

LES SANS-ABRI PRESENTS DANS LE METRO PARISIEN

Synthèse des études qualitative et quantitative, Observatoire du Samusocial de Paris

Pour faire face à la présence de sans-abri sur le réseau du métro, la RATP a développé des interventions, visant dans un premier temps à sécuriser sa mission de transport. Depuis le début des années 1990, la RATP a mis en place des actions de solidarité, dont l'Opération Coup de pouce, qui constitue l'une des premières maraudes pédestres parisiennes (hors maraudes bénévoles).

Si l'effort de solidarité de la RATP est ancien, les sans-abri sont toujours présents dans le métro, et certains sont remarqués ici et là pour les troubles qu'ils causent aux agents de station ou aux voyageurs, donnant ainsi l'impression d'une population particulièrement dégradée et très ancrée dans le réseau.

Pourtant, si certaines enquêtes intègrent le métro dans leur champ d'étude, aucune ne livre une description systématique des sans-abri qui y sont présents. Du côté des données quantitatives, le recensement nocturne des sans-abri parisiens, la Nuit de la Solidarité, opère dans le métro. Dans la première édition, en 2018, un simple dénombrement a été réalisé sur l'ensemble des stations et deux grandes stations de métro ont été intégrées dans le champ d'observation de l'enquête par questionnaire, mais n'ont pas donné lieu à une analyse distincte de celle des personnes interrogées à l'extérieur. Pour leur part, les grandes enquêtes nationales ne permettent pas d'identifier des usagers du métro. Parce que la population est mobile, elles procèdent par sondage indirect, par le biais des services d'aide, et n'explorent donc pas l'espace métropolitain. C'est le cas par exemple des enquêtes Sans Domicile de l'INSEE, éditions 2001 et 2012. Les études qualitatives existantes ne permettent pas non plus de dégager des caractéristiques spécifiques associées aux personnes séjournant dans le métro. Les travaux ethnographiques portant sur la présence des sans-abri dans le métro, souvent anciens, l'envisagent principalement dans une perspective de gestion des espaces publics et analysent les interactions entre sans-abri et voyageurs (Rouay Lambert 2001), agents chargés de les conduire dans des centres d'hébergement (Soutrenon 2001), ou encore les modes de départage entre accredités et indésirables dans le cas des musiciens (Froment, Meurice, Fleury, 2017) ou des vendeurs (Costes, 1994). Ce type de travaux n'offre qu'une perspective partielle sur les caractéristiques des sans-abri décrits en interaction. Quelques études, très documentées, portent plus précisément sur le parcours et les modes de vie des personnes rencontrées sous terre, mais elles se concentrent sur une sous-population, vendeurs de journaux et mendiants (Stettinger, 2003), commerçant et vendeurs à la sauvette (Costes, 1994). Ces travaux accordent assez peu de crédit à l'idée, pourtant répandue parmi les intervenants sociaux,

que les sans-abri du métro constituent une sous-population particulièrement vulnérable de sans-abri, idée que la présente enquête entreprend de vérifier.

1. Volet qualitatif

L'étude qualitative repose sur une enquête de terrain combinant des observations directes dans le métro, répétées dans le temps, et des entretiens ethnographiques (Beaud, 1996) ; cette enquête s'est déroulée du 27 décembre 2018 au 29 août 2019, combinant la participation à 51 maraudes du Recueil Social et la menée de 53 entretiens avec des sans-abri.

1.1 Qui sont les « sans-abri du métro » ?

En 1955, Alexandre Vexliard distinguait, à côté des “clochards” qui ont élu domicile dans le métro et qu'il décrit comme déconnectés des règles de la société, des “sans-logis”, membres des classes populaires victimes de la saturation du parc d'hébergement¹. Deux types de population correspondant à deux types d'usages du métro : comme lieu de vie principal dans un cas, comme lieu de secours pour la nuit dans l'autre, en lien avec des activités quotidiennes et d'autres lieux de ressources la journée.

Six décennies plus tard, au terme de cette enquête, quelles sont les caractéristiques de l'occupation du métro par les sans-abri ?

Les deux groupes décrits par l'auteur trouvent des résonances dans la disparité actuelle des profils individuels des sans-abri croisés dans le métro et l'hétérogénéité des usages qu'ils en ont. Les usages du métro sont plus diversifiés et moins étroitement connectés à des catégories de sans-abri que dans la description du psychologue, et le lien sous-tendu par la description de l'auteur, entre degré d'ancrage dans le métro et “désocialisation”, mérite certainement d'être précisé.

Bernard fait la manche dans les rames qui passent devant son quai, faisant chaque jour quatre ou cinq allers retours entre Bastille et Opéra, de part et d'autre de sa station d'élection.

Comme d'autres, Bernard passe le plus clair de son temps dans le métro : il mange, boit, fume, dort et fait sa toilette à même le quai. Lors du passage d'une équipe du Recueil Social de bon matin au mois de mai, il demande le temps qu'il fait dehors. Comme il ne pleut pas, il se décide à aller fumer une cigarette à l'extérieur. Un peu plus tard dans la journée, il prend connaissance de la météo en regardant la tenue des voyageurs, et en regardant la température indiquée chaque jour dans les journaux gratuits². En plus des sorties obligatoires pour se rendre dans les toilettes publiques, il passe quotidiennement du temps avec un ami sur un banc du boulevard Saint-Martin, devant le magasin Franprix dans lequel il peut compléter les courses faites par

¹ Cf. exergue du rapport, p. 10.

² Bernard ne sait pas lire mais reconnaît les chiffres : “*Les chiffres, ça va encore!*”.

les voyageurs. C'est plutôt à l'intérieur du réseau que Bernard est mobile. Connue comme un ancien de Nation, il a opté pour République, mais passe par périodes toutes ces nuits à Charles-de-Gaulle Etoile. A d'autres moments, on le croise moins à République, lorsqu'il décide de passer du temps à Auber, ou à Châtelet. Adeptes des grandes stations, il n'hésite pas à se déplacer de l'une à l'autre, même s'il revient toujours à sa station de prédilection. (Journal de terrain, 9 avril 2019)

Présents la plupart du temps, parfois dégradés physiquement, certains sans-abri sont, par leur forte exposition au regard public, la figure à partir de laquelle se façonne un imaginaire du « sans-abri du métro » – mais aussi des politiques publiques et des commandes d'enquête (Brousse, Firdion, Marpsat, 2008). Moins visibles et présents selon des cyclicités diverses, d'autres trouvent refuge dans le métro, que parfois seul l'œil avisé des maraudeurs du métro aguerris à la phénoménologie du sans-abrisme souterrain perçoit : des travailleurs précaires, figure contemporaine de l'ouvrier « sans-logis » décrit par A. Vexliard, mais aussi des femmes qui fuient des violences, des jeunes en rupture familiale, des retraités en attente d'une place en résidence sénior, des toxicomanes, des malades, dont la pathologie a brisé le parcours professionnel, des hommes qui ne se sont pas remis d'un échec personnel. Cette énumération en forme de motifs de déclassement social ne rend pourtant pas justice à des dynamiques de vie qui ne se laissent pas appréhender comme l'effet d'une liste de facteurs. Parmi les habitués du métro se trouvent, à côté des individus qui semblent inaccessibles à tout échange social ordinaire, beaucoup d'individus ayant eu des parcours dominés par un rapport très précaire à l'hébergement et qui tirent parti des ressources qu'offre le métro, jugées préférables aux solutions d'hébergement d'urgence qui leur sont proposées. Loin que ces refus d'hébergement soient le signe d'une désocialisation (Gardella et Arnaud, 2019), ils sont souvent au contraire les indices que les liens qu'ils ont tissés dans leur environnement de fortune leur sont plus précieux que l'assurance d'un lit pour la nuit. Ils peuvent toutefois, en fonction de leurs besoins, accepter d'être accompagnés ou se rendre par eux-mêmes dans un lieu d'assistance. Ils côtoient ceux dont le parcours est jalonné d'allers-retours entre des phases de stabilité dans un logement et des phases de précarisation associées à des épisodes de sans-abrisme. Selon la façon dont ils intègrent dans leur biographie le fait de se retrouver à la rue, ils assument plus ou moins leur présence dans le métro, s'attachant parfois à la rendre invisible, parfois à s'éloigner des dangers de chute sociale qu'elle constitue à leurs yeux. Mais on trouve également dans le métro des personnes qui se retrouvent brutalement à la rue, après des ruptures familiales, des pathologies, ou pour fuir un danger. Pour eux, le métro peut aussi bien être une zone à risques à laquelle ils se résolvent à aller, au moins dans un premier temps, à défaut de solution alternative, qu'une tangente biographique.

1.2 Lieux, temps et usages du métro par les sans-abri

« Je n'aime pas virer quelqu'un, que ce soit un clochard, une puanteur, un jeune de mon âge qu'est en costard cravate qui s'retrouve dans l'métro, je n'aime pas virer. Mais si je ne vire pas ces personnes, c'est nous qui nous faisons virer et nous on est vraiment dans la survie. Et moi j'peux pas m'permettre de m'faire virer, de choper des poux de corps, de choper des machins, j'peux pas [...] Même si j'fume du shit et qu'je m'tape des bangs et d'alcool, la police elle passe, qu'est-ce qu'elle voit ? Un mec qui tape un bang ? D'accord, mais un mec qui gère 8 SDF dans une station, qu'est jamais agressif et qui respecte la RATP. Ça change hein ? » (Alain, 5 février 2019)

Quelle que soit la façon dont la rencontre du réseau métropolitain s'effectue et la durée de présence, les façons de prendre position dans le métro, comme un pis-aller ou comme dans un espace de ressources comme un autre, sont variables et dépendent de ces parcours biographiques, qui donnent sens diversement à leur présence à la rue. Les habitués du métro, ceux qui y passent le plus clair de leur temps, sans être nécessairement les êtres hors du temps social que décrit A. Vexliard, y trouvent la plupart des ressources dont ils ont besoin. Figures connues des voyageurs (ou du transporteur), ils bénéficient de leurs dons, développent des interactions avec eux comme avec les différents intervenants de la station, et restent ainsi nuit et jour dans un environnement qui leur est familier et où ils se sentent reconnus. D'autres n'utilisent, à l'image des "sans-logis" des années 1950, que l'aspect pratique du réseau qui leur assure un abri pour leur nuit, mais organisent la plupart de leurs activités à l'extérieur, ainsi qu'ils le faisaient avant de perdre leur logement. L'opportunité de pouvoir dormir dans le métro économise pour certains la corvée quotidienne et hasardeuse de l'appel au 115 et les heures d'attente incertaine pour avoir un toit pour la nuit. Pour d'autres, qui redoutent une nuit passée à la rue ou dans le métro, c'est le passage du Recueil dans les stations et l'espoir d'être conduit dans un centre d'hébergement qui constitue une solution moins risquée que la procédure téléphonique. Une partie d'entre eux y passe tout ou partie de la journée, y trouvant un espace de sociabilités plus stable que dans les lieux extérieurs qu'ils connaissent.

« Au début j'étais à Nation tout le temps. Mais je rencontre un type [au bout de trois mois] que j'ai revu il y a deux trois jours, un type super sympa, et avec qui très rapidement je fais un binôme, on se déplace tous les deux tout le temps, d'accord ? Et on dort ensemble. On dort côte à côte sur les, dans les stations de métro. Et lui il me dit : « Viens on va à Charles de Gaulle - Etoile, c'est bien ». Qu'est-ce qu'il y a de mieux que Nation ? Je sais pas, je sais qu'on peut pas dormir à Châtelet, Châtelet c'est un endroit que j'ai beaucoup fréquenté, que j'aime bien, parce que il y a tous les magasins, y a tout un, c'est le carrefour des métros, mais aussi, avant il y avait tous ces magasins de disques d'occasion, de livres d'occasion et j'étais très amateur de tout ça, d'accord. [...] Donc je vais à Charles de Gaulle - Etoile, puisque, je sais pas trop quoi faire, j'avais plus envie d'aller à Nation, je connaissais trop maintenant ce qui se passait à Nation et je voulais plus y aller, c'était pas pour moi [...] Mais globalement ça n'est pas comme à Nation, à Charles de Gaulle - Etoile hein. Moi je comprends pas pourquoi les gens restent, parce que Charles-de-Gaulle Etoile c'est vrai que y a du marbre et c'est réputé être plus cool, plus smart hein. Et c'est vrai. Parce que Nation, les chaises de Nation, faut les aimer. Moi ça me dérange pas. Par contre

ce qui me dérange à Nation c'est... Toutes les fripouilles elles vont là-bas. C'est étonnant comme (tousse) l'adage qui veut que qui se ressemble s'assemble, mais j'ai déjà vu hein, les gens disent « non je n'aime pas être à Charles de Gaulle - Etoile », alors qu'on dort bien et qu'il y a rien, ils préfèrent être à Nation » (Jean-Paul, 18 avril 2019)

Ainsi la présence de sans-abri dans le métro se comprend dans l'économie plus large des modes de vie à la rue, et suppose de prendre en compte le métro dans la diversité de ses espaces et dans sa capacité à répondre aux besoins des sans-abri, et de rapporter cette capacité aux autres espaces susceptibles de remplir cette fonction.

1.3 Les modalités d'aide du Recueil Social

Pour favoriser le lien avec ces autres espaces, les agents du Recueil Social développent des modes d'interaction qui tiennent compte de la diversité des personnes rencontrées dans le réseau, de leurs organisations quotidiennes et de leurs besoins. Grâce à leur présence quotidienne, ils instaurent un rapport privilégié avec les sans-abri, et s'engagent dans une démarche d'incitation à accepter l'aide proposée qui se déploie dans le temps long de la rencontre, composé, comme dans d'autres maraudes de professionnels (Gardella, Le Méner, Mondémé, 2006), de sollicitations répétées mais modulées avec tact. Au quotidien, ils doivent trouver les bons ajustements entre un nombre de places – insuffisant – et des personnes au profil adapté à celui de ces places. Cela suppose de leur part de fixer des priorités, et d'évaluer, parfois en un coup d'œil, les situations pour attribuer les places. Évaluer les situations, mais aussi préparer des individus déboutés de leur demande à une prise en charge ultérieure, négocier avec les structures partenaires pour obtenir des places supplémentaires, accorder une attention particulière à l'une ou l'autre des personnes conduites, dans une volonté de prolonger le geste d'assistance le plus loin possible. Pris entre l'urgence d'attribuer l'ensemble des places disponibles chaque jour pour mettre le plus de monde possible à l'abri et l'exigence de passer le temps nécessaire à la prise en compte des cas individuels, au soin à apporter aux personnes les plus fragilisées et les plus éloignées de la relation d'aide, ils résolvent parfois ce dilemme en aidant les sans-abri au-delà des exigences de la mission, en effectuant avec eux des démarches, par des dons, des achats, ou en leur ouvrant leur réseau de connaissances pour faciliter la reprise d'un travail ou l'accès à un logement.

Par-dessus tout, le contact quotidien et la familiarité qu'ils instaurent avec les sans-abri leur offre une place particulière dans l'horizon des sans-abri. Présents au plus près d'eux, dans les espaces qu'ils fréquentent, ils développent des relations qui dépassent le cadre de l'aide et s'ancrent sur le partage de préoccupations quotidiennes, de centres d'intérêt communs, qui contribuent à sortir les sans-abri de la dégradation sociale qu'ils subissent en étant confrontés en permanence à leurs compagnons d'infortune et aux professionnels de l'aide sociale.

En élucidant les dynamiques à l'œuvre dans la présence, les modes d'organisation et les besoins des sans-abri dans le métro, il apparaît clairement que l'action du Recueil Social est une ressource essentielle pour un accompagnement qui tienne compte des problématiques individuelles et qui s'appuie sur des relations de confiance ancrées dans le temps et la régularité des interactions.