

LES SANS-ABRI PRESENTS SUR LE RESEAU DE LA RATP

Synthèse des études qualitative et quantitative

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

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

Pourtant, si certaines enquêtes intègrent le métro dans leur champ d'étude, aucune ne livre une description systématique des sans-abri qui y sont présents. Du côté des données quantitatives, le recensement nocturne des sans-abri parisiens, la Nuit de la Solidarité, opère dans le métro. En 2019, lors de la seconde édition de la Nuit de la Solidarité, l'ensemble du réseau parisien de la RATP a été couvert comme sur la voie publique, en interrogeant directement, à partir d'un questionnaire court, les personnes sans abri qui s'y trouvaient. Les études qualitatives existantes ne permettent pas non plus de dégager des caractéristiques spécifiques associées aux personnes séjournant dans le métro. Les travaux ethnographiques portant sur la présence des sans-abri dans le métro, souvent anciens, l'envisagent principalement dans une perspective de gestion des espaces publics et analysent les interactions entre sans-abri et voyageurs (Rouay Lambert 2001), agents chargés de les conduire dans des centres d'hébergement (Soutrenon 2001), ou encore les modes de départage entre accredités et indésirables dans le cas des musiciens (Froment-Meurice, Fleury, 2017) ou des vendeurs (Costes, 1994). Ce type de travaux n'offre qu'une perspective partielle sur les caractéristiques des sans-abri

décrits en interaction. Quelques études, très documentées, portent plus précisément sur le parcours et les modes de vie des personnes rencontrées sous terre, mais elles se concentrent sur une sous-population, vendeurs de journaux et mendiants (Stettinger, 2003), commerçant et vendeurs à la sauvette (Costes, 1994). Ces travaux accordent assez peu de crédit à l'idée, pourtant répandue parmi les intervenants sociaux, que les sans-abri présents dans le métro constituent une sous-population particulièrement vulnérable de sans-abri, idée que la présente enquête entreprend de vérifier.

1. Volet qualitatif

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

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

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

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

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

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

¹ Cf. exergue du rapport, p. 10.

Comme d'autres, Bernard passe le plus clair de son temps dans le métro : il mange, boit, fume, dort et fait sa toilette à même le quai. Lors du passage d'une équipe du Recueil Social de bon matin au mois de mai, il demande le temps qu'il fait dehors. Comme il ne pleut pas, il se décide à aller fumer une cigarette à l'extérieur. Un peu plus tard dans la journée, il prend connaissance de la météo en regardant la tenue des voyageurs, et en regardant la température indiquée chaque jour dans les journaux gratuits². En plus des sorties obligatoires pour se rendre dans les toilettes publiques, il passe quotidiennement du temps avec un ami sur un banc du boulevard Saint-Martin, devant le magasin Franprix dans lequel il peut compléter les courses faites par les voyageurs. C'est plutôt à l'intérieur du réseau que Bernard est mobile. Connu comme un ancien de Nation, il a opté pour République, mais passe par périodes toutes ces nuits à Charles-de-Gaulle Etoile. A d'autres moments, on le croise moins à République, lorsqu'il décide de passer du temps à Auber, ou à Châtelet. Adeptes des grandes stations, il n'hésite pas à se déplacer de l'une à l'autre, même s'il revient toujours à sa station de prédilection. (Journal de terrain, 9 avril 2019)

Présents la plupart du temps, parfois dégradés physiquement, certains sans-abri sont, par leur forte exposition au regard public, la figure à partir de laquelle se façonne un imaginaire du « sans-abri du métro » – mais aussi des politiques publiques et des commandes d'enquête (Brousse, Firdion, Marpsat, 2008). Moins visibles et présents selon des cyclicités diverses, d'autres trouvent refuge dans le métro, que parfois seul l'œil avisé des maraudeurs de la RATP aguerris à la phénoménologie du sans-abrisme souterrain perçoit : des travailleurs précaires, figure contemporaine de l'ouvrier "sans-logis" décrit par A. Vexliard, mais aussi des femmes qui fuient des violences, des jeunes en rupture familiale, des retraités en attente d'une place en résidence sénior, des toxicomanes, des malades, dont la pathologie a brisé le parcours professionnel, des hommes qui ne se sont pas remis d'un échec personnel. Cette énumération en forme de motifs de déclassement social ne rend pourtant pas justice à des dynamiques de vie qui ne se laissent pas appréhender comme l'effet d'une liste de facteurs. Parmi les habitués du métro se trouvent, à côté des individus qui semblent inaccessibles à tout échange social ordinaire, beaucoup d'individus ayant eu des parcours dominés par un rapport très précaire à l'hébergement et qui tirent parti des ressources qu'offre le métro, jugées préférables aux solutions d'hébergement d'urgence qui leur sont proposées. Loin que ces refus d'hébergement soient le signe d'une désocialisation (Gardella et Arnaud, 2019), ils sont souvent au contraire les indices que les liens qu'ils ont tissés dans leur environnement de fortune leur sont plus précieux que l'assurance d'un lit pour la nuit. Ils

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

peuvent toutefois, en fonction de leurs besoins, accepter d'être accompagnés ou se rendre par eux-mêmes dans un lieu d'assistance. Ils côtoient ceux dont le parcours est jalonné d'allers-retours entre des phases de stabilité dans un logement et des phases de précarisation associées à des épisodes de sans-abrisme. Selon la façon dont ils intègrent dans leur biographie le fait de se retrouver à la rue, ils assument plus ou moins leur présence sur le réseau, s'attachant parfois à la rendre invisible, parfois à s'éloigner des dangers de chute sociale qu'elle constitue à leurs yeux. Mais on trouve également dans le métro des personnes qui se retrouvent brutalement à la rue, après des ruptures familiales, des pathologies, ou pour fuir un danger. Pour eux, le métro peut aussi bien être une zone à risques à laquelle ils se résolvent à aller, au moins dans un premier temps, à défaut de solution alternative, qu'une tangente biographique.

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

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

Quelle que soit la façon dont la rencontre du réseau métropolitain s'effectue et la durée de présence, les façons de prendre position dans le métro, comme un pis-aller ou comme dans un espace de ressources comme un autre, sont variables et dépendent de ces parcours biographiques, qui donnent sens diversement à leur présence à la rue. Les habitués du métro et du RER, ceux qui y passent le plus clair de leur temps, sans être nécessairement les êtres hors du temps social que décrit A. Vexliard, y trouvent la plupart des ressources dont ils ont besoin. Figures connues des voyageurs (ou du transporteur), ils bénéficient de leurs dons, développent des interactions avec eux comme avec les différents intervenants de la station, et restent ainsi nuit et jour dans un environnement qui leur est familier et où ils se sentent reconnus. D'autres n'utilisent, à l'image des "sans-logis" des années 1950, que l'aspect pratique du réseau qui leur assure un abri pour leur nuit, mais organisent la plupart de leurs activités à l'extérieur, ainsi qu'ils le faisaient avant de perdre leur logement. L'opportunité de pouvoir dormir dans le métro économise pour certains la corvée quotidienne et hasardeuse de l'appel au

115 et les heures d'attente incertaine pour avoir un toit pour la nuit. Pour d'autres, qui redoutent une nuit passée à la rue ou dans le métro, c'est le passage du Recueil Social dans les stations et l'espoir d'être conduit dans un centre d'hébergement qui constitue une solution moins risquée que la procédure téléphonique. Une partie d'entre eux y passe tout ou partie de la journée, y trouvant un espace de sociabilités plus stable que dans les lieux extérieurs qu'ils connaissent.

« Au début j'étais à Nation tout le temps. Mais je rencontre un type [au bout de trois mois] que j'ai revu il y a deux trois jours, un type super sympa, et avec qui très rapidement je fais un binôme, on se déplace tous les deux tout le temps, d'accord ? Et on dort ensemble. On dort côte à côte sur les, dans les stations de métro. Et lui il me dit : « Viens on va à Charles de Gaulle - Etoile, c'est bien ». Qu'est-ce qu'il y a de mieux que Nation ? Je sais pas, je sais qu'on peut pas dormir à Châtelet, Châtelet c'est un endroit que j'ai beaucoup fréquenté, que j'aime bien, parce que il y a tous les magasins, y a tout un, c'est le carrefour des métros, mais aussi, avant il y avait tous ces magasins de disques d'occasion, de livres d'occasion et j'étais très amateur de tout ça, d'accord. [...] Donc je vais à Charles de Gaulle - Etoile, puisque, je sais pas trop quoi faire, j'avais plus envie d'aller à Nation, je connaissais trop maintenant ce qui se passait à Nation et je voulais plus y aller, c'était pas pour moi [...] Mais globalement ça n'est pas comme à Nation, à Charles de Gaulle - Etoile hein. Moi je comprends pas pourquoi les gens restent, parce que Charles-de-Gaulle Etoile c'est vrai que y a du marbre et c'est réputé être plus cool, plus smart hein. Et c'est vrai. Parce que Nation, les chaises de Nation, faut les aimer. Moi ça me dérange pas. Par contre ce qui me dérange à Nation c'est... Toutes les fripouilles elles vont là-bas. C'est étonnant comme (tousse) l'adage qui veut que qui se ressemble s'assemble, mais j'ai déjà vu hein, les gens disent « non je n'aime pas être à Charles de Gaulle - Etoile », alors qu'on dort bien et qu'il y a rien, ils préfèrent être à Nation » (Jean-Paul, 18 avril 2019)

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

1.3 Les modalités d'aide du Recueil Social

Pour favoriser le lien avec ces autres espaces, les agents du Recueil Social développent des modes d'interaction qui tiennent compte de la diversité des personnes rencontrées sur le réseau, de leurs organisations quotidiennes et de leurs besoins. Grâce à leur présence quotidienne, ils instaurent un rapport privilégié avec les sans-abri, et s'engagent dans une démarche d'incitation à accepter l'aide proposée qui se déploie dans le temps long de la rencontre,

composé, comme dans d'autres maraudes de professionnels (Gardella, Le Méner, Mondémé, 2006), de sollicitations répétées mais modulées avec tact. Au quotidien, ils doivent trouver les bons ajustements entre un nombre de places – insuffisant – et des personnes au profil adapté à celui de ces places. Cela suppose de leur part de fixer des priorités, et d'évaluer, parfois en un coup d'œil, les situations pour attribuer les places. Évaluer les situations, mais aussi préparer des individus déboutés de leur demande à une prise en charge ultérieure, négocier avec les structures partenaires pour obtenir des places supplémentaires, accorder une attention particulière à l'une ou l'autre des personnes conduites, dans une volonté de prolonger le geste d'assistance le plus loin possible. Pris entre l'urgence d'attribuer l'ensemble des places disponibles chaque jour pour mettre le plus de monde possible à l'abri et l'exigence de passer le temps nécessaire à la prise en compte des cas individuels, au soin à apporter aux personnes les plus fragilisées et les plus éloignées de la relation d'aide, ils résolvent parfois ce dilemme en aidant les sans-abri au-delà des exigences de la mission, en effectuant avec eux des démarches, par des dons, des achats, ou en leur ouvrant leur réseau de connaissances pour faciliter la reprise d'un travail ou l'accès à un logement.

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

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

2 Volet quantitatif

L'enquête quantitative a été réalisée du 15 juin au 1er juillet 2019 par des membres de l'Observatoire du Samusocial de Paris, jouant le rôle d'enquêteurs, accompagnés par les agents du Recueil Social de la RATP. Elle se décompose en deux opérations de collecte simultanées. Dans un premier temps, une description des personnes rencontrées en station, s'apparentant à

un recensement, a été réalisée. Ce recensement consistait en un recueil d'informations *de visu* des sans-abri présents sur le réseau de la RATP, le matin (à partir de 6h) et le soir (à partir de 18h) dans 289 stations. Puis, lorsque les enquêteurs étaient accompagnés d'agents du Recueil Social et lorsque les personnes recensées répondaient aux critères d'éligibilité de l'enquête (*i.e.*, personnes majeures, francophones, sans enfant au moment de l'observation) il était proposé aux personnes recensées de répondre à un questionnaire. Ce questionnaire, dont la passation durait en moyenne 35 minutes, était passé en face à face.

2.1 Les sans-abri recensés dans les stations du réseau de la RATP

Au total, 714 sans-abri ont été observés en station, dont dix mineurs (toujours présents avec leurs parents). Sur l'ensemble de ces personnes, 53 ont été vues deux fois au cours d'une même journée. La présence des sans-abri est diffuse sur le réseau de la RATP, bien qu'ils n'aient été vus que dans la moitié des stations parcourues (148 sur 289). En outre, le nombre de sans-abri recensés varie d'une station à l'autre, allant d'une personne à 47 (exemple de Nation au cours d'une soirée d'enquête réalisée de 23h à 1h30). La présence des sans-abri sur le réseau de la RATP est assez proche de celle des situations de rue, c'est-à-dire dense au nord de la Seine, et plus spécifiquement au-delà du tracé du RER A et parcellaire au sud-ouest de Paris. Toutefois une présence forte de personnes est observée dans certaines stations alors qu'en surface peu sont présents : c'est le cas de Nation, Charles de Gaulle Etoile et Maubert mutualité.

Les sans-abri recensés sont majoritairement des hommes seuls (82 %). Près d'un sur deux est âgé de 45 ans ou plus (la moyenne d'âge est de 46 ans). Ils sont majoritairement francophones (cinq sans-abri sur six). Enfin, pour près des trois-quarts des sans-abri recensés, un accompagnement vers une structure de jour ou de nuit a été proposé par des agents du Recueil Social et près de la moitié ont déjà fait appel eux.

Au moment du recensement, plus de la moitié (53 %) ne pratiquaient aucune activité dans le métro et le RER, 25 % dormaient et 17 % mendiaient. Les activités n'étaient pas les mêmes selon les moments de la journée, traduisant une occupation variée de l'espace. Entre 6h et 8h du matin, dormir représente l'activité principale (50 % des sans-abri recensés) ; à partir de 18h, la majorité (60 %) des sans-abri n'avaient aucune activité et la part de mendiants était la plus forte (18 %).

2.2 Les sans-abri enquêtés par questionnaire

Sur les 714 personnes observées en station, le questionnaire de l'enquête a été proposé à 187 personnes. Un grand nombre de personnes recensées ne pouvaient pas se voir proposer la participation à l'enquête, soit parce qu'elles ne répondaient pas aux critères d'éligibilité de l'enquête (345 sans-abri), qu'elles n'étaient pas accessibles car sous l'emprise d'alcool ou de drogue, ou encore trop virulentes (175) ou parce qu'elles déclaraient ne pas être sans-abri, et donc non concernées par l'enquête (7). Au total, 119 questionnaires ont été réalisés (109 hommes et 10 femmes). Le taux de réponse s'élève ainsi à 64 %. Compte tenu du faible nombre de questionnaires réalisés auprès de femmes, les résultats qui suivent ne concernent que les hommes³.

2.2.1 Des sans-abri aux profils variés

Les sans-abri présents sur le réseau de la RATP sont plutôt âgés, 54% ont 45 ans ou plus, 18 % ont 60 ans ou plus. À peine 5 % de la population ayant répondu au questionnaire ont moins de 25 ans, Ils sont également majoritairement français (56 %). Lorsqu'ils sont étrangers francophones, ils sont principalement originaires d'autres pays que ceux de l'Union européenne (37 %). Plus d'un-quart (27 %) des sans-abri ont perdu leur logement la première fois suite à un accident de la vie (par exemple, perte d'emploi, décès d'un proche, suite à des problèmes de santé, etc.), un autre quart suite à une séparation familiale (24%). L'expulsion locative et le changement de pays sont mentionnés comme motif de perte de logement par respectivement 15 % et 12 % des sans-abri enquêtés. Leur durée d'errance est particulièrement longue : plus des trois-quarts des sans-abri sont sans logement depuis au moins un an, près de la moitié depuis au moins 5 ans et plus d'un-quart depuis au moins 10 ans. La population est particulièrement pauvre : un-tiers déclare n'avoir aucune ressource, un-tiers a des revenus issus de la mendicité et un-tiers déclare des revenus d'activité (20 % travail, 6 % retraite et 3 % chômage). Un peu moins d'un sans-abri sur cinq bénéficie du RSA (17%), et 7 % de l'AAH.

2.2.2 Une vie entre l'intérieur et l'extérieur des stations

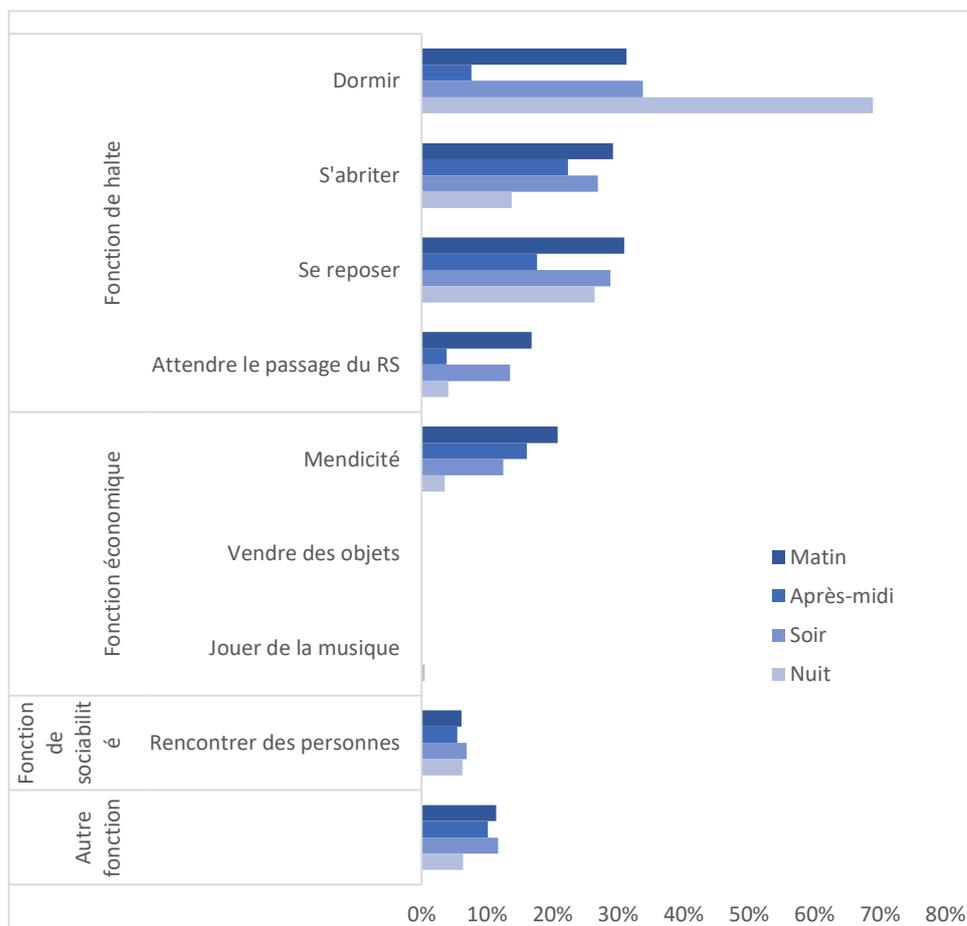
Les sans-abri enquêtés naviguent entre l'intérieur et l'extérieur du métro. Pour manger, boire, se laver, aller aux toilettes ou encore faire leur lessive, plus de la moitié des sans-abri vont à l'extérieur. La dualité entre l'intérieur et l'extérieur est la plus forte pour la nourriture et la boisson : un-tiers déclare s'en procurer à l'extérieur et à l'intérieur du métro. Lorsqu'ils restent en station, la nourriture et les boissons sont alors principalement issus de

³ L'analyse des réponses des femmes sera réalisée pour la deuxième version du rapport.

dons de voyageurs. Au final, peu de sans-abri ne vont jamais à l'extérieur pour se procurer ces biens de première nécessité : par exemple, seuls 6 % déclarent ne jamais sortir du métro pour se procurer à manger.

Le métro paraît avoir plusieurs fonctions. C'est un lieu de halte, les sans-abri s'y rendant pour dormir (72 %), se reposer (54 %), s'abriter (46 %) ou même attendre le passage du Recueil Social (25 %) (figure suivante). Le métro a également une fonction économique, les sans-abri y venant pour pratiquer la mendicité (30 %). Enfin, le métro a une fonction de sociabilité, les sans-abri y allant pour rencontrer des personnes (14 %). Ces trois fonctions principales du métro expliquent probablement leur présence variable au cours de la journée.

Figure 1. Répartition des hommes enquêtés selon les activités qu'ils pratiquent habituellement sur le réseau, selon le moment de la journée



Source : Enquête SARR (15 juin - 1er juillet 2019), Observatoire du Samusocial de Paris et RATP

Champ : Hommes adultes (hors famille) qui ont répondu à l'enquête (n=109)

Note de lecture : 31 % des hommes enquêtés sur le réseau ont déclaré dormir dans le métro le matin.

La fréquentation du réseau s'inscrit dans une certaine routine : près des trois-quarts des sans-abri sont présents à au moins un moment de la journée tous les jours au presque. Ainsi, peu de sans-abri (7 %) déclarent être dans le métro à tous les moments de la journée, tous les jours ou presque, infirmant l'idée selon laquelle une fois entrés dans le réseau de la RATP ils n'en ressortiraient plus.

Le lieu de sommeil lors de la nuit précédant l'enquête révèle bien cet aller-retour entre l'intérieur et l'extérieur du métro. En effet, 41 % des sans-abri enquêtés ont dormi ailleurs que sur le réseau la veille de l'enquête. Si certains (6 %) ont dormi dans d'autres lieux publics non prévus pour l'habitation, une frange plus importante (15 %) a dormi dans un centre d'hébergement d'urgence, dans un hôtel (3 %) ou encore chez un tiers (4 %).

En dehors d'un accès aux biens de première nécessité qui les amènent à l'extérieur du métro, une part importante (73 %) des sans-abri quitte le métro pour se détendre. Les lieux de détente les plus souvent mentionnés sont ceux proposés dans les espaces publics (parc, bibliothèque, café, etc.). Parallèlement, moins de 10 % des sans-abri se rendent dans les services d'aide et associatifs pour se détendre. Les sans-abri rencontrés sur le réseau de la RATP sont ainsi présents dans des lieux où tout un chacun peut se retrouver. L'absence d'isolement se confirme avec les recours à différents services d'aide : 70 % ont une adresse de domiciliation (en majorité dans une association) et 49 % un accompagnement social.

Le service du Recueil Social – en proposant des accompagnements vers des accueils de jour ou des centres d'hébergement aux sans-abri rencontrés sur le réseau de la RATP – paraît avoir une fonction d'interface avec les services d'aide. Une large majorité (81 %) des sans-abri enquêtés déclarent connaître les agents du Recueil Social et être en contact avec eux (74 %). Bien que bien identifiés, tous ne font pas appel à leurs services. En effet, près de la moitié ont déclaré prendre une collation au bus, 37 % déclarent avoir été accompagné vers un accueil de jour et 41 % vers un centre d'hébergement.

2.2.3 Un état de santé dégradé

Bien que déclarative, la santé perçue est un indicateur qui reflète relativement bien l'état de santé des personnes⁴. Il repose sur la perception qu'ont les enquêtés de leur santé. Parmi la population enquêtée, 31 % des personnes déclaraient que leur état de santé était bon ou très bon, mais la

⁴ Idler Ellen. L., Benyamini Yael, 1997, Self-Rated Health and Mortality: a Review of Twenty-Seven Community Studies, *Journal of Health Social Behavior*, vol. 38, n°1, pp. 21-37.

même proportion se déclarait en mauvais ou très mauvais état de santé. En comparaison avec d'autres enquêtes, les sans-abri présents dans le métro ont eu plus souvent tendance à déclarer un mauvais état de santé. En effet, dans l'enquête Sans-Domicile de 2012, 17 % des personnes sollicitant des services d'aide et vivant dans la rue ont déclaré un état de santé mauvais ou très mauvais⁵ (soit presque deux fois moins que les sans-abri rencontrés sur le réseau de la RATP).

Parmi les sans-abri enquêtés, 30 % déclarent être limités dans leurs activités quotidiennes (manger, marcher, etc.) dont 20 % de manière forte. Une partie des enquêtés déclarent de fortes difficultés à la mobilité. En effet, 3 % déclarent marcher 500 mètres avec beaucoup de difficultés et 2 % déclarent ne pas pouvoir le faire. Par ailleurs, 7 % déclarent avoir beaucoup de difficultés à monter ou descendre les escaliers. Ces limitations fonctionnelles physiques peuvent parfois freiner les orientations vers les structures.

La consommation d'alcool a également été évaluée en reprenant les questions de l'Audit C⁶ pour évaluer le degré de consommation à risque. Trente pour cent des sans-abri enquêtés ont déclaré ne jamais consommer d'alcool, et ils sont tout autant à déclarer en consommer plus de quatre fois par semaine. Si 10 % déclarent consommer un à deux verres et 10 % trois à quatre verres au cours d'une journée ordinaire où ils boivent de l'alcool, près d'un-quart (23 %) en consomment dix verres ou plus. Enfin, 21 % déclarent boire tous les jours ou presque plus de 6 verres d'alcool au cours d'une même occasion. Selon le score plancher de l'Audit C⁷, 33 % des sans-abri du réseau de la RATP ont une consommation d'alcool à risque chronique et 17 % ont une consommation à risque de dépendance.

Concernant la consommation de drogue, un quart des personnes enquêtées a expérimenté l'usage de drogues ou de médicaments détournés de leur usage au cours des 12 derniers mois. Sur l'ensemble de la population enquêtée, 20 % consomment du cannabis, 14 % de la cocaïne/crack et 7 % des opiacés. Ces drogues, lorsqu'elles sont consommées, le sont de manière fréquente : 78 % des hommes consommateurs du cannabis y ont recours au moins une fois par semaine et 41 % au moins trois fois par semaine. Près des trois-quarts des hommes consommant de la cocaïne ou du crack y ont recours au moins trois fois par semaine et près d'un-quart une à deux fois par semaine.

⁵ Emmanuelle Pierre-Marie et Sandra Roger, 2014, les sans-domicile de l'agglomération parisienne se perçoivent en bonne santé, Insee, coll. Île-de-France à la page, n°426, 4 pages.

⁶ Alcool Use Disorder Identification Test, développé sous l'égide de l'OMS.

⁷ Le score est dit « plancher » ici car les personnes n'ayant pas apporté de réponse (environ 10 % des enquêtés) à l'une ou l'autre des questions de l'Audit C ont été considérées comme ne consommant d'alcool, ou n'en consommant jamais de manière excessive. Il est probable qu'après imputation des réponses (qui sera réalisée ultérieurement), il soit plus élevé.

Conclusion

Les personnes sans-abri présentes sur le réseau de la RATP ont des profils variés, avec des parcours de vie heurtés et hétérogènes, comme la majorité des personnes sans abri. En moyenne plus âgés que les personnes sans abri rencontrés sur la voie publique, les personnes rencontrées sur le réseau de la RATP ont également souvent une durée d'errance plus longue et un état de santé plus dégradé.

Les usages du réseau du métro et du RER peuvent être resitués dans une économie plus générale de survie, où le métro a une place prépondérante. Le métro et le RER sont ainsi des lieux de halte, de refuge pour une grande partie d'entre eux. Ce sont aussi des lieux de vie où les personnes sans-abri travaillent ou rencontrent d'autres personnes. Les personnes rencontrées ne sont donc pour la plupart pas déconnectées du monde extérieur. La très grande majorité des personnes sortent du métro pour accéder aux besoins de première nécessité, aux services proposés par les dispositifs d'aide et également pour se détendre et se cultiver, infirmant ainsi l'hypothèse d'un isolement des sans-abri présents sur le réseau.