millénaire3-2011*

La gare : un lieu ressource pour les personnes sans-abri

Les personnes sans-abri vivent dans la contrainte d'occuper l'espace public et de surmonter l'incommensurable fatigue de la survie. Dans un tel contexte, la gare représente un véritable lieu ressource.

L'errance n'est pas seulement l'absence de toit ou d'abri mais aussi la privation d'espace privé, avec pour corollaire une sorte de condamnation à fréquenter l'espace public. Dans l'espace public, les personnes sans-abri concentrent leur attention sur les activités qui permettent de « vivre de la rue », c'est-à-dire les pratiques de vente (journaux, objets fabriqués ou récupérés), de récupération et de mendicité, ainsi que sur la recherche d'abri. C'est à partir de cet incessant objectif qu'ils s'approprient la ville et qu'ils tentent de se construire une sorte d'espace domestique dans l'espace public.

A partir des travaux qu'elle a conduit à Bordeaux, Djemila Zeneidi-Henry, dans son ouvrage « Les SDF et la ville » paru en 2002, démontre combien la ville est un lieu privilégié pour les personnes sans-abri en raison des ressources qu'elle offre. Pour mieux cerner la perception de la ville qu'ont les personnes sans-abri, Djemila Zeneidi-Henry leur a proposé de la dessiner. L'exercice, perçu comme un devoir scolaire, a plutôt été mal perçu. Il a cependant révélé une faible connaissance de la ville, centrée sur les ressources, en particulier celles fournies par les associations et les services sociaux, avec des variantes selon le genre et l'ancienneté dans la rue. La ville et la vie des personnes sans-abri se résument aux lieux qui permettent la survie.

Ainsi, les gares représentent une forme d'abri sécurisé qui prend toute son importance lorsque l'on est contraint de sans cesse chercher de quoi survivre et où se mettre en sécurité. Ce quotidien incertain est source de stress et de

fatigue, d'où l'importance de bénéficier d'abri. Certes, il existe de nombreuses structures d'hébergement d'urgence ou en foyer. Cependant, ces dernières affichent souvent complet et nombre de personnes sans abri, et ce pour des raisons multiples, ne souhaitent pas les intégrer.

Dans son travail, Djemila Zeneidi-Henry décrit également comment les personnes SDF s'approprient la gare de Bordeaux, la cafétéria pour se retrouver entre pairs, les entrées le jour pour pratiquer la manche et, la nuit, les quais ou le parking souterrain pour trouver un refuge dans un train en gare ou un abri pour soi et ses chiens en sous sol.

Les gares offrent des opportunités pour les SDF qui se déclinent selon différentes fonctions.

« De par son histoire, sa nature, ses horaires et son emplacement dans la ville, la gare est un lieu de rupture qui offre des possibilités d'accueil aux populations que la ville ne veut pas voir. Lieu ressource, la gare est aussi un espace d'attente, de repos et de rencontre. On peut en effet passer dans la gare une partie de la journée et de la nuit en exerçant les activités les plus variées. La gare et ses alentours composent des lieux privilégiés de la « débrouille ».

Julien Damon

Les importants flux d'usagers et d'échanges font de la gare un espace plus rémunérateur que le jardin public, la rue, voire le parvis de l'Eglise.

Outre les ressources financières, « l'habitation » des gares permet d'utiliser les services ou les opportunités des gares comme palliatifs à la vie dans un espace privé. **Il est ainsi possible de manger, de se doucher, de déposer ses affaires dans des consignes, de discuter.**

En tant qu'espace de rencontres, **les gares donnent la possibilité aux sans-abri de se perdre dans la foule ou de se singulariser lors des relations de face-à-face.** Par ailleurs, les regroupements de « SDF » y sont fréquents. C'est un lieu où tout le monde se connaît au moins de vue et où l'on peut se faire des « collègues », selon le terme souvent utilisé. Bien au-delà des rencontres et des interminables discussions avec les « collègues », la gare permet la multiplication des interactions avec les personnels exploitants, les services de police, le personnel des concessionnaires, les clients des transporteurs et les autres citadins.

En gare, les SDF vivent les trois principaux types de circonstances sociospatiales qui sont celles de la métropole contemporaine : **« chez soi », « au milieu des autres », « entre nous ».** Beaucoup de sans-abri, après de longues périodes d'appropriation de l'espace public, se sentent « chez eux » en gare, sans pour autant s'y sentir bien. « Au milieu des autres », c'est ce que la gare offre à chaque personne, sans-abri ou non. « Entre nous », c'est la condition de tous ces « collègues » dans la désaffiliation, qui vivent leur errance dans des groupes souvent aussi éphémères que violents. »

*Marie Loison, « Conflits, sans-abrisme et utilisation de l'espace public »
Rapport thématique pour l'observatoire de la FEANTSA, 2006*

La gare : un espace propice aux pratiques de mendicité

Si l'exercice de la mendicité, ne présentant pas de caractère menaçant ou violent, ne constitue plus un délit depuis l'entrée en vigueur du nouveau code pénal au début des années 1990, il est interdit à l'intérieur des gares. Interdit, difficile, mais pas impossible. De plus, autour de l'enceinte de la gare, l'espace est public et ouvre de larges possibilités. Toutefois, la mendicité peut être interdite dans certains lieux par des règlements de police pris par le maire. En effet, l'autorité administrative qui doit veiller à la conciliation des diverses utilisations du domaine public et au respect du principe d'égalité entre les utilisateurs du domaine public peut édicter des mesures restrictives.

L'ordre public dans les gares SNCF est une compétence du préfet.

La police des établissements de la SNCF demeure régie par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer qui remonte donc presque aux origines de ce moyen de transport et par le décret n° 730 du 22 mars 1942 modifié portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local (JO 23 août 1942). **Le pouvoir de police dans les gares SNCF appartient non au maire mais au préfet** (art. 6 du décret précité du 22 mars 1942 modifié). Si aux termes du nouveau code pénal, la mendicité n'est plus un délit, elle demeure interdite par l'art. 85 de ce décret. Au niveau local, des arrêtés préfectoraux précisent les règles de police applicables.

@ffaires-publiques.org

La mendicité peut jouer plusieurs rôles pour la personne qui y a recours : l'aider à faire des achats, à avoir une marge d'autonomie ; compléter ou remplacer les aides sociales ; conserver des repères grâce à une activité régulière, avoir un rôle social ...

Cependant, et contre les idées préconçues, une enquête de l'INSEE en 2001 a révélé que **seul une personne SDF sur dix déclare faire la manche**.

Près de 13% des SDF vivent de leur salaire ou de celui de leur conjoint ; 60% reçoivent au moins une prestation sociale (y compris l'allocation chômage) ; un tiers bénéficie des minima sociaux dont le RMI. Ajoutés aux allocations dont les SDF peuvent bénéficier, leurs revenus peuvent se révéler non négligeables. Ils ne permettent cependant presque jamais d'accéder à une stabilité suffisante des revenus et du logement. (*Véronique Mougin, Les SDF, idées reçues, Le cavalier bleu édition, 2008*)

Les personnes SDF « qui font la manche » fréquentent les gares parce qu'elles sont des lieux « rentables » qui se prêtent assez aisément à la mendicité. En effet, dans les grandes gares, il est possible d'être en contact avec un très grand nombre de personnes, autant de donateurs potentiels.

L'essentiel pour la manche est d'être vus et d'être à la connexion de flux importants. C'est ce que confirme le rapport étude sur « *Les mendicités à Paris*

et leurs publics » publié en mai 2011. L'étude a été réalisée par le CerPhi (Centre d'étude et de recherche sur la philanthropie), en partenariat avec la Fondation Caritas France, le Secours Catholique et l'hebdomadaire La Vie.

Les mendicités se concentrent dans les lieux, et les moments, de passage abondant, qui connaissent une forte fréquentation :

- *qu'il s'agisse d'une fréquentation constante, diversifiée : les rues commerçantes, les artères animées par de nombreux lieux de loisirs et d'échanges sociaux, les alentours des gares, des accès au métro ou RER*
- *ou qu'il s'agisse d'une fréquentation plus spécifique ou plus cyclique : les églises, les monuments et sites touristiques.*

La socialité commune, dans les lieux publics, et a fortiori dans les lieux de passage, est marquée par une « nécessaire indifférence » : une vigilance minimale par rapport aux autres, juste ce qu'il faut d'attention pour éviter les heurts entre passants ou le manquement aux codes de comportement, de proxémie, propres à chaque lieu.

*Être vu, dans ce contexte, nécessite donc de forcer la barrière de cette indifférence, d'abord par une localisation dans des espaces particuliers. De fait ce qu'on peut lire dans la localisation des différentes mendicités, c'est avant tout l'exigence de visibilité, d'existence manifeste dans l'espace public : **être vu, et par un suffisamment grand nombre de personnes, est la condition première pour que le don puisse avoir lieu.***

Principaux espaces repérés:

- ***Les sas et seuils***, espaces de transition entre le dedans et le dehors, le haut et le bas, le dessus et le dessous, où la vigilance réflexe augmente parce que l'espace se modifie : couloirs proches d'une sortie de métro ou de RER ; débouchés d'escaliers ; angles des couloirs de métro arrivant sur les quais ; seuils des commerces (notamment alimentaires) et des lieux de restauration rapide.
- ***Les goulets d'étranglement*** : lieux (en extérieur) où le trottoir est rétréci par un abri bus, un kiosque à journaux, une bouche de métro... Là, l'attention est forcée par « l'obstacle humain » à éviter que représente la personne qui s'y situe.
- ***Les points de fixation momentanée des citoyens pour une activité particulière ou le transport*** : intérieur des rames de métro (ou autre mode de transport), alentours des distributeurs automatiques de billets ; il y a là une sorte de « public captif », un collectif dans le cas des rames de métro, des individus isolés ou en file d'attente selon les heures pour les DAB.

CerPhi « Les mendicités à Paris et leurs publics du publiée » mai 2011

A chaque lieu sa forme de mendicité : partout **il s'agit d'être vu, mais surtout de ne pas faire « peur »**, ne pas trop surprendre ou gêner, pour ne pas déclencher un réflexe d'évitement immédiat par la fuite ou le rejet, par exemple aux côtés d'un DAB (Distributeur automatique de billets). D'autres impliquent un mode de contact actif, en déplacement, à la rencontre à l'exemple des rames de métro ou aux grands carrefours. Les lieux touristiques engendrent d'autres formes de mendicité, des propositions commerciales à la sauvette ou une

mendicité par exposition forte du stigmate physique. Ainsi les lieux déterminent les formes de mendicité.

A chacun sa posture : debout, assis, couché, passif, actif, avec ou sans interpellation verbale, chaque personne adopte la posture de mendicité qui lui convient le mieux en fonction de sa personnalité, mais aussi du lieu et du moment.

La typologie des postures de mendicité construite par Pascale Pichon :

- La « priante », renvoie à une localisation et à une clientèle précise. Appelée ainsi parce qu'elle se déroule traditionnellement près des lieux de culte, cette forme de mendicité, aux règles spécifiques, est la plus passive et la plus statique. Sur pieds, ces « mendiants » attendent le revenu de leur activité. Plutôt âgés, parfois handicapés, ils sont généralement porteurs de signes visibles de grande pauvreté. Leur attitude est marquée par la retenue et c'est avec une certaine gravité qu'ils sollicitent l'aumône.

- Le « tape-cul », correspond à une forme de manche où le mendiant est statique et possède un carton sur lequel il a inscrit quelques informations plus ou moins développées.

- « à la volée » : cette expression désigne plus une forme de don qu'une modalité de manche. Les SDF caractérisent ainsi la façon dont le passant jette une pièce, « à la volée ».

- « à la rencontre » : posture dont la caractéristique principale est la mobilité, nécessite de la part du « mendiant » un discours, plus ou moins élaboré selon les cas. Ce dernier se présente, et se met en scène devant un passant repéré comme un donateur potentiel. L'échange verbal permet de développer une interaction plus longue et généralement plus rémunératrice que les autres modalités de manche. Elle se pratique généralement sur un territoire relativement restreint, qu'il s'agisse d'un quai de métro, d'une place publique ou du trottoir d'une rue commerçante ou fréquentée.

Différents auteurs, notamment V. de Gaulejac, I.Taboada Léonetti et Pascale Pichon ont souligné que les postures de mendicité traduisent ou incarnent la phase du processus de désinsertion dans laquelle les personnes se trouvent.

De fait, pour les deux postures extrêmes, la mendicité couchée et la mendicité à la rencontre, le rapport avec le profil des personnes concernées est clair :

- Aller à la rencontre suppose, du moins pour être efficace, un ensemble de compétences relationnelles, une maîtrise du langage parlé et des codes corporels de présentation de soi, une capacité d'adaptation à la situation et aux différents interlocuteurs, qui sont le fait de personnes résistant à la désinsertion, aptes à manifester qu'elles sont (encore) dans « le même monde » que le passant lambda.

- A l'opposé, la mendicité en position couchée, ou en état d'endormissement, totalement passive, est bien celle des personnes installées dans une désocialisation avancée.

Pour les postures intermédiaires, de mendicité statique en position assise ou debout, la correspondance avec le profil, la situation dans le processus de désinsertion sociale semble en effet moins nette.

Ce qui permet de différencier les formes d'occupation de l'espace public et de présentation de soi actualisées par les mendicités, c'est d'une part un **langage du corps** dont les grandes lignes sont immédiatement lisibles par les passants, et d'autre part l'intervention, ou non, du **langage verbal**, sous sa forme minima, la pancarte, ou dans la parole adressée.

Et il faut considérer que les postures et types de pratiques sont **des ajustements, à un temps T, entre plusieurs dimensions** : ce qui est imposé par le lieu (et le public concerné) ; les facteurs individuels, liés à la trajectoire de la personne, à sa position dans le processus de désinsertion sociale, qui déterminent la « disposition » (physique, psychologique, relationnelle...) de la personne à telle ou telle posture ; et enfin la sanction économique de la pratique.

CerPhi « Les mendicités à Paris et leurs publics » mai 2011

Georges, SDF : témoignage

Dans l'étude du Cerphi, certaines monographies sont proposées et notamment celle de Georges, dont le témoignage est tout à fait éclairant et émouvant.

Monographie de Georges

Georges : présentation

Georges a 65 ans, marié et séparé de fait, il a 3 enfants adultes qu'il voit peu. Retraité du BTP, il touche une retraite « partielle » qu'il juge insuffisante pour un logement. Il a trouvé une solution d'hébergement précaire de complaisance à proximité de la station de métro où il mendie. Il fait la manche quotidiennement (sauf le week-end), selon des modalités immuables : debout, silencieusement, avec juste un gobelet dans les mains, dans un couloir de sortie de métro. Il occupe toujours cette place et uniquement celle-là.

Sa chute vers la rue suite à une longue série de difficultés, intervient après une phase de relative stabilité. Il vit les débuts de la mendicité comme une honte qui le conduit au bord du suicide. Seule l'attention que lui portent certaines personnes qu'il croise, le sortent de sa dépression. Il adopte pour mendier une attitude réservée et respectueuse, qu'il juge de nature à le protéger de la honte et à lui assurer des relations de respect mutuel avec les passants. C'est ainsi qu'il obtient un abri précaire ; que certains habitués, en plus de leurs dons, lui témoignent de la considération ; qu'il s'assure une forme de protection des agents de la station où il mendie. Au prix d'une mendicité quotidienne, du matin au soir, avec la crainte, s'il fait une pause, de perdre un don, il satisfait ses besoins en nourriture et en cigarettes. La mendicité lui permet de continuer

à exister dans l'univers social « normal » : Il met de l'argent de côté et peut ainsi rester vis-à-vis de ses enfants dans son rôle de père. Il noue des relations sociales, avec les habitués ou avec les agents qui lui donnent le sentiment de compter pour l'autre. La mendicité est pour lui un mode de résistance à la désinsertion et à la disqualification sociales, actuellement efficace, mais dont l'issue à terme est incertaine. Il suffirait que l'arrangement trouvé pour son hébergement soit remis en cause par un quelconque événement pour que le cœur de son système s'écroule.

Georges : le témoignage

*« **Au début quand j'ai commencé à le faire, je me disais c'est pas possible, j'allais souvent au bord de la Seine, comme je ne sais pas nager, j'étais attiré par l'eau, je me disais il faudrait que j'arrête, j'étais revenu là, puis des gens ont commencé à me parler et voilà. C'était difficile oh là ! J'étais dépressif, j'étais... j'avais honte. Et je demandais rien, je disais rien, non non. Maintenant je leur dis bonjour, mais avant rien du tout. Les gens maintenant ils me parlent, tout ça. Alors c'est autre chose. Sinon je ne le ferais pas. Y'en a qui se sont avancés, qui m'ont parlé, y'a des colonels, y'a des généraux qui me parlent, ça fait du bien quoi.** »*

*« **Moi je les respecte et ils sont respectueux, je ne suis pas agressif, je ne demande pas d'argent, je ne demande rien, je leur dis bonjour et c'est tout.** » « Ca arrive à tout le monde de ne pas avoir de quoi. C'est pour ça que je dis, agresser les gens en leur demandant de l'argent, on ne sait pas ce qu'ils gagnent, ce qu'ils ont dans le portefeuille, on ne connaît pas leur vie, on ne peut pas leur demander de l'argent. »*

*« Je fais la part des choses. Je compense. **Ce que je gagne bien un jour, je compense quand ça ne marche pas. Je fais attention, je ne claque pas tout d'un coup. Je prends ce dont j'ai besoin pour la journée, le reste je garde.** »*

*« **Ya des relations. On parle... Y en a qui passent à la caisse et qui demandent où il est le monsieur qui est là haut ? Vous l'avez vu ? Ils s'inquiètent. Ils me recherchent. Ca fait plaisir.** Y'en a beaucoup. Des fois ils passent je ne suis pas là, après ils me demandent mais où est-ce que vous étiez ?? Je dis je m'occupe pour mon logement. Ah bon c'est bien. Ca fait plaisir, ça fait voir que je suis... pas important mais ...ça leur manque quand je ne suis pas là. »*

*« **Même la sécurité de la RATP, une fois ils ont essayé, j'ai été voir le chef, il a téléphoné à la haute direction, depuis ils me laissent tranquille. Ils m'avaient même mis un PV, alors je l'ai donné au chef, il l'a déchiré, il m'a dit je m'en occupe, il a appelé la haute direction, l'autre il s'est fait passer un savon.** »*

*« **Des fois, comme là, au début de l'année, on m'a donné des galettes des rois. Je me disais, moi je ne vais pas manger tout ça comme ça : hop, je leur apportais et puis on mangeait. Eux ça leur fait plaisir, moi je suis tranquille. Des fois on me donne des paquets de café, hop je les apporte, je leur donne. Ca c'est le geste, et c'est le geste qu'ils apprécient.** »*

CerPhi - Les mendicités à Paris et leur public. Rapport d'étude. Mai 2011

L'objectif de l'étude sur les mendicités à Paris et leurs publics du CerPhi était de fournir des éléments de connaissance et de compréhension du phénomène de la mendicité à Paris, des personnes qui y ont recours, des différentes pratiques et situations de mendicité, de leurs effets et des interactions avec les passants ou usagers des lieux de mendicité, donateurs ou non-donateurs. Ceci afin d'apporter un éclairage sur les enjeux de la mendicité, en donnant la parole à ceux qui la pratiquent et en décrivant les réalités individuelles que recouvre le terme de

mendicité. Et, à la lecture, il est clair que l'objectif est atteint. En effet, cette étude est particulièrement riche et intéressante, et les témoignages éloquentes.

Synthèse de la recherche sur les mendicités à Paris et leurs publics, CerPhi 2011

- **La perception fréquente d'une augmentation du phénomène de la mendicité est renforcée par la nécessité, pour les mendiants, de se rendre visibles aux passants**

Pour recevoir des dons, il faut avant tout être vu et identifié comme « mendiant ». Les mendicités se concentrent donc dans les lieux et les moments de passage abondant, à forte fréquentation. Dès qu'on s'éloigne de ces espaces, il n'y a plus, ou très peu, de mendicité. Cette concentration renforce la perception d'une augmentation du phénomène, augmentation dont la réalité n'est pas invraisemblable, compte tenu de l'augmentation de la pauvreté, mais n'a jamais été mesurée.

- **La diversité des personnes pratiquant la mendicité recouvre celle des personnes en situation de précarité.**

Ce sont des hommes, des femmes, jeunes et plus âgés ; vivant à la rue, en hébergement transitoire, à l'hôtel, dans des foyers, ou en logement social. Bénéficiant ou non de prestations sociales ; ils sont en recherche d'emploi ou exclus du marché du travail. Ils ont toujours connu des difficultés, ou ont eu une vie insérée, avant « la chute ». Ils pratiquent la mendicité de manière constante ou plus ponctuelle ; depuis de longues années ou plus récemment. Avec une quasi constante : une grande solitude affective et sociale.

- **La mendicité est peu rentable alors que sa pénibilité et son coût en termes d'image de soi sont démesurés**

Les résultats des mendicités sont aléatoires et varient selon les lieux, les personnes et les postures. La fréquence observée des dons va de 2 dons pour cents passants à 2 pour ‰. Elle est plus importante aux abords de certains lieux de culte.

Le montant de **30 euros est parfois cité comme le résultat d'une «bonne journée»**. **10 – 15 euros semble un montant courant**. Mais les atteindre suppose des efforts à peine imaginables tant qu'on ne les a pas expérimentés : 30 euros peuvent représenter selon les personnes soit 12 heures de manche dans différents lieux soit 6 à 8 heures d'arpentage des rues d'un quartier, en abordant les passants, soit 41 rames de métro avec à chaque fois un discours, deux passages dans les travées, des remerciements, une attention portée à chaque passager, et entre les rames, les escaliers, les changements de sens, le tri de la monnaie...

Encore faut-il être avoir les compétences nécessaires pour réaliser ces performances, d'avoir suffisamment de force et d'espoir de s'en sortir pour en accepter la pénibilité, qui est commune à toutes les formes de mendicité. Pénibilité physique : station debout des journées entières ; station assise aux endroits où les flux de passants sont les plus importants ; confrontation à la foule, répétition permanente de sa demande. Pénibilité psychique : la honte de devoir mendier ; regards dévalorisants, échecs, agressions, nécessité de

recommencer chaque jour, absence de perspective. Ceux qui sont trop usés et n'ont plus suffisamment de motivation pour y faire face obtiennent encore moins de résultats et sont conduits à réduire d'autant leurs besoins.

- **Ceux qui pratiquent la mendicité développent une réelle empathie à l'égard du public**

Ils sont conscients que leur présence et a fortiori leur sollicitation « dérangeant », créent un malaise, parfois de l'angoisse qu'ils tentent de limiter, soit en évitant de demander explicitement, soit au contraire en parlant, en créant une relation, en rassurant sur l'authenticité de leur besoin, en s'excusant de déranger, en multipliant les remerciements pour les dons reçus, en affichant leur compréhension pour ceux qui n'en donnent pas.

Indépendamment de la rentabilité de leur propre pratique, et malgré une baisse des dons constatée par plusieurs d'entre eux, ils **reconnaissent au public une réelle générosité**, qu'ils jugent d'autant plus méritoire dans un contexte de crise sur lequel ils sont bien informés

- **La vision qu'a le public de la mendicité est structurée essentiellement par des a priori, des rumeurs et ses propres angoisses face aux situations de dénuements rencontrés.**

En l'absence de réflexion collective pour mettre en perspective sa propre expérience, chacun doit se déterminer seul face aux situations qu'il rencontre, aux émotions contradictoires qu'elles suscitent, et à l'arbitraire de ses propres comportements. Accepter le fait de choisir à qui donner et ne pas donner, en fonction de ses « préférences » ou de ses humeurs, combien, combien de fois... Savoir qu'on agit de façon arbitraire peut produire de la culpabilité, de l'insatisfaction, et conduire à un empêchement à donner. Ceux qui en prennent conscience et acceptent de façon pragmatique cette dimension de leur action, sont les plus à l'aise, ensuite, avec leurs dons. Et sans doute les mieux à même de les développer au-delà de leurs affects immédiats.

Lorsque les conditions d'exercice de la mendicité se durcissent, les effets négatifs de celle-ci s'intensifient, la situation des personnes vulnérables qui en dépendent s'aggrave, de même que leur isolement, et leurs possibilités de sortir de la précarité diminuent.

Et, cette pratique, contrainte pour les uns, est dérangeante pour les autres.

3. Pourquoi la présence des SDF en gare dérange ?

Des sentiments et des réactions entremêlés

« La présence obligée dans des espaces publics place les personnes dans des situations de transgressions diverses, transgressions toujours susceptibles d'être observées et réprimées. La dynamique de répression qui s'enclenche alors vient accroître la vulnérabilité, l'intensité de l'exclusion et les difficultés de réinsertion. »

Danielle Laberge et Shirley Roy "Pour être, il faut être quelque part : la domiciliation comme condition d'accès à l'espace public" Sociologie et sociétés, vol. 33, n° 2, 2001

L'utilisation de l'espace public, comme les espaces privés à usage public à l'exemple des centres commerciaux, des hôpitaux, des grands équipements publics sportifs ou culturels ainsi que des stations de métro et des gares, répond à des normes sociales et réglementaires que les personnes SDF transgressent de par leur simple présence et leur utilisation particulière des lieux.

Comme ils n'ont pas d'autre espace privé que celui qu'ils peuvent découper dans l'espace public, leur occupation de cet espace concurrence celle d'autres fractions de la population et est plus ou moins tolérée ou refusée.

Djemila Zeneidi-Henry, 2002, Les SDF et la ville. Géographie du savoir-survivre, Paris, éditions Bréal, collection D'autre Part.

Les gares supposent des comportements « normés » liés au déplacement, à la mobilité et désormais aux services, et ce dans une logique de rationalisation du temps. Aussi, **les comportements déviants, même s'ils ne sont pas agressifs, « dérangent », remettent en cause la cohésion, voire apparaissent comme une menace.** Parce qu'il est différent, le SDF fait peur, et parce qu'il renvoie l'image d'une société défaillante, incapable d'enrayer la pauvreté et l'exclusion alors qu'elle se revendique civilisée, il fait honte.

La présence des errants en gare suscite une diversité de sentiments et de réactions entremêlés entre malaise et indifférence, peur et honte, crainte et compassion, solidarité et rejet.

La peur ne résulte pas seulement d'un sentiment de menace. Elle peut être générée par une sorte d'effet miroir : ce que l'on ne veut pas devenir.

47% des Français disaient craindre de devenir sans-abri

sondage BVA-Emmaüs, 2007

La même année, 2007, Eurobaromètre comptabilisait 13% de Français pensant pouvoir devenir un jour sans abri, un taux comparable à ceux de l'Italie (12%), de l'Espagne (11%) et de la Pologne (10), mais six fois plus élevé qu'en Allemagne (2%).

Outre le malaise des passants, les commerçants sont particulièrement incommodés par la présence des SDF à proximité de leurs vitrines ou de leurs entrées. Ils craignent la fuite de la clientèle et un préjudice commercial. Or, avec le développement de l'offre servicielle et commerciale en gare, les craintes et les demandes d'intervention des commerçants vont très probablement s'accroître et se durcir.

Les agents de sécurité des espaces de mobilité se doivent d'empêcher la présence des errants notamment lorsque celle-ci gêne ou entrave la circulation. Cependant, les agents sont également confrontés à une forme de malaise comme le souligne Sandrine Hellegouarch, manager « engagement sociétal » à la direction de la SNCF de Lille : « *Cette situation suscite aussi de la souffrance chez les cheminots. La nuit venue, lorsqu'ils doivent déloger les SDF pour fermer la gare, ils se sentent en porte-à-faux.* » (Source : Article de Florence QUILLE, La Croix - 15/02/2011)

Enfin, les collectivités locales sont confrontées aux problèmes de tranquillité publique, or les personnes sans-abri peuvent être violentes entre elles ou adopter des comportements agressifs, notamment sous les effets de certains produits. Par ailleurs, une présence prolongée de personnes sans - abri dans certains lieux publics peut générer des problèmes d'hygiène pour les personnes sans - abri, mais également pour tous les usagers.

« La présence au sein de l'espace public de catégories de population qui s'approprient des territoires, dans des gares, des stations de métro, dans la rue, devant des églises, etc. a pour conséquence une attitude sociale ambiguë, oscillant entre « la potence et la pitié », en témoigne d'un côté les arrêtés anti - mendicité de certaines villes touristiques, de l'autre les réactions des clients de la SNCF ou de la RATP qui soutiennent et défendent ces mêmes mendiants contre l'intervention répressive des agents. »

Julien Damon

Des perceptions du sans-abrisme et des attitudes différentes selon les pays européens

Si l'on compte environ 17 000 personnes sans-abri en Italie, en Belgique ou en Allemagne, entre 30 et 50 000 en Espagne, on en dénombre plus de 81 000 en France. Par ailleurs, la France est le pays européen qui connaît la plus forte demande d'asile et qui, avec l'Allemagne et la Belgique, a la plus importante dépense en matière de protection sociale (source : Eurostat 2006).

Par ailleurs, la perception du phénomène du sans - abrisme et l'attitude envers les personnes SDF varient d'un pays européen à l'autre.

Les Français sont au tout premier rang en ce qui concerne les explications structurelles du sans - abrisme, par les marchés de l'emploi et du logement, et au tout dernier rang pour ce qui relève des explications personnelles : les addictions à la drogue ou à l'alcool.

Si 59% des Polonais et 52% des Allemands pensent que la cause du sans - abrisme est due à des problèmes d'addictions, les Français considèrent que la cause principale est l'absence ou la perte d'emploi. De même les Belges, les Français et les Espagnols sont moins nombreux que les Polonais à ériger la fainéantise et le manque de volonté en première explication de la pauvreté (11, 14 et 16% contre 29%).

Quant à l'aide déclarée aux sans-abri, on peut là encore relever des différences notables. Deux Français sur cinq déclarent faire des dons directement aux sans-abri. Ce n'est le cas que d'un Espagnol sur cinq. De même près de neuf Français sur dix indiquent aider les sans-abri, d'une manière ou d'une autre. Ce n'est le cas que de la moitié des Espagnols. On ne saurait toutefois y voir un indicateur général de générosité, car tout dépend aussi de la présence ou non de la population sans-abri dans la rue : on compte 30 à 50 000 personnes sans - abri en Espagne et 80 à 100 000 en France. (Source : Julien Damon, *Les sans - abri dans six gares européennes*, analyse sociopolitique, Hope in Stations - ANSA, juin 2010)

Pour les personnes qui font la manche, « Les donateurs sont d'abord des gens qu'on dérange »

Le rapport du CerPhi - *Les mendicités à Paris et leur public* - présente le sentiment que développent les personnes qui font la manche à l'égard des passants. Il souligne que ceux qui mendient sont conscients que leur seule présence et a fortiori leur sollicitation « dérangeant » les personnes sollicitées parce qu'elle fait intrusion dans leur déplacement, dans leur champ de perception, leurs « pensées », leur vie. Ils savent aussi qu'ils créent chez elles un malaise, parfois de la peur.

Ils tentent de limiter ce malaise chacun à sa façon, soit en évitant de demander explicitement, soit au contraire en parlant, en créant une relation, en rassurant sur l'authenticité de leur besoin, leurs bonnes intentions, en s'excusant de déranger, en multipliant les remerciements pour les dons reçus, en affichant leur compréhension pour ceux qui n'en donnent pas.

Dans leur volonté de se démarquer de comportements qui pourraient engendrer et /ou expliquer le malaise qu'ils constatent, ils se font le relais de certains a priori concernant la mendicité et les mendiants, dont ils trouvent dans leur réalité quotidienne, des formes de preuve. Par exemple l'idée que la pratique de la mendicité est de plus en plus « envahissante », plus voyante qu'avant ; que certains mendient de façon « agressive » (sans y mettre les formes, d'une façon pouvant être ressentie comme agressive) ; que certains mendient alors qu'ils ne sont pas dans le besoin ; que d'autres sont violents entre eux, intrusifs, ne respectent pas les codes de bonne conduite implicites et donnent de la pratique dans son ensemble une image qui pénalise tout le monde.

Observateurs attentifs des comportements du public, ils constatent l'éventail des réactions et sont les premiers à savoir qu'au delà de la simple question économique, faire le geste de leur donner n'est pas simple. Ils remarquent les hésitations, les manifestations de gêne, les atermoiements des donateurs : ceux qui feignent de ne pas voir, de ne pas entendre, ceux qui font un geste vers leur sac mais n'osent pas l'ouvrir dans le métro, ceux qui ne savent pas combien donner, s'excusent de donner peu, de n'avoir pas de monnaie, donnent de l'argent sans regarder, ceux qui disent bonjour sans donner...

Ils apprécient les paroles et les gestes de sympathie, sont particulièrement touchés par certains dons, même symboliques, dont la valeur est plus affective qu'économique (par exemple ceux des enfants) et trouvent à ceux qui ne donnent pas, comme à ceux qui ne répondent pas, des « circonstances atténuantes ». Seuls les regards qui jugent, les comportements qui nient l'existence de celui qui demande et les agressions effectives sont décrits comme insupportables.

CerPhi - Les mendicités à Paris et leur public. Rapport d'étude. Mai 2011

Le malaise ressenti, à la fois par ceux qui pratiquent la mendicité et par ceux qui sont sollicités, semble refléter l'ambiguïté de l'attitude plus générale des pouvoirs publics face à la problématique de l'errance et envers les personnes sans-abri en particulier :

- ambiguïté entre une forme d'acceptation de voir s'accroître la pauvreté et le nombre de personnes sans-abri au 21ème siècle dans un pays dit développé comme la France, et la honte, voire la colère que cette réalité peut générer
- ambiguïté entre la volonté de solidarité et l'incapacité à conduire des politiques réellement efficaces
- ambiguïté entre la compassion, la peur et la honte
- ambiguïté entre la tolérance d'enfants entraînés dans la mendicité et la protection des mineurs, notamment dans la gestion de la population rom
- L'ambiguïté de la loi qui autorise la mendicité dans l'espace public et la possibilité d'arrêtés municipaux pour l'interdire
- L'ambiguïté de la loi qui autorise la mendicité dans l'espace public et qui l'interdit dans l'enceinte des gares
- L'ambiguïté d'une loi qui s'applique de façon aléatoire
- L'ambiguïté entre une politique d'accueil et une de rejet
- L'ambiguïté entre la volonté de conduire une politique d'accueil de qualité et la conscience que son attractivité conduira à la mettre en difficulté

Dans cette géographie incertaine, aux contours flous, chacun se débrouille en fonction du rôle qui lui est conféré : le mendiant mendie mais sans agresser, discrètement ; le passant sollicité adopte différentes attitudes en fonction de la situation ; les associations accueillent voire vont au devant des personnes pour apporter de l'aide, et les agents de sécurité font leur travail en sachant qu'il est aléatoire. Selon Julien Damon, « *Le rejet des « indésirables », que ce soit à partir des gares, des stations de métro ou des villes, aboutit à une véritable gestion en « ping-pong » du phénomène sans-abri.* »

« Le rejet des « indésirables », que ce soit à partir des gares, des stations de métro ou des villes, aboutit à une véritable gestion en « ping-pong » du phénomène sans-abri. »

Les SDF constituent une population mouvante qui obéit aux injonctions des agents de sécurité ou aux forces de l'ordre.

« Comme l'objectif des services de sécurité est de préserver un site, leurs interventions ont souvent pour conséquence de renvoyer le problème de gare en gare et d'une ville à l'autre. Lorsqu'il existe des connexions entre différents types de transport, et particulièrement avec le métropolitain, les gares connaissent alors le problème du « ping-pong » avec les responsables de ces autres entreprises.

Les forces de sécurité des entreprises concernées sont conduites à se renvoyer sur leurs espaces respectifs les populations « indésirables ».

Les actions concertées qui parfois sont mises en œuvre ont surtout pour résultat d'éloigner les « indésirables » vers d'autres espaces publics de la ville (rue, jardins, squares, etc.) mais la réponse n'est que très provisoire.

Ainsi, ces personnes sont repoussées d'une partie de la gare à une autre, d'une gare à l'autre (gare de l'Est- gare du Nord), d'une entreprise de transport à une autre (gare SNCF- réseau RATP), d'un espace public à un autre (mairie – poste - gare), et plus généralement d'un lieu à l'autre. » Julien Damon

Marie Loison, Conflits, sans-abrisme et utilisation de l'espace public, Rapport thématique pour l'observatoire de la FEANTSA, 2006

4. Au cœur du sans-abrisme, la question des Roms

Le peuple Rom : de qui parle-t-on ?

⇒ Demandes d'asile et population Rom

Sujet de migration et de fixation de domicile, le sans-abrisme est à rapprocher de la question des migrations intra et extra européennes, tout comme de la problématique sensible de la demande d'asile et des sans-papiers. Là aussi les pays de l'étude se distinguent par leur histoire, leur législation et leurs politiques récentes.

Il apparaît clairement des différences très importantes dans le volume du phénomène. On ne présente pas ici le stock, mais une idée du flux, avec le nombre de nouveaux demandeurs d'asile en 2006. La France est largement en tête, avec l'Allemagne (dans les deux cas, plus de 20 000 demandes).

Nouvelles demandes d'asile en 2006 :

Pologne : 4 225

Espagne : 5 295

Belgique : 8 870

Italie : 10 350

Allemagne : 21 030

France : 26 270

Rapport Hope in station Julien Damon

Le sujet des demandeurs d'asile, se double, dans la problématique générale des migrations, de celui des Roms, un sujet particulièrement sensible quand on aborde la question des sans-abri.

⇒ Rom signifie « être humain »

Rom signifie « être humain » dans la langue indo-européenne romani ou tsigane. C'est par ce terme que l'Union romani internationale (IRU) a désigné, lors de son premier congrès en 1971, l'ensemble des populations originaires de l'Inde, dont les langues découlent de celles parlées naguère dans le nord-ouest du sous-continent indien.

Ces populations, qui exerçaient de petits métiers (bouchers, tanneurs, chiffonniers, saltimbanques...), formaient une communauté considérée comme «

impure » dans l'Inde des castes. Désignés comme « hors castes », ces populations n'avaient pas le droit d'être sédentaires.

À partir de l'an 1000, elles se sont exilées vers l'Europe, puis sur tous les continents. Ces groupes nomades sont aussi appelés en fonction d'étymologies différentes : Tsiganes (« intouchable » en grec), Manouches (« être humain » en sanskrit), Romanichels (« groupes d'hommes » en romani), Gipsies ou Gitans évoquant une ancienne légende selon laquelle ils étaient originaires d'Égypte. (Aude Carasco **Le peuple Rom** article publié le 07-04-2010 sur le site www.la-croix.com)

Les plus grandes concentrations de Roms se trouvent dans les Balkans, en Europe centrale et de l'Est, aux États-Unis, et en Amérique du Sud. De plus petits groupes vivent dans l'Ouest et le Nord de l'Europe, au Moyen-Orient, et en Afrique du Nord. Les pays où les populations roms dépassent le demi-million sont la Roumanie et la Bulgarie, les pays de l'ex-Yougoslavie, l'Espagne, les États-Unis, la Hongrie, la Turquie, le Brésil et l'Argentine. Les Roms sont nombreux aussi en République tchèque et en Slovaquie. (Wikipédia)

⇒ Entre 10 et 12 millions de Roms en Europe, l'équivalent de la population de la Grèce ou de la Belgique

Ces communautés sont présentes dans l'ensemble des 27 pays de l'Union européenne, sous différents noms (« Gens du voyage » en France, « Gitans » en Espagne, « Tsiganes » en Europe centrale). Ils forment la plus importante minorité à l'échelle du continent puisque leur nombre total est évalué à 12 millions. (Alain Guillemoles **L'Europe coordonne ses efforts en faveur des Roms** extrait de l'article publié le 07-04-2010 sur le site www.la-croix.com)

Lors du Congrès mondial tzigane tenu du 8 au 12 avril 1971 à Londres, la communauté se choisit comme emblème un drapeau bleu et vert, avec une roue de couleur rouge. Le mouvement institua la date anniversaire de ce congrès, le 8 avril, comme journée nationale qui « sera désormais, célébrée chaque année par toutes les communautés rom dans le monde ». L'hymne, Djelem, djelem, a été écrit par Jarko Jovanovic sur une chanson populaire tzigane. (Wikipédia)

En France, les Roms représentent 15.000 personnes en 2008 contre 5.000 en 2004. (Le Monde)

Une minorité particulièrement discriminée

Au sein des représentations, il subsiste une dichotomie entre le « bon » et le « mauvais » pauvre. Les « jeunes avec des chiens » et surtout les Roms sont particulièrement stigmatisés et rejetés alors que les familles ont tendance à être mieux perçues. Il est certain que les Roms ont les plus grandes difficultés d'accès au logement. Ils sont mal vus, surtout les femmes qui mendient avec des enfants. Mais l'une d'entre m'avait dit qu'elle préférerait

emmener son bébé avec elle plutôt que de le laisser seul dans un squat ou un bidonville où il ne serait pas en sécurité. De plus, et alors que la scolarisation des enfants est obligatoire, certaines mairies refusent de scolariser des enfants roms. Certains CCAS refusent également de domicilier les personnes roms, même si c'est illégal.

*Extrait interview **Camille Ferry**, bénévole du Samu social de la Croix Rouge de Lyon Villeurbanne
Grand Lyon-millénaire3-2011*

⇒ De fait, une population errante

À plus de 90 % sédentaires, ils sont souvent indésirables et s'entassent dans des bidonvilles ou subissent des expulsions. Partout, ils font face à des difficultés d'intégration dues, en particulier, au faible pourcentage d'entre eux qui font des études.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, 250 000 à 500 000 d'entre eux furent massacrés par les nazis qui les considéraient comme membres d'une « race inférieure ». (Alain Guillemoles **L'Europe coordonne ses efforts en faveur des Roms** extrait de l'article publié le 07-04-2010 sur le site www.la-croix.com)

En France, depuis 2007, le nombre de reconduites à la frontière de Roms roumains se situe entre 8 000 et 9 000 par an (2000 en 2003). Ces retours sont en grande partie volontaires car ils sont assortis de primes de 300 € par adulte et 100 € par enfant et de la prise en charge du billet d'avion.

Les Roumains en tête des expulsions

2008 : 29 799 sans-papiers expulsés

2009 : 29 000 sans-papiers expulsés (plus de 20 000 sans-papiers régularisés)

Objectif 2010 : 28 000

Objectif 2011 : 30 000

Selon un document de l'Assemblée nationale analysant les 14 844 reconduites exécutées au premier semestre 2009, les Roumains arrivent en tête (4 346), suivis des Algériens (1 552) et des Marocains (1 550).

Source : LEMONDE.FR avec AFP 07.01.10

Fin juillet 2010, le président Nicolas Sarkozy décidait, à la suite de deux faits divers impliquant des membres français de la communauté des gens du voyage, de l'organisation de retours massifs de Roms en Roumanie, déclenchant une vaste polémique.

En août 2010, une circulaire du ministère de l'Intérieur diffusée demandait aux préfets l'évacuation et le démantèlement des camps illicites, « en priorité ceux de Roms », expression qui contrevient aux principes de non-discrimination et à ceux de libre circulation des personnes et de leur droit de séjour garantis par les traités européens.

Le 22 août 2010, le Pape Benoît XVI exhorte les pèlerins à savoir « accueillir les légitimes diversités humaines », et le 27 août 2010, le Comité pour l'élimination

de toutes les formes de discrimination raciale (CERD) de l'ONU demande à la France de « garantir l'accès des Roms à l'éducation, à la santé, au logement et autres infrastructures temporaires dans le respect du principe d'égalité ».
(Wikipédia)

Immigration : malgré un recul symbolique, le "cœur" de la loi demeure

LEMONDE.FR 17.03.11

Pour Claude Guéant, le "cœur" de la loi sur l'immigration a été préservé. Malgré un recul imposé par la majorité sur la déchéance de nationalité, l'Assemblée nationale a adopté, mercredi 16 mars, en deuxième lecture, la cinquième loi sur l'immigration depuis 2003.

Très critiquée par les associations et l'opposition, ce texte, qui doit encore repasser par le Sénat, prévoit une série de mesures durcissant les conditions d'accueil des immigrés et les droits des étrangers présents sur le territoire.

Si la disposition phare de ce projet de loi, la possibilité de déchoir un individu naturalisé de sa nationalité en cas de crime grave, a été abandonnée, le texte contient d'autres mesures qui posent question, et traduisent l'infléchissement de Nicolas Sarkozy sur ce thème depuis le discours de Grenoble du 30 juillet 2010, et la volonté de la majorité de trouver une réponse à la montée du Front national.

Mesures ciblées contre les Roms. Nicolas Sarkozy avait visé la communauté Roms dans le discours sécuritaire de Grenoble. Deux articles de cette loi semblent spécifiquement destinés à cette population. Le premier introduit la notion "d'abus de court séjour". Il permet d'éloigner un citoyen européen qui multiplierait des allers-retours entre la France et son pays d'origine "dans le but de se maintenir sur le territoire". Idem pour quelqu'un qui constituerait "une charge déraisonnable pour le système d'assistance sociale".

Jusqu'ici, il était complexe d'éloigner du territoire des Roms citoyens européens, à moins de les inciter à un départ volontaire par une "aide au retour", actuellement de 300 euros par personne. La nouvelle mesure adoptée veut pénaliser ceux qui tentent ensuite de revenir en France. Pour les associations, cet article cherche à contourner le droit européen en ciblant des populations spécifiques.

L'autre volet spécifiquement tourné vers les Roms est la possibilité d'expulser un étranger, européen ou non, présent depuis plus de trois mois et moins de trois ans, s'il représente des "menaces à l'ordre public". La définition de celles-ci, qui incluent la "mendicité agressive" ou "l'occupation illégale d'un terrain public ou privé", semble désigner gens du voyage et Roms en priorité.

Limitation des recours judiciaires des immigrés. C'est à la fois la proposition la plus critiquée par les associations et le cœur de la réforme, aux yeux du gouvernement : la loi prévoit que le délai avant l'intervention du juge des libertés et de la détention (JLD) soit désormais porté à cinq jours contre deux actuellement.

Le JLD intervient pour juger des conditions d'interpellation d'un étranger en situation irrégulière et statue sur la nécessité de le maintenir en rétention avant une éventuelle expulsion, décidée par un juge administratif.

Du fait du nombre de dossiers en attente, il était fréquent que le JLD annule un placement en rétention qu'il jugeait irrégulier, avant même que le juge

administratif se soit prononcé. De fait, seules 20 % des décisions d'éloignement étaient effectives, selon les chiffres du ministère. Le texte vise donc à assurer au juge administratif qu'il ait le temps de prononcer l'expulsion avant toute décision du JLD. Mais il présente un fort risque d'inconstitutionnalité, au motif qu'on devrait juger rapidement quelqu'un privé de liberté. Le risque est suffisant en tous cas pour que les sénateurs suppriment cet article du projet de loi. Les députés l'ont rétabli.

Deux autres dispositions doivent également faciliter l'expulsion d'étrangers en situation irrégulière : la durée maximale de rétention est portée à 45 jours au lieu de 32, et une "interdiction de retour" est instituée. Celle-ci pourra durer jusqu'à deux ans et concernera les étrangers restés en France malgré une obligation de quitter le territoire. La loi prévoit également la mise en place de zones d'attente "spéciales" en cas d'arrivée "d'un groupe d'au moins dix étrangers en dehors d'un point de passage frontalier en un même lieu ou sur un ensemble de lieux distants d'au plus dix kilomètres".

Samuel Laurent LEMONDE.FR 17.03.11

Le coût annuel de la reconduite des Roms pour le budget de la France est estimé entre 200 et 250 millions d'euros (selon les chiffres du Sénat français). Les frais engendrés par l'expulsion de clandestins recouvrent notamment la garde à vue, les séjours en centre de rétention, le retour au pays d'origine et la prime de retour, soit environ 25000 euros par personne).

⇒ Les Français donnent moins aux mendiants roms

Les Français donnent moins aux mendiants roms, victimes « d'idées reçues », qu'aux autres, notamment d'origine française, révèle une étude du Centre d'étude et de recherche sur la philanthropie (Cerphi)

La mendicité est généralement *"peu rentable alors que sa pénibilité et son coût en termes d'image de soi sont démesurés"*, explique en outre cette étude qualitative sur "les mendicités à Paris et leurs publics", réalisée en partenariat avec la Fondation Caritas France et le Secours catholique.

Mais sa "rentabilité" est bien inférieure pour les Roms, phénomène qui renvoie à "la discrimination globale" et aux "idées reçues" ("tradition de mendicité", qui plus est "avec des enfants") dont ils sont victimes.

"C'est plus difficile pour ces personnes car il s'agit d'une population stigmatisée", confirme à l'AFP Pierre Levené, délégué général de la Fondation Caritas France.

Exemple : en observant pendant une demi-heure Alberte, "petite grand-mère" française mendicante, et Hannah, Rom roumaine, les chercheurs ont établi que la première avait reçu six dons, pour 605 passants, alors que la seconde seulement trois, pour bien plus de passants (2.720). Soit un rapport dons/passants compris entre 1 et 2% pour Alberte, mais entre 1 et 1,5 pour mille pour Hannah.

La mendicité d'Hannah est pourtant "plus active, marquée par un contexte de plus grande pénibilité": "pour en retirer le plus de ressources possibles, elle doit la pratiquer dans de grandes amplitudes horaires".

Une "obligation d'assiduité" pour les Roms qui "contribue à majorer de manière significative leur visibilité en tant que « groupe spécifique », selon l'étude.

Contrairement aux idées reçues, « la mendicité n'est pas un mode de survie traditionnel ou culturel chez les « Roms » : elle n'intervient qu'à l'arrivée en France », est « subie comme un pis-aller, en l'absence de possibilité de travail », et « vécue de manière humiliante ».

« Si certains sont accompagnés d'enfants, c'est parce que ceux-ci ne sont pas pris en charge par des crèches ou scolarisés », note-t-elle aussi. (**Les Français donnent moins aux mendiants roms.** Extrait de l'article publié le 11/05/2011 sur L'EXPRESS.fr)

⇒ **L'intolérance vis-à-vis des Roms gagne du terrain en Hongrie**

Jeno Koka, 53 ans, était un homme sans histoire. Il vivait à Tiszalök, un village du nord de la Hongrie, et travaillait en service de nuit à l'usine pharmaceutique de Tiszavasvari, une petite ville proche. Il a été tué par balles dans la nuit du 22 avril 2009, au moment où il s'apprêtait à se rendre à son travail, alors qu'il sortait sa voiture de son garage. Tout indique que le seul motif est qu'il était rom.

Tout a commencé dans cette même région, dans le nord de la Hongrie, là où les Roms sont particulièrement nombreux. Le 11 octobre 2006, un instituteur de Tiszavasvari a renversé accidentellement, à 70 km de chez lui, une petite fille tsigane qui n'a été que légèrement blessée. L'instituteur a alors été battu à mort, sous les yeux de ses enfants, par des Roms ayant assisté à l'accident. Tous les participants à ce lynchage ont été arrêtés et emprisonnés. Mais l'affaire a eu un énorme retentissement, en Hongrie, où le thème de la « criminalité rom » est devenu à la mode. C'est depuis que les agressions contre les quartiers roms ont commencé.

Le Jobbik, parti d'extrême-droite, en a en particulier fait ses choux gras, surfant sur chaque fait divers. Ce parti, qui pesait 3 %, il y a quatre ans, a recueilli 15,5 % des voix aux dernières élections européennes. Il n'hésite pas à stigmatiser, dans ses meetings, les Roms qui « ne veulent pas travailler », « font des enfants pour vivre des allocations » et « menacent la sécurité de la Hongrie ».

C'est dans ce contexte tendu qu'une multitude d'agressions se sont déroulées : jet de cocktails Molotov contre des maisons roms, symboles nazis tracés sur les murs, voire assassinats perpétrés à froid, de nuit, contre des habitants des quartiers roms qui semblent avoir été choisis au hasard. Six meurtres au moins semblent avoir eu lieu au cours d'une cinquantaine de ces expéditions punitives conduites au cours des deux dernières années.

Alain Guillemoles **L'intolérance vis-à-vis des Roms gagne du terrain en Hongrie** extrait de l'article publié le 07-04-2010 sur le site www.la-croix.com

L'Europe se préoccupe de l'inclusion des Roms

⇒ **Une préoccupation récente**

L'Union n'a que récemment pris conscience de la dimension européenne du sujet. C'est surtout avec l'élargissement que cette question a commencé à intéresser la

Commission européenne, alors que les populations roms sont particulièrement nombreuses en Europe centrale.

Un premier sommet européen à ce sujet avait eu lieu en 2008, à Bruxelles. Il avait abouti à la rédaction d'une « Plate-forme européenne pour l'inclusion des Roms ». Le 31 janvier 2008, le Parlement européen avait également adopté une résolution réclamant « une stratégie européenne pour les Roms ». (Alain Guillemoles **L'Europe coordonne ses efforts en faveur des Roms** extrait de l'article publié le 07-04-2010 sur le site www.la-croix.com)

⇒ **Avril 2010 : deuxième sommet européen sur les Roms**

Le deuxième sommet européen sur les Roms s'est tenu à Cordoue les 8 et 9 avril 2010 avec l'objectif de mobiliser les gouvernements sur le sort de cette minorité.

LEMONDE.FR

Le IIe sommet européen sur les Roms s'est achevé à Cordoue, vendredi 9 avril, sur de timides engagements à améliorer l'accès de cette population discriminée aux fonds structurels européens.

L'Espagne, qui préside l'UE, et la Belgique et la Hongrie, qui vont lui succéder, se sont engagées à faire en sorte que les fonds européens parviennent de manière "effective" à cette minorité pour améliorer ses conditions de vie. "C'est le moment de donner une impulsion pour parvenir à des améliorations substantielles dans l'intégration sociale et économique de la population rom", proclame la "Déclaration de Cordoue", publiée après ce sommet, qui a été tout bonnement séché par la quasi-totalité des ministres européens invités. Le secrétaire d'Etat français aux affaires européennes, Pierre Lellouche, avait critiqué jeudi la désertion de ses collègues et "l'absence de volonté politique", déplorant avoir assisté à "beaucoup d'incantations et pas beaucoup de décisions". "Nous ne pouvons continuer à nous complaire dans des déclarations de principe alors que nous avons un problème massif depuis l'élargissement de l'Europe "qui découvre" en son sein un quart-monde "de 9 à 12 millions de personnes discriminées vivant dans des conditions abominables", avait-il dit.

A plus de 90 % sédentaires, les Roms sont toujours souvent indésirables en Europe, alternant entre l'entassement dans des bidonvilles et les expulsions. L'Agence de l'Union européenne pour les droits fondamentaux avait également regretté jeudi une "année d'échec" dans la lutte contre la discrimination contre les Roms, à l'occasion de la journée internationale qui leur était consacrée.

Dans un rapport récent, elle avait estimé que cette minorité était, plus encore que d'autres, victime de discrimination. L'an dernier, 25 % des Roms ont subi agressions, menaces ou harcèlement. A défaut de grand élan européen, le gouvernement espagnol a approuvé vendredi un budget de 107 millions d'euros pour 2010-2012 afin de favoriser l'intégration, l'accès à l'éducation, à la santé, à l'emploi, au logement et à la culture des quelque 700 000 Roms vivant en Espagne.

Le sommet européen sur les Roms s'achève sur de timides engagements
LEMONDE.FR avec AFP | 09.04.10 | 19h46

⇒ **Une nouvelle génération parvient à étudier, à s'insérer et à s'organiser pour mettre fin aux politiques discriminatoires à leur égard**

Ils sont Roms. Ils ont moins de trente ans. Ils sont bardés de diplômes. Ils parlent parfaitement l'anglais, manient l'informatique, ont déjà une riche expérience professionnelle. Et ils se dévouent sans compter à la défense de leur

minorité. Tel est le profil type des salariés de l'European Roma Rights Center (ERRC), une organisation non-gouvernementale (ONG) fondée en 1996, basée à Budapest et qui se consacre au soutien juridique des Roms victimes de violence policière et de racisme dans toute l'Europe, les Balkans ou même en Russie.

Elle amène leurs plaintes jusqu'à la Cour européenne des droits de l'Homme, de façon à faire condamner les États qui ont manqué à leurs obligations. Ces jeunes, forment une nouvelle génération de jeunes militants qui ne cachent plus leur origine. Au contraire, ils la revendiquent haut et fort.

En soutenant des dizaines de jeunes Roms dans leur projet professionnel, le Roma Education Fund tente de créer une nouvelle élite capable de tirer leur communauté et de faire changer le regard sur eux. Derrière ce phénomène, on trouve l'action de la fondation Soros. Soutenue par Georges Soros, milliardaire américain d'origine hongroise, celle-ci consacre de gros moyens à la promotion des Roms et a joué un rôle de lobbying important pour faire inscrire cette question sur l'agenda des gouvernements européens. En 2003, la fondation Soros a réuni à Budapest une douzaine de gouvernements d'Europe centrale ainsi que la Commission européenne, la Banque mondiale, le Programme des Nations unies pour le développement ou la Banque de développement du Conseil de l'Europe. Elle a lancé la « Décennie de l'inclusion des Roms » qui s'est fixée pour but, d'ici à 2015, de réduire le fossé entre cette communauté et le reste de la population. L'homme qui coordonne ce travail à la fondation, s'appelle Bernard Rorke. Il gère un budget de 4 millions d'euros destiné à soutenir des associations roms. « *Nous voulons contredire l'idée que les Roms sont une masse passive de victimes ; nous créons des opportunités pour eux. Nous voulons les aider à s'aider eux-mêmes et avoir une atmosphère dans laquelle ils n'ont pas peur d'affirmer leur identité* », dit-il.

En voyant venir cette nouvelle génération, on se dit qu'il y a matière à être optimiste, et que les choses sont peut-être en train de changer.

(Alain Guillemoles **Les jeunes Roms font lentement changer l'image de leur communauté**

Extrait de l'article publié le 07-04-2010 sur le site www.la-croix.com)

III. Errance en gare : expériences et recommandations

L'ambiguïté de la politique Française à l'égard des personnes sans-abri reflète la complexité à traiter la question de la pauvreté, et ce à l'échelle nationale comme à l'échelle européenne. Cette problématique s'impose de fait également aux gestionnaires des gares et aux collectivités locales dans les différents pays européens.

Comment appréhender la question de l'errance en gare ?

Quelle posture adopter entre négation du problème, accompagnement et coercition ?

Faut-il répondre à cette présence non souhaitée par des mesures de sécurité au risque de résultats difficiles à atteindre ?

Faut-il comme le suggère Marc Hatzfeld dans son ouvrage "Les Dézingues : Parcours de SDF" (2009) où l'auteur effectue une observation approfondie qui le conduit à réaliser de véritables entretiens avec différents SDF de Paris et mène une réflexion sur leur place sociale, plutôt admettre, reconnaître et accepter « ces voyageurs » ?

Faut-il créer des lieux d'accueil et d'accompagnement en gare dédiés aux personnes SDF, et pour quel public SDF ?

Faut-il mettre en œuvre des dispositifs d'accueil et d'orientation vers des lieux de prise en charge des personnes SDF en dehors de la gare et du quartier qui l'abrite ?

La question de l'errance en gare n'est-elle pas la question de l'errance en ville et n'interpelle-t-elle pas la définition de périmètres pertinents d'intervention ?

N'est-il pas indispensable de réunir les acteurs concernés pour construire un ensemble de réponses qui conjugue à la fois des solutions de sécurité et de tranquillité publique avec des dispositifs d'accueil, d'orientation, d'accompagnement et d'insertion ?

D'ores et déjà, dans différents pays d'Europe ou villes françaises, des expériences de partenariats réunissant les gestionnaires des gares, les collectivités locales et les associations concernées, ont été conduites pour faire de la présence des personnes errantes en gare une occasion de créer un lien pour apporter un premier secours ou un soin d'urgence, mais aussi pour favoriser des processus d'insertion sociale.

Comme le souligne Julien Damon dans son étude sur « *les sans – abri dans six gares européennes* », il convient avant d'aborder la question des sans-abri en

Europe de souligner les différences, les divergences et les convergences de contexte, et d'avoir bien à l'esprit les disparités.

Les contextes diffèrent pour ce qui relève de l'histoire, de la structuration des politiques sociales, du niveau des migrations, des transformations familiales, mais aussi des formes urbaines.

Au sujet particulier des représentations (appréciées par les opinions des habitants), on se doit de noter une nette hétérogénéité. Les explications du problème, tout comme le niveau de sympathie, de crainte ou de tolérance à l'endroit des sans-abri, varient grandement. Il s'ensuit des phénomènes qui n'ont pas les mêmes dimensions, qui ne disposent pas de la même place sur l'agenda politique, et qui ne commandent pas les mêmes politiques et stratégies.

Sur un plan plus directement ferroviaire – c'est-à-dire d'exploitation des gares – les contextes ont des aspects qui se ressemblent. En lien avec les directives européennes, les modes d'exploitation se rapprochent. En lien avec l'ouverture des frontières, les problèmes ont des points (et des visages) bien communs. Les interrogations et oscillations dans les pratiques sont, globalement, les mêmes. Si les droits sont organisés différemment et si les prérogatives des diverses polices et forces de sécurité ne sont pas exactement les mêmes, nombre d'aspects et de sujets convergent. Il en ressort tout de même des organisations très diverses (en intensité, en moyens dégagés, en préoccupation exprimée) pour «répondre» à la présence des sans-abri dans les gares.

Julien Damon, Les sans – abri dans six gares européennes, analyse sociopolitique, Hope in Stations – Agence nouvelle des solidarités actives, juin 2010

1. Errance en gare : une problématique qui se pose à l'échelon européen

La politique française de prise en charge des sans-abri : observations générales

La politique nationale de prise en charge des sans-abri est née dans les années 1980 dans le cadre de plans «pauvreté précarité» qui ont permis d'innover et de voir progressivement émerger de nouvelles prestations (comme le RMI) et de nouveaux droits (comme le droit au logement, devenu « opposable » en 2007).

A partir de l'hiver 1993-1994, le **Samu Social** (services mobiles de « recueil » des SDF) a été mis en place. Parallèlement, des **centres d'accueil de jour** offrant des services aux sans-abri, se sont édifiés un peu partout dans l'hexagone. Dans un souci de coordination, des dispositions législatives et réglementaires ont organisé ces interventions dites « d'urgence sociale ». Un

numéro d'appel gratuit - le **115** - ainsi que des **plans départementaux d'hébergement ou d'accès au logement** ont été créés.

Alors que les politiques d'aide et d'action sociales ont été largement décentralisées, **c'est l'État qui est compétent** pour le financement et l'organisation de la prise en charge des sans-abri. Ces politiques s'appuient fortement sur les associations et sur les collectivités territoriales, qui, elles aussi, peuvent financer des services.

On compte environ **100 000 places d'hébergement**, soit en accueil d'urgence, soit dans des centres d'insertion de plus long terme. Le sujet est très présent sur l'agenda politique et mobilise, ponctuellement, les plus hautes instances de l'État. Il peut être polémique entre élus, mais aussi entre associations et pouvoirs publics.

Depuis 1994, le **vagabondage et la mendicité ont été dépénalisés**. On observe cependant une criminalisation, dans certaines villes, de la population sans-abri (et/ou des pratiques qui la caractérisent) par l'intermédiaire d'arrêts pris par les municipalités, en particulier contre la pauvreté.

Depuis la fin des années 2000, le système de prise en charge des sans-abri, dont le budget, pour l'État (hors contribution des collectivités locales et prestations sociales) dépasse le **milliard d'euros**, (il était de 500 millions d'euros en 2002) est inscrit dans un mouvement de « refondation ». Il s'agit d'aller vers une logique « logement d'abord », avec des référentiels techniques communs à tous les opérateurs, et avec une place plus nette et plus claire des uns et des autres.

Julien Damon, Les sans – abri dans six gares européennes, analyse sociopolitique, Hope in Stations – Agence nouvelle des solidarités actives, juin 2010

Fort de son travail d'étude de la politique conduite en France, Julien Damon montre l'accumulation des réponses sociales et l'importance des budgets qui lui sont consacrée. Cependant, il met en évidence les limites de cette politique par manque de cohérence et de coordination. Ce n'est pas seulement du fait des services de sécurité que le quotidien des personnes SDF ressemble à un véritable jeu de ping-pong, mais cette réalité tient aussi à la multiplicité et à la diversité des acteurs.

Les arrêtés municipaux anti-mendicité, pris par certaines municipalités depuis le début des années quatre-vingt-dix, en sont l'illustration parfaite. Sans efficacité au niveau national, ils ne font que masquer le phénomène, mais constituent pour certains maires, une manière de répondre de façon visible aux attentes de leurs administrés.

Le développement de structures d'accueil pour sans-abri est également un élément du ping-pong. Les lieux d'orientation permettent d'orienter vers d'autres lieux d'orientation, et ainsi de suite...

Un jeu où l'on se renvoie les personnes, mais également les responsabilités, avec d'un côté l'Etat et de l'autre les collectivités territoriales. Les villes et les départements acceptent d'aider leurs indigents domiciliés, mais renvoient à l'Etat la responsabilité de ceux qui n'ont pas de domicile. Celui-ci demande à son tour l'implication des collectivités locales.

Ce jeu de ping-pong est finalement orchestré par l'Etat et les collectivités territoriales. Du fait des politiques de décentralisation, les politiques publiques et notamment celles du logement, sont écartelées entre le national et le local.

« Alors que les pouvoirs publics font de la question SDF une priorité impérieuse, légitimant des interventions massives en termes humains et financiers, certaines villes, peuvent apparaître comme des passagers clandestins (free riders) qui cherchent à se dérober aux investissements collectifs tout en s'apprêtant à recueillir les fruits des politiques mises en œuvre ailleurs (SAMU sociaux, hébergements, accueils de jour). En évitant ces sacrifices, consentis par d'autres, ces villes peuvent espérer conserver et même améliorer leur environnement et leurs finances. Et les maires peuvent espérer améliorer leur popularité locale. »

A l'inverse, on assiste à un engorgement territorial de la pauvreté et à des phénomènes de relégation spatiale qui stigmatisent certaines villes certains arrondissements ou certains quartiers.

Tirillées entre une logique de compétition économique qui cherche à attirer des activités d'emplois et des capitaux, et « le nécessaire concours à la lutte contre l'exclusion » et les dysfonctionnement sociaux, les villes ont à prendre en compte des contraintes difficilement conciliables.

Marie Loison, Conflits, sans-abrisme et utilisation de l'espace public, Rapport thématique pour l'observatoire de la FEANTSA, 2006

D'un côté on met en place des bancs avec un accoudoir au centre pour éviter que des personnes sans-abri s'y couchent et de l'autre, on finance quand même des maraudes pour venir en aide aux mêmes personnes sans-abri !

La politique de l'Etat dans ce domaine n'est pas tranchée.

*On assiste également à une ambivalence entre logement et hébergement temporaire ou d'urgence. On met l'accent sur le logement durable, et c'est bien, mais les délais d'attente peuvent être très longs pour accéder à un logement social. Et l'accent mis sur le logement ne doit pas faire oublier les besoins qui existent dans le secteur de l'hébergement d'urgence ou de transition. Ambivalence également entre hiver et été, entre volonté de nier, de cacher, d'occulter et peur que des hommes meurent sous les yeux des associations militantes et des journalistes. **L'ambivalence entre le refus de financer des capacités d'hébergement pérennes et le coût particulièrement élevé des mesures précaires déployées dans l'urgence chaque année, notamment au moment de l'hiver : la réquisition des gymnases, la prise en charge de***

nombreuses nuitées d'hôtel, la mise en œuvre de dispositifs d'aide en urgence..., autant de mesures coûteuses qui pourtant ne permettent pas de mettre en place un réel accompagnement des personnes.

*Extrait interview **Camille Ferry**, bénévole du Samu social de la Croix Rouge de Lyon Villeurbanne
Grand Lyon-millénaire3-2011*

Des politiques plus ou moins développées ou coercitives selon les pays, les régions et les villes européennes

Les politiques de prise en compte des personnes sans-abri diffèrent selon les pays européens et selon les villes. Julien Damon a plus particulièrement étudié six pays européens : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, et la Pologne.

De son étude, on peut retenir des éléments marquant des différences importantes. Par exemple, alors que dans les villes françaises, à l'exception de certains arrêtés municipaux, la mendicité est tolérée, la ville de Barcelone a introduit une réglementation qui interdit de mendier, de dormir dans la rue et aussi de vendre des services « non désirés » dans les espaces publics. Le non respect de cette réglementation est sanctionné par une amende comprise entre 120 et 1 500 euros. De même, en Italie, l'orientation des politiques, quasi-intégralement reliée aux questions de sécurité et de lutte contre l'immigration clandestine, est très coercitive. Elle vise d'abord à expulser les Roms de leurs campements illégaux. Elle vise aussi à interdire la mendicité comme à Venise, Florence, Vérone, Ravenne et même Assise où il est interdit de faire l'aumône dans cette ville qui pourtant a vu naître et mourir Saint François.

La politique conduite en Belgique est probablement la plus proche de la politique française.

En Allemagne, la prise en compte des personnes sans-abri relève de la compétence des régions et des villes et prend place dans un marché du logement bien moins tendu et dans un contexte démographique de déclin. Aussi, la question du sans-abrisme apparaît moins sensible. En Pologne, la problématique s'étend à la question du retour au pays des personnes sans-abri. En effet, on estime entre 10 et 20 000 Polonais SDF ayant migré dans les autres pays européens. La Pologne est soutenue par l'Europe pour mener une politique de réinsertion des personnes SDF et pour accompagner le retour d'émigrants.

(Source : Julien Damon, Les sans – abri dans six gares européennes, analyse sociopolitique, Hope in Stations – Agence nouvelle des solidarités actives, juin 2010)

Des réponses au sans-abrisme en gare qui se ressemblent

Que ce soit en Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, ou Pologne on note dans chaque pays la mise en place de dispositifs de prise en compte de la problématique de l'errance en gare. Certes, le nombre d'intervenants n'a pas grand chose à voir et l'ampleur des dispositifs non plus. Mais partout ont été mise en place, à un moment ou à un autre, sous une forme ou sous une autre, dans l'enceinte de la gare ou à sa périphérie :

- des distributions de repas et/ou de boisson ;

- des services gérés par des bénévoles qui vont au devant des gens ;
- des équipes professionnelles d'éducateurs ;
- des règlements de sécurité, proscrivant généralement la mendicité ;
- des équipements permettant d'accueillir ;
- des hébergements.

Parfois, dans le cas des missions allemandes ou des accueils baptisés SOS Voyageurs en France, les bases de ces services ont plus d'un siècle. C'est notamment le cas à Lyon. Dans d'autres cas, parfois dans ces mêmes pays, les services sont bien plus récents, en complément (plus ou moins heureusement organisé) avec les premiers services.

Dans les six gares étudiées par Julien Damon, Madrid Atocha, Paris Gare de Lyon, Berlin zoo, Warszawa, Roma Termini, et Bruseels Central, des préoccupations et interrogations similaires se posent : jusqu'où doit aller l'implication des exploitants ferroviaires ? Quelles sont les responsabilités exactes des uns et des autres ? Quels sont les moyens dégagés (qui paye) ? Qui doit communiquer ?

Par ailleurs, le travail conduit par Julien Damon met en évidence l'absence de corrélation évidente entre plusieurs variables importantes :

- le climat : ce n'est pas là où il fait froid que les dispositifs sont les plus complets ; ce n'est pas une variable permettant de distinguer Italie (avec une gare de Rome aujourd'hui pilote face à un problème massif), et Madrid (avec une gare où le problème est de très faible ampleur) ;
- la religiosité : s'il y a distinctement des pays à interventions « laïques » (France, Belgique) et des pays à religiosité élevée (de la Pologne à l'Italie en passant par l'Allemagne), les différences de situation et de traitement ne sauraient être ramenées à cette seule dimension ;
- la pauvreté : au moins appréciée à partir de sa définition conventionnelle européenne, ne permet pas de « prédire » ce qu'est l'importance du problème sans-abri (Espagne et Pologne se distinguent ainsi clairement de la France par exemple) ;
- le chômage : le problème est le même que pour la pauvreté ;
- l'importance de la population sans-abri : la taille de la population ne semble pas dépendante des autres variables ;
- les formes urbaines : dans des villes aussi différentes, avec des gares qui varient également beaucoup dans leur architecture, leurs flux, leur gestion, on ne saurait extraire une dimension les singularisant ;
- les options politiques locales : il n'est pas avéré que les mairies les plus conservatrices (à Rome par exemple) soient les moins impliquées dans la prise en charge des sans-abri.

Gare solidaire : un réseau européen

Face à l'évolution de la grande précarité et de ses conséquences en gare, cinq entreprises ferroviaires européennes se sont associées dans le Club Europe pour échanger leurs bonnes pratiques via Internet (www.garesolidaire.net) : CFL (Luxembourg), SNCB (Belgique), PKP (Pologne), FS (Italie) et SNCF.

Le projet HOPE ou comment prendre en compte cette problématique à l'échelle européenne

Le projet HOPE in Station (HOMeless PEople in station) a été lancé début 2010 par l'Agence nouvelle des solidarités actives (ANSA). Il cherche à optimiser la prise en charge de l'errance à partir d'un échantillon de grandes gares européennes (Berlin, Bruxelles, Rome et Paris Gare du Nord et de l'Est).

Premières actions : la création d'un référent social, point d'entrée de tous les acteurs sociaux impliqués, et la création d'un point d'accueil et d'orientation unique à proximité des gares de l'expérimentation pour gagner en lisibilité et en efficacité.

Lancement du projet "Hope" pour aider les personnes en errance dans les gares européennes

Une expérimentation pour l'accompagnement social et l'insertion professionnelle des personnes en errance dans les gares européennes a été lancée, le 27 janvier 2010, à Paris par Martin Hirsch, Guillaume Pepy et Luc Jerabek.

Baptisé Hope "HOMeless PEople in train stations", ce projet transnational est soutenu par l'Union européenne.

Le projet Hope associe six pays de l'Union européenne - France, Allemagne, Belgique, Italie, Espagne, Pologne - et fédère, pour chacun d'entre eux, les entreprises ferroviaires, les associations de lutte contre la précarité et les représentants des services de l'Etat. Ce projet expérimental a pour ambition de développer une nouvelle forme d'intervention publique fondée sur une coopération renforcée entre acteurs nationaux et internationaux et une évaluation scientifique rigoureuse.

Une meilleure organisation entre les différents acteurs intervenant auprès des personnes en errance peut-elle avoir un impact positif sur la prise en charge de ces dernières ?

C'est le premier objectif qui a été donné à ce projet novateur.

Celui-ci prévoit d'expérimenter également la mise en place d'un référent unique pour coordonner l'action de chacun des acteurs, qu'il s'agisse d'associations, d'administrations publiques, du personnel ferroviaire ou des services de sécurité.

Gare du Nord : première, en France, à expérimenter le projet Hope

Pour la France, l'équipe en charge du projet a choisi la gare de Paris-Nord comme terrain d'expérimentation. L'Agence nouvelle des solidarités actives (Ansa), en lien avec le pôle sociétal de la SNCF ainsi qu'avec les équipes de "Gares et connections" de la SNCF, assure le pilotage, la coordination et le suivi opérationnel du projet. Elle est également garante de l'évaluation de la prise en charge des personnes en errance dans la gare. Les représentants des associations sont également parties prenantes du projet, notamment par le biais de la Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale.

<http://www.gouvernement.fr/gouvernement/lancement-du-projet-hope-pour-aider-les-personnes-en-errance-dans-les-gares-europeennes> 01.FÉVRIER 2010

2. Errance en gare : initiatives françaises

La SNCF mobilisée et mobilisatrice

Création de Gares & Connexions le 7 avril 2009

5e branche du groupe SNCF, dirigée par Sophie Boissard, elle est destinée à la gestion autonome et impartiale de l'exploitation des 3000 gares françaises.

Avec l'ouverture du trafic international à la concurrence depuis le 1er janvier 2010, il s'agit de garantir aux opérateurs et voyageurs, un accès équitable et transparent aux services en gare.

Dès sa création, Gares & Connexions s'est fixée, au travers d'une ambitieuse politique de travaux et d'un projet de services innovant, 3 priorités :

- **La qualité de service au quotidien dans les gares** : accès à la gare facilité, accès à l'information à distance et en gare, fluidité des cheminements, lisibilité des espaces, confort.

- **L'accueil de tous les opérateurs et modes de transport** : garantie d'un accès équitable et transparent pour l'ensemble des opérateurs et leurs clients, aux installations et prestations de service en gare.

- **Le développement et la mise en valeur des gares et de leur quartier** : aménagement du territoire des gares pour améliorer le confort des voyageurs, soutenir l'augmentation du trafic et accompagner les mutations urbaines.

Le rôle de Gares & Connexions au sein de SNCF est clairement défini. En partenariat avec les collectivités locales, elle a pour mission de maintenir, d'aménager et de développer les gares. Mais aussi de penser de nouveaux espaces pour la mobilité des villes. En effet, la gare apparaît aujourd'hui comme un espace clé de la multimodalité, où convergent tous les modes de transport. Ainsi, autour de la gare, se mêlent métro, tramway, bus, vélo mais aussi voiture individuelle, taxi... Pour Gares & Connexions, l'insertion harmonieuse de la gare au cœur de la ville et des territoires est le maître mot. D'où le terme « Connexions » qui prend tout son sens. Par ailleurs, Gares & Connexions sera au plus proche des voyageurs pour répondre à leurs préoccupations quotidiennes, à travers sa politique de travaux et de services.

www.gares-connexions.com

Gares & Connexions a été à l'initiative de différents ateliers de réflexion dont un sur l'errance en gare « *Les gares : des refuges pour les sans-abri ?* » autour de plusieurs intervenants : Christophe Louis, Directeur de l'Association « Les Enfants du Canal » ; Gianni Petiti, Chargé de mission à Europe Consulting, gare de Roma Termini ; Sylvie Le Bars, Chargée de mission à l'Agence Nouvelle des Solidarités Actives (ANSA) ; Bernard Emsellem, Directeur général délégué Ecomobilité SNCF. Julien Damon, sociologue, professeur associé à Science Po, animait cet atelier.

www.gares-connexions.com/images/note_de_synthese_atelier_5.pdf

Au delà de cet atelier, et depuis les années 1990, la SNCF développe des réflexions sur l'errance en gare et des expérimentations pour prendre en compte les personnes SDF qui viennent y chercher refuge. C'est dans cet objectif, que la SNCF fait appel aux associations locales pour tenter de développer des liens et d'apporter des solutions d'urgence ou plus pérennes.

Errance en gare : des expérimentations dans 56 gares françaises

Des centaines de sans-abri trouvent refuge en gare. Pour concilier qualité du voyage et solidarité, SNCF affine ses dispositifs de prise en charge de l'errance depuis 1990.

Avec les associations, SNCF soutient les tournées de travailleurs sociaux qui vont à la rencontre des sans-abri dans les gares, celles du Samu social de **Paris** par exemple, qui mobilisent 8 agents SNCF détachés auprès de cet organisme. Elle participe au fonctionnement des points d'accueil solidarité installés dans les gares de **Metz, Strasbourg** et **Tours** qui aident chacun près de 6 000 personnes par an, de l'orientation vers des lieux adaptés à la recherche d'emploi et de logement. SNCF soutient aussi les lieux d'accueil de jour situés près des quatre gares parisiennes, et participe à l'investissement et au fonctionnement de 6 structures d'hébergement d'urgence à Paris et **Avignon**. En tout, le dispositif concerne 56 gares et 49 associations partenaires.

Aller plus loin : c'est l'objectif du "tour de gare sociétal" testé en 2009 et déployé en 2010. Il s'appuie sur un diagnostic partagé entre les acteurs locaux (associations, mairie, prestataires, chef de gare et agents SNCF) qui se réunissent 3 fois par an pour vérifier la pertinence des actions mises en œuvre et progresser ensemble.

Aborder des personnes en grande difficulté exige un vrai savoir-faire. Depuis le 1er janvier 2010, une formation à la "prise en charge de l'errance en gare" est proposée par l'Université du service SNCF à tous les agents confrontés à cette problématique.

SNCF Education & sociétal AGIR CONTRE L'EXCLUSION

Paris : des wagons couchettes pour accueillir les personnes SDF

Dans le 12^{ème} arrondissement de Paris, un lieu d'accueil et d'hébergement a été créé notamment pour les personnes errantes en gare.

Wagons Bercy

En partenariat avec la DDASS de Paris et la SNCF, le Centre d'Action Sociale Protestant (CASP) a ouvert une structure d'accueil temporaire dans des anciennes voitures couchettes de la SNCF, sur la Petite Ceinture SNCF, entre le quai de la Râpée et la rue de Charenton.

Il s'agit d'offrir aux personnes accueillies un espace et du temps pour se poser dans le but de trouver une solution mieux adaptée à chacun. La prise en charge vise surtout à déterminer les besoins urgents de la personne et à enclencher des démarches en vue de permettre l'accès à des dispositifs de droit commun.

Ouvert en décembre 2008, le site peut accueillir au total 79 places d'hébergement en chambres individuelles ou doubles depuis la création de 33 places d'hébergement temporaire en supplément des 46 places réparties initialement dans 5 voitures couchettes lors de son ouverture. Le site est ouvert de 19h à 9h, 7j/7.

Le public est composé d'hommes à la rue depuis de nombreuses années ou connaissant une situation brutale d'errance qui sont adressés par le 115 de Paris, par le service d'accueil du CASP, et des partenariats seront constitués, notamment avec le service "errance en gare" de la SNCF.

www.mairie12.paris.fr

A la gare de Lille, des maraudes pour venir en aide aux errants

La SNCF a lancé une expérimentation de six mois (hiver 2010/2011) afin de tenter de trouver une solution d'hébergement pour les nombreux sans-abri qui se réfugient l'hiver dans la gare. Les éducateurs de l'Association lilloise baptiste pour l'entraide et la jeunesse (Abej), spécialisée dans l'accompagnement des sans-abri, assurent chaque jour ou chaque nuit, des maraudes sociales dans la gare. Ils vont à leur rencontre pour créer un lien et leur proposer un hébergement au foyer ou de se rendre aux permanences médicales de l'association.

La SNCF fait appel à une association lilloise

Ils sont de plus en plus nombreux à trouver refuge dans la gare. Voyageurs immobiles traînant leur ennui et leur maigre baluchon, de couloirs en salle des pas perdus. Jeunes fugueurs, exclus, clochards, sans-papiers, ou sans-famille : une multitude de personnes en errance échouent ici, après un accident de parcours ou par les hasards de la vie. Attirés par la relative sécurité qu'apporte le lieu, comparé à la violence de la rue, et la certitude de glaner quelques pièces leur permettant de survivre.

Le développement de cette précarité dans ses gares met en difficulté la SNCF.

Pour apporter une autre réponse que la répression, la SNCF a décidé de confier l'accompagnement social de ces personnes à une association lilloise reconnue dans ce domaine. Depuis le mois d'octobre, des maraudes sociales sont

organisées à titre expérimental, pour une durée de six mois, en partenariat avec l'Abej.

Deux éducateurs, rémunérés conjointement par la SNCF et Transpole – l'opérateur de transports en commun de la métropole lilloise – assurent une présence quotidienne dans la gare.

« D'autres sont totalement réfractaires à toute aide sociale. Nous sommes là pour installer une relation avec les personnes en errance, avant d'envisager un accompagnement plus sérieux » confie Thomas Lossa, carrure de rugbyman et sourire tendre caché sous sa casquette à carreaux. « Certains sont déjà suivis par l'association. Ils viennent ici pour tuer le temps ou retrouver des copains de galère. D'autres sont totalement réfractaires à toute aide sociale. Il faut les approcher en douceur, et respecter leur rythme. Il peut s'écouler des semaines avant qu'ils acceptent de nous suivre jusqu'au foyer d'urgence. »

Patrick est de ceux-là. Le regard dans le vague et les traits marqués par des années de galère, il est assis contre la vitrine du restaurant de la gare. En errance depuis son divorce, il fuit les structures d'accueil, malgré une santé précaire. Des liens se tissent entre bénévoles et SDF. Thomas le bouscule gentiment pour qu'il se rende à la permanence médicale de l'Abej. À côté de lui, une sexagénaire, agrippée à son chariot rempli d'objets hétéroclites, se réchauffe tant bien que mal avec un café brûlant. Elle refuse tout contact avec les éducateurs. Demain Thomas et Djelloul reviendront vers elle. Peut-être que, cette fois, elle sortira de son mutisme. Quelques paroles échangées, une cigarette offerte : les liens se tissent, patiemment.

Pour tenter de démarrer peu à peu un accompagnement social et médical. Un travail de fourmi, renouvelé chaque jour en gare de Lille, quai n° 9.

Article de Florence QUILLE, *La Croix* – 15/02/2011

Un médiateur à la gare Saint-Charles de Marseille

L'inauguration du TGV Méditerranée laissait présager une clientèle toujours plus importante, et de plus en plus une clientèle d'affaire et de tourisme international. La gare Saint-Charles, en raison de son caractère sale et peu sûr, souffrait d'un problème d'image auprès du public et se devait alors de changer de profil.

Un médiateur a été embauché en juin 2001, par l'Etat, la SNCF et la ville de Marseille, afin d'améliorer, dans la gare et ses abords, la sécurité, la propreté, la maintenance et l'accueil. Inspiré par le pragmatisme britannique, cette mission de coordination du médiateur vise à faire en sorte que les différents acteurs travaillent ensemble sur des problèmes souvent liés (par exemple, l'éclairage autour de la gare incombe à la SNCF mais il est situé sur une voie municipale...).

Le médiateur est assisté d'une chargée de mission mandatée par la SNCF, et d'un consultant envoyé par la mairie. Au démarrage de l'opération, l'équipe s'est appuyée sur un guide de méthodes, « relevé d'appréciations sur la gare » et sur le contrat local de sécurité de la Ville de Marseille. Elle a ensuite émis un catalogue de résultats, listant une trentaine d'actions. Certains points étaient à régler entre les trois acteurs, les autres étaient du ressort de chacun. Des

résultats notables sont recensés aujourd’hui : les faits de délinquance dans la gare ont chuté et la propreté s’est nettement améliorée.

Article de Marion Kindermans, La Gazette, Novembre 2001.

Sur le site : France Qualité Publique > Améliorer la qualité publique > Bonnes Pratiques > Le médiateur de la Gare Saint-Charles (Marseille)

3. Recommandations

L’échelle européenne et le travail en réseau sont deux éléments qui apparaissent indispensables pour progresser sur la thématique de l’errance en gare.

La prise en compte des réalités, politiques et problématiques des différents pays européens est essentielle car la question du sans-abrisme ne peut se traiter à l’échelle d’une ville, d’une région ou d’un pays : elle s’impose à l’échelle européenne. Il apparaît clairement qu’une mobilisation à l’échelle européenne des pays, régions et villes concernées, ainsi que de l’ensemble des gestionnaires de gares et acteurs associatifs est indispensable.

Une politique de prise en compte des sans-abri nécessite la mobilisation d’acteurs qui interviennent dans différents champs, évidemment celui de l’urgence sociale, mais aussi celui de l’hébergement, du logement, de la santé et de l’insertion.

Par ailleurs, qu’il se développe à l’échelle européenne ou dans chacune des gares concernées, le travail partenarial doit pouvoir s’appuyer sur une connaissance fine de la question de l’errance en gare, mais aussi en ville, avec des chiffres et des indicateurs précis. C’est par exemple, l’objectif que se sont fixé les partenaires du projet Hope in Station. Un diagnostic rigoureux et partagé représente une base solide pour élaborer un projet autour de stratégies et d’objectifs plus facilement identifiables et quantifiables. De même, la structuration des partenaires en réseau pour agir le plus efficacement en fonction des compétences de chacun et leur capacité à évaluer leur action commune sont autant d’éléments au service de la qualité du projet et de sa durabilité.

Julien Damon propose la création d’une agence européenne pour la prise en compte du sans-abrisme

L’idée serait d’abord de se centrer sur les sans-abri entendus au sens des nomenclatures en cours d’adoption : il ne s’agit pas de tous les mal-logés, mais bien des personnes à la rue et/ou dans les centres d’hébergement. Il s’agit des personnes les plus immédiatement visibles et repérables comme sans-domicile.

Une agence européenne dédiée à la coopération communautaire et au traitement des droits des ressortissants communautaires se trouvant à

la rue dans des pays membres de l'Union mais dont ils ne sont pas ressortissants pourrait, avec un cadrage précis de ses moyens d'investigation et d'incitation, considérablement moderniser et améliorer la prise en charge de ces situations.

Un certain nombre d'agences spécialisées de l'Union européenne ont déjà été établies afin d'apporter leur soutien aux États membres et à leurs citoyens. Ces agences répondent à la nécessité de faire face à de nouvelles tâches d'ordre juridique, technique et/ou scientifique. La prise en charge des sans-abri, à tout le moins la coordination des systèmes nationaux de prise en charge, peut en relever.

Pour ce qui concerne les agences communautaires (des organismes de droit public européen, distincts des institutions communautaires et possédant une personnalité juridique propre), on en compte plus de vingt dans les domaines du contrôle des pêches, des médicaments, de l'environnement, de la santé au travail, de la sécurité maritime, du ferroviaire, ou encore de l'amélioration des conditions de vie et de travail. A la lecture de cette liste de sujets, dont certains sociaux, on voit que le sans-abrisme pourrait être un thème éligible à l'édification d'une telle agence.

Il va sans dire qu'il ne s'agit là que de suggestions d'orientations pour l'amélioration de l'action publique conduite en direction des sans-abri. Celle-ci, il faut y insister, ne saurait s'envisager isolée du reste du mouvement des politiques publiques car le problème des sans-abri n'est pas un sujet singulier que des dispositifs trop spécialisés peuvent régler, mais une question sociale – désormais européenne – à comprendre et donc à traiter comme un condensé de toutes les autres.

Julien Damon, Les sans – abri dans six gares européennes, analyse sociopolitique, Hope in Stations – Agence nouvelle des solidarités actives, juin 2010

La politique française mérite d'être clarifiée et quantifiée

Face à la multiplicité des acteurs, des dispositifs et des moyens consacrés aux sans-abrisme, Julien Damon suggère de quantifier les objectifs et de rationaliser l'intervention des institutions. Il propose zéro SDF comme objectif sensé : *« L'objectif « zéro SDF », avec certainement sa dose d'ambiguïté - mais n'est-ce pas là le lot de toute politique publique ? - est plus clair et plus évaluable que le seul affichage de moyens supplémentaires pour l'objectif moralement généreux mais concrètement ténébreux de lutte contre les exclusions. »*

Partant du constat que si l'amélioration de la politique du logement a son importance pour les mal-logés elle n'a probablement pas d'impact sur les sans-abri à la rue, Julien Damon propose pour atteindre cet objectif de distinguer la question des SDF de celle des mal logés :

« En fait pour « traiter » la question SDF, décrite généralement comme si complexe, il faut peut-être un peu de simplicité. La simplicité passerait par la distinction de deux problèmes bien différents. Le premier est celui du mal-logement. Le deuxième est celui des personnes visiblement à la rue depuis

longtemps. Le premier concerne un nombre très important de ménages dans des situations très différentes (3 millions de personnes). Le deuxième ne concerne que quelques milliers de personnes dans les grandes villes. A considérer même que le nombre de personnes différentes qui, sur une année, se trouveraient plusieurs nuits de suite visiblement à la rue dépassait 50 000, il faut avoir à l'esprit que la dépense par individu est considérable. En effet, en prenant cette estimation de la population au dénominateur et en prenant au numérateur les un ou deux milliards d'euros publics consacrés à l'accueil et au traitement « en urgence » de cette population, ce sont donc bien plusieurs milliers d'euros qui sont mensuellement dépensés par SDF à la rue... La dépense est élevée. Elle n'est pas choquante car l'intervention sociale, en conditions extrêmes, est naturellement coûteuse. Il est toutefois loin d'être assuré que la dépense soit aujourd'hui la plus efficiente. » Julien Damon, « Zéro SDF : un objectif souhaitable et atteignable », Droit social, n° 3, 2008

Londres : un exemple à suivre ?

Au Royaume-Uni il existe une véritable stratégie de prise en charge sociale des SDF – entendus comme les personnes vivant intégralement et visiblement à la rue et de la rue – qui s'accompagne d'une politique de prévention à l'égard de la « culture de la rue » (c'est-à-dire de toutes les nuisances liées à la présence des SDF dans l'espace public).

Alors qu'à Paris tout a été visiblement fait depuis des années pour aménager la rue (accueils de jours, maraudes apportant du café et des duvets, tolérance des tentes), à Londres tout a été fait pour empêcher les sans-abri de s'accommoder de la rue et de s'y installer. Si certaines mesures peuvent choquer en France (par exemple les campagnes de communication invitant à ne pas donner aux mendiants), d'autres relèvent de la même logique de ce qui est développé, assez insidieusement, dans l'hexagone : urbanisme et mobilier urbain « agressifs » ou « dissuasif » (sous la forme de bancs inconfortables, par exemple).

D'autres mesures et dispositifs sont typiquement britanniques : des zones réservées où il est possible de boire de l'alcool, des mesures juridiques spécifiques de contractualisation entre autorités et SDF pour assurer leur bon comportement (Acceptable Behavior Contract). Sur le plan coercitif il n'est pas de délit de vagabondage ou d'arrêté anti-mendicité, mais une présence permanente dissuasive, tout en étant humaine, à l'égard des personnes qui occupent intempestivement les rues et qui risquent de s'y dégrader tout en dégradant leur environnement.

Sur le plan social, des équipes mobiles de travailleurs sociaux, les « CATs » pour « Contact and Assessment Teams » ont été déployées dans Londres. Ces équipes sont sous un commandement et une responsabilité uniques. Elles se sont partagées les territoires et les populations recensées. Ceci permet à chaque intervenant de disposer de son « portefeuille » de personnes à suivre. Parallèlement, cette fois-ci comme à Paris, des moyens ont été débloqués pour mettre en place des hébergements adaptés. Et ces hébergements sont réservés – ceci étant très contrôlés – aux personnes orientées (ou dirigées) par les équipes CATs. **En mêlant recensement systématique des personnes à la rue, coercition préventive et obligation de résultats, le nombre de sans-**

abri à la rue a diminué des deux tiers à Londres en cinq ans, ce que tous les observateurs reconnaissent. Londres n'est pas l'unique exemple. Les Pays-Bas se sont également fixés, en 2006, l'objectif zéro SDF. Les autorités locales ainsi que le Ministre des finances et le Vice-ministre chargé des affaires sociales ont présenté des programmes visant à ce qu'il n'y ait plus de personnes sans-abri dans les rues. A l'horizon 2010 les quelque 10 000 personnes sans domicile vivant dans ces villes devraient avoir disposé d'un programme personnalisé leur permettant, autant que possible, de percevoir un revenu, d'avoir accès à des soins de santé et à un emploi.

Julien Damon « Zéro SDF : un objectif souhaitable et atteignable », Droit social, n° 3, 2008

Errance en gare : une diversité de politiques possibles

La définition de politiques et de dispositifs de prise en compte des personnes sans-abri en gare se situe à l'intersection entre l'enjeu d'aider les personnes et celui de limiter le phénomène de l'errance en gare. D'un minimum d'accueil et d'orientation, jusqu'à inscrire le sujet dans les politiques de qualité et dans les pratiques de certification des gares et dédier des espaces et des services aux personnes sans-abri, toute une gamme de politiques peut s'envisager en fonction des contextes et des acteurs en présence. En effet, l'état des lieux des initiatives mises en œuvre dans les gares européennes révèle qu'à minima, des démarches « d'aller vers » les personnes sans-abri pour distribuer des repas ou boissons et pour informer sur les lieux d'accueil existants, sont mises en place dans chacune des gares. Avec certaines villes, et lorsque des besoins non couverts étaient avérés, la SNCF est allée plus loin dans l'élaboration de dispositifs communs avec notamment la création de point d'accueil en gare, à Metz, Strasbourg ou Tours, dans la création de places d'hébergement d'urgence à l'exemple de l'opération « Wagons Bercy » ou encore dans la mise en place d'équipes de professionnels qui vont au contact des personnes sans-abri. D'autres politiques, plus ambitieuses encore sont envisageables. Elles consistent à reconnaître vraiment la place des personnes sans-abri en gare et de fait, de la penser et de l'aménager.

De son travail sur les six gares européennes, Julien Damon tire plusieurs thèmes d'action, d'évaluation, d'expérimentation. Il s'agit d'idées qui pourraient faire l'objet de transcriptions locales, d'actions conjointes, d'évaluations communes, d'expérimentations européennes.

Une propositions en quinze axes

1. Aider les gens dans les gares - Développer les **sanitaires gratuits** dans et à proximité des gares
2. Restreindre l'accès aux gares – Créer des **tickets de quai**
3. Utiliser la gare comme point central – Créer des **consignes sociales**
4. Aller au devant des sans-abri – Travailler avec les **Samu Sociaux** pour qu'ils interviennent régulièrement en gare

5. Gérer et traiter les difficultés des gens – Établir des fonctions de **travail social dans les gares** (avec des espaces d'accueil ou non)
6. Mobiliser autour des sans-abri – Organiser des **manifestations artistiques** (théâtre, peinture) ou sportives en gare **avec des sans-abri**
7. Évaluer le problème – **Inscrire le sujet**, avec des indicateurs chiffrés précis, **dans les politiques de qualité** et dans les pratiques de certification
8. Mesurer le problème – Développer les techniques d'enquête et de gestion efficaces qui permettent de **disposer d'une information précise** et rigoureuse, au quotidien
9. **Informé sur le problème** – Distribuer à la clientèle des gares des informations, sous la forme de petits livrets par exemple.
10. Professionnaliser – Mettre en place des **formations sur les sans-abri** et l'aide qui peut leur être apportée, pour les différents personnels intervenant en gare
11. Enrôler – Développer le **bénévolat issu des différentes entreprises** exerçant dans la gare
12. Aiguiller les sans-abri – Établir en gare des **centres de premier accueil** pour orienter vers des services
13. **Solutionner le problème** – Élaborer une stratégie partagée, avec objectifs, moyens, et méthodes d'évaluation
14. **Loger** – Mobiliser le patrimoine foncier et immobilier des opérateurs ferroviaires dans une logique « logement d'abord »
15. **Agir à l'échelle européenne** – Organiser une conférence européenne avec les élus locaux et les responsables ferroviaires

Conclusion

La revitalisation des gares s'accompagne d'une restructuration de la conception même des gares, tant sur le plan spatial que social, avec pour conséquence de favoriser la rentabilisation du temps de transit disponible des voyageurs. C'est tout l'enjeu d'une rationalisation du temps par une bonne gestion de la mobilité. Retirer un colis acheté sur internet, déposer son enfant à la crèche, passer chez le médecin ou chez le coiffeur, envoyer un mail urgent, faire quelques courses pour le repas du soir, déposer son linge au pressing, déjeuner rapidement... sont autant d'actions qui sont ou seront désormais possibles en gare permettant ainsi

aux voyageurs de gagner du temps, en optimisant leur temps de mobilité et ainsi de simplifier leur quotidien.

De fait, les principes d'aménagement favorisent l'accès des voyageurs, certes aux modes de transports (train, bus, métro...), mais également aux services et commerces et veillent à ce qu'aucune entrave ne vienne gêner les pratiques des voyageurs – consommateurs.

Dans ce contexte, la présence des errants, qui fréquentent la gare pour les ressources qu'elle offre - un abri propre et sécurisé et une possibilité de gagner de l'argent, de rencontre entre semblables et de maintien d'une forme de lien social - s'accorde difficilement avec les usages voulus et déterminés pour les voyageurs – consommateurs. De fait la présence en gare des errants ou personnes sans-abri devient une véritable problématique à laquelle les gestionnaires des gares tentent d'apporter des réponses.

Certaines de ces réponses passent par des dispositifs de dissuasion ou de coercition. Dans certaines gares, des aménagements spécifiques ont été mis en place pour limiter l'accès et la présence d'autres publics que les voyageurs – consommateurs et notamment des errants, à l'exemple de l'installation de plots empêchant de s'asseoir ou de s'allonger, ou bien de portiques cloisonnant l'espace et empêchant notamment de se rendre sur le quai sans billet. A Paris, gare du Nord, la sédentarité des usagers est organisée et par exemple, les buvettes s'emploient à clore leurs territoires au moyen d'enclos imaginaires (du tissu, des faux sols surélevés) et réservent leur espace aux voyageurs munis d'un titre de transport.

Par ailleurs, la mise en place d'écrans et d'automates qui remplacent le personnel et de caméras de surveillance pour contrôler la sécurité confèrent aux gares un caractère déshumanisé. L'individu est incité à être complètement autonome dans sa pratique de la gare. De fait, le personnel devient le garant des conditions d'autonomie des usagers qui ne doit pas être entravée par des pratiques ou comportements déviants ou dérangeants. D'où l'insistance des personnels à inviter les errants à libérer les lieux.

Jean-Noël Lafargue, Enseignant en art & nouveaux médias à l'Université Paris 8, à l'école d'art du Havre, à l'école d'art de Rennes et à e-artsup institut, souligne cette forme de déshumanisation des gares. Il a étudié l'évolution de la gare de Cormeilles-en-Parisis dans le Val d'Oise et notamment l'impact de la mise en place de portiques à l'entrée empêchant de se rendre sur le quai sans billet :

« Désormais, il n'est plus question, par exemple, de se rendre sur le quai pour tenir compagnie à quelqu'un qui va prendre son train. En fait, si l'on utilise des tickets, et non un passe, on se trouve prisonnier sur le quai dès lors que l'on a passé les portillons, car si on décide de sortir, on ne pourra plus revenir dans la gare. Le quai fonctionne alors un peu comme une nasse. On se retrouve cantonné au quai dans le cas d'une petite gare de banlieue... Mais dans le cas d'une plus grande gare, cela signifie être bloqué parmi les fameux "nouveaux services" que Gares & Connexions a pour mission de développer. »

L'idéal serait d'assumer le fait que les gares sont de fait des lieux refuge. Et plutôt que d'envisager une architecture de prévention situationnelle, qui ne fait que déplacer le problème, il serait utile en amont de penser à la création de services, et notamment de dispositifs d'accueil.

Lorsque l'on rejette les personnes sans-abri de la gare, on les rejette également du cœur des villes et on les relègue encore plus loin, à la marge, à la fois géographiquement et symboliquement.

*Extrait interview **Camille Ferry**, bénévole du Samu social de la Croix Rouge de Lyon Villeurbanne
Grand Lyon-millénaire3-2011*

D'autres types de réponses s'orientent dans un traitement social de l'errance en gare. En effet, dans le cadre du projet Hope in station ou à l'initiative de Gares et connexion, de collectivités ou d'associations, des réponses ont été apportées en termes de premiers secours (distribution de repas et de boissons), mais aussi de contact et d'orientation, et d'accueil (de jour ou d'hébergement d'urgence). Cependant ces réponses s'inscrivent dans une logique de « traitement d'urgence » et non de prévention ou de politique durable d'accompagnement. De nombreux acteurs et d'importants moyens sont consacrés à ces réponses qui restent sans cesse à renouveler et très peu satisfaisantes en termes de résultat.

Il semble que l'on soit dans une interstice, entre une volonté de solidarité envers des personnes en grande difficulté et une incapacité à réellement vouloir endiguer le phénomène du sans-abrisme, entre honte et peur, entre malaise et compassion, entre aide et rejet. Et finalement, est-ce bien surprenant ? En réalité, la gare contemporaine n'est que le reflet de la société, et notamment de la manière dont nous concevons la ville.

La question de l'errance en gare et plus particulièrement celle du sans-abrisme semble noyée dans la problématique complexe de la pauvreté en général et dans la question du mal-logement en particulier. Or, même si tous les errants ne sont pas des personnes sans-abri, une politique spécifique de leur prise en compte se révèle indispensable. Julien Damon, propose de définir clairement et volontairement une politique spécifique pour les personnes sans - abri, celles qui vivent de et dans la rue depuis longtemps : « *Il s'agit des personnes pour lesquelles se pose la question de leur domiciliation et de leur domicile de secours. Il s'agit ensuite des personnes les plus immédiatement visibles et repérables comme sans - domicile. Enfin, il s'agit des personnes qui vivent, dans toute l'Europe, les problèmes personnels les plus difficiles en termes sociaux. Se centrer sur les « sans-abri » au sens des typologies en cours, c'est bien se centrer sur les personnes à la rue ou dans des abris de fortune qui, de plus en plus, peuvent vivre une mobilité européenne de la pauvreté.* »

La proposition de Julien Damon est simplement, en fixant un objectif de zéro SDF, d'éradiquer le sans-abrisme. Même si cet objectif est inatteignable, il présente le mérite d'une véritable ambition.

Pour progresser efficacement vers cet objectif, l'idée est de se doter des moyens pour bien connaître cette population (bien moins nombreuse que la population du mal - logement). La création d'une agence à l'échelle européenne permettrait

notamment de développer des connaissances fines de ce public qui souvent traverse les frontières.

Fort d'une représentation fiable de la question du sans-abrisme en Europe, Julien Damon propose, notamment en France la mise en place d'un dispositif de prise en charge simplifié, unique (sous une autorité clairement identifiée) et de dédier les capacités d'hébergement d'urgence à ce public.

« Dans cet univers de conflits économiques, politiques et administratifs entre les collectivités territoriales, on s'interroge sur la réelle efficacité du traitement de « l'exclusion ».

A ne considérer ces phénomènes que comme des dysfonctionnements marginaux et à chercher à les repousser vers le voisin (la ville ou la gare) on ne trouvera pas d'alternative à la vulnérabilisation massive qui affecte la société française. La parcellisation institutionnelle bien française, à laquelle les politiques d'aménagement du territoire tendent de remédier, montre la nécessité de redéployer et de reconfigurer l'Etat, ses services, et les attributions des collectivités territoriales. »

La présence des sans-abri dans l'espace public est un véritable problème à saisir dans le cadre d'une clarification des rôles de l'Etat et des collectivités locales.

Marie Loison, Conflits, sans-abrisme et utilisation de l'espace public,
Rapport thématique pour l'observatoire de la FEANTSA, 2006

Julien Damon suggère enfin d'interdire à quiconque de dormir dehors, c'est-à-dire de risquer ainsi sa vie dehors et, de fait, suggère une obligation d'accepter d'être mis à l'abri, et ce, pas seulement à l'époque la plus froide, mais tout au long de l'année.

Selon Julien Damon, c'est en conjuguant ces quatre axes - dissocier la question des sans-abris de celle du mal logement, appréhender la question à l'échelle européenne, clarifier et simplifier le dispositif français et interdire à quiconque de dormir dehors, que l'on pourra sérieusement endiguer le phénomène du sans-abrisme en général, et celui de l'errance en gare en particulier.

Dans cette perspective de mettre fin au sans-abrisme, la Fédération Européenne des Associations Nationales Travaillant avec les Sans-Abri (FEANTSA) a lancé, en 2010, une campagne de sensibilisation des décideurs et des citoyens européens : « Halte au sans abrisme ». A travers cette campagne qui se poursuit en 2011, la FEANTSA demande l'adoption de stratégies ambitieuses et intégrées de lutte contre le sans-abrisme, qui comprennent les objectifs suivants:

- Personne ne devrait dormir dans la rue
- Personne ne devrait rester dans un hébergement d'urgence lorsque la période d'urgence est dépassée
- Personne ne devrait rester dans un hébergement de transition plus longtemps que nécessaire
- Personne ne devrait sortir d'une institution sans options de logement
- Aucun jeune ne devrait finir sans-abri à cause de la transition vers la vie indépendante

Dans cette volonté de mobilisation, un manuel pour les décideurs politiques a été élaboré et divers évènements sont également organisés tout au long de l'année.

Dans le cadre du projet de requalification et de développement du quartier de la Part Dieu, et plus spécifiquement de celui de la gare, la problématique de l'errance mériterait d'être prise en compte en amont, dans l'objectif de mobiliser les partenaires notamment pour mettre en œuvre des dispositifs de prévention, mais également pour envisager, ensemble, des réponses adaptées au contexte lyonnais.

Ressources

Issac Joseph « **Les lieux en mouvement de la ville** »
Consultation de recherche 1994-1995, RATP-SNCF-Ministère de l'Équipement du Logement, des Transports et du Tourisme

Isaac Joseph « **Le nomade, la gare et la maison vue de toutes parts** »
www.persee.fr

Issac Joseph, « **Villes en gares** »
Editions de l'Aube, 1999

CerPhi « **Les mendicités à Paris et leurs publics** », mai 2011

Julien Damon, « **Les sans – abri dans six gares européennes** »
Analyse sociopolitique, Hope in Stations – Agence nouvelle des solidarités actives, juin 2010

Julien Damon, « **Zéro SDF : un objectif souhaitable et atteignable** »
Droit social, n° 3, 2008

M. Augé, « **Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité** »
Paris La librairie du XXe siècle, 1992

J.-P Bailly et E. Heurgon, « **Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports** »
Rapport Conseil National des Transports, 2001.

A.Huet – S. Chevrier – M. Savina, « **Territoire - mouvements. Les pôles d'échanges de Saint-Denis et de Rennes** »
Synthèse LARES-PUCA Janvier2005

Michel Lussault, « **Dictionnaire de la géographie de l'espace et des sociétés** » 2003 Paris, Belin

Serge Paugman
« **La Disqualification sociale : essai sur la nouvelle pauvreté** »
Presses Universitaires de France, 2000

Sylvie Quesemand Zucca, Xavier Emmanuelli, « **Je vous salis ma rue : Clinique de la désocialisation** »
Stock 2007

Patrick Declerck, « **Les naufrages avec les clochards de Paris** »
Pocket 2003

B.Bochet, « **Le rapport affectif à la ville : essai de méthodologie en vue de rechercher les déterminants du rapport affectif à la ville** »
Mémoire de recherche, magistère 3è année, CESA, Tours 2000

Véronique Mougin, « **Les SDF, idées reçues** »
Le cavalier bleu édition, 2008

Sophie Pene, « **Récits de cheminement. L'imaginaire du piéton est-il multimodal ?** » 1999

Nathalie Audas « **De l'espace fonctionnel à l'espace vécu : les modes d'appropriation affective d'un archétype du non-lieu : la gare** »
UMR CNRS CITERES 6173

Marie Loison, « **Conflits, sans-abrisme et utilisation de l'espace public** »
Rapport thématique pour l'observatoire de la FEANTSA, 2006

Danielle Laberge et Shirley Roy, « **Pour être, il faut être quelque part : la domiciliation comme condition d'accès à l'espace public** »
Sociologie et sociétés, vol. 33, n° 2, 2001

Djemila Zeneidi-Henry, « **Les SDF et la ville. Géographie du savoir-survivre** »
Paris,2002, éditions Bréal, collection D'autre Part.

« **La gare contemporaine** », Rapport à M. le Premier Ministre de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin, remis le 10 mars 2009

« **Agir contre l'exclusion** » SNCF Education & sociétal
Dossier annuel 2011

« **Pauvreté Précarités Exclusions** » - Les dossiers de la MRIE - 2011
MRIE - Mission Régionale d'Information sur l'Exclusion Rhône-Alpes

« **La gare, nouveau temple du commerce** » – RATP Stratégies 2004

« **Réinventer les gares du XXIe siècle** » Gare et connexions 13 avril 2010

Les Français donnent moins aux mendiants roms, article publié le 11.05.2011 sur L'EXPRESS.fr

Le sommet européen sur les Roms s'achève sur de timides engagements
LEMONDE.FR avec AFP | 09.04.2010

Aude Carasco **Le peuple Rom**, article publié le 07.04.2010 sur www.la-croix.com

Alain Guillemoles **L'Europe coordonne ses efforts en faveur des Roms**, article publié le 07.04.2010 sur www.la-croix.com

Alain Guillemoles **L'intolérance vis-à-vis des Roms gagne du terrain en Hongrie** article publié le 07.04.2010 sur le site www.la-croix.com

Alain Guillemoles **Les jeunes Roms font lentement changer l'image de leur communauté**, article publié le 07-04-2010 sur www.la-croix.com

Article de Florence Quille, La Croix, 15/02/2011

Article de Marion Kindermans, La Gazette, Novembre 2001.

Sites

www.mairie12.paris.fr

www.garesolidaire.net

www.gares-connexions.com

www.feantsa.org