

***Synthèse du 5ème Comité de Direction
du Club « Gare européenne & Solidarité »***

VARSOVIE, les 8 et 9 juillet 2010



INDEX

I. Propos introductifs	3
II. Présentation du phénomène du sans-abrisme en Pologne	4
III. Table ronde sur le thème du sans-abrisme en gare : compétence des institutions et des associations polonaises	5
A- Interventions	5
1° Le Ministère polonais du travail et de l'assistance sociale	5
2° La fondation Satoris.....	5
3° Le centre CARITAS de Varsovie	5
4° Le Métro de Varsovie.....	6
B- Débat	6
IV. Réunion des membres du comité de direction	7
A- Prises de contact avec des réseaux étrangers	7
B- Pacte de soutien à la Charte « Gare européenne & Solidarité »	7
C- Le rapport de mandature 2008-2010	8
D- La révision de la Charte	8



Gare centrale de Varsovie

I. Propos introductifs

Le Club « Gare européenne & Solidarité » a pour objet le développement des missions sociales et sociétales dans les gares et se compose actuellement des réseaux français, italien, belge, luxembourgeois et polonais. Leur dernier Comité de direction s'est tenu les 8 et 9 juillet 2010 à Varsovie et fait l'objet du présent rapport.

Les représentants du réseau ferré polonais (PKP) ont tout d'abord présenté les évolutions actuelles de leur entreprise. D'un part, du point de vue technique, le PKP prévoit la modernisation de 70 gares dans tout le pays et l'adaptation des infrastructures pour permettre l'ouverture de lignes TGV d'ici une quinzaine d'années. D'autre part, du point de vue institutionnel, plusieurs sociétés appartenant au groupe PKP sont actuellement en cours de privatisation.

Madame Malgorzata Zielinska, Directrice des gares (PKP), a exprimé sa joie de voir cette réunion se réaliser à Varsovie durant l'année européenne de la lutte contre la pauvreté.

Les coprésidents français et italiens ont ensuite ouvert officiellement le 5^{ème} Comité de Direction et partagé leur vision de l'avenir. Monsieur Vincent Bouznad (SNCF) a insisté sur l'importance de l'élargissement et du Club Europe. Les membres doivent se donner les moyens d'approfondir leurs réalisations grâce à la participation de tous les partenaires économiques : autres réseaux ferroviaires, organisations non gouvernementales et municipalités.

Monsieur Fabrizio Torella (FS) a souligné la nécessité d'une collaboration étroite entre les acteurs dans le respect des lignes directrices présentées par la Commission européenne. La lutte contre la pauvreté s'insère, en effet, dans la stratégie de développement durable conçue par José-Manuel Baroso qui y intègre les questions sociales.

Enfin, Monsieur Torella a rappelé la participation des réseaux membres du Club « Gare européenne & Solidarité » au projet « Hope in Stations ». Il s'agit d'une expérimentation sociale à l'échelle européenne qui regroupe des chercheurs en sciences sociales et des réseaux ferroviaires. Financé par l'Union européenne, ce projet est dirigé par l'Agence nouvelle des solidarités actives afin de trouver la forme d'intervention la plus efficace pour favoriser l'insertion des personnes en errance dans les gares.

II. Présentation du phénomène du sans-abrisme en Pologne

Julia Wagnanska a présenté ses travaux de recherches. Elle collabore actuellement avec la FEANTA (Fédération européenne des associations nationales travaillant avec les sans-abris) sur la mise en place d'un site de données regroupant les études polonaises sur le phénomène du sans-abrisme. Ce projet est destiné à servir de cadre pour les futures actions concrètes des organisations ou des collectivités.

Elle a continué son exposé en présentant la situation du sans-abrisme en Pologne. La seule ville de Varsovie compte 2500 personnes en centre d'hébergement. Mais ce chiffre ne reflète que partiellement la réalité car les errants réfugiés dans les gares, canalisations et bâtiments ne sont pas comptabilisés.

Leur sortie de l'exclusion se trouve souvent compromise du fait de problèmes qui se surajoutent à l'errance. Beaucoup souffrent de conflits familiaux, de dépendance à l'alcool ou de troubles mentaux. En outre, pour pouvoir bénéficier des aides attribuées par les services sociaux, il convient de fournir un certificat de domicile, ce qui limite considérablement l'accès des personnes en errance à ces aides. Enfin, les structures d'accueil demeurent rudimentaires. Il s'agit principalement de lieux destinés à des actions d'urgence pour lesquels les financements publics restent précaires.

Les politiques publiques ne semblent pas prendre en compte l'intégralité du problème. La réinsertion professionnelle est privilégiée au détriment des questions de logement. De fait peu de personnes arrivent alors à sortir du sans-abrisme. Les autorités nationales et locales laissent aux associations de terrain le soin de gérer cette problématique. Or les ONG refusent de se positionner comme des porte-paroles aptes à faire remonter les informations pour insuffler un changement dans les politiques globales.

Pourtant une collaboration avec les institutions se révélerait bénéfique car sur les 50 centres qui soutiennent les sans-abris en Pologne, seuls 30 ont un contrat avec des autorités municipales. Et rien n'est fait pour certaines catégories de personnes en errance, comme les familles avec enfants par exemple.

Une fois ces lacunes mises en évidence, Madame Wagnanska propose de faire des gares des espaces publics civilisés, au-delà de la seule propriété privée des entreprises ferroviaires, en y mettant en place un travailleur social ou un point d'assistance médicale. Cette stratégie serait plus efficace et plus morale que l'élimination des sans-abris des espaces ferroviaires. L'exemple des réseaux membres du Club « Gare européenne & Solidarité » sera donc fort utile et la coopération européenne nécessaire.

III. Table ronde sur le thème du sans-abrisme en gare : compétence des institutions et des associations polonaises

A- Interventions

1° Le Ministère polonais du travail et de l'assistance sociale

Un représentant du Ministère du travail et de l'assistance sociale confirme les propos tenus par Madame Wygnanska : le traitement du sans-abrisme en Pologne est effectivement lié à la protection sociale et non à la problématique du logement. Pourtant certaines initiatives commencent à émerger.

Le programme « Retour à la vie » a, par exemple, connu ses premiers succès dans les régions récemment touchées par les crues grâce à des collectes ou des centres d'accueil. En 2007 a également été créé un programme pour les personnes au chômage de longue durée afin de leur permettre d'accéder à un emploi dans le bâtiment ou les travaux publics.

Le porte-parole de la ville de Varsovie a, pour sa part, précisé que des chiffres précis sur le nombre de sans-abris étaient disponibles et que des actions étaient menées afin de diminuer ces statistiques, telles que le soutien de plusieurs ONG ou la collaboration avec le réseau PKP.

2° La fondation Satoris

Madame Barbara Kaznowska a présenté le premier journal de rue polonais « Wspak » qu'elle a créé grâce à la fondation Satoris et la gare de Varsovie qui fournit un local. Sa distribution par des sans-abris rencontre un grand succès auprès du public en gare. Le produit de la vente revient pour moitié à la fondation et pour moitié aux vendeurs. Ces derniers se montrent d'ailleurs très satisfaits de ce projet car, outre l'apport financier, il leur permet de recréer un sentiment d'appartenance au corps social.

Malgré ce succès, quelques obstacles persistent. Le journal n'est publié que de façon irrégulière en fonction des financements. Certains financeurs refusent encore de voir leur nom apparaître dans le corps de la publication. L'hypothèse d'une subvention par le niveau national a donc été envisagée.

3° Le centre CARITAS de Varsovie

Ce centre met à disposition des repas, des lits mais également des logements pour les populations sans-abris. Son directeur, Zbigniew Burdyna, précise les deux rôles que doit jouer le centre : assistance dans l'urgence et sortie du sans-abrisme à plus long terme.

Selon lui, une plus grande coopération avec le réseau ferroviaire PKP permettrait d'augmenter l'efficacité de ses actions car beaucoup de sans-abris se réfugient dans la gare centrale au lieu de venir en centre d'hébergement. Certaines n'y sont pas acceptées à cause de leurs problèmes d'addiction. D'autres ont simplement trop peur ou trop honte. Il serait donc judicieux de pouvoir les informer directement au sein de la gare.

4° Le Métro de Varsovie

Propriété de la ville de Varsovie, le métro constitue également un lieu de prédilection pour les populations en errance. Michal Nadjer précise qu'un nouveau département vient justement d'être créé pour améliorer le service à la clientèle. Il sera notamment en charge de la problématique des sans-abris dans les gares.

La question de l'errance est bien sûr plus limitée dans les stations de métro du fait de leur fermeture nocturne. Elle prend également plus d'importance durant la période hivernale que durant l'été. Cependant, une participation aux travaux du Club « Gare européenne & Solidarité » est envisageable afin de participer à certaines actions.

B- Débat

Monsieur Bouznad a demandé aux intervenants polonais si la formation des agents à la problématique de l'errance constituait un dossier important dans leur pays. Madame Kaznowska a répondu que les sans-abris qui distribuent les journaux sont très bien traités par les agents ferroviaires et de sécurité. Madame Zielinska a ensuite précisé que, pour les personnes plus en difficulté, un module de formation des agents pourrait se révéler fort utile. Mais elle met en exergue le manque d'unité du management qui rend difficile l'aboutissement à court terme d'un tel projet.

La représentante du PKP s'intéresse également à la question des interventions en milieu scolaire. Monsieur Bouznad explique que la SNCF permet à 500 agents d'intervenir chaque année au sein des écoles, collèges et lycées. Leur mission est de délivrer à plus de 200.000 jeunes par an un message pédagogique sur la citoyenneté et la sécurité dans les espaces ferroviaires. Madame Kaznowska s'intéresse à cette initiative et propose que, en Pologne, des sans-abris soient envoyés directement dans les écoles pour y faire de la prévention.

Monsieur Jourdan, Directeur du développement durable SNCF précise d'ailleurs que le rôle de l'entreprise ferroviaire échappe désormais à la seule logique du transporteur. La gare contemporaine se place sous la tutelle des collectivités et doit être gérée comme un réel espace public urbain. Le débat s'est donc orienté vers la participation des autorités aux projets du Club « Gare européenne & Solidarité » et le meilleur moyen de leur présenter le problème de l'errance en gare.

Madame Zielinska précise que son adhésion à la Charte, ses visites dans les structures françaises et italiennes, ainsi que la construction d'une base de données sur l'errance à Varsovie, devraient l'aider à se rapprocher des représentants institutionnels. Elle place également beaucoup d'espoir dans le projet « Hope in stations » même si la Pologne n'a que le statut d'observateur.

En dernier lieu, Monsieur Torella demande à la SNCF si les Ministères s'impliquent également dans la mise en place des programmes de formation. Monsieur Bouznad répond que la SNCF a conclu un partenariat exclusif avec le Ministère de l'éducation nationale. De plus, la lutte contre la récidive et les actions de réparation pénale font l'objet d'un autre partenariat avec le Ministère de la Justice.

IV. Réunion des membres du comité de direction

A- Prises de contact avec des réseaux étrangers

Lors de la conférence organisée en juin à Bruxelles par la FEANSTA (Fédération européenne des associations nationales travaillant avec les sans-abris), Messieurs Torella et Petiti (FS) ont pris contact avec l'association Caritas de Vienne qui devrait aider le Club à joindre un agent du réseau autrichien. Une autre conférence sur les Greenways a eu lieu en juin à Madrid où ils ont également pris contact avec des réseaux espagnols.

Madame Zielinska a également présenté les actions du Club « Gare européenne & Solidarité » à des réseaux étrangers. Les compagnies ferroviaires slovaque et tchèque se montrent notamment très intéressées. Ses homologues russe et ukrainien sont désireux de participer au projet mais il leur reste à convaincre leur hiérarchie. Un voyage à Moscou destiné à leur faire connaître l'action du Club semble donc nécessaire.

Enfin, Monsieur Chainbaux (SNCF) a rencontré un représentant de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), Monsieur Ignacio Barron de Angoiti, afin de discuter de la future participation de l'association au Club « Gare européenne & Solidarité ». Il pourrait, en effet, signer le pacte de soutien à la Charte. En outre, cet entretien a permis de contacter un membre de la DB à Berlin : Monsieur Joachim Kettner, Directeur du développement durable.

B- Pacte de soutien à la Charte « Gare européenne & Solidarité »

Les membres souhaitent mettre en place une chaîne de partenariat afin de faire de la gare un espace privilégié de solidarité. Il s'agit d'associer des partenaires externes aux travaux du Club tout en maintenant le pilotage par les entreprises ferroviaires. Une délimitation explicite des compétences de chaque partenaire sera donc établie avant la signature des pactes.

Les Institutions visées sont les mairies des capitales et les associations de dimension transnationale, telle que la FEANSTA. Afin de mieux les convaincre de participer, deux décisions formelles ont été prises. D'une part, un support de communication unifié doit être établi afin de mettre en lumière les avantages techniques et financiers qui émergent grâce aux actions du Club. D'autre part, le pacte de soutien doit être partiellement adaptable en fonction des signataires. Le préambule et les grands principes restent toujours identiques. En revanche, les lignes directrices du partenariat varient selon l'Etat de signature et l'Institution qui s'engage.

C- Le rapport de mandature 2008-2010

La coprésidence franco-italienne prendra fin au mois de novembre. C'est pourquoi les membres souhaitent établir un bilan des actions réalisées durant cette mandature. Ce rapport devra également mentionner la conférence et l'inauguration qui auront lieu à Rimini en octobre et sera distribué lors du 6^{ème} Comité de direction, en novembre à Paris.

Egalement dans un souci de visibilité, les membres ont prévu de créer une plaquette de présentation multilingue dont la conception sera confiée au graphiste du réseau italien. Concernant la communication par voie électronique, il a été décidé d'externaliser la gestion du site www.garesolidaire.net et d'organiser de téléconférences à intervalle régulier.

D- La révision de la Charte

Les représentants des réseaux ont jugé opportun de réviser la Charte « Gare européenne & Solidarité ». Un avenant sera établi dans le but de mettre le préambule en adéquation avec les objectifs du Traité de Lisbonne et les nouveaux objectifs de l'Union européenne.

En effet, l'article 3 du Traité sur l'Union européenne stipule désormais que l'Union « œuvre pour le développement durable de l'Europe fondé sur une croissance économique équilibrée et sur la stabilité des prix, une économie sociale de marché hautement compétitive, qui tend au plein emploi et au progrès social, et un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement. (...) Elle combat l'exclusion sociale et les discriminations, et promeut la justice et la protection sociales, l'égalité entre les femmes et les hommes, la solidarité entre les générations et la protection des droits de l'enfant. »

Cet avenant permettra également la participation d'un troisième réseau à la coprésidence du Club. Cette modification statutaire concerne l'entreprise polonaise qui pourra rejoindre la présidence franco-italienne lors de la prochaine élection.