RECHERCHES ET PRATIQUES
pour le Groupe addap13
N°4 - novembre 2020

Véronique Le Goaziou

ERRANCES A LA GARE SAINT-CHARLES

La grande précarité et l'intervention socioéducative

Rapport d'étude pour le Groupe addap13
prévention spécialisée

Groupe addap13
Coopération et territoire

Groupe association départementale pour le développement des actions de prévention 13

Note au lecteur

Dans le présent document l'appellation ***addap*** désigne l'***Association départementale pour le développement des actions de prévention***, issue en 1987 de la Fédération des Clubs et Equipes de Prévention (FCEP), et habilitée à mener une mission de prévention spécialisée à l'échelle des Bouches-du-Rhône ; en 2000 pour affirmer davantage encore le caractère départemental de son intervention, elle devient ***addap13***.

Enfin, en 2017, l'association est devenue un groupe associatif. Ce ***Groupe addap13*** compte, à côté de la prévention spécialisée, un pôle dédié à la prise en charge des Mineurs non accompagnés, l'Association médiations et cohésion sociale (AMCS) et l'Association d'insertion par l'activité économique et solidaire (AIAES).

C'est pourquoi, en fonction des époques à laquelle le texte se réfère, l'on rencontrera ces différentes appellations.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE P.4

OUVERTURE P.6

SDF et errants : ce que l'on sait P.7

Egalement à Marseille P.11

Les « errants » de la gare Saint-Charles P.12

Besoins et vécus des publics P.13

La position de la SNCF et de la gare P.16

Le regard et la situation des professionnels sur le terrain P.19

Que faire ? Insérer ou assister P.23

Le Groupe addap13 sur cette mission : un peu d'histoire P.26

Doctrines et pratiques de l'équipe « Aller vers » P.29

Agir auprès des jeunes filles errantes P.30

Quelques accompagnements socioéducatifs P.31

Un travail éducatif palliatif P.33

Du bricolage et de la débrouille P.35

Bilan et perspectives : les limites d'une intervention P.37

PRÉAMBULE

A l'automne 2018 le Groupe addap13 m'a confié une étude sur la grande précarité et l'intervention socioéducative et deux sites ont été retenus : a) les squats et les bidonvilles du département ; b) la gare Saint-Charles de Marseille.

Un premier rapport a été publié en janvier 2020, pour le volet portant sur les squats et les bidonvilles[1]. Et ce rapport-ci rend compte du travail effectué entre octobre 2019 et juin 2020 sur la gare Saint-Charles de Marseille, à partir d'observations sur le terrain, d'entretiens avec des acteurs associés à la problématique et de la lecture de documents portant sur la question de l'errance et du sans abrisme.

Je remercie chaleureusement toutes les personnes qui ont accepté de me rencontrer et de répondre à mes questions, tout particulièrement l'équipe *Aller vers en gare* pour nos échanges et nos tournées communes ainsi que, dans un second temps, la maraude mixte, toutes deux du Groupe addap13. Toutefois le contexte pré-électoral à partir de janvier 2020 ainsi que le confinement suite à l'apparition du Covid-19 à partir du 16 mars ont légèrement amputé le travail prévu et empêché quelques entretiens – en particulier avec des élus de la ville de Marseille et des agents de la police nationale affectés à la gare.

Par ailleurs – et contrairement au travail réalisé dans les squats et les bidonvilles – je n'ai pas pu m'entretenir avec des publics de la gare pris en charge par les équipes de maraude. D'une part à cause du confinement, puisque j'avais prévu de rencontrer ces personnes entre mars et mai 2020. D'autre part parce que c'est un public mobile, qui ne cesse de pérégriner sur le site, mais aussi dans d'autres quartiers ou d'autres villes, ce qui rendait incertain un possible rendez-vous, sans compter l'absence de lieu propice à un échange un peu long. Ce public, souvent dans un grand mal-être et ayant à cœur de satisfaire quotidiennement des besoins élémentaires, n'a guère les moyens de se prêter au jeu de l'entretien. Ou peut-être devrais-je formuler les choses dans le sens inverse : peut-être est-ce l'entretien semi directif qui ne se prête guère à la situation de vie de ces publics. Seule une démarche d'observation participante de plusieurs semaines ou plusieurs mois avec une présence régulière sur le site aurait pu favoriser des rencontres plus étroites avec ces personnes et permis d'approcher la problématique de l'errance et du sans abrisme du point de vue des publics, ce qui fait souvent défaut – y compris, donc, dans ce document.

1 - Véronique le Goaziou, « Dans les squats et les bidonvilles ». Recherches et pratiques, Groupe addap13, n°3, janvier 2020.

Pour le reste – et comme pour toute étude semblable –, il importe en lisant les lignes qui suivent de garder en tête qu'aucune analyse ne saurait être exhaustive et qu'elle procède toujours d'une lecture de la réalité, même si elle s'appuie sur des éléments objectivables. C'est pourquoi toutes les personnes que j'ai rencontrées et qui ont nourri mon travail pourront ne pas entièrement se reconnaître dans ce rapport. J'espère néanmoins qu'il pourra leur fournir des éléments utiles à leur mission.

DEUX EQUIPES EN GARE

Dans le document nous évoquerons alternativement deux interventions du Groupe addap13 aujourd'hui présentes sur la gare Saint-Charles sous forme d'équipes mobiles de proximité.

ALLER VERS EN GARE

Constituée en mars 2019, suite à un appel à projets de l'entité Gares et Connexions de la SNCF (Gare Saint-Charles), *Aller vers en gare* doit assurer une présence régulière et porter assistance aux personnes en détresse présentes sur le site. Cofinancée par la SNCF et l'Etat pour une première durée de 9 mois, l'action a été reconduite pour l'année 2020.
L'équipe est sur le site cinq jours par semaine, l'après-midi jusqu'en grande soirée, en lien avec les autres partenaires.

LA MARAUDE MIXTE

Les *maraudes mixtes* s'inscrivent dans la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté. Elles associent les compétences de l'Etat (veille sociale, logement, hébergement...) et les compétences d'action sociale et de protection de l'enfance des départements, et visent toutes les familles à la rue, en squat ou en bidonville, vivant dans des situations indignes et sans solution d'hébergement.
Des équipes mobiles alliant l'Aide sociale à l'enfance (Groupe addap13) et l'urgence sociale (Sara Logisol) doivent se porter au plus près des publics concernés afin de répondre aux besoins de première nécessité et construire des parcours de sortie durable vers l'insertion.
Dans ce cadre une équipe de 3 éducateurs intervient sur le périmètre dit du « grand Saint-Charles » (la gare et ses alentours) et assure une présence active sur le site quatre soirées par semaine.

OUVERTURE

La gare Saint-Charles est située dans le 1er arrondissement de Marseille et elle touche le 3e, soit deux territoires du centre-ville par lequel transitent de nombreux flux de population. Lieux touristiques, marchands et résidentiels, ces territoires sont aussi depuis longtemps marqués par la précarité.

Depuis les années 1960, les responsables politiques et économiques locaux ont engagé un grand nombre d'opérations urbaines couplées à des politiques de peuplement ou de développement social sur cet espace, en vue de restaurer le bâti, de modifier les activités et de rénover son image[2].

Le résultat est toutefois mitigé puisque, aujourd'hui encore, même si ces arrondissements sont des lieux de vie et de sociabilité, le chômage et la pauvreté y atteignent des taux aussi forts que dans certains quartiers nord de la ville – et même plus forts dans le 3e arrondissement, considéré comme le territoire le plus pauvre de Marseille. Ils abritent une part importante de la population miséreuse de la métropole et l'on y trouve en grand nombre des personnes sans domicile, des jeunes en errance, des migrants, des usagers de drogues ou des prostitués des deux sexes. Le tout dans un environnement urbain encore assez ancien et souvent délabré qui ajoute à la déshérence de ces rues et de leurs habitants.

Les sources policières et judiciaires indiquent de leur côté que ces territoires sont une zone de prédation et arrivent en tête pour certains types d'infractions[3] : les vols contre les particuliers, certaines violences physiques sur la voie publique, ainsi que de nombreux petits trafics. Et la gare elle-même est un secteur sensible en matière de délinquance, d'ailleurs dotée d'une force de police particulière – le Service interdépartemental de sécurisation des transports en commun (SISTC) – qui œuvre sur le réseau de transports marseillais (RTM) et le réseau SNCF, notamment dans la gare et à ses abords ainsi que sur certaines lignes de train.

Cette délinquance d'acquisition, quasi endémique dans ces territoires précarisés où la misère affranchit des normes de comportement habituelles, est majoritairement le fait de jeunes hommes présentant des difficultés sur le plan social et, pour certains d'entre eux, se trouvant en grande fragilité lorsqu'ils sont sans domicile, en errance ou à la rue.

2 - Gilles Ascaride, Salvatore Condro, *La ville précaire. Les « isolés » du centre-ville de Marseille*, L'Harmattan, 2001.
3 - Laurent Mucchielli, « La délinquance enregistrée par la Police nationale sur la ville de Marseille », *Les rapports de recherche de l'ORDCS,* n°11, décembre 2017.

SDF et errants : ce que l'on sait

En 2010, au moment où fut signée une convention entre la SNCF et le Samu social de la ville de Marseille pour traiter la question des SDF et de l'errance à la gare Saint-Charles – première fois que la gare nouait un partenariat officiel avec un acteur social sur cette question –, on dénombrait une vingtaine de personnes se trouvant sans abri sur le site. Aujourd'hui les acteurs de proximité, en lien direct avec ce public et quelle que soit leur mission (social, santé, surveillance...) fournissent des estimations qui permettent d'établir la fourchette de 80 ou 100 personnes jusqu'à 150 ou 200 en présence quasi quotidienne sur la gare. Plus récemment, dans un bilan établi par la maraude mixte du Groupe addap13[4], plus de 600 personnes ont été repérées entre janvier et juin 2020.

Cette augmentation peut signifier qu'il y a aujourd'hui plus d'errants à la gare – et tous les acteurs de proximité notent une augmentation de leurs interventions auprès d'un public qui irait croissant. Mais elle peut aussi signifier que l'on est plus soucieux de pouvoir les repérer et les dénombrer. Toutefois et même si les données existantes sont à peu près convergentes, on n'a aucune indication précise du nombre de personnes SDF ou en errance sur le site. L'exercice serait du reste difficile dans la mesure où la gare n'est pas à proprement parler un territoire de vie mais d'abord un espace de circulation ou un lieu de passage, avec des personnes qui peuvent y habiter le jour et parfois la nuit, mais aussi des personnes qui viennent juste s'y retrouver ou profiter des ressources existantes. Il s'agit en résumé d'un public aux contours très fluides, sans définitions ou critères d'appréciation bien définis, des gens « en plus » de tous ceux qui ont une activité sociale ordinaire (voyageurs, consommateurs, personnels de la SNCF, commerçants, étudiants...), sans pour autant former un groupe spécifique.

Le fait est qu'on n'a pas beaucoup plus de chiffres sur les personnes SDF ou sans abri sur l'ensemble de la ville. La seule étude disponible, semble-t-il, citée par les acteurs rencontrés, est celle réalisée dans le cadre du projet ASSAb[5]. En 2011, puis en 2016, ont été dénombrées les personnes adultes s'étant déclarées « dans la rue » ou « en hébergement d'urgence » à Marseille et ayant eu recours au moins une fois à des structures ou organismes d'accueil pour personnes sans abri durant l'année étudiée. En 2016, 14 063 personnes se sont retrouvées dans cette situation, ce qui représentait une augmentation de plus de 10 % par rapport à 2011.

Comme le signalent les auteurs de l'étude, ce nombre n'inclut pas les personnes qui n'ont eu aucun recours aux services existants et ne couvre pas non plus toutes les structures d'accueil ni les services s'adressant à des populations spécifiques, comme les mineurs ou les demandeurs d'asile, par exemple. L'absence de données chiffrées fiables n'est pas forcément un handicap pour agir avec et auprès de ces publics afin de leur venir en aide, mais cela interroge d'emblée la possibilité même d'élaborer une stratégie sur cette question – ou au moins de mettre en visibilité cette réalité sociale –, dès lors que l'on n'a pas une idée un peu précise du nombre de personnes à qui elle est destinée.

Et le constat est à peu près identique au niveau national. « Qui peut dire combien de SDF errent dans les rues ? » demandait Yves le Roux, dans un récit qui narrait son histoire, publié en 1998, peu avant son décès[6]. Vingt ans après, les réponses demeurent parcimonieuses et assez peu satisfaisantes, dans la mesure où

4 - Voir Encadré page 3.
5 - Alexandre Dazugan, Cyril Farnarier, *Estimation du nombre de personnes sans abri à Marseille en 2016*, Projet Accès aux soins des personnes sans abri (ASSAb). Pôle de santé publique Assistance publique Hôpitaux de Marseille (AP-HM).
6 - Yves Le Roux, Danièle Lederman, *Le cachalot. Mémoires d'un SDF*, J'ai lu, 1998.

il n'existe pas de données actualisées et que les personnes très pauvres ou marginales continuent à échapper aux systèmes d'enregistrement statistique.

De quelles sources dispose-t-on ? Une étude de l'INED[7] de 1995 et deux enquêtes de l'INSEE[8] réalisées à dix ans d'intervalle (en 2001 et 2012) auprès des populations fréquentant des centres d'hébergement d'urgence – ce à quoi il faut ajouter aujourd'hui les travaux de l'Observatoire des inégalités[9] et des travaux européens. Mais l'état de la connaissance scientifique demeure parcellaire, en contraste « avec l'accumulation d'enseignements et de témoignages issus des personnes elles-mêmes ou des dispositifs qui les prennent en charge[10] » . De fait il faut inclure les données des associations qui sont au contact régulier des publics et qui produisent des savoirs pointus sur le sans abrisme ou la pauvreté (comme les rapports annuels du mal logement de la Fondation Abbé Pierre, par exemple) et sont devenus de véritables lanceurs d'alerte sur le sujet ; plus récemment, mais seulement dans certaines villes, des associations se sont aussi alliées pour procéder à des comptages des publics SDF ou en errance.

Si l'on tente de compiler quelques informations, il apparaît que parmi les quatre millions de personnes mal logées en France[11], on estime à environ un million celles qui vivent dans la grande misère (en bidonville, dans des squats ou à la rue), les étrangers sans papiers et tous ceux qui vivent en collectivité (foyers de travailleurs, détenus, établissements sanitaires de long séjour, etc.). Parmi eux, on estime qu'un peu plus de 140 000 sont dépourvus de logement et peuvent être considérés comme des sans domicile fixe, hébergés par des tiers, vivant dans des centres d'hébergement, des hôtels ou des logements associatifs ou bien étant à la rue. Et, en 2012, on évaluait à environ 14 000 le nombre de ces derniers, chiffre qui avait presque doublé depuis le début des années 2000. Et, quelles que soient les sources, il est toujours spécifié qu'il s'agit d'estimations basses, au regard notamment du nombre croissant de migrants issus de pays d'Europe centrale, d'Afrique ou du Moyen Orient plus récemment.

Si les éléments chiffrés sont rares (et anciens), on dispose en revanche d'une littérature assez abondante sur les personnes à la rue, dont il ressort quelques éléments communs. Le premier aspect sur lequel nous reviendrons plus en détail à propos de la gare Saint-Charles est la grande diversité des publics et même une étonnante variété de parcours, tant il est vrai que la pauvreté ou la vie aux marges ont des visages différents. Toutefois le risque de la rue n'est pas également partagé et la grande majorité des sans-abri appartiennent aux classes populaires et sont sans ressources, encore que la part des adultes en emploi (ceux que l'on appelle aujourd'hui les travailleurs pauvres) vienne grossir leurs rangs[12]. Ce sont plutôt des hommes, jeunes (moins de 30 ans), dont la plupart ont quitté le domicile familial pour la rue ou un hébergement précaire et qui vivent seuls, mais l'on trouve aussi des ménages avec enfants, de plus en plus de femmes et des mineurs. Enfin, plus de la moitié des sans domicile adultes sont des étrangers, notamment des demandeurs d'asile qui attendent que l'on statue sur leur sort et qui, durant ce temps, ne peuvent pas travailler et pas toujours se loger. Ces migrants, légaux ou non, particulièrement pauvres, voire totalement démunis, viennent grossir les rangs des sans-abri.

7 - Institut national d'études démographiques.
8 - Institut national de la statistique et des études économiques.
9 - Julien Damon, *Qui dort dehors ?* Editions de l'Aube, 2020.
10 - Vincent Girard, *La santé des personnes sans chez soi*, Rapport pour la ministre de la Santé et des Sports, novembre 2009.
11 - Fondation Abbé Pierre, *24e rapport sur l'état du mal logement en France*, 2019.
12 - Observatoire des inégalités / Compas, *Rapport sur la pauvreté en France*, 1ère édition, 2018.

Les sources existantes – ainsi que les témoignages et les récits de vie – indiquent également qu'une part notable de ces publics a eu un parcours semé d'embûches. Ainsi sont-ils nombreux à avoir vécu des ruptures et des événements douloureux en lien avec leur famille et environ un quart de ceux qui sont nés en France ont été accueillis dans des structures de la protection de l'enfance ou dans des familles d'accueil, ce à quoi l'on peut ajouter des formes diverses de psychopathologies personnelles. En bref le parcours qui a conduit ces jeunes hommes (ou femmes) vers la rue ou vers l'errance relève à la fois de causes structurelles et de variables familiales et individuelles.

L'errance et le sans abrisme ne datent pas des années récentes ou même des dernières décennies, mais ce n'est qu'à partir des années 1980 que des programmes pour aider ces publics ont vu le jour en France. Tout au long du 19e siècle et jusqu'après la deuxième guerre mondiale, les errants étaient punis de peines de prison ou étaient considérés comme des personnes malades que l'on envoyait dans des asiles. Au fil du temps le regard sur ces publics a changé au profit d'une nouvelle bienveillance, et les délits de vagabondage et de mendicité (qui n'étaient quasiment plus utilisés) ont fini par être retirés du code pénal, à peu près au moment où réapparaissait *la question sociale* (le retour des inégalités ou du chômage de masse) après des décennies de croissance et de confort pour le plus grand nombre. Depuis lors, l'errant, le sans-abri ou plus communément le SDF n'est plus considéré comme un délinquant mais comme une personne qui a subi des revers de fortune, un de nos égaux que l'on doit aider pour maintenir une promesse de réinsertion sociale ou une victime qu'il faut secourir à l'instar de tous les accidentés de la vie[13].

Prenant le relais des œuvres privées principalement financées par la générosité publique, c'est l'Etat qui a aujourd'hui compétence pour le traitement de l'exclusion (terme également apparu dans les années 1980), sauf pour des publics spécifiques comme les mineurs ou des mères isolées avec de jeunes enfants, par exemple. Et c'est donc l'Etat qui est le principal financeur des dispositifs existants, principalement mis en œuvre par des associations.

La politique fonctionne sommairement selon le triptyque suivant : a) l'accueil et l'urgence, via le Samu social, des équipes de maraudes, des accueils de jour et des centres d'hébergement d'urgence ; b) l'insertion, par des séjours de plus longue durée dans des foyers ou dans des logements, avec un accompagnement social; c) l'accès au logement autonome et à une vie sociale conforme aux attendus d'aisance minimale. Et le processus fonctionne en escalier, une étape après l'autre, bien que cette doctrine d'action soit en concurrence depuis plusieurs années avec la philosophie *du logement d'abord*[14], qu'il semble toutefois difficile de mettre en œuvre et qui en est aujourd'hui encore à un stade expérimental (en France).

Les politiques de lutte contre l'exclusion ont fait l'objet de nombreuses évaluations – pour notre part nous avons consulté les rapports de la Cour des comptes de 2001 et de 2007, le rapport de Vincent Girard de 2009 et celui du sénateur Philipe Dallier de 2016[15]. Et ces bilans font à peu près tous les mêmes constats et tirent les mêmes sonnettes d'alarme. En substance : si la question SDF fait l'objet d'une véritable politique publique depuis le dernier quart du vingtième siècle en France, si

13 - Daniel Cefaï, Edouard Gardella, *L'urgence sociale en action*, La Découverte, 2011.
14 - L'approche du « logement d'abord » est d'orienter directement les personnes sans domicile vers un logement autonome.
15 - Philippe Dallier, *Rapport d'information sur les dispositifs d'hébergement d'urgence*, Sénat, décembre 2016.

de multiples plans ont vu le jour tant au niveau national que local et si les moyens mis en œuvre ont indéniablement crû, il n'en reste pas moins qu'il demeure toujours des personnes à la rue.

Examinons quelques motifs de cet échec (relatif ?) car ils concernent également le territoire marseillais – en reprenant des éléments du rapport du sénateur Dallier. Nul ne peut nier les efforts entrepris ces dernières années : augmentation des places en hébergement ou en logement adapté, amélioration de la qualité des accueils, centralisation des orientations et premiers pas vers la mise en place d'outils de gestion commune avec la création des SIAO dans les départements[16], meilleure coordination de la politique de l'Etat pour éviter la dispersion des objectifs et des actions avec la création de la DIHAL[17], etc.

Toutefois les manques sont patents. A commencer par une sous-budgétisation chronique des crédits consacrés à l'hébergement d'urgence, que l'augmentation des moyens de ces dernières années ne peut pallier. En clair il y a des écarts entre les crédits prévus et les crédits exécutés et ce déficit pèse sur les associations gestionnaires qui doivent ajuster leurs actions en fonction des financements. Ce à quoi s'ajoute la sous-budgétisation également des dispositifs liés aux demandes d'asile, ce qui implique qu'un nombre important de candidats est pris en charge par les dispositifs de droit commun et ils pourraient représenter de 20 à 50 % des personnes hébergées dans les structures existantes, selon les sources.

Ensuite, et en dépit de la création des SIAO et de la DIHAL, on constate encore un déficit de pilotage des politiques publiques tant à l'échelle nationale qu'aux niveaux déconcentrés sur les territoires, et chacun continue peu ou prou à développer sa propre vision des choses et à œuvrer séparément. Ce pourquoi, est-il noté dans le rapport Dallier, des associations peuvent regretter une « politique publique saccadée et improvisée » et des pratiques très différentes selon les territoires, ce qui remet en cause le principe de l'égalité de traitement. En conséquence, l'on déplore une gestion de court terme, voire une « gestion dans l'urgence », avivée par la pression de la demande et la recherche coûte que coûte d'abris pour les personnes à la rue. Cela empêche les professionnels de pouvoir développer de nouveaux projets, de travailler à plus long terme, de prévoir ou d'anticiper : c'est bel et bien le plus souvent une sorte de jonglerie toute l'année.

Concernant les structures d'accueil ou d'hébergement, le rapport alerte sur le fait que les places supplémentaires sont majoritairement des nuitées hôtelières, dont le recours a connu une croissance très forte ces dernières années. Ces nuitées ont pris une place grandissante dans les dispositifs, sans fournir une prestation atteignant la qualité exigée – on constate en particulier que l'accompagnement social, en principe associé à l'hébergement, y est souvent défaillant. L'on s'interroge aussi sur la qualité de l'offre – en dépit des améliorations – et sur sa pertinence au regard de certains besoins : notamment un manque de places pour les familles et pour les personnes atteintes de pathologies psychologiques ou mentales.

Sans surprise aussi – tant le phénomène a déjà été maintes fois dénoncé –, on note un décalage entre les demandes de logement, de plus en plus nombreuses, et les réponses insuffisantes – et cela dépasse largement la question des sans-abri. Ce manque de solutions à

16 - Dans chaque département, depuis 2010, le SIAO (Service intégré d'accueil et d'orientation) est la plateforme de coordination et de régulation de l'accueil et de l'hébergement des personnes sans domicile.
17 - Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement.

la sortie pour les personnes hébergées crée à rebours un taux de rotation trop faible dans les structures et un temps d'occupation trop long. Le manque de logements pèse sur l'ensemble du dispositif et constitue un obstacle majeur à son efficacité. Rappelons que deux millions de personnes environ sont en attente d'un logement social en France et que les délais pour en obtenir un peuvent être de plusieurs années. Quant aux nouvelles constructions, certes accrues, elles se concentrent surtout sur la partie supérieure de l'offre, ne réservant qu'une petite part aux personnes aux revenus les plus faibles.

Au final, lit-on dans la conclusion du rapport Dallier, « malgré le développement de l'offre de places disponibles, le secteur de l'hébergement d'urgence semble au bord de l'asphyxie, avec une demande sans cesse en progression, sous l'effet à la fois de la crise économique et de la hausse des demandeurs d'asile ». Et c'était déjà la conclusion[18] d'une conférence de consensus organisée sur cette thématique en 2007, soit dix ans avant l'écrit du sénateur...

Egalement à Marseille

Malgré des améliorations socio-économiques, le taux de pauvreté reste fort en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et dans le département des Bouches-du-Rhône, et les inégalités également avec un écart grandissant entre le niveau de vie des personnes pauvres et celui des personnes riches[19]. Et, nous l'avons dit, s'il reste difficile de recenser les personnes sans logement, on note une augmentation de la demande auprès des dispositifs de mise à l'abri.

La région PACA n'est pas l'une des plus soumises à tension pour l'hébergement d'urgence – comparé à l'Ile-de-France par exemple, où la situation peut être très critique –, mais les difficultés sont néanmoins patentes et les manques constatés au niveau national existent aussi sur ce territoire. Ainsi, sur l'année 2015, quasiment la moitié des demandes de places d'hébergement d'urgence n'ont pas abouti. Et ce chiffre correspond uniquement aux appels traités, sans tenir compte notamment des personnes qui ne sont pas parvenues à joindre le 115 et de celles qui y ont renoncé sachant qu'aucune solution ne leur serait proposée.

En 2018 il y avait à Marseille un peu moins de 3 400 places d'hébergement toutes catégories confondues (urgence, stabilisation, insertion, nuitées d'hôtels...) pour environ 14 000 personnes sans domicile[20]. Dès lors, comme au niveau national et en dépit d'une augmentation des places ces dernières années et de plusieurs dispositifs innovants en matière d'accueil et d'hébergement sur le territoire, les structures sont en état de quasi saturation et doivent refuser du monde. Dans son bilan de l'année 2018, le SIAO13, par exemple, note que plus de la moitié des ménages sont sur liste d'attente et que l'on manque de places pour les familles et les couples. Par ailleurs moins de 30 % des personnes sorties des centres d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS) vont vers le logement, lors même que la grande majorité a les ressources nécessaires pour y prétendre.

Concernant les demandeurs d'asile, le constat est identique – un manque de places face à une demande en augmentation –, si bien que les associations qui accompagnent ces personnes dans leurs démarches tirent la sonnette d'alarme. En conséquence, les migrants qui ne reçoivent aucune proposition d'hébergement et n'ont pas de ressources, sont pris en charge par les dispositifs de droit commun, lors même

18 - *Rapport de la conférence de consensus « Sortir de la rue »*, Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, décembre 2007.
19 - Fondation Abbé Pierre, *Rapport sur le mal logement*, Éclairage PACA 2018.
20 - Emilie Touchot, *L'hébergement d'urgence à Marseille : une défaillance partagée ?* Master Management des politiques publiques, Sciences-Po, juillet 2019.

qu'ils devraient pouvoir bénéficier de ceux qui leur sont dédiés, et leur nombre grandissant vient accroître une pression déjà forte dans les structures d'accueil.

En bref, des dispositifs saturés[21], une sortie des structures particulièrement problématique, notamment à cause du manque de logements sociaux, et une sous-budgétisation des dispositifs pour les demandeurs d'asile ont pour effet que, chaque nuit, des dizaines, voire des centaines de personnes sont à la rue à Marseille.

Les « errants » de la gare Saint-Charles

Hors la dimension statistique, la situation des publics errants dans les gares est assez bien documentée et les acteurs présents ont souvent une connaissance fine de leurs publics. Pour la gare Saint-Charles au moins deux diagnostics ont été réalisés, celui du service Insertion par le logement du Groupe addap13 et celui de l'entité Gares et connexions de la SNCF en lien avec la FAS[22]. De leur côté les partenaires produisent leurs propres écrits (bilans, rapports d'activité, points de vue...) et l'on trouve aussi maints articles portant sur cette problématique dans les médias locaux. Bref, la littérature est assez abondante.

A l'instar des grandes gares de centre-ville, la gare Saint-Charles est d'abord identifiée comme un lieu de ressources pour des publics en errance ou en situation de précarité – comme il l'est du reste pour les voyageurs ou tout autre usager. C'est un refuge qui ouvre tôt le matin (4 heures 30) et ferme tard dans la nuit (1 heure), où l'on peut s'abriter des intempéries et se sentir en sécurité car l'on n'y est pas seul et l'on y trouve une présence humaine contenante et protectrice. Vaste espace, on peut y dénicher des endroits un peu à l'écart ou des coins isolés pour se reposer et même dormir ou, par exemple, fumer ou s'injecter des produits (comme dans les parkings souterrains). Dotée de multiples services, la gare peut faciliter la satisfaction des besoins élémentaires – on y trouve à boire, à manger, des toilettes, de l'eau – ou utiles à la vie ordinaire (accès au WIFI et recharge des téléphones portables). C'est également un lieu de rencontre, de travail (vente de journaux) et de débrouille (mendicité et petits trafics) et l'on peut y croiser des professionnels de l'intervention sociale ou des bénévoles qui procurent différentes sortes d'aides ou de conseils – ainsi que des agents chargés de la sûreté des personnes.

Mais, pour tous ces professionnels, la gare est aussi un lieu de dangers : « L'insécurité, les violences physiques et morales, le risque de prostitution, de toxicomanie sont réels. La débrouille, les trafics, les comportements délinquants sont quotidiens ; la recherche de nourriture, de lieux d'hygiène est permanente. Dans tous les cas, le temps de l'errance renforce les fragilités » lit-on dans le premier bilan de l'équipe *Aller vers* du Groupe addap13, en octobre 2019. Le danger est avivé pour les mineurs, les jeunes filles ou les femmes, insiste-t-on, ainsi que le soir et la nuit par le fait d'une forte imprégnation alcoolique (ou de produits stupéfiants) et d'altercations ou de règlements de compte qui peuvent être dramatiques.

Un autre constat unanimement partagé est celui de la diversité des publics, parmi lesquels on peut repérer plusieurs figures ou types : des SDF (des vieux ou des grands SDF, comme on le lit souvent, c'est-à-dire des personnes à la rue depuis longtemps), des travailleurs pauvres, des jeunes en rupture familiale

21 - L'effondrement des immeubles de la rue d'Aubagne en novembre 2018 a également pesé puisque 4 000 personnes au moins ont été évacuées des rues du quartier et relogées ailleurs, notamment dans des hôtels. Aujourd'hui, plusieurs centaines d'entre elles y résident encore.

22 - Groupe addap13, *Observation sociale des jeunes en errance 16/25 ans*, Gare Saint-Charles Marseille, octobre 2018. Fédération des acteurs de la solidarité (FAS) et Gares et Connexions, *Diagnostic social Gare de Marseille Saint-Charles*, juillet 2018.

ou institutionnelle, des personnes en souffrance psychique, des jeunes ou des adultes à comportements addictifs, des étrangers en transit ou en attente d'un titre de séjour depuis plusieurs années parfois, des anciens détenus, des personnes expulsées, etc., et les personnes peuvent cumuler plusieurs de ces caractéristiques – une jeune fille en fugue peut être en souffrance psychique et prendre des produits stupéfiants, un jeune étranger peut se livrer à la prostitution, etc.

Les typologies sont multiples suivant qui les établit et son champ d'intervention, ainsi le service Insertion par le logement du Groupe addap13 a-t-il repéré sept profils dans son diagnostic de 2018 : des migrants (adultes et mineurs), des personnes avec des problèmes de santé, des personnes avec des addictions, des jeunes délinquants, des personnes sans abri, des personnes en situation de prostitution et des Roms. Et parmi ces publics, certains sont seulement de passage, tandis que d'autres sont quasi sédentarisés et bien connus des intervenants.

Toujours dans ce document – et à l'issue d'un questionnaire passé auprès de 143 personnes et d'une dizaine d'entretiens –, il a été établi que la moyenne d'âge est très jeune (autour de 20 ans) et que l'on trouve un tiers de mineurs. La grande majorité (80 %) sont des hommes seuls et la quasi-totalité sont sans ressources et vivent de la débrouille (mendicité, récupération d'objets, trafics divers). Les deux tiers des personnes présentes quasi quotidiennement sont des personnes étrangères qui ont quitté leur pays (migrants), dont un gros tiers de mineurs (38 %). Quant au tiers restant il est majoritairement issu de structures collectives (foyer de l'Aide sociale à l'enfance, prison, centre d'hébergement, hôpital psychiatrique...) que ces personnes ont quittées ou dont elles sont sorties à l'échéance du séjour prévu, avec trop peu de moyens pour éviter la rue.

Le diagnostic le plus récent dont on dispose est celui de la maraude mixte du Groupe addap13 qui, de janvier à juin 2020, a identifié 624 personnes en errance sur la gare et elle a pu collecter des informations assez précises pour environ 20 % d'entre elles (113 personnes). La moitié vient des Bouches-du-Rhône, environ un quart d'autres départements et le dernier quart de l'étranger. La moyenne d'âge est très jeune (19,5 ans), on compte 40 % de mineurs (dont quasiment la moitié sont en fugue) et 40 % de jeunes filles (dont la moitié courent des risques de prostitution). Les deux tiers n'ont pas de revenus fixes et se débrouillent pour vivre chaque jour à l'aide de petits larcins ou de la mendicité. La préoccupation quotidienne dominante est l'alimentation (pouvoir manger le jour même ou dans la semaine) puis le logement (avoir un toit pour la nuit ou envisager un logement pérenne pour ceux qui ont les ressources suffisantes), loin devant la question de l'emploi ou de la formation et de la santé.

Besoins et vécus des publics

« La misère a la vertu de rejeter le futur dans le néant », écrivait George Orwell dans un récit qui narre ses propres années de pauvreté et d'errance[23] et, de fait, il est observé par les intervenants que, pour une partie des publics, toute tentative d'inscription sociale dans la durée semble compromise parce qu'ils ne réunissent pas les conditions d'accès aux dispositifs d'insertion et que leurs conditions de vie les en éloignent avec le temps. Cela peut se traduire par des propos sans ambages – recueillis dans l'un de nos entretiens : « quelqu'un qui passe plus de six mois à la rue est foutu ». Dès lors la question des objectifs de l'action se pose immédiatement : si l'on ne peut pas insérer ces personnes (entendons, les

23 - George Orwell, *Dans la dèche à Paris et à Londres, 1933*, éd° française 10/18, 1982, p. 28.

ramener le plus possible vers l'autonomie et la vie sociale ordinaire), quels sont les objectifs des actions et quels sont les besoins, les demandes ou les souhaits des publics ? Concentrons-nous d'abord sur ce second aspect, nous reviendrons plus loin sur le premier.

Les acteurs de proximité de la gare Saint-Charles sont tous des professionnels de santé ou de l'intervention sociale (il peut aussi y avoir des bénévoles) – nous le détaillerons. Et à leurs yeux, le public sans-abri ou errant est un public en manque (manque de nourriture, de toit, de douches, de soins, de vêtements...) et leur errance révèle des troubles de toutes sortes (mentaux, psychologiques, éducatifs, sociaux...). Or, si les premiers besoins des publics sont très élémentaires – dormir, se nourrir, se laver –, ils se révèlent en réalité complexes à satisfaire.

Trouver un abri peut être un véritable casse-tête au quotidien et si l'on doit dormir dehors ou dans un endroit peu adapté, le sommeil est court et de mauvaise qualité. Se nourrir est sans doute plus accessible même s'il faut parfois parcourir de longs trajets ou attendre certains moments pour avoir un repas, sinon l'on se résout à manger ce qui se présente, c'est-à-dire un peu n'importe quoi et c'est tous les jours que la question peut se poser. S'occuper de soi, rester propre, laver son linge, en résumé parvenir à une hygiène standard est très compliqué, voire impossible. A Saint-Charles, les toilettes sont payantes et il n'y a pas de point d'eau sur le site, il n'y a pas non plus de bains publics ou de douches à proximité, hormis les douches mobiles du Samu social qui ont le mérite d'exister mais qui sont loin de pouvoir satisfaire la demande. Quant aux machines à laver – que l'on trouve dans des accueils de jour ou dans les centres d'hébergement, si l'on y accède –, il faut souvent les réserver plusieurs jours ou plusieurs semaines à l'avance.

Si l'accès aux besoins primaires organise et structure la journée des personnes à la rue et si certaines, en outre, sont dans un état de santé dégradé (à cause de l'errance, de la prise d'alcool ou de produits stupéfiants) il est facile de comprendre que l'insertion demeure un horizon très lointain. L'impératif relève de l'urgence ou de la survie et toute demande formulée (se nourrir, trouver un abri...) attend un traitement rapide. Dès lors « un rendez-vous lointain, une explication complexe, une démarche lourde, une simple orientation vers un autre service »[24], bref tout parcours ou démarche de plus long terme est déconnectée de la réalité des publics.

De fait il est observé que des publics mobilisent peu les ressources institutionnelles qui pourraient les aider à sortir de leur situation. Le non recours aux services d'aide, déjà important dans le travail social ordinaire, serait accru pour des personnes errantes ou en situation de grande précarité. Dans les entretiens réalisés par le Groupe addap13 pour son diagnostic de la gare, sur le terrain avec l'équipe *Aller vers* ainsi que dans nos échanges avec les professionnels rencontrés, on relève que des personnes veulent souvent se débrouiller par elles-mêmes et peuvent d'abord refuser l'aide qu'on leur propose, ou la refuser dès lors qu'elle dépasse la possibilité de satisfaire des besoins élémentaires (boire un café, manger un morceau, aller aux toilettes). Les motifs de cette réserve ont été maintes fois décrits et analysés et bien souvent ils relèvent d'un sentiment de honte, de déchéance ou d'indignité, qui pousse les personnes à garder leurs distances avec les professionnels. En outre, on le sait, l'aide proposée (ou procurée) peut aussi être perçue comme un acte de charité qui place les personnes en position de sujétion et peut nourrir chez elles un fort ressentiment.

24 - Ascaride, Condro, *op. cit.*

Cette prudence ou cette distance à l'égard de l'aide (et les professionnels qui l'incarnent) peut notamment se manifester dans la réticence à dire qui l'on est, à raconter son histoire ou à exposer sa situation. Lors de nos tournées à la gare, c'était par exemple flagrant chez certaines jeunes filles qui pouvaient opposer un refus catégorique à toute manifestation un peu intime d'elles-mêmes, lors des premiers contacts avec les éducateurs. Ou chez ce garçon qui, dans un entretien avec un salarié du Groupe addap13, expliquait qu'il n'avait jamais dit à ses proches qu'il était dans la difficulté et appelait chaque jour le 115 pour chercher un abri. Afin de donner le change et retarder le plus possible le moment où il allait se retrouver à la rue, il se rendait à des soirées festives qui duraient tard dans la nuit. Il ajoutait dans cet entretien qu'il aimait bien aller à la salle de boxe (du service de prévention spécialisée du Groupe addap13 situé au Vieux-Port) parce que les gens ne le voyaient pas comme quelqu'un de fatigué et qui n'avait pas mangé.

Dès lors il n'est pas rare que les publics errants de la gare se rendent *invisibles* – pour reprendre un terme aujourd'hui souvent usité à leur propos – et cette invisibilité peut prendre diverses formes, comme on peut facilement l'observer. Certains peuvent bel et bien « se cacher », par exemple en se faisant *une niche* dans les parkings souterrains, où les automobilistes qui passent ne voient rien. L'on repère vite aussi que d'autres occupent toujours le même espace ou le même recoin sur le site et deviennent en quelque sorte *des habitués des lieux* : par exemple cet homme qui pratique la mendicité au même endroit, à la sortie d'une boutique, dont il se fait d'ailleurs régulièrement chasser ; ces jeunes filles ou jeunes mamans tziganes qui vendent des journaux de sans-abri en se mêlant aux voyageurs postés près des panneaux d'information ; ce groupe d'hommes, très misérables dans leur tenue et leur allure et dont la fatigue s'inscrit sur les traits, installés sur le même groupe de sièges, un peu à l'écart du grand couloir central ; ces jeunes arpentant inlassablement le même morceau de dalle, du côté du restaurant Macdonald ou cet autre groupe de jeunes étrangers qui occupent plutôt les marches du grand escalier, etc. D'autres personnes au contraire ne cessent de se déplacer, de façon ostensible comme pour se noyer dans la foule et peut-être, ressembler à des voyageurs. Ou bien de façon furtive comme cette dame qui se presse vers les distributeurs automatiques de boissons ou de nourriture pour vérifier qu'il ne reste rien dans les bannettes ou que des pièces n'ont pas été oubliées[25]. Nous avons également constaté que certaines personnes peuvent être très vigilantes sur leur aspect extérieur pour ne pas arborer les stigmates de la rue ou de l'errance; ainsi en est-il de quelques jeunes filles bien habillées et maquillées, presque coquettes, qui ressemblent aux étudiantes de la faculté située non loin et dont rien ne peut laisser deviner qu'elles peuvent se trouver dans une situation des plus précaires.

Nous avons également pu observer – et maints récits ou documentaires l'attestent – que les personnes peuvent rechigner à accepter la main qui leur est tendue ou le service qui leur est proposé, car cela signifierait devoir quitter un lieu familier (la gare et son environnement), dans lequel elles ont des habitudes, des repères et un réseau relationnel, pour un territoire inconnu, sans garantie d'une amélioration de leur situation et avec le risque d'un déracinement. C'est encore plus vrai pour les personnes qui ont une mauvaise expérience des services rendus, notamment des lieux d'accueil ou des hébergements – manque d'intimité, règles perçues comme trop strictes, crainte des vols ou des violences, etc. – ou bien des personnes qui attendent tous les jours de pouvoir y accéder et qui finissent par se décourager. Dès lors elles peuvent

25 - Dans son récit sur ses années miséreuses à Paris et à Londres durant les années 1930, Orwell décrit exactement cette même manipulation de distributeurs automatiques comme une pratique courante des personnes à la rue.

avoir l'impression d'être davantage chez elles sur le parvis de la gare, sur un banc ou dans un des parkings, plutôt que dans l'une de ces structures.

Les professionnels présents sur la gare estiment en outre qu'une part notable des publics errants (entre un quart et un tiers) ne perçoivent pas les prestations auxquelles ils pourraient prétendre (prime d'activité, RSA, CMU...). Et ce pour plusieurs raisons : manque d'informations, méconnaissance du système d'aide, démarches complexes et tatillonnes, lourdeur des formulaires, etc. Bref, il leur faudrait déployer beaucoup d'énergie pour un gain attendu qui ne serait peut-être pas à la hauteur des espérances. Ces publics peuvent aussi craindre des pratiques suspectantes car accepter l'aide proposée, c'est se reconnaître comme une personne en difficulté et se soumettre au regard et à l'évaluation des professionnels, plus largement de la société et de ses administrations. Dès lors la refuser ou la négocier, c'est aussi refuser ou négocier sa place d'assisté ou de subordonné[26]. L'on trouve de la même façon des dénis de maladie chez des personnes qui refusent le diagnostic de santé que les professionnels leur renvoient ou qui refusent de se faire soigner. Et puis se reconnaître en danger – comme nous avons pu l'observer chez certaines jeunes filles – c'est aussi courir le risque de l'être, en brisant sa carapace, c'est-à-dire sa capacité à endurer l'adversité.

L'on peut enfin ajouter à ces différents aspects – comme nous l'avons observé chez certains jeunes en tournant avec l'équipe *Aller vers* – quelque chose qui peut faire penser à un vague « parfum de liberté ». L'errance est dure et les risques importants – pour les jeunes filles en particulier, le risque de subir des violences à caractère sexuel ou d'être forcées de se prostituer. Toutefois il faut aussi considérer que certains de ces jeunes peuvent avoir l'impression de s'être libérés de plusieurs contraintes : une famille trop sévère (ou maltraitante), un foyer et ses règles de fonctionnement trop strictes, un étau administratif ou judiciaire, une embrouille dont il vaut mieux s'éloigner, etc. Et à la gare, même si la précarité encourage rarement des sentiments raffinés, on peut rencontrer d'autres jeunes, créer des liens, se faire des amis, tomber amoureux, boire de l'alcool, fumer, prendre des produits stupéfiants et gagner quelques sous (en échange de services)... En outre, le fait d'être à Marseille, dans le sud et au bord de la mer peut exacerber cette sorte d'ivresse. Resterait à établir – ce que nous ignorons et ce que l'on ignore le plus souvent – la part que ce parfum de liberté peut prendre et, plus largement, l'intérêt et le sens que ces jeunes (ou moins jeunes) peuvent trouver dans l'errance et la marginalité[27]. Or, si l'on regarde toujours les écarts de ces publics par rapport aux normes, on interroge généralement assez peu leurs pratiques et la signification qu'ils leur accordent.

La position de la SNCF et de la gare

La SNCF – comme du reste d'autres transporteurs publics – se positionne aujourd'hui comme une entreprise citoyenne, tant en matière d'environnement et de développement durable que sur le plan social et sociétal. La solidarité est devenue un enjeu important, même si l'on peut augurer qu'elle s'est imposée à l'entreprise et que celle-ci a dû peu à peu l'intégrer dans ses pratiques.

Si depuis longtemps les gares sont des lieux d'abri et de rencontre pour une population précaire et en errance et que leur usage par nombre de personnes en difficulté est un phénomène récurrent, elles sont avant tout, pour la SNCF,

26 - Serge Paugam, *La disqualification sociale*, PUF, 1991.
27 - Tristina Timor, *Zonards. Une famille de rue*, PUF, 2014.

des espaces dédiés aux voyageurs et aux déplacements. Et, depuis les années 1990, l'entreprise a amorcé un virage centré sur la satisfaction des besoins de la clientèle, si bien que des aspects comme l'accueil, la propreté, la convivialité et la sécurité sont devenus prioritaires. Plus récemment les gares sont aussi devenues des espaces commerciaux – ce serait même aujourd'hui leur principal axe de développement – et plus largement des espaces multiservices (crèches, conciergeries, espaces de travail partagé...) et même des espaces culturels ou de divertissement, si bien que la clientèle est aujourd'hui plus large que les seuls voyageurs et l'entreprise doit aussi veiller à la satisfaction de tous ces nouveaux usagers.

Dans ce contexte, les publics errants, même s'ils ne sont pas perçus comme hostiles, ont des comportements déviants par rapport aux usages normés et aux pratiques ordinaires d'une gare[28] et ils peuvent générer des difficultés, voire apparaître comme une menace pour les professionnels ou les usagers présents sur le site. Dans le diagnostic réalisé sur la gare Saint-Charles sous le pilotage de Gares et Connexions et de la FAS, plusieurs de ces difficultés ont été repérées : a) l'image de la gare : sentiment d'insécurité, violences verbales ou physiques, saletés, dégradations des installations, vols... ; b) les clients de la gare, sollicités par les personnes qui pratiquent la mendicité, peuvent être gênés dans leur parcours de voyageur ou par le manque de propreté... ; c) les conditions de travail des professionnels peuvent se détériorer à cause des agressions verbales, d'un manque d'hygiène, des risques sanitaires et ils ressentiraient un fort sentiment d'impuissance face au public errant; d) des surcoûts d'exploitation dus à la présence des publics précaires ou errants (nettoyage, gardiennage, surveillance...).

Dès lors la « question des errants » doit être traitée, et d'une double façon pour la SNCF, d'une part dans une optique citoyenne et humaniste parce que ce sont des personnes en difficulté qu'il faut aider ; d'autre part, dans une optique commerciale, pour la satisfaction des clients voyageurs ou des consommateurs, qui n'apprécieraient guère leur présence. Et depuis plusieurs années la SNCF semble s'être mobilisée. En externe elle a animé ou participé à plusieurs pôles de réflexion et mis en place ou contribué à des dizaines de dispositifs. Elle a participé au montage de plusieurs structures d'accueil ou d'hébergement et a noué des conventions ou des partenariats avec des associations ou des structures d'intervention sociale (comme le Samu social par exemple). En interne, des plaquettes d'information puis des modules de formation ont été proposés aux agents, qui ont un rôle d'alerte sociale, pour savoir comment aider, prendre en charge les personnes en errance et les orienter vers les structures spécialisées dans l'aide aux publics démunis. Dans chaque région (SNCF) des postes de coordinateur citoyenneté-solidarité ont été créés, etc.

Dans les faits les actions peuvent être inégales d'un territoire à l'autre et même d'une gare à l'autre, voire d'un agent à l'autre, et les équilibres à trouver ne sont sans doute pas évidents : entre l'accueil et le rejet, la solidarité et le contrôle, la compassion et la fermeté, ce qui conduit à des pratiques qui peuvent sembler ambivalentes. Par exemple installer des obstacles pour empêcher que des personnes se couchent sur les bancs, voire les déloger de la gare, et en même temps financer des maraudes pour leur porter assistance ; distribuer des bouteilles d'eau aux publics de la gare (y compris les publics non voyageurs) en cas de fortes chaleurs, mais ne pas rouvrir la fontaine par peur d'attirer trop

28 - Cabinet Trajectoires pour la Direction de la prospective du Grand Lyon, *Errance en gare ou comment prendre en compte une présence qui dérange : éléments de diagnostic et propositions*, 2011.

de monde, etc.

Toutefois la règle tacite semble être de laisser les publics errants à peu près tranquilles, dès lors qu'ils se tiennent à peu près correctement et ne posent pas de problèmes majeurs aux voyageurs, aux commerçants et à leurs clients. En revanche, dès qu'il y a acte de malveillance, de délinquance ou agression, les agents chargés de la sûreté (police ferroviaire, vigiles) peuvent intervenir et la police peut verbaliser ou procéder à des interpellations.

La problématique et la situation sont semblables à la gare Saint-Charles – même si elles n'ont pas l'ampleur de celles qui sévissent dans certaines gares parisiennes, par exemple. La gare étant le reflet de la situation de la ville de Marseille et des arrondissements dans lesquels elle est implantée, elle est confrontée à une présence importante de personnes en situation d'errance qui fréquentent le site, non dans la perspective d'un voyage mais dans celle de se procurer un abri, d'éventuelles ressources et un lien social – lit-on dans le diagnostic. Et l'ensemble des acteurs concernés relève une augmentation du nombre de ces personnes ces dernières années.

Mais à Saint-Charles, selon les interlocuteurs de la SNCF que nous avons rencontrés, les baromètres qui évaluent la satisfaction de la clientèle ne sont pas bons. Le sentiment d'insécurité y serait assez fort, des appréciations très moyennes seraient portées en matière de propreté et la mendicité serait le plus souvent perçue comme une agression quand elle se fait trop insistante. Dès lors les objectifs énoncés sont clairs – réduire la présence des personnes errantes, mettre fin au sentiment d'insécurité, rendre la gare plus propre, lutter contre les actes de délinquance, prendre en compte les risques sanitaires, etc. – et les actions doivent se déployer sur plusieurs fronts : sécuritaire, situationnel et social. Il faut donc à la fois des policiers et des agents de sécurité, qui assurent une présence dissuasive, font de la pédagogie ou de la verbalisation et il faut aussi des intervenants sociaux et sanitaires. En clair, conclut le diagnostic, un mixte de mesures préventives, dissuasives et répressives conduites par différents acteurs qui doivent coordonner leurs actions et partager leurs informations.

En 2010 une première convention a été signée avec le Samu social, le souci étant déjà que les personnes repérées ne s'installent pas durablement. Le Samu social a pu orienter certaines personnes vers des dispositifs ou des structures de droit commun et – aujourd'hui encore – a été leur principal interlocuteur avec le monde extérieur. Par ailleurs les équipes du Samu social auraient également permis de dédramatiser la question SDF et de lever des peurs chez les agents de la SNCF, qui ont pu davantage se familiariser avec la problématique de l'errance et de la grande précarité.

Dix ans après la voilure s'est étendue, étant établi par les responsables de la gare comme par l'ensemble des intervenants, que la problématique de l'errance ou du sans abrisme en gare ne saurait être réglée par la SNCF seule, et que maints acteurs doivent y être associés, en particulier l'Etat et les collectivités territoriales. Constatons toutefois que les objectifs fixés à l'issue du diagnostic de 2018 visent tous à agir... hors de la gare : mieux connaître l'offre existante pour répondre aux besoins fondamentaux (toilettes, douches, accès à l'alimentation...) et la développer, augmenter les possibilités d'accueil, créer des lieux dédiés aux personnes en errance ou en difficulté sociale, favoriser les possibilités d'action vers les professionnels, etc. A cette fin, la gare a lancé des appels à projet et noué de nouveaux partenariats avec des

professionnels de l'intervention sociale ou de la santé, parmi lesquels le Groupe addap13.

L'optique de la SNCF à la gare Saint-Charles est donc bien de mettre (ou remettre) en mouvement les publics précaires ou errants afin qu'ils quittent le site et entrent dans les dispositifs de l'urgence sociale. Notons que la doctrine est assez ancienne dans les entreprises de transports publics. Ainsi, à la RATP a été créé en 1977 un service de ramassage des SDF pour les conduire au centre d'hébergement de Nanterre. Et en 1994, lorsque le vagabondage et la mendicité ont cessé d'être un délit, la Régie a créé le Recueil social dont le but était d'aller chercher les sans-abri pour les acheminer vers les structures de l'urgence sociale. Cette démarche repose sur une évidence supposée : l'intérêt qu'aurait l'entreprise à faire sortir les sans-abri ou les personnes errantes rejoindrait in fine l'intérêt que ces personnes trouveraient à en sortir[29], ce qui, nous l'avons vu, est très loin d'aller de soi.

Quoi qu'il en soit, la gare Saint-Charles tente de faire face à la situation, même si l'on ne peut ici déterminer de façon fine comment les dirigeants et les agents perçoivent la question de l'errance et de la grande précarité et comment ils agissent quotidiennement – il faudrait pour cela enquêter spécifiquement sur ce sujet. Quelles sont les consignes données aux agents, quelles marges de manœuvre leur laisse-t-on ou s'octroient-ils quand ils ont à traiter telle ou telle situation, à prendre telle ou telle décision ? Ce qui est certain, comme on nous l'a confié – et comme on le lit dans maints témoignages ou récits –, c'est que les professionnels sont le plus souvent impuissants face à cette réalité et qu'ils peuvent faire preuve d'humanité : il y a toujours un agent qui autorise une personne à rester dormir sur le site après la fermeture de la gare, notamment si c'est une femme ou une mère avec des enfants ; il y a souvent un contrôleur pas trop regardant dans les trains où certaines personnes voyagent pour se tenir au chaud ou faire passer le temps, etc.

Globalement les intervenants que nous avons rencontrés considèrent que la gare essaie de prendre la question de l'errance en considération et de trouver des solutions, et qu'elle n'ignore pas – y compris ses dirigeants – que la réponse ne peut être seulement d'ordre sécuritaire. Les agents chargés de ces missions peuvent faire cesser une incivilité ou une infraction sur le moment ou pour une courte durée, mais comment être efficace au-delà de ce temps ? Et la répression peut être activée dès lors que les faits entrent dans le champ infractionnel, mais elle est peu pertinente puisque les personnes sans abri sont pour la plupart non solvables et ne pourront s'acquitter des amendes qu'elles auront été condamnées à verser – le cas échéant et par exemple. Plus largement le personnel de la SNCF (imprégné de *la culture cheminote*, ajoute-t-on) aurait plutôt le souci de l'autre et favoriserait plutôt l'entraide et la solidarité, démuni et touché au quotidien comme il l'est par le spectacle de la misère. Les agents seraient peu enclins à se montrer trop sévères envers les public précaires – dès lors que leurs attitudes ou leurs comportements ne dépassent pas certaines limites et ne gênent pas trop les voyageurs ou les commerces ; ce pourquoi la gare finance aujourd'hui des missions de traitement social de l'errance et de la misère et fait appel et/ou accepte la présence sur le site de plusieurs intervenants.

Le regard et la situation des professionnels sur le terrain

Lorsque nous avons enquêté dans les squats et les bidonvilles du département pour le premier volet de cette étude,

29 - Emmanuel Soutrenon, « Faites qu'il (s'en) sortent... A propos du traitement réservé aux sans-abri dans le métro parisien », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 2001.

nous avons noté qu'il y avait très peu d'intervenants sur les sites, notamment très peu de professionnels (et un peu plus de bénévoles). A la gare Saint-Charles, c'est l'inverse et d'abord parce que la gare n'est pas un lieu de vie – comme l'est un bidonville – mais un espace de travail et de services où les agents de la SNCF sont présents en grand nombre. Nombreux aussi sont les usagers de toutes sortes (voyageurs, commerçants, client, passants...) qui par plusieurs centaines et peut-être même plusieurs milliers, stationnent ou transitent en gare durant la journée. Et il y a aussi des intervenants sociaux ou sanitaires de proximité.

Considérée comme un nœud de précarité, la gare se trouve dans le périmètre d'action de plusieurs associations ou services qui, à eux tous, couvrent la diversité des problématiques rencontrées (errance, santé physique ou mentale, addictions, prostitution, délinquance, insertion...). Et ils interviennent le plus souvent par le biais d'équipes mobiles ou de maraude, partisans de la philosophie de *l'aller vers* des publics éloignés des modes d'accueil ou de soins ordinaires, et dont les chances de revenir à une vie normale peuvent être faibles pour certains.

S'y ajoutent des agents de la police nationale, la sûreté ferroviaire et des agents de sécurité privée qui luttent contre la fraude, les incivilités, la délinquance et la violence et également, depuis peu au moment où nous réalisions cette enquête, une équipe de médiateurs dans le cadre d'un chantier d'insertion, *Aide en gare*, financé par la SNCF. S'y déploient aussi des « initiatives citoyennes bienveillantes », lit-on dans le diagnostic de Gares et Connexions et de la FAS, qui sont moins appréciées par les responsables de la gare car les bénévoles distribuent de la nourriture ou des vêtements sur la gare (et non en-dehors) et « agissent de façon spontanée sans aucune coordination ». Or, pour les dirigeants (et propriétaires) du site, les interventions doivent se penser et se réaliser « en adéquation avec les impératifs de la SNCF ». Enfin, pour donner une vue d'ensemble, il y a ce que nous appelons la base arrière, c'est-à-dire tous les dispositifs d'accueil, d'abri, d'écoute, d'orientation, d'hébergement ou de soins, extérieurs à la gare, proches ou dispersés sur la ville, vers lesquels les publics peuvent être orientés par les équipes de proximité.

Centrons-nous sur ces équipes, à commencer par celles qui sont au contact régulier des publics et qui travaillent avec le Groupe addap13 dans le cadre de tournées communes. L'Accueil de jour (ADJ) Marceau a créé des équipes mobiles il y a dix ans pour aller vers les personnes qui refusent toute aide, sur l'ensemble de la ville. Une « mission gare » existe depuis avril 2019 et l'objectif est d'orienter les personnes vers les institutions adaptées, principalement le 115 et les accueils de jour marseillais. Dans les faits, l'équipe pratique beaucoup d'accompagnements physiques ainsi que quelques accompagnements individuels, pour les personnes qui ne peuvent être orientées immédiatement. Le Bus 31-32, qui œuvre dans le champ des soins, de l'accompagnement et de la prévention en addictologie, est présent dans l'environnement de la gare depuis presque vingt ans et a progressivement déployé des maraudes en gare ou à ses abords, car elle est située sur les réseaux de déplacement des usagers de drogues et le site lui-même est un espace de consommation. L'Amicale du Nid intervient quant à elle auprès des publics touchés par la prostitution et l'exploitation sexuelle. Elle propose différents types de services, parmi lesquels un pôle *Aller vers* pour se porter à la rencontre des publics sur les lieux de prostitution. A la fin de l'année 2019 elle a inclus la gare

dans son périmètre car c'est un lieu de rencontre et de recrutement, avec un fort risque prostitutionnel lié à la précarité.

A ces équipes s'ajoute le Samu social, créé en 1977 par la ville de Marseille, qui intervient en gare pour se porter plus particulièrement auprès des grands SDF. De son côté, MARSS (Mouvement et action pour le rétablissement social et sanitaire), lié à l'Assistance publique-Hôpitaux de Marseille (AP-HM), vise via son équipe mobile les personnes errantes ou à la rue qui ont une pathologie mentale sévère (hors les mineurs). L'on peut encore citer Imaje Santé, un Espace-Santé-Jeunes qui fait de la prévention et de l'accès aux soins pour les 12-25 ans, principalement sur le centre-ville et les quartiers nord de Marseille. L'équipe n'est pas sur la gare mais son service du centre-ville accueille un nombre croissant de jeunes de la gare, en très grande majorité des migrants. Enfin, très présente sur la gare et depuis longtemps, l'association SOS Voyageurs a pour mission d'apporter une aide morale ou matérielle à toute personne présente sur le site. A l'origine destinée à porter assistance aux voyageurs, l'association s'est fortement impliquée auprès des publics les plus en difficulté, en particulier les migrants et les demandeurs d'asile qui ont trouvé auprès de ces bénévoles aide et soutien – avant que l'association ne se recentre sur ses missions de base.

En résumé, il y a du monde à la gare en plus du Groupe addap13 – et encore cette présentation n'est-elle pas exhaustive. Ces maraudes ou ces services sont constitués de professionnels (ou de bénévoles) aguerris qui pour la plupart font partie d'équipes mobiles ou connaissent le travail de rue depuis longtemps. Ils viennent très régulièrement sur la gare, certains tous les jours de la semaine, nouent un partenariat de terrain étroit entre eux et ils semblent bien identifiés tant par les publics auxquels ils prêtent assistance que par les autres acteurs présents. Toutefois ces professionnels portent un regard assez amer sur leur mission et ses résultats et il en est de même du reste des services de l'Etat – nous verrons par la suite ce qu'il en est pour le Groupe addap13.

Frappe d'abord la fragilité des moyens. Hormis le Groupe addap13 (aujourd'hui structure d'importance autorisée par le Conseil départemental) et MARSS (adossé à l'AP-HM), ces structures connaissent toujours plus ou moins des difficultés sur le plan humain et matériel – qu'elles ont évoquées sans même que nous leur ayons posé de question à ce sujet. Elles sont vulnérables, voire précaires notamment parce que les budgets sont exclusivement ou très majoritairement composés de subventions annuelles, si bien que lorsqu'un financeur se retire ou baisse sa dotation le travail s'en trouve immédiatement affecté. Elles sont aussi toutes plus ou moins débordées par la quantité de travail et par l'importance de la demande, pour un nombre d'agents trop faible, si bien qu'elles peuvent renoncer à effectuer les maraudes ou bien qu'elles dépassent les heures prévues pour cette action.

Il est aussi relevé un déficit de pilotage des actions effectuées en gare, ce qui crée un déficit dans l'articulation des équipes, dans l'harmonisation des pratiques et dans la fixation d'objectifs et d'outils d'évaluation communs. Au jour le jour – comme nous l'avons en effet constaté – le partenariat de terrain fonctionne bien et il existe même une certaine forme de pilotage au quotidien, mais toujours à vue et en fonction des situations, des publics et des acteurs présents ; en revanche, pas de structure fédératrice ou d'organisation un peu

officialisée des pratiques, pas même au niveau des services de l'Etat, selon les partenaires rencontrés. Au fond le pilote de fait est la SNCF qui, d'une part apporte sa contribution financière à certains dispositifs (notamment les maraudes) et, d'autre part est « chez elle » et entend bien que les interventions sur son site aillent dans le sens de ses intérêts et de ses objectifs.

Mais ces intérêts peuvent n'être pas toujours ceux des intervenants et parfois même ce sont des philosophies d'action qui s'opposent ; en outre si la gare procède à des rencontres entre acteurs pour faire le point, tous les partenaires ne sont pas conviés à ces bilans. Ce manque de pilotage contribue au manque de visibilité des actions entreprises parce que les intervenants se trouvent en peine de pouvoir en discerner les effets dans une perspective un peu large.

Toutefois, ce qui contribue plus encore au manque de perspective des actions conduites en gare auprès des publics errants ou précaires, c'est la saturation ou l'inefficience de la base arrière. Tous les professionnels peuvent citer le cas d'une poignée de personnes dont la situation a connu une issue positive – en général, d'ailleurs, des personnes qui n'étaient pas encore trop éloignées de l'insertion, c'est-à-dire les moins fragiles, nous le verrons pour le Groupe addap13. Mais le constat unanime est que les dispositifs d'accueil, d'orientation, de veille sociale et d'hébergement font face à des demandes de plus en plus nombreuses et que le territoire de Marseille est dépassé par l'afflux de personnes dans le besoin. Et l'on retrouve ici les constats précités au niveau national : augmentation des publics en situation de précarité, insuffisance des places d'accueil et d'hébergement, manque de lits dans les hôpitaux, notamment les unités de psychiatrie, etc. Le résultat est que les professionnels de proximité et notamment les équipes de maraude en gare ont très peu de solutions à proposer aux publics, particulièrement sur le plan social mais aussi sur celui de la santé.

Le seul bémol à ce constat porte sur les femmes. Même s'il y a aujourd'hui plus de femmes à la rue que par le passé, l'errance et le sans abrisme restent majoritairement un phénomène masculin et la population féminine dispose en proportion d'un plus grand nombre de places d'accueil et d'hébergement (qui ne ferment pas la journée), et même d'un plus grand nombre de logements sociaux (si elles ont des enfants) ; ce constat est vrai à l'échelle nationale comme sur la ville de Marseille.

La défaillance de la base arrière est d'autant plus problématique que les professionnels constatent une détérioration de la situation matérielle et sociale de leurs publics – lors même qu'ils n'interviennent pas directement dans ce champ. Ainsi, le Bus 31-32 porté vers les usagers de drogue auxquels il propose un accompagnement médical et des soins, note qu'il doit de plus en plus aujourd'hui se préoccuper aussi de leur trouver un toit et de la nourriture. Son public serait de moins en moins dans une demande de soins et de plus en plus dans une demande de pouvoir satisfaire des besoins élémentaires. Les mêmes propos sont tenus par l'équipe MARSS qui relève la prégnance de la demande sociale – même si elle masque aussi une demande médicale – et estime par exemple que si les hospitalisations sous contrainte auxquelles elle peut parfois procéder se passent relativement bien, c'est parce que le séjour à l'hôpital permet à la personne de recevoir un traitement, mais il lui permet aussi de dormir, de manger et de se laver. Le constat est

similaire à Imaje Santé où l'on relève que les jeunes de la gare formulent d'abord des besoins de base (où manger, où dormir, où s'habiller ?) avant d'énoncer des manques relatifs à une problématique médicale ou psychologique.

Dernier constat également unanime, qui transparaît tant dans les entretiens que dans les bilans des équipes : la captation des structures de droit commun par des migrants, notamment des demandeurs d'asile. En fait, peu d'intervenants en gare s'occupent spécifiquement des demandeurs d'asile car ils relèvent d'un dispositif particulier. Mais, dans la mesure où ce dispositif est saturé, où certaines structures d'accueil ou d'hébergement font preuve d'une plus grande rigueur dans leur fonctionnement, les publics n'ont d'autre solution que de se présenter dans les lieux ou les services généralistes. Sans ressources et usant de moyens de fortune pour vivre (ou survivre), sans parler de leurs troubles psychosomatiques au regard de leurs épreuves passées, ces jeunes adultes (et parfois aussi des mineurs) exacerbent le niveau de difficulté sociale et de précarité sur la gare Saint-Charles.

Le sentiment partagé est donc celui d'une impuissance relative et de la médiocrité des résultats. Pour certains il y va de l'incurie de l'Etat et d'un manque d'une réelle volonté politique pour venir en aide aux publics les plus démunis, ou à tout le moins un manque d'efficience des pouvoirs publics qui semblent dépassés par la problématique de l'errance et de l'exclusion ainsi que par celle des migrants. D'autres pointent plutôt du doigt la responsabilité des collectivités locales, notamment les édiles de Marseille où manquent les services permettant de satisfaire des besoins simples (toilettes publiques, fontaines, laveries en libre-accès, etc.), en particulier parce que des élus ou des citoyens ne souhaiteraient pas la présence de ces services dans leur territoire par crainte des désagréments que cela pourrait occasionner. Dès lors, comme cela était mentionné dans le diagnostic de Gares et Connexions et de la FAS, « les réponses proposées ne permettent pas d'agir sur l'errance en journée », ce qui peut créer un fort découragement chez les professionnels mais aussi chez les publics dont le nombre ne cesserait d'augmenter sans que se profilent d'issues positives.

Que faire ? Insérer ou assister

A supposer que chaque ville du territoire national dispose d'une base arrière solide en matière d'accueil, de mise à l'abri, de soins, d'hébergement et d'insertion des publics précaires ou errants, cela suffirait-il ? Rien n'est moins sûr et les débats à ce sujet fleurissent maintenant depuis plusieurs années.

Tant à l'échelle nationale qu'à Marseille et sur la gare Saint-Charles, le tableau est plutôt sombre pour les errants de moyenne ou de longue durée. Plus on reste à la rue longtemps, moins on a de chances de s'en sortir, semble être un fait commun et des partenaires sont convaincus que certaines personnes ne pourront pas sortir de la misère et des difficultés, même si on leur en donne la possibilité. Loin de l'image (de moins en moins brandie) du clochard qui choisit sa vie ou de la culture des zonards, les personnes à la rue ou en errance semblent en réalité n'avoir que très peu de liberté, dès lors que priment la nécessité de satisfaire des besoins primaires et de parer diverses formes d'insécurité dans leur quotidien. Certains vivent à proprement parler dans un « autre monde » où même les gestes et les besoins les plus élémentaires peuvent n'avoir plus d'utilité ou de sens, si bien que la mort sociale et physique semble

être leur unique horizon. Dans ce cas, il ne s'agit plus de combler les écarts entre la volonté des personnes et l'indigence des ressources dont elles disposent pour parvenir à leurs fins, mais il importe de travailler sur le manque de volonté lui-même afin de remobiliser les personnes pour qu'elles manifestent l'envie et des raisons de vivre.

Ce public alors ne relève pas du travail social ordinaire, mais bel et bien d'une intervention d'urgence socio-sanitaire dont la forme privilégiée est l'équipe mobile (ou maraude) et le modèle le Samu social – inspiré du Samu médical, lui-même inspiré de la médecine humanitaire et de guerre. Que ce soit pour des usagers de drogue, des personnes atteintes de pathologies physiques ou mentales prononcées ou des personnes en détresse sociale, l'idée est la même : ne plus partir des demandes des publics mais au contraire prendre acte de la faiblesse de la demande chez des personnes qui n'attendent plus grand-chose. Cela nécessite de se porter au plus près d'elles, dans leur milieu de vie, pour adoucir leur quotidien, leur proposer un peu mieux et leur éviter le pire. A la différence du travail social ordinaire (ou du parcours de soins classique), l'aide est ici accordée sans contreparties et l'on n'a pas d'autre ambition que d'améliorer les conditions d'existence des personnes, sans modifier leur situation. C'est l'esprit même de la doctrine de la réduction des risques : intervenir non pas pour faire disparaître la difficulté mais la rendre juste un peu plus tolérable.

On peut bien sûr doublement critiquer cette approche – cela a été maintes fois fait. D'abord, relever qu'elle équivaut à une sorte de renoncement à l'insertion. Si l'on considère les publics errants comme des personnes en souffrance sans plus questionner les causes de cette souffrance – outre les aspects personnels et familiaux –, notamment les doctrines et les pratiques économiques et sociales ou les choix politiques qui ont pu provoquer cette situation, alors on laisse place à une sorte de fatalité et on consent à n'avoir qu'une faible prise sur le phénomène. Comment inciter des personnes ou les aider à rejoindre une norme dès lors que cette norme produit elle-même ses marges ? Ensuite, cela revient à maintenir les personnes dans la situation qui est la leur puisqu'on renonce à les en sortir et il s'établit dès lors un cercle vicieux. Plus les personnes sont longtemps en errance ou à la rue, plus il leur est difficile d'en sortir. Mais elles en sortent d'autant moins que la base arrière est défaillante et que la présence d'intervenants sur place les encourage à rester là où elles sont (en gare, par exemple), ce qui ne les incite pas à entreprendre les démarches nécessaires.

Mais, si l'on déroule l'argumentation dans l'autre sens, quelles démarches peuvent effectuer des personnes très éloignées de l'aisance sociale dès lors que les dispositifs sont insuffisants face aux besoins ou inadaptés à la situation des publics ? Ainsi, dans les foyers d'hébergement d'urgence, les personnes quittent la structure le matin pour y revenir le soir, et comme les lieux d'accueil ou de repos sont saturés, elles sont à la rue ou à la gare dans la journée. Si des demandeurs d'asile occupent la gare (et ses environs), c'est qu'ils n'ont pas trouvé de lieu pour se loger, même s'ils perçoivent l'ADA (Allocation pour demandeur d'asile) dont le montant est insuffisant pour trouver un toit. Si des personnes en grande précarité et atteintes d'une pathologie mentale errent à la gare, c'est que le secteur hospitalier ne peut (ou ne veut) pas les accueillir et que, sauf exceptions, il n'existe pas de dispositifs véritablement pensés pour elles, etc.

C'est bien parce que la promesse de réaffiliation semble hasardeuse pour certains publics que ce que l'on appelle communément *les cliniques du lien* sont venues pallier les institutions du travail social – idem dans le champ de la toxicomanie, de la maladie mentale ou de la prostitution. L'approche auprès de ces « accidentés de la vie » est portée par une vision humanitaire et compassionnelle qui prend acte de leur situation de vie, sans ambition (en tout cas immédiate) de trouver des solutions ; telle est l'optique qui s'est imposée à partir des années 1990-2000 et qui a été peu ou prou reprise dans les politiques publiques de lutte contre l'exclusion – et nous verrons dans les pages suivantes comment le Groupe addap13 aborde cette problématique.

Pourtant, sur le terrain et dans le débat public, d'autres voix se font entendre, pour que cesse cette approche excessivement caritative qui s'exerce aux dépens d'une politique ambitieuse et cohérente : « faire le forcing », comme le concluait Yves le Roux dans son récit de vie. Les propositions ne manquent pas[30] : d'abord fixer des objectifs quantitatifs, par exemple l'extinction du sans abrisme (zéro SDF) afin d'orienter les dispositifs et d'avoir une stratégie claire ; procéder à de véritables comptages des publics concernés ; établir le pilote des démarches entreprises ; lutter contre le non recours et s'interroger sur ses motifs ; aller jusqu'à employer des méthodes contraignantes si les personnes refusent l'aide proposée dans la mesure où la protection des personnes dépasse les libertés individuelles ; enfin, évidemment, élaborer une offre de services suffisante et adaptée (depuis l'accueil jusqu'à la stabilisation des ressources et du logement) de sorte que les personnes puissent emprunter une trajectoire solide qui les conduira vers l'aisance minimale, ce qui nécessite des investissements sur le plan de l'hébergement et du logement. Ces propositions sont également valables pour la doctrine du « logement d'abord » et non seulement le triptyque ordinaire, doctrine à nouveau validée par le gouvernement en 2017 et qui vise à diminuer de manière significative le nombre de personnes sans domicile d'ici 2022, lit-on dans les textes officiels.

Il est aussi établi que l'on demande rarement aux publics concernés ce qu'ils en pensent et l'on retrouve ici un hiatus bien connu : peut-on ou doit-on parler pour ceux qui n'ont pas la parole ou bien laisser cette parole exister afin qu'elle ait une vraie place dans les processus de décision ? Les sans-abri ou les errants doivent-ils seulement être les objets des politiques conçues pour eux ou sont-ils d'abord ou aussi des personnes qui pourraient se fédérer indépendamment de cette prise en charge ? A considérer ces personnes seulement ou principalement comme des personnes en danger (et qui peuvent causer des désagréments) ne se leurre-t-on pas sur leur acceptation implicite des offres qui leur sont proposées ? Etc.

Mais fait-on l'effort – et le doit-on ? – de recueillir et d'entendre leur parole dès lors qu'on leur demande surtout de ratifier l'offre qu'on leur propose ? Depuis le Plan pluriannuel de lutte contre la pauvreté de 2013 (et en continuité avec la loi de janvier 2002 rénovant l'action sociale et médicosociale, qui permet d'associer les personnes prises en charge aux projets des établissements), le principe de la participation des personnes en situation de pauvreté à l'élaboration et au suivi des politiques publiques qui les concernent a été retenu. Mais comment le traduire dans les faits ? Ce travail, s'il était réellement entrepris, pourrait permettre de comprendre la rationalité des motifs des refus opposés aux services proposés ou du

30 - Julien Damon, *Les politiques de prise en charge des sans-abri dans l'Union européenne*, Rapport au ministre du Logement, avril 2009.

non recours, et pourrait ainsi être une forme d'évaluation des dispositifs existants, au lieu qu'aujourd'hui la parole des sans-abri n'est souvent pas prise en considération et demeure inexploitée[31] – même si elle émerge à travers des témoignages ou des récits.

Les publics pourraient commencer par poser le diagnostic de leur propre situation qui, du coup, n'apparaitrait plus seulement du point de vue des institutions ou des travailleurs sociaux (ou sanitaires), mais des personnes elles-mêmes. Et cela permettrait peut-être de réfléchir à des pistes alternatives. Là encore elles ne manquent pas : repenser la ville dans une optique d'hospitalité (installer des douches, des points de chaleur, des fontaines, des consignes, des espaces de repos...), ce qui est à peu près l'inverse de l'optique de vouloir écarter les publics de certains sites, et à l'instar de ce qui a été fait pour le handicap physique dans les bâtiments publics, aujourd'hui inscrit dans la loi. A minima et en termes de mobilier urbain, éviter l'urbanisme agressif : des bancs où l'on ne peut pas s'allonger, l'absence de lieux pour s'assoir sans payer, etc.

Il serait aussi souhaitable d'avancer dans la réflexion sur des dispositifs ou des lieux spécifiques pour des publics à problématiques particulières (SDF délirants, jeunes en fugue réitérants...), repenser la fonction du squat comme élément de régulation socio-urbaine, penser d'autres modes d'habitat, bref innover et expérimenter comme on a su le faire en France avec la création du Samu social qui a aujourd'hui essaimé un peu partout en Europe, ou la création des accueils de jour – en particulier à Marseille considérée comme une ville innovante en ce domaine[32].

Le Groupe addap13 sur cette mission : un peu d'histoire

Aujourd'hui groupe associatif déployant diverses natures et formes d'intervention à destination des jeunes en difficulté (et de leurs familles), l'addap est issue de la Fédération des Clubs et Equipes de Prévention qui était le rassemblement de plusieurs clubs. La prévention spécialisée demeure un des métiers-phares du Groupe et une doctrine d'action qui irrigue ses pratiques.

On présente souvent la prévention spécialisée à son origine comme une série d'expériences concomitantes au sortir de la deuxième guerre mondiale, pour traiter de façon novatrice la délinquance juvénile – puis par extension l'enfance et la jeunesse en danger ou en situation d'inadaptation. Toutefois les initiatives qui fleurissent à cette époque autour des bandes d'enfants dont les familles vivent dans l'habitat délabré des vieux quartiers de centre-ville et qui occupent la rue, l'espace public (les bouches de métro ou les gares), sont doubles : les ramener dans les règles du contrat social mais, avant et pour cela, les aider à se procurer des moyens d'existence. C'est d'abord le dénuement extrême dans lequel se trouvent ces enfants ou ces jeunes auquel les premières équipes de prévention doivent faire face, et l'action porte grandement sur le plan matériel : repas, distributions de nourriture, mise à l'abri, etc., pour mieux viser l'action éducative. Dans tous les cas il s'agit bien de « trouver des solutions rapides à des situations d'urgence[33] ».

Dès lors, ce que l'on appellera plus tard la précarité et l'exclusion ne sont pas des thématiques nouvelles pour la prévention spécialisée, même si elles se présentent de façon variable suivant les époques et les territoires – et si le contexte socio-économique de l'après-guerre différait de celui d'aujourd'hui. Et

31 - Rapport *« Sortir de la rue »... op. cit.*, 2007.
32 - Emilie Touchot, *op. cit.*
33 - Vincent Peyre, Françoise Tétard, *Des éducateurs dans la rue. Histoire de la prévention spécialisée*, La Découverte, 2006.

si depuis plusieurs années le public-cible des équipes de prévention spécialisée est plutôt celui des quartiers populaires, les jeunes errants ou les jeunes précaires ont pu aussi susciter des pratiques et des interventions – par exemple dans les squats et les bidonvilles, objet du premier volet de cette étude. C'est ainsi que dans les faits la gare Saint-Charles est dans le périmètre d'intervention de l'addap depuis longtemps, bien avant l'installation des équipes de maraude actuelles.

Dès le début des années 1980, avec un local situé porte d'Aix, à l'intersection des premier, deuxième et troisième arrondissements de Marseille, la prévention spécialisée (à l'époque portée par la Fédération des clubs et équipes de prévention) a été confrontée à la grande précarité des habitants du centre-ville de Marseille, demeurés sur ce territoire en dépit des multiples opérations de réhabilitation mises en œuvre à cette époque – et qui n'ont pas cessé depuis. Dans les années 1990, le service Centre de prévention spécialisée de l'addap (qui œuvre dans le centre-ville) a ouvert un restaurant associatif (ainsi qu'une salle de sport) pour les jeunes en situation de précarité, qui vivaient ou erraient dans ces quartiers, notamment à la gare Saint-Charles. Désireux de mieux prendre la mesure du phénomène par des remontées du travail de rue, le service s'est aperçu du nombre important de jeunes qui étaient sans toit, dormaient dehors ou dans des squats – dans des parkings et des trains désaffectés à la gare – et pratiquaient la mendicité ou une prostitution de survie, soit les mêmes problématiques que celles qui affectent les publics de la gare aujourd'hui. Et décida, en 1994, de monter un projet, *Stop Galère*, qui ne fut rien d'autre qu'une sorte d'accueil de jour où des jeunes en errance pouvaient venir se reposer, prendre une douche, laver leurs affaires, etc. Et bénéficier d'un accompagnement éducatif car il était entendu à ce moment que l'on ne pouvait s'en tenir à un strict registre humanitaire.

Comme aujourd'hui également, les jeunes errants de cette époque étaient de Marseille, mais aussi de différents endroits de France et ils fuyaient diverses sortes de difficultés (maltraitances intrafamiliales, mal-être dans des foyers, fins de mesures de la protection de l'enfance, différends avec la justice, etc.), attirés par la ville-port, la mer et le soleil, et l'on comptait aussi parmi eux des jeunes migrants, dont des mineurs. Bref des jeunes au passé souvent compliqué et endurcis – plus que les jeunes des quartiers – parce que leurs conditions de vie étaient dures, même si Marseille, ville populaire (dans ces arrondissements) et ville de flux migratoires depuis longtemps, permettait – et permet encore plus ou moins – de se débrouiller un peu quand on n'a pas grand-chose (petits emplois de proximité, travail au noir, réseaux communautaires, etc.).

Stop Galère a pris fin autour de 2004, pour des raisons internes à l'association mais aussi parce que la question de l'errance devenait une problématique visible, objet d'un nombre croissant d'initiatives et de politiques publiques, si bien que d'autres structures se sont ouvertes en matière d'hébergement notamment et d'autres associations ont pris le relais pour la prise en charge des publics. Toutefois et en parallèle, la gare Saint-Charles s'est retrouvée dans le périmètre d'action de trois autres dispositifs de l'addap13, avant la mise en place des maraudes actuelles.

En 2004 l'association a été sollicitée par le Conseil régional pour intervenir dans une ligne de train régionale (Marseille-Toulon) afin d'agir sur les comportements incivils

des (jeunes) voyageurs par une approche éducative, qui devait venir nuancer et compléter une approche seulement répressive – et à partir de 2008, le dispositif s'est étendu à la ligne Marseille-Aix. La gare Saint-Charles n'était pas dans le périmètre d'intervention de l'équipe mais, dans les faits, bien des jeunes voyageurs et notamment des jeunes en situation précaire ou en rupture s'y trouvaient. Et là, encore, c'étaient des jeunes venus d'un peu toute la France, notamment des jeunes en fugue ou qui avaient des problèmes avec la justice, et des migrants, dont des mineurs sans famille. Dès lors et déjà en lien avec le Samu social et l'association SOS Voyageurs, l'équipe du TER a exercé une sorte de veille sociale officieuse sur la gare jusqu'en 2016 – et prodigué quelques accompagnements –, sous une forme qui n'est pas très éloignée de celle des interventions actuelles ; il se trouve d'ailleurs que l'un des membres de l'équipe TER de l'époque est aujourd'hui le pilote de l'équipe *Aller vers* et de la *maraude mixte*, et que sa première imprégnation de la gare est issue de cette mission.

En 2008, l'addap13 a inauguré dans l'hyper centre marseillais un dispositif dit de Grande soirée, porté par le service de prévention spécialisée Marseille Centre, qui visait à aller au contact des jeunes de 13 à 21 ans présents dans les rues du grand centre-ville marseillais, le soir. Le public ciblé à l'issue d'un premier diagnostic fait état de jeunes en rupture familiale, sortant de prison ou des foyers de l'enfance et en danger d'addiction comme de prostitution, jeunes marseillais issus de familles pauvres qui habitent des logements insalubres dans ces arrondissements ou jeunes migrants étrangers. Et les éducateurs ont relevé une précarité tous azimuts, sociale et culturelle, ainsi que le recours à une économie de trafics et une vie de débrouille. Au sein du dispositif Grande soirée aujourd'hui, *l'équipe Littoral* fait de la présence sociale depuis le port et le quartier de la Joliette jusqu'à la gare Saint-Charles, tous les soirs (sauf le dimanche) de 19 heures à 24 heures, passe par différents quartiers ou petites cités et mène des accompagnements éducatifs, en lien avec les équipes de prévention de jour. A la gare, *l'équipe Littoral* rencontre un public fortement marginalisé et parfois en grande détresse : des migrants, des mineurs isolés, des SDF, des toxicomanes, des jeunes en fugue, etc. et, en 2019, un éducateur de l'équipe a été affecté à mi-temps sur la toute nouvelle intervention *Aller vers en gare.*

Enfin, pour clore le panorama, *l'équipe Belsunce* du service Marseille Centre de prévention spécialisée est historiquement implantée cours Belsunce, notamment au nord tout près de la porte d'Aix et de la gare Saint-Charles. Ce territoire, aujourd'hui en pleine rénovation, a toujours abrité un public populaire et même précaire (jeunes en fugue, consommateurs d'alcool ou de drogues, prostitué.e.s, jeunes en très mauvaise santé...) et, depuis que le quartier est en travaux, il est fort possible que ces publics aient migré vers la gare ou ses abords. En outre, la présence de la PADA (Plateforme d'accueil des demandeurs d'asile) – pendant ces trois dernières années dans ce même quartier – a attiré beaucoup de personnes qui souvent « résidaient » à proximité (entendons, dormaient dans les mini squats ou dans les rues proches) car elles n'avaient pas d'autre possibilité pour se loger.

Si c'est via le service Insertion par le logement du Groupe addap13 que, pour la première fois, un dispositif spécifiquement dédié aux jeunes errants et précaires de la gare va être officialisé, se dévoile

toutefois à travers ce bref historique une longue et lente imprégnation aux problématiques concernées, sur ce territoire du centre-ville marseillais – et peut-être pourrait-on l'établir sur d'autres territoires d'intervention du Groupe addap13 dans le département. Mais comme souvent en prévention spécialisée, plus largement dans le monde socioéducatif, les mémoires sont orales et les connaissances ou les expériences se transmettent, ou pas, d'une équipe ou d'un professionnel à l'autre, sans qu'elles soient toujours explicitées. En bref et à cet endroit, cela fait quarante ans que l'addap travaille sur l'errance et la grande précarité.

Doctrines et pratiques de l'équipe « Aller vers »

A l'issue du diagnostic qu'ils ont fait établir sous le pilotage de la FAS, les responsables de la gare Saint-Charles ont lancé un appel à projets qui, pour le Groupe addap13, s'est traduit en un dispositif, *Aller vers en gare*, cofinancé par la SNCF et l'Etat pour une durée de neuf mois, à partir de mars 2019[34]. Au moment où nous réalisions ce travail, l'équipe était présente cinq jours par semaine pour faire de la présence active de proximité sur le site, en partenariat avec l'ADJ Marceau, le Bus 31-32 et l'Amicale du Nid (pour certaines tournées).

A bien y regarder, une maraude en gare ressemble fort au travail de rue pratiqué en prévention spécialisée : arpenter un site, repérer les publics, aller vers eux pour un premier contact, se tenir disponible et ouvert à toute demande, proposer une aide, avec le temps se faire repérer et nouer des liens qui pourront déboucher vers des accompagnements de plus longue durée, avec néanmoins des différences.

D'abord, nous l'avons dit, la gare n'est pas un territoire de vie et en principe on n'y réside pas, en sorte que le public visé est plus volatile que, par exemple, celui des quartiers, ce qui contraint à intervenir plus vite et dans une temporalité plus hachée. Par ailleurs, si le public errant de la gare partage des problématiques avec les jeunes de quartiers, la précarité est toutefois bien plus prononcée et les pathologies sont plus lourdes pour ce public ; les jeunes des quartiers, même en grande difficulté et sauf exceptions, ont une famille près d'eux et peuvent toujours trouver de quoi se nourrir et se loger, par exemple. Enfin – et notamment pour ces raisons – la maraude débouche encore peu aujourd'hui sur des accompagnements ; nous y reviendrons.

Quoiqu'il en soit la doctrine d'action de l'intervention socio-sanitaire d'urgence épouse parfaitement celle de la prévention spécialisée – et réciproquement. Aller vers un public qui ne demande rien, sans conditions et en l'absence de jugement, porteur d'une offre en creux qui se construit en fonction de la situation de chacun, à travers une multitude de petits actes pour créer du lien et établir un diagnostic à partir d'indices permettant d'éprouver la situation, est bien spécifique à ces deux types d'actions. La seule particularité est que les équipes présentes en gare vont se porter plutôt auprès de tel ou tel public en fonction de leur champ de compétences ou d'expériences : les usagers de drogue, les personnes atteintes de pathologies mentales, etc. Pour le Groupe addap13, ce sont les mineurs et les jeunes adultes.

Les objectifs de l'équipe *Aller vers* sont rappelés dans son premier bilan : étudier le contexte, repérer les publics, l'ambiance, les rythmes, les relations entre les différents groupes ; aller vers les personnes et s'identifier ; nouer la relation et proposer des conseils ; orienter et accompagner en visant l'insertion. Et ces étapes forment une « boucle sans fin » qui se répète au fil des rencontres avec de nouveaux publics ou au gré des allées et venues des publics

34 - Le dispositif a été reconduit pour l'année 2020.

existants. Ce même bilan, réalisé six mois après la mise en place du dispositif, fait état de la situation des publics repérés – jeunes en situation irrégulière venus du Maghreb ou d'Afrique noire, jeunes des quartiers avoisinants, souvent sous l'emprise d'alcool ou de drogues, jeunes anglophones, SDF, jeunes filles ou jeunes femmes de passage... – et des trajectoires et relations entre ces différentes personnes ou différents groupes, mentionne que les éducateurs commencent eux aussi à être repérés et qu'ils ont pu commencer un travail d'approche, en lien avec les partenaires présents.

Agir auprès des jeunes filles errantes

Nous avons relevé trois grands groupes de publics et, par conséquent, trois grandes formes d'intervention de l'équipe *Aller vers*, sachant qu'aucun de ces groupes n'est fixe et que ces interventions se mêlent en réalité.

D'abord, une action auprès de jeunes en rupture avec leur famille ou qui ont fugué des structures dans lesquelles ils ont été placés. Ces jeunes avaient déjà été repérés lors du diagnostic effectué par le Groupe addap13, avant la mise en place des maraudes, et les entretiens effectués brossaient le portrait, par exemple, d'une jeune fille de 13 ans, placée dès l'âge de neuf mois, qui avait subi des violences dans sa famille d'accueil et fini par fuguer ; ou un jeune homme, dont le père était décédé et qui n'avait plus de contacts avec sa mère, mis dehors par une tante qui l'avait un temps hébergé ; ou encore un jeune garçon également renvoyé du domicile parental à cause de son parcours délinquant, etc. En gare, l'équipe *Aller vers* est particulièrement sensible aux cinq à dix jeunes filles qu'elle y rencontre tous les jours – des mineures de 13, 14 ou 15 ans ou de toutes jeunes majeures – et qui suscitent toujours plus d'inquiétudes que les garçons.

Les dangers qu'elles courent font l'unanimité, en particulier les violences sexuelles et physiques, plus nombreuses et décuplées du fait qu'elles sont femmes et jeunes, et le phénomène n'est pas nouveau. Rappelons que l'association SOS Voyageurs, sous sa forme originelle au début du 20e siècle, avait notamment pour mission d'aider les jeunes filles qui venaient de la campagne, pour les préserver des dangers de la ville et que des « Avis aux jeunes filles voyageant seules » étaient affichés en gare. A l'époque, une jeune fille seule dans la rue (sinon à la rue) était une incongruité, d'ailleurs souvent associée à la figure de la jeune fille (trop) libérée, voire concupiscente et en recherche de garçons. Le « parfum de liberté » que nous évoquions plus haut a peut-être encore à voir avec cette sorte d'aspiration, mais on observe aisément qu'en guise de vie différente, c'est plutôt la galère qui les attend. Et de grands risques : ces jeunes filles ou très jeunes femmes sont en situation d'être abusées sur divers plans. Elles échangent parfois une nuit d'hébergement contre des faveurs sexuelles et sont les victimes d'agressions et de la prostitution. Rappelons aussi, sur ce point, que les études montrent que les prostituées mineures françaises sont avant tout des jeunes filles en rupture de ban avec leur famille (ou leur lieu de placement) et en situation de précarité, qui pratiquent une prostitution occasionnelle et transitoire, en attendant mieux... si le mieux se présente[35].

Cela ne signifie pas que les jeunes filles elles-mêmes s'estiment ou se sentent en danger, et nous avons assisté à bien des quiproquos de ce genre lors des tournées de l'équipe ; par exemple cette jeune fille qui dit aux éducateurs que tout va bien alors qu'elle s'est fait agresser au couteau

35 - Voir par exemple le *Rapport de la mission d'information parlementaire sur la prostitution en France*, avril 2011.

la veille et a sans doute été contrainte de se prostituer ; ou cette autre, à l'allure de fillette, qui prétend qu'elle a plus de dix-huit ans, sans doute pour échapper au statut de minorité qui ne la rend pas libre de ses actes, etc. Ces évitements ou ces formes de déni laissent parfois les éducateur pantois, d'autant que, nous le verrons, ils ont en réalité peu de choses à proposer à ces adolescentes.

L'action auprès des jeunes en rupture ou en fugue est d'autant plus importante qu'il a été établi que, parmi les utilisateurs des dispositifs d'aide aux SDF nés en France ou y étant arrivés avant l'âge de 18 ans, presque un tiers sont des anciens de l'Aide sociale à l'enfance (une grande majorité ayant été placés) et que, plus largement, les mésententes ou les séparations familiales sont des événements récurrents dans le passé des personnes errantes ou à la rue. C'est pourquoi, outre la satisfaction de leurs besoins immédiats (en particulier leur trouver un abri pour la nuit) et le discernement de ce que ces jeunes filles attendent, l'équipe du Groupe addap13 a commencé à se mettre en lien soit avec les familles, soit surtout avec les structures de l'Aide sociale à l'enfance (ASE) des départements dont ces jeunes filles sont originaires. En contact avec les équipes des foyers où elles sont placées, elle peut se faire une idée plus précise des motifs de la fugue et, réciproquement, ces équipes peuvent mieux saisir le sens de leur errance à la gare. Et il y a là tout un partenariat opportun à développer, pour mieux réfléchir aux conditions de retour de ces jeunes dans leurs structures et peut-être même en vue de pouvoir prévenir des fugues – des ruptures familiales ou des sorties sèches qui suivent des fins de mesures.

La situation de l'ASE à certains endroits est critique – cela a été suffisamment établi dans des études, des rapports parlementaires ainsi que des documentaires qui ont dévoilé une réalité assez effrayante dans certains départements. Parmi les dysfonctionnements observés, la question des fugues semble majeure. On sait que des jeunes et surtout des jeunes filles fuguent des structures de l'Aide sociale à l'enfance, sans que l'on dispose de chiffres à ce sujet et sans que ces mouvements soient toujours déclarés; parfois il s'agit bien d'une errance car elles fuguent, reviennent au bout de quelques jours pour se poser (et se reposer) dans leur foyer, puis elles repartent, etc., le plus souvent pour des raisons qui échappent encore à la connaissance.

Du côté de la loi, il n'y a pas de définition légale de la fugue ni de dispositions particulières la concernant. Il est seulement stipulé qu'un mineur ne peut quitter le domicile sans l'accord de ses parents ou des personnes (ou structures) qui en ont la garde. Elle n'est pas un délit, mais elle relève au sens policier d'une disparition inquiétante et les pratiques conseillées sont de saisir les autorités – ce qui, on s'en doute, n'est pas un souhait formulé par les jeunes eux-mêmes qui refusent de se rendre dans un commissariat ou qui s'en échappent. En fait il n'y a pas réellement de statut du mineur à la rue, sinon que c'est une situation anormale à laquelle il faut remédier – sans pourtant que l'on dispose de réels moyens pour y parvenir, nous le verrons.

Quelques accompagnements socioéducatifs

Avec quelques jeunes de la gare, l'équipe *Aller vers* (ainsi que la *maraude mixte* plus récente) a pu mettre en œuvre un travail d'accompagnement socioéducatif plus classique, tel qu'il se pratique en

prévention spécialisée, à ceci près que le rythme a été accéléré pour ne pas perdre les jeunes qui, redisons-le, sont beaucoup plus mobiles et volatiles à la gare que dans les territoires usuels d'intervention du Groupe addap13.

Un après-midi où nous tournions avec l'équipe, nous avons croisé deux jeunes filles et passé un moment avec elles à la gare. En fin de journée, les éducateurs qui n'avaient pas de solution d'hébergement pour elles, leur ont donné leur numéro de téléphone. L'une d'elles n'a jamais appelé, mais la deuxième les a très vite recontactés et a accepté un rendez-vous dans un des services du Groupe addap13, à partir duquel un travail d'accompagnement a pu s'enclencher. La jeune fille, qui à l'époque vivait dans un foyer à Arles, voulait reprendre contact avec sa mère, résidant à Marseille. Les éducateurs ont appelé la mère qui a fini par proposer d'héberger sa fille, le temps qu'elle trouve un logement. La jeune fille est arrivée chez sa mère le soir même, avec un colis de provisions que l'équipe avait pu dénicher par le biais d'une association. Via le service Insertion par le logement du Groupe, les éducateurs ont ensuite trouvé un logement à la jeune fille, qui a toutefois décidé de rester chez sa mère car leurs relations s'étaient améliorées. Quelques jours après, la jeune fille s'est rendue à un entretien d'embauche, grâce à une information qui lui avait été communiquée par une autre jeune fille, présente dans le bâtiment lors du rendez-vous au service du Groupe addap13. Elle s'y est rendue, a été retenue pour le poste et elle a commencé à travailler le lundi d'après. Ecoute, médiation familiale, aide matérielle, aide à l'insertion professionnelle, recherche d'un logement : on est bien dans un accompagnement global pour aider un(e) jeune à se (re)mettre sur les rails.

Quelques semaines plus tard, la jeune fille a eu des soucis avec quelques-uns de ses copains de la gare, s'est fait dérober sa carte bancaire par l'un d'eux et plusieurs centaines d'euros ont été débités de son compte. Cet incident a relancé le conflit avec sa mère, qui a alerté le père, qui est venu chercher sa fille pour la ramener chez lui... alors qu'elle avait quitté le domicile paternel plusieurs mois auparavant parce que son père ne la laissait pas libre de ses mouvements. Cette jeune fille errait à la gare Saint-Charles depuis environ deux ans lorsque les éducateurs l'y ont rencontrée et elle restait là des journées entières, jusqu'au soir. Mais elle s'y était fait des copains, des amis et même des « frères », expliquait-elle. Et si les éducateurs n'ont pu poursuivre leur accompagnement, lorsque la jeune fille est retournée vivre chez son père dans un autre département, ils sont tout de même parvenus à l'éloigner de la gare pour un temps et ils ont maintenu le contact avec elle.

En avril 2019, l'équipe avise deux adolescents, un garçon et une fille, dans un état physique déplorable. Elle va vers eux, entame la discussion, le garçon dit qu'il a faim et exige que les éducateurs lui payent un repas au Macdonald, ce qu'ils refusent. Une semaine plus tard, ils retrouvent le garçon à la gare et un dialogue plus approfondi s'établit, au cours duquel l'adolescent livre des bribes de son histoire : il a 14 ans, il est en fugue d'un foyer de Toulouse, ses parents sont absents... Les éducateurs estiment que ce garçon à l'esprit vif aime à prendre des risques et cherche l'aventure, mais aussi qu'il semble très influençable et pourrait être facilement entraîné dans des combines et des comportements déviants, bref qu'il est en danger. Ils parviennent à lui trouver une place pour la nuit dans un foyer d'hébergement d'urgence à Marseille et, le lendemain, le foyer de Toulouse où il est placé vient le chercher pour le ramener. Mais, en

septembre, le garçon est de nouveau à la gare et cette fois il est venu à Marseille avec sa mère et ses frères et sœurs et la famille loge depuis trois jours dans un hôtel qu'elle ne peut pas payer.

Les éducateurs demandent le numéro de téléphone de la mère, l'appellent et la convainquent de venir les retrouver à la gare où elle leur explique sa situation. Il faut agir vite et trouver un logis pour la famille. Les éducateurs appellent le 115, se rendent avec la mère dans une première MDS (Maison départementale de la solidarité) pour alerter les services sociaux, qui ne peuvent rien, puis dans une autre, qui ne peut rien non plus, puis ils passent dans un CCAS (Centre communal d'action sociale) pour la domiciliation et les démarches se succèdent ainsi pendant plusieurs jours et sur tous les plans : les inscriptions des enfants à l'école, l'inscription à la CAF (Caisse d'allocations familiales) pour le RSA, une visite au SIAO, une inscription DALO pour le droit au logement, un service d'aide juridictionnelle pour la mère qui est en procédure de divorce, etc., sans compter les déménagements d'un lieu d'hébergement à l'autre pendant tout ce temps. La famille pourra bénéficier de dix nuits dans un hôtel, puis elle ira dans un foyer pendant deux semaines, repartira à Toulouse où elle sera hébergée par une tante pendant un mois, puis finalement emménagera dans un appartement à Marseille, que la mère finira par trouver. Mais, depuis lors, le jeune garçon est revenu à la gare ; déscolarisé, il traîne là, plus ou moins pris dans des combines et les éducateurs sont à nouveau inquiets pour lui.

Rien n'est jamais gagné en matière socioéducative – tous les professionnels le savent – et les succès peuvent être le prélude de petites ou grandes rechutes. Toutefois, si les éducateurs ont pu, dans le cas de cette jeune fille et dans le cas de cette famille, les accompagner vers une vie plus ordinaire, c'est notamment pour deux raisons. La première, comme le dit un des éducateurs, c'est qu'ils sont des *accélérateurs* et qu'il est effectivement frappant de constater la vitesse à laquelle ils agissent. La seconde est que les personnes accompagnées avaient des *ressources*, c'est-à-dire les moyens et la force de saisir l'opportunité qui se présentait : la jeune fille avait déjà travaillé, elle touchait une allocation chômage, était désireuse de renouer avec sa mère et elle a saisi l'occasion de pouvoir reprendre un travail ; le garçon de Toulouse a fait lien entre l'équipe et sa mère, qui a été partie prenante dans toutes les démarches et s'est révélée particulièrement débrouillarde pour finalement trouver elle-même un toit pour se loger avec ses enfants. En revanche, si les publics manquent de ces ressources, alors les éducateurs sont quasiment impuissants, comme l'explique l'un d'eux, non sans amertume : « si on tombe sur des gens qui sont dans des situations fracassées, on va les écouter, mais on ne pourra pas les sortir de leur condition. On ne peut pas le faire à leur place et on doit d'abord travailler sur leur envie. »

Un travail éducatif palliatif

Or, les personnes « fracassées », si l'on reprend cette expression, il y en a un certain nombre à la gare Saint-Charles, notamment des jeunes, et les éducateurs ne peuvent guère aller plus loin qu'une intervention d'urgence, dont le but est d'aider à rendre l'errance ou la précarité la moins éprouvante possible. Dans ce cas le souci de l'équipe est d'essayer de satisfaire les besoins élémentaires de ces jeunes, en l'occurrence manger et dormir, très loin des démarches classiques qui leur permettraient de les raccrocher aux dispositifs de droit commun.

Un après-midi de novembre, nous avons croisé deux autres jeunes filles, sans doute en fugue, qui avaient froid et faim. Nous sommes allés boire un café avec

elles et un éducateur a payé un gâteau à l'une des deux. La plus âgée avait des problèmes urinaires (ou gynécologiques) sérieux, elle souhaitait trouver un point d'eau pour se laver mais n'avait pas d'argent pour utiliser les toilettes de la gare, un des éducateurs, toujours muni de tickets d'accès aux toilettes, a pu l'y accompagner... Avant cela nous avions croisé plusieurs jeunes garçons habitués à traîner à la gare, pour certains issus des petites cités voisines, peut-être impliqués dans des petits trafics mais surtout fatigués et à l'allure triste à cause de l'alcool ou des produits stupéfiants, souvent à fleur de peau et en conflit latent les uns avec les autres, avec parfois des poussées de violence...

Les éducateurs interviennent auprès d'un public qui, d'une certaine façon, *a sa vie à la gare*. Se pose certes la question de la nourriture ou de l'hébergement, mais il y a aussi les relations qu'ils tissent entre eux, le grand amour d'une jeune fille, les problèmes d'une autre avec son père, les sanglots d'un garçon qui vient de perdre un membre de sa famille, etc. Alcool, morosité, lassitude, énervements, règlements de compte, cris, agressivité..., les émotions sont souvent vives et l'équipe doit pouvoir apaiser, écouter, répondre et ne pas se laisser distancer pour maintenir le lien. Dans ces cas, l'intervention relève de l'aide immédiate et l'on ne vise pas un quelconque traitement, ni même une solution, à peine la satisfaction d'un besoin élémentaire ou juste l'entame d'un dialogue pour essayer de prendre soin de ces jeunes particulièrement vulnérables.

On pratique donc ici un travail social palliatif[36], où l'on ne vise pas (en tout cas pas d'abord) une mise en mouvement des publics (pour les orienter vers la base arrière) et où l'on n'élabore aucune forme de projet, mais où l'on tente de maintenir la personne dans un lien afin qu'elle ne décroche pas complètement ; en fait, on pratique plutôt des sortes d'arrimage pour éviter une trop grande dispersion intérieure des publics et, quand c'est possible, on tente d'adoucir leurs conditions d'existence. On retrouve ici la logique de la réduction des risques car l'intervention n'a pas de visée transformatrice, mais elle se déploie sous la forme d'une présence régulière, sans finalité particulière sinon d'éviter que la situation des publics rencontrés n'empire. L'accompagnement, si l'on tient à ce terme, se fait sur place, en fonction des préoccupations du moment et l'éducateur peut être une sorte d'espace de réconfort ou de première protection.

Que penser de ce type d'intervention ? Est-elle un simulacre du travail socioéducatif ou inaugure-t-elle un espace transitionnel qui reste à inventer ? Peut-être même pas comme une étape d'un cursus de retour à *une vie normale*, même s'il peut y contribuer, mais comme un ensemble de (nouvelles ?) pratiques dont il faut prendre acte et qu'il faut qualifier – nous y reviendrons. Dans le champ socioéducatif, cela pose a minima deux questions et d'abord celle de l'évaluation de ce type d'action : comment apprécier une démarche qui vise non pas à améliorer la situation d'une personne mais à ce qu'elle ne se dégrade pas ? Par ailleurs, cela modifie peut-être la culture des professionnels, et leur doctrine d'action, dès lors qu'ils consentent à ne plus viser l'insertion de leurs publics via un accompagnement socioéducatif ordinaire, mais qu'ils réparent davantage les conséquences de désescalades... ou celles d'un système social sans pouvoir agir sur lui.

Sur le terrain, l'équipe *Aller vers* – et vraisemblablement ses partenaires aussi – estime que ces « petits mieux » valent plus que rien du tout et peuvent porter leurs fruits. Une rencontre, un dialogue, un lien, c'est toujours une graine que l'on sème et l'on sait combien des sorties de l'errance ou du sans abrisme

36 - On doit cette expression au sociologue Marc-Henry Soulet, qui l'a utilisée dans plusieurs de ses articles et travaux.

peuvent être liées à des tournants qui suivent des rencontres d'estime réciproque avec des intervenants, rencontres qui permettent notamment aux personnes de se ressaisir de leur propre histoire (de se ré-arrimer à eux-mêmes en quelque sorte). Et même si apparemment cela ne débouche sur rien, le temps d'un dialogue ou d'un café aura permis aux personnes d'être au chaud et de parler à quelqu'un.

De toute façon, dans ce type d'intervention, comme en prévention spécialisée, on accepte d'ignorer les effets de ses actions et on est habitués à agir sans voir les résultats de ce que l'on entreprend, persuadés que rien n'est inutile. Ceci, sur un rythme particulier. D'un côté, nous l'avons vu, on doit agir vite parce que les jeunes ne sont pas toujours là, qu'on les rencontre un jour mais qu'on peut ne pas les retrouver le lendemain (à la différence d'un jeune qui vit dans un quartier, par exemple), qu'ils vont et viennent dans un parcours d'errance où rien ne les fixe vraiment et parce que l'on sait que plus ils passeront de temps à la rue, plus il sera difficile d'agir et qu'ils risquent d'être happés par des formes accrues de désocialisation. Mais de l'autre côté, on prend son temps : l'équipe est à la gare, va quotidiennement au contact des jeunes, plusieurs fois, insiste, revient à la charge, etc., dans une sorte de persévérance continuée qui fait valoir aux publics qu'elle n'a pas l'intention de baisser les bras et sans qu'elle leur demande rien en échange.

Du bricolage et de la débrouille

Le bricolage est inhérent à ce type d'intervention, non parce que les éducateurs sont des amateurs mais parce les pratiques sont un va et vient permanent entre les publics et eux, qu'elles épousent les préoccupations du moment et se transforment au fil du temps. Mais à la gare, c'est plus que du bricolage, c'est de la débrouille permanente pour essayer de trouver des solutions ; en clair le bricolage se fait avec les publics et cela est inhérent à la mission, mais il se fait aussi avec la base arrière, ce qui interroge et pose les limites de ce type d'intervention.

Tous les jours les éducateurs qui rencontrent les jeunes leur demandent s'ils vont bien, s'ils n'ont pas de problèmes de santé, s'ils ont mangé et, quand vient le milieu de l'après-midi, où ils vont passer la soirée et la nuit. Et parfois les jeunes n'en savent rien, notamment ceux qui sont loin de chez eux, ou ne veulent pas rentrer, ou sont en fugue de foyers. Ou bien les jeunes évoquent un hébergement précaire (une voiture, un parking...) ou inquiétant quand il s'agit par exemple de jeunes filles hébergées par un (ou plusieurs) garçons qu'elles ont rencontrés il y a quelques heures à peine. Alors, le téléphone vissé à l'oreille, les éducateurs appellent pour chercher des places dans les structures ou réseaux qu'ils connaissent, ils demandent à parler à tel partenaire, ont l'idée de relancer un contact, tentent une ruse, quêtent une petite faveur, promettent de renvoyer l'ascenseur, haussent le ton, se démènent, font du forcing, essaient un plan A, puis un plan B, voire un plan C... bref, cherchent toutes les solutions possibles pour trouver un lieu d'accueil ou d'hébergement.

Le réseau partenarial lui-même – qui sur le terrain fait penser à un organisme vivant qui se forme et se déforme en fonction des journées, des personnes présentes, des situations et des problèmes du moment – est dans le système-D permanent. Les partenaires se donnent des informations, échangent des astuces, évoquent l'ouverture d'un lieu, la fermeture d'un autre, croient savoir que tel dispositif vient de s'arrêter ou que tel autre vient de démarrer, pensent qu'il

y a des chambres dans un hôtel mais qu'un autre est complet, ne savent pas si le camion-douches du Samu social passera cette semaine et si tel restaurant associatif sera ouvert, etc. Le tout, de façon très réactive, rapide ou même fugace sur le parvis de la gare, ou dans un café avant de commencer la tournée.

A les observer, à la fois on admire la hardiesse et la ténacité dont ils font preuve mais l'on déplore qu'ils en soient réduits à de tels procédés, qui semblent en outre rarement couronnés de succès. C'est tout particulièrement vrai des mineurs pour lesquels, paradoxalement, il n'existe quasiment aucun dispositif ou structure dans la mesure où, nous l'avons dit, la figure du *mineur à la rue* n'est pas pensée car ils devraient être chez eux ou dans les foyers de l'ASE. Il n'y a pas d'accueil de jour pour eux, les centres d'hébergement sont réservés aux adultes, sauf accord du conseil départemental ils ne peuvent pas être logés à l'hôtel, etc. Le seul dispositif existant est la DIMEF, le Foyer de l'enfance départemental qui gère l'accueil d'urgence de tous les mineurs en danger, notamment les mineurs en fugue ou à la rue. Mais pour la saisir il faut passer par la police, en soirée ou la nuit, et la police incarne souvent la contrainte et la répression pour les jeunes, sans compter les passifs qu'ils peuvent avoir avec les forces de l'ordre – à tel point que lors de premiers contacts, les éducateurs doivent parfois convaincre les jeunes qu'ils ne sont pas des policiers en civil. C'est pourquoi à l'éventualité d'un abri mais sous escorte policière, des jeunes peuvent préférer passer la nuit dehors ou dans un hébergement précaire.

Même en journée les éducateurs semblent démunis : où parler avec les jeunes ? Comment faire s'ils souhaitent prendre une douche ? Et s'ils ont faim ou soif, il n'y a pas de budget pour les alimenter ou leur payer une boisson, etc. Le seul endroit auquel ils pourraient recourir c'est le service de prévention spécialisée du service Marseille Centre du Groupe addap13 situé au Vieux-Port, où les jeunes pourraient se reposer, se doucher, laver leur linge, manger, faire du sport... là même où le dispositif *Stop Galère* existait il y a plusieurs années. Mais les jeunes ne semblent pas désireux d'y aller lorsque les éducateurs le leur proposent. Peut-être est-ce trop loin à leurs yeux (vingt minutes de marche ou deux stations de métro), mais surtout ils donnent l'impression d'avoir à franchir des frontières invisibles et symboliques, qui vont les éloigner de la gare.

Les deux jeunes filles probablement en fugue dont nous avons parlé plus haut ont été rencontrées par l'équipe de maraude un vendredi après-midi, soit un moment où la question de l'hébergement se fait cruciale puisque le soir approche et que c'est la veille d'un week-end. Les éducateurs leur ont proposé de descendre avec eux au service Centre pour qu'elles puissent se reposer, prendre une douche... et puis l'on aviserait. Elles ont longtemps hésité, l'une semblait convaincue mais elle ne voulait pas quitter sa copine, puis la première a dit qu'elle allait reprendre un train le soir même pour rentrer chez elle, mais l'autre, à l'allure d'une fillette, voulait rester à la gare, puis la première a appelé un copain qui lui aurait dit qu'il avait un « plan » pour dormir et finalement les deux filles sont parties avec lui...

Dans le fond, on comprend que ces jeunes filles aient hésité à suivre les éducateurs car que pouvaient-ils leur proposer, outre un court moment de répit ? Qu'allait-il se passer pour elles ensuite ? Les éducateurs ne le savaient pas car ils n'étaient pas certains de trouver un hébergement,

sauf si leurs collègues de l'équipe *Grande soirée* pouvaient les conduire au commissariat... dont elles avaient fui la veille au soir. Dans ces conditions et même si les éducateurs sont des professionnels habitués à bricoler des solutions, on peut comprendre qu'ils soient parfois gagnés par la lassitude et le découragement. Et l'on observe que dans les faits – sur ce terrain de la gare Saint-Charles en tout cas – c'est bien souvent ce à quoi se réduisent les politiques de lutte contre l'exclusion, loin de leur caractère apparemment ambitieux ou cohérent.

Bilan et perspectives : les limites d'une intervention

Les deux équipes du Groupe addap13 qui travaillent sur la gare Saint-Charles auprès de jeunes publics en situation de grande précarité ou en errance (*Aller vers en gare* et la *maraude mixte*) exercent une sorte de veille sociale et prodiguent ce que l'on peut appeler des premiers secours sociaux (chercher un hébergement pour la nuit, donner un peu d'argent, fournir un colis alimentaire ou un chèque restaurant, offrir un café, indiquer une adresse, prêter un téléphone...). Dans les cas où c'est possible elles tentent des débuts d'accrochage avec les dispositifs de droit commun (création d'une fiche SIAO, renouvellement de papiers d'identité, orientation vers un partenaire...) et elles nouent ou entretiennent des liens plus ou moins durables avec les publics présents sur le site.

L'équipe *Aller vers* travaille l'après-midi jusqu'en soirée et la *maraude mixte* en soirée et une partie de la nuit, soit dans les deux cas et particulièrement pour la *maraude mixte*, sur des plages de temps où la plupart des structures sont fermées. En outre, le soir et a fortiori la nuit, les problématiques ne sont pas celles de la journée, l'imprégnation alcoolique (ou par des produits stupéfiants) des publics est souvent plus forte, il y a des conflits, parfois des bagarres et les partenaires sont majoritairement absents, si bien que l'équipe de maraude est très souvent seule à partir de 22 heures et limite son travail à quelques contacts et à l'apaisement des tensions.

Sauf exceptions, les deux équipes ne peuvent guère aller plus loin et si l'on tient absolument à conserver le terme d'accompagnement, alors il s'agit d'accompagnements à très bas seuil. Elles disposent certes d'une journée pour réaliser des entretiens et effectuer des démarches, mais c'est tout à fait insuffisant et, par ailleurs, la coordination avec les équipes de prévention spécialisée de jour reste aujourd'hui malaisée.

La faiblesse de la base arrière

Nous voyons trois principales raisons à cet empêchement, à commencer par l'indigence de la base arrière pour l'urgence sociale – que nous avons déjà signalée. Si les équipes mobiles ou de maraude sont la première étape d'un dispositif qui doit mener les publics vers l'insertion et une vie autonome, alors elles n'ont de sens que si la base arrière est solide. Or les dispositifs de droit commun (notamment les accueils de jour et les hébergements) soit sont saturés, soit ils ne sont pas ou sont peu adaptés à la situation ou à la réalité de vie des publics ; ainsi la *maraude mixte* du Groupe addap13 a-t-elle repéré que parmi les 123 personnes auprès desquelles elle a pu collecter des informations un peu précises, plus de la moitié a des problèmes ou des difficultés qui ne trouvent pas de solution immédiate dans le droit commun. Dans les deux cas – saturation ou inadaptation des dispositifs –, l'équipe se trouve donc réduite à limiter son action à la

satisfaction d'une demande urgente... quand elle le peut.

En prévention spécialisée – plus largement dans le champ socioéducatif –, on tente de faire lien avec le droit commun et, ce faisant, on postule que le droit commun est pertinent et efficient. Mais s'il ne l'est pas, comment agir ? Peut-être en agissant soi-même et, à cette fin, deux pistes se dessinent. La première piste est de créer des lieux d'accueil de jour (ou de soirée, voire d'hébergement de courte durée), destinés aux mineurs et aux très jeunes adultes en fugue, en rupture de parcours, isolés, en risque d'addictions ou de prostitution, etc., où ils pourraient séjourner dans un cadre rassurant et sécurisant, avoir accès à différents services (espace sanitaire, restauration, espace de repos, ateliers, animations...) et bénéficier d'un accompagnement individualisé, en articulation avec des partenaires spécialisés sur différentes problématiques (éducation, emploi, santé, logement).

La seconde piste, de plus long terme, est de créer de nouveaux dispositifs d'hébergement de longue durée, puisqu'on en manque ou que les structures existantes ne sont pas adaptées – et l'on pourrait même imaginer ouvrir un parc de logements spécifiques pour ces publics. Le Groupe addap13 – par ailleurs déjà engagé auprès des MNA (Mineurs non accompagnés) et disposant d'un service d'Insertion par le logement pour ses publics de prévention spécialisée – pourrait réfléchir à cette option, comme d'autres structures y réfléchissent aujourd'hui, à l'instar des MECS (Maison d'enfant à caractère social), par exemple.

Une veille sociale à bas seuil

Ou alors on change d'optique et on considère que l'équipe *Aller vers* et la *maraude mixte* du Groupe addap13 ne sont pas (ou pas d'abord) la première étape d'un dispositif qui doit conduire vers l'insertion, mais une intervention autonome et qui a du sens en elle-même, centrée sur la veille sociale et la réduction des risques. Et dans ce cas, plusieurs seuils d'exigences sont possibles.

On peut s'en tenir à une intervention de premiers secours sociaux, étendre l'offre de prestations (fourniture de duvets, de vêtements, de kits d'hygiène, de repas...) et lui donner des moyens substantiels pour agir (un budget), ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Mais, si l'on fait ce choix, on n'a pas besoin de professionnels de l'action éducative pour mener cette mission car elle relève de l'urgence humanitaire et ne se situe plus, ou seulement aux marges du champ éducatif.

Ou bien on accroît l'ambition et on met en œuvre une sorte de travail éducatif palliatif, au plus près des publics. Par exemple on crée un espace d'accueil, une sorte de lieu de *repos-répit* où des mineurs et des jeunes adultes isolés, fugueurs ou en errance pourraient se restaurer, se reposer, se doucher, etc. A moyen ou plus long terme, et pour les jeunes qui y viendraient régulièrement, les éducateurs pourraient commencer à poser les jalons de chemins possibles vers la socialisation ordinaire. Mais la priorité donnée à ce lieu serait l'accueil – *l'accueil d'abord* –, à partir duquel on pourrait éventuellement démarrer un travail de premier accompagnement adapté en fonction des personnes.

C'est exactement ce que l'association SOS Voyageurs était devenue au fil des années, loin de sa mission originelle et sans l'avoir prévu, avec notamment des migrants : un lieu où des personnes qui étaient fatiguées, avaient faim ou froid, pouvaient se mettre à l'abri, se reposer un moment, boire un café, aller aux toilettes, recharger leur téléphone, etc. Et dans ce lieu, accessoirement, ces personnes

pouvaient recueillir ou demander des informations, réserver un billet de train, se renseigner sur tel ou tel dispositif, etc. Débordée par l'afflux de personnes et victime de son succès, l'association a dû renoncer à ce type de prestations et modifier la configuration de son local pour filtrer et limiter les allées et venues des publics.

Pourquoi le local de SOS Voyageurs était-il autant fréquenté par les publics en errance ou en grande précarité ? Vraisemblablement parce qu'il était situé au plus près de là où ces publics étaient, c'est-à-dire à la gare. Aujourd'hui, certains des partenaires que nous avons rencontrés pensent très opportun qu'un lieu de ce type puisse s'ouvrir sur le site : une sorte d'accueil (multi-partenarial) sur place, quelque chose comme un premier guichet dans la gare ou à ses abords, à partir duquel on pourrait imaginer une orientation vers des accueils plus communs. Certains vont même encore plus loin en imaginant des occupations ou des animations sur le site, en particulier pour les jeunes : des chantiers éducatifs, des ateliers ou des pratiques sportives, ludiques ou artistiques, etc.

L'optique imaginée ici est toutefois opposée à celle qui prévaut en pratique. C'est toujours la doctrine de la mise en mouvement qui prime, c'est-à-dire l'éloignement des publics précaires ou errants de la gare vers les structures où ils pourront être aidés. Alors que l'optique énoncée dans ces lignes est de les aider d'abord là où ils sont et de commencer une éventuelle mise en mouvement depuis leurs territoires d'errance. La doctrine d'action des équipes mobiles ou de maraude aujourd'hui reste arc-boutée sur la mise en mouvement des publics pour les raccrocher au droit commun, et la position de la SNCF est bien d'orienter les publics précaires vers des structures situées hors du site – ce qui explique qu'elle soit réticente à des interventions à caractère humanitaire sur le site lui-même. En clair elle considère la présence des publics non voyageurs ou non usagers sur la gare comme une anomalie à laquelle il faut remédier, alors que l'on pourrait considérer la présence de ces publics comme un état de fait, une sorte de point de départ à partir duquel l'accueil et, dans un second temps, l'orientation, l'hébergement et l'insertion pourraient démarrer.

Les équipes de proximité du Groupe addap13 au contact des publics sur la gare sont aujourd'hui prises en tenaille et se trouvent doublement entravées dans leur action. Si leur mission est conçue comme la première étape d'un dispositif global qui conduit les publics précaires ou errants vers l'insertion et la vie autonome, elles se heurtent aux défaillances de la base arrière. Et si leur mission relève de l'humanitaire ou du travail socioéducatif palliatif, elles peinent toutefois à agir tout à fait librement sur le site auprès des publics, à cause de la doctrine de la mise en mouvement qui exige de les en éloigner.

Sur le terrain les équipes tentent de repousser ces limites et ont déjà imaginé des tactiques, voire des stratégies pour que la veille sociale qu'elles dispensent soit plus ambitieuse et réponde davantage aux demandes ou aux besoins supposés des publics. Elles tentent de négocier directement des places d'hébergement pour les mineurs auprès de certains hébergeurs ; elles essaient d'établir des circuits courts qui pourraient être empruntés depuis le terrain (par exemple, ne plus avoir à passer par le 115, trop souvent débordé et qui d'ailleurs n'accepte pas les mineurs) ; elles travaillent en lien plus étroit avec l'équipe mobile de la DIMEF, elles réfléchissent à des concertations avec les commissariats de police pour que les jeunes en fugue soient reçus au plus vite dans leurs locaux et dans des conditions qui pourraient être améliorées ; elles affinent la question du rapatriement des jeunes dans

les structures d'accueil de l'ASE; elles ont entamé et poursuivent aujourd'hui une réflexion sur la prévention des fugues avec ces mêmes structures, etc.

Mieux comprendre les publics

Reste une troisième limite, plus conceptuelle – qui du reste ne touche sans doute pas seulement les équipes du Groupe addap13 présentes sur la gare. Nous avons écrit dans les premières pages de ce document que les éducateurs voyaient d'abord les publics en précarité ou errants de la gare comme des publics en danger, en particulier si ce sont des mineurs qui relèvent de la protection de l'enfance. Et de fait, ces jeunes sont en danger, mais pas seulement.

Leur présence – et leur errance – sur la gare et ses abords traduit certes un profond mal-être pour la plupart, des ruptures et un isolement et elle leur fait courir de sérieux risques, en particulier pour les jeunes filles. Mais leur présence a sans doute aussi de l'utilité et du sens, à leurs yeux. De l'utilité parce que la gare est un lieu de ressources – tous les intervenants l'ont relevé et tous les travaux portant sur cette problématique le mentionnent. Et du sens parce qu'elle leur procure des satisfactions qui peuvent être aussi, voire plus importantes que les risques encourus. Nous en avons énuméré quelques-unes : le fait de fuir d'autres dangers, de s'éloigner d'un lieu (une famille, un foyer) maltraitant ou malveillant, les rencontres avec d'autres jeunes, les multiples relations qui se nouent sur le site (par exemple des histoires d'amitié ou même d'amour), le sentiment d'être libre (pouvoir fumer, boire, prendre des produits stupéfiants), etc.

C'est pourquoi le danger perçu – ou projeté – par les éducateurs n'est peut-être pas perçu ou vécu par les jeunes. Et même s'il l'est, c'est une perception encombrante dès lors que les éducateurs n'ont pas les moyens de trouver des solutions moins dangereuses pour les jeunes, ou n'ont pas les moyens de les sortir de leur situation. Très souvent la conscience d'une réalité disons négative (ici, le danger, l'isolement, la précarité...) est fonction du pouvoir que l'on a de la modifier. En clair il n'est pas opportun d'avoir conscience d'une situation négative si on n'a pas la puissance de la transformer.

Ou bien, si les jeunes publics errants de la gare ne nient pas les dangers qu'ils courent, au moins peuvent-ils les relativiser, ce qui les aide à les supporter. Ou alors ils ne les situent pas au même endroit ; par exemple la question de savoir où ils vont dormir le soir n'est peut-être pas aussi cruciale que les éducateurs l'imaginent, en revanche pouvoir recharger un téléphone portable ou utiliser celui des éducateurs quand ils n'en ont pas, peut être très important pour eux. Au fond ce sont souvent les publics qui indiquent les passages à emprunter pour commencer à nouer un lien, voire un travail d'accompagnement : des propos sur la famille, sur leur histoire, leurs envies ou leurs souhaits, leur souffrance bien sûr mais aussi l'intérêt et le plaisir qu'ils peuvent avoir d'être là où ils sont.

Cela signifie – comme nous l'avions entrevu pour le volet de l'étude portant sur les squats ou les bidonvilles – que l'urgence (ou le danger) est une réalité molle qui se discute et se dispute avec les publics – et les autres intervenants. Cela montre aussi, comme nous l'avons déjà indiqué dans ce document, que les publics de la gare ne peuvent pas seulement être considérés comme les objets d'actions pensées pour eux mais sans eux – a fortiori si elles sont assez peu efficientes –, et que les jeunes en situation de précarité, en errance (et en danger) sur la gare sont aussi *un peu chez eux*.

L'équilibre à trouver est fragile. Considérer ces jeunes seulement

comme des jeunes en danger, c'est se priver du sens qu'ils accordent à leur présence et ne pas entièrement comprendre qui ils sont et pourquoi ils sont là. Mais, symétriquement, les laisser trop longtemps dans la situation qui est la leur – même si elle leur apporte des satisfactions –, c'est (leur faire) courir le risque d'une accentuation de leurs difficultés. Sur ce sujet, il serait bon que les équipes du Groupe addap13 puissent mener une réflexion approfondie, en lien avec les autres professionnels présents sur le site.

Agir contre la précarité et l'exclusion

Dans un livre publié en 1954 et qui narre les premiers pas de l'Abbé Pierre pour constituer une première communauté avec quelques personnes qu'il avait accueillies chez lui[37], l'auteur mentionne qu'à cette époque – le début des années 1950 – 7 millions de personnes étaient mal logées en France. Aujourd'hui la Fondation Abbé Pierre, née de ces premières pratiques, en compte 4 millions. L'auteur du livre n'indique pas ses sources et il est impossible de vérifier le chiffre qu'il avance mais, à cette époque, il n'y avait pas de cités d'urgence, pas de logements sociaux, pas de lois pour assurer un abri à ceux qui n'en avaient pas et les organismes caritatifs existants étaient (déjà) surpeuplés et débordés. Aujourd'hui, les logements sociaux (ou adaptés), les hébergements, les centres d'accueils, les maraudes, les dispositifs d'urgence et les lois et les politiques publiques existent, mais il reste toujours 4 millions de personnes mal logées.

L'élément sans doute le plus frappant – et peu original – que nous retenons à l'issue de cette étude est l'écart immense entre les textes (les plans, les programmes, les projets) et leurs déclinaisons sur le terrain. C'est un constat hélas classique que d'observer combien les intentions initiales – et les convictions qui les nourrissent – peuvent tonner comme le rugissement d'un lion, tandis que les réalisations pratiques bêlent comme des agneaux. Ces décalages sont anciens et, déjà dans les années 1950, certains les déploraient. Les urbanistes, les légistes, les grandes administrations voient loin et grand, relevait l'Abbé Pierre (qui savait de quoi il parlait car il avait été député), mais « ils travaillent sur le papier (...) et ignorent la nécessité d'abriter, le soir même, une famille qui erre sous la pluie[38]» .

Bien souvent – et pas seulement en matière de lutte contre la précarité – on met davantage d'énergie dans le projet que dans sa réalisation, or il faudrait inverser les priorités : agir au mieux, comme on le peut et en tirer des plans d'action. L'Abbé Pierre encore estimait que les seuls vrais plans sont ceux qu'on décalque après-coup sur les événements. Nous l'avons pour notre part souvent dit en d'autres termes : les pratiques sont souvent plus intelligentes que les principes. Et c'est d'elles qu'il convient de partir car elles sont au plus près des situations et des publics. Dans beaucoup de cas – Emmaüs bien sûr mais aussi par exemple l'association La Mie de pain – c'est au départ une personne ou une poignée de personnes qui agit, là où se trouve le problème et le plus souvent sans rien – exactement comme aux débuts de la prévention spécialisée, du reste. Et c'est dans un second temps, parce que les pratiques sont efficientes et ont du sens, que l'on peut débloquer des moyens et des crédits et que l'initiative ou l'expérience peut devenir un dispositif consacré par la loi. C'est cette formidable capacité à l'invention et à l'action immédiate qu'il faut pouvoir retrouver – et qui ont incontestablement existé en France en matière de mal logement ou de précarité avec les accueils de jour, le Samu social ou la loi DALO, par exemple.

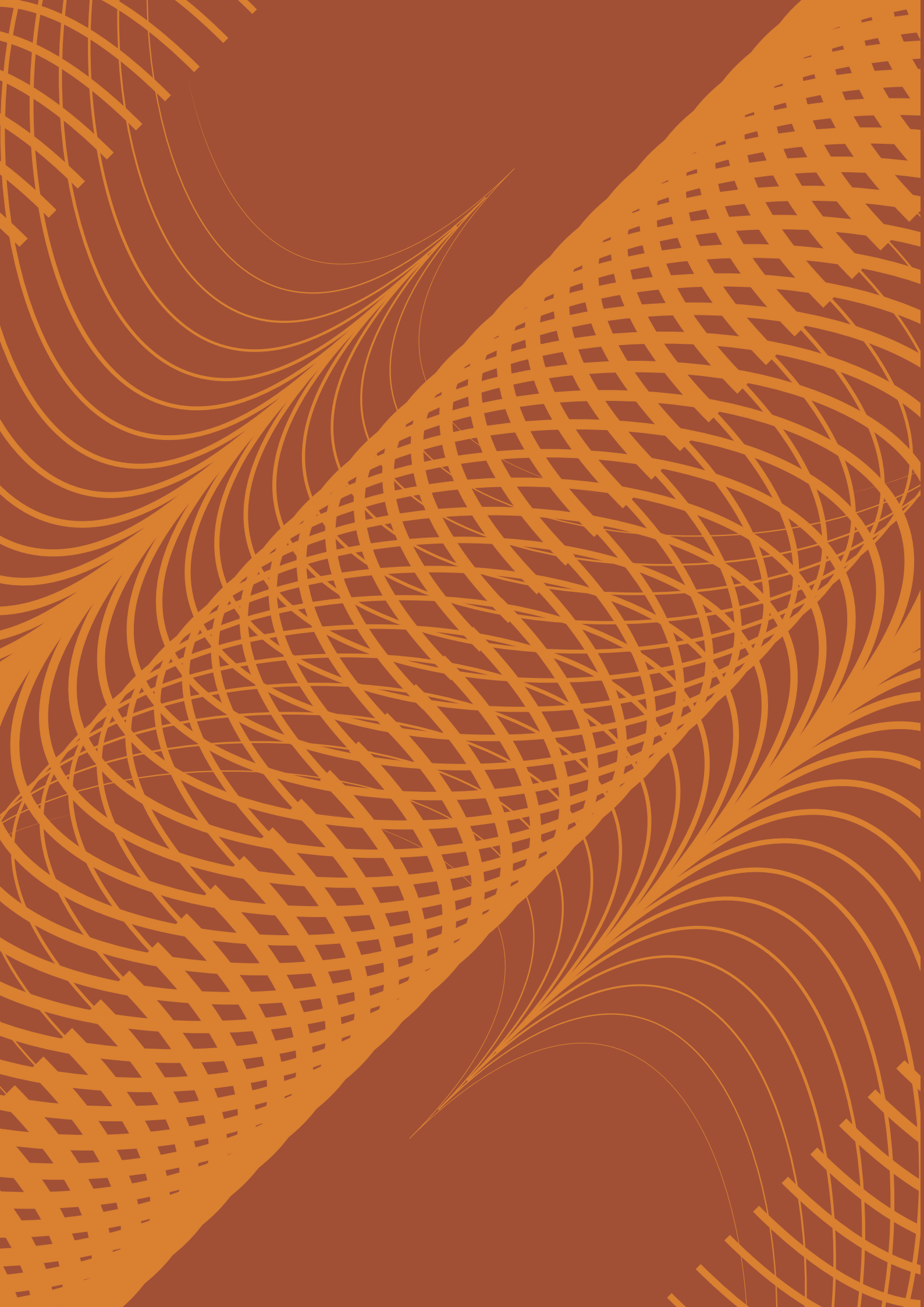
37 - Boris Simon, *Les chiffonniers d'Emmaüs*, 1954, nouvelle édition 2004, Michalon.
38 - Boris Simon, *op. cit.* , p. 291.

Concernant les politiques existantes, relevons qu'à la différence des temps passés, nous ne supportons pas aujourd'hui que des personnes dorment allongées sous des ponts, dans des embrasures de porte, sur des bancs, dans des stations de métro ou dans des gares, au nom le plus souvent de l'indignité de leur situation. Comme nous ne supportons pas que des mineurs, dont la loi précise qu'ils doivent être protégés, se trouvent à la rue, isolés et en danger. Mais on ne peut à la fois s'indigner d'un état de fait et ne pas se donner les moyens de le combattre.

Or, en matière de précarité et d'errance sociale – pour ce que nous avons pu observer à la gare Saint-Charles –, le fait est qu'on ne procure pas aux personnes qui se trouvent dans cette situation un véritable filet de protection. Ce filet existe bien plus pour les personnes malades ou en situation de handicap par exemple, car on ne discute pas la maladie, d'abord on la soigne. Nous considérons encore trop souvent aujourd'hui que l'errance et la précarité sont des anomalies qui ne devraient pas exister – et pour une part, nous avons tendance à l'imputer aux personnes elles-mêmes. Le fait est qu'elles existent et que ce sont des réalités – qui plus est, que nous trouvons insupportables. Les lois et les dispositifs ont été créés mais ils ne remplissent pas suffisamment leur mission – comme le déplorent tous les rapports d'évaluation. Et surtout, ils ne parviennent pas à faire en sorte que, sur les terrains, les équipes d'intervention sanitaire et sociale sortent du bricolage et puissent être un peu plus efficaces qu'elles ne le sont.

Ou bien, optique différente, on prend acte du fait que des personnes dorment dehors – comme d'autres dans des squats ou dans des bidonvilles – ou que des jeunes, y compris des mineurs, se trouvent en situation d'errance. Et l'on ne projette ou ne brandit pas tout de suite l'indignité de leur situation ou les dangers qu'ils encourent (et font éventuellement encourir aux autres), mais on leur facilite la vie, en commençant par mettre de côté les lois, décrets et règlements qui sont autant d'obstacles pour leur quotidien (par exemple les occupations illégales ou toute forme d'urbanisme agressif[39]). Et c'est avec eux que l'on envisage une existence davantage conforme aux normes de l'aisance sociale – si c'est le but que l'on vise.

39 - Julien Damon, *op. cit.*, p. 71.

Véronique Le Goaziou est sociologue, chercheuse associée au Laboratoire méditerranéen de sociologie (LAMES-CNRS).

Recherches et pratiques pour le Groupe addap13 est une publication du Groupe association départementale pour le développement des actions de prévention 13 - (Le Nautile – 15, Chemin des Jonquilles – 13013 Marseille)
Directeur de la publication : Yves Grognou - Responsable de la publication : Geneviève Casanova - Direction artistique et maquette : MPDP Groupe
N° 4 - 2020
ISBN : 978-2-492424-01-4 / ISSN : 2608-1881 / Dépôt légal en cours
Les opinions et jugements émis dans cette publication à fréquence de parution variable n'engagent que leurs auteurs.