

Des crèches dans les gares ? Quelques expériences à l'étranger

Publié avec l'aimable autorisation de B-Holding (société faîtière du Groupe SNCB)

L'actualité nous indique que certains, notamment dans le champ politique, envisagent de conjuguer crèches et chemins de fer : il s'agirait, pour faire bref, d'implanter des crèches dans ou à proximité des gares. Nous proposons ici une contribution à ce débat : nous nous tournerons vers les expériences à l'étranger.

Du côté de l'Angleterre :

Différents documents¹ attestent d'expériences à Victoria Station (Londres) et Brighton, mises en place par la compagnie ferroviaire privée Connex (ex-CGEA Transport, aujourd'hui Veolia) début 2000.

Les crèches ainsi créées s'inscrivaient dans une double perspective :

1. augmenter l'attractivité générale du rail ;
2. peser dans la balance de la ré-attribution des concessions d'exploitation, Connex étant très critiquée pour la mauvaise qualité de ses services (spécialement retards et annulation de trains).

Ces crèches proposaient trois types de services :

1. les voyageurs « pendulaires » (réguliers) pouvaient y déposer leur(s) enfant(s) le matin et les reprendre le soir. En cas de retard de train, la crèche était immédiatement prévenue et le temps supplémentaire passé à la crèche par l'enfant était pris financièrement en charge par Connex ;
2. les voyageurs occasionnels pouvaient confier leur(s) enfant(s) pour une durée de maximum 4 heures ;
3. les voyageurs « en transit » pouvaient gratuitement accéder à une salle d'accueil offrant un espace adapté pour changer les bébés ainsi que des jeux pour enfants de différents âges.

Les deux crèches-garderies acceptaient des enfants de 3 mois à 12 ans, du lundi au vendredi entre 08H00 et 18H00, pour un tarif horaire d'environ 8 euros/l'heure, soit une catégorie de prix intermédiaire en Grande-Bretagne.

En 2003, Vincent Kaufmann et Michael Flamm indiquaient :

« Actuellement, les deux crèches accueillent chaque jour respectivement une trentaine d'enfants à Brighton et une quarantaine à Victoria Station. Il existe des fluctuations hebdomadaires (fréquentation moindre les lundis et vendredis), bon nombre des parents-clients travaillant à temps partiel. A Brighton, la capacité d'accueil est atteinte, ce qui a conduit les responsables à rayer l'offre de garderie, les enfants n'étant dès lors plus qu'acceptés pour des demi-journées ou pour des journées entières. Selon les gérants, environ la moitié des parents sont des pendulaires qui se déplacent régulièrement en train, la localisation de la crèche s'avérant dans ce cas particulièrement attrayante du point de vue de l'organisation des déplacements. **Il est à noter qu'à Victoria Station, la plupart des parents-clients viennent travailler à Londres et qu'ils emmènent leurs enfants avec eux en train, parfois pour des trajets**

¹ Dont l'article d'Albert Le Roux « Des crèches dans les gares anglaises » paru dans le n°132 (17 mai 2000) de « La vie du rail et des transports ».

allant jusqu'à 60 minutes ; ce mode d'organisation s'explique à la fois par des motivations économiques (réduction du temps de garde, alors que les enfants voyagent gratuitement jusqu'à 5 ans) et émotionnelles (proximité géographique constante entre parents et enfants)². Pour ce qui concerne les zones d'accueil pour les familles en voyage, elles sont surtout fréquentées en semaine et en hiver, les familles semblant plutôt attendre dans les environs de la gare par beau temps ; la demande durant les week-ends s'étant avérée insuffisante, les partenaires ont récemment décidé de renoncer à l'ouverture des zones d'accueil le samedi et le dimanche. »³.

Soulignons que l'ensemble de la gestion de ces milieux d'accueil était délégué à un opérateur spécialisé, Academy Childcare.

Alors qu'au début 2000, il était question d'ouvrir 60 autres crèches, ce qui revenait à équiper une gare sur six du réseau Connex, l'expérience n'a pas été généralisée et Connex n'est plus active en Angleterre. L'expérience du projet s'est perdue et Academy Childcare semble ne plus exister.

Au Canada

Ressources humaines et Développement social Canada (RHDS) est un ministère du Gouvernement du Canada. Il a publié en mars 2001 une étude de Carole Barbeau dans le cadre du programme du travail, étude consacrée aux garderies en milieu de travail au Canada. Un cas concret retiendra particulièrement notre attention, exposé aux pages 47 et 48 de l'étude, dont l'essentiel est reproduit ci-dessous⁴.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a été créée par le Gouvernement fédéral entre 1919 et 1923 et est demeurée une société d'État jusqu'à sa privatisation en 1995. En 2001, la société comptait 23 500 employés répartis un peu partout en Amérique du Nord. Le siège social du CN, où travaillent près de 3 000 employés, est situé à Montréal. Les femmes représentaient 16% de l'effectif.

Les employés du CN qui travaillent dans la région de Montréal ont des horaires de travail variés, allant de l'horaire typique de 9 h à 17 h au travail par postes, en passant par le travail de fin de semaine, de soir et de nuit. Le CN emploie des travailleurs permanents à temps plein, des travailleurs à temps partiel, des travailleurs saisonniers et des contractuels.

En 1984, à la suite de suggestions répétées de la part des employés, la direction du CN a demandé à son service de l'équité en emploi d'élaborer un projet de service de garde en milieu de travail. Les personnes qui ont participé au projet ont examiné différents moyens d'offrir aux employés de l'aide en matière de services de garde (offrir des services d'aiguillage, mettre sur pied une garderie, acheter des places dans des garderies existantes, offrir une aide financière pour les frais de garde, etc.). Elles en sont venues à la conclusion que la mise sur pied d'une garderie constituait la solution la plus pratique pour les employés du CN et la moins coûteuse à long terme pour l'entreprise. Une fois le projet accepté par la haute direction, la mise sur pied de la garderie a été confiée au service de l'équité en emploi, et, en 1986, La gare de rires ouvrait ses portes.

La gare de rires est une « corporation sans but lucratif » gérée par un conseil d'administration

² Nous soulignons.

³ Kaufmann V. et Flamm M., Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations, Paris, Caisse nationale des allocations familiales, Dossier d'études n°51, décembre 2003.

⁴ Version originale consultable via http://www.rhdsc.gc.ca/fr/pt/psait/ctv/pdf/child_care_fr.pdf.

composé de sept membres : cinq parents élus par l'assemblée générale des parents, la directrice du service de garde et une représentante du CN. Un membre du personnel du service de garde siège au conseil d'administration mais n'y a pas droit de vote.

La gare de rires est située dans l'édifice qui abrite le siège social du CN, au centre-ville de Montréal. Les parents qui travaillent au siège social sont heureux que le service de garde se trouve sur leur lieu de travail. Ils peuvent aller rendre visite à leurs enfants durant la journée s'ils le désirent et, en cas d'urgence, il est très pratique que le service de garde soit à proximité. L'emplacement du service fait aussi l'affaire des parents qui ne sont pas des employés du CN mais qui travaillent au centre-ville de Montréal.

Le service est financé par le gouvernement du Québec conformément aux modalités de sa politique sur les services de garde d'enfants. Il a également recours à des programmes d'emploi provinciaux et fédéraux. Le service accueille 70 enfants, dont 12 nourrissons, et il est ouvert de 7 h 30 à 17 h 45 du lundi au vendredi. Afin que toutes les places soient comblées tous les jours, La gare de rires n'offre pas de services à temps partiel. La gare de rires offre un environnement et des services bilingues. Les enfants suivent des cours de musique, de danse et de natation.

Au cours des 15 dernières années, la relation entre La gare de rires et le CN a pris plusieurs formes afin de répondre aux besoins respectifs des deux organisations. Le CN apporte au service de garde un soutien continu et diversifié.

Au départ, le CN a accordé un prêt sans intérêt de 133 000 \$ pour la mise sur pied de La gare de rires. L'entreprise a couvert les coûts des rénovations nécessaires pour aménager la garderie, qui s'élevaient à quelque 50 000 \$. Elle a également offert gratuitement à la garderie les conseils de son service des relations publiques, de son service des finances et de son service juridique. En 1995, La gare de rires a entrepris des travaux de rénovation afin d'agrandir sa pouponnière. Le CN lui a alors accordé un prêt de 30 000 \$ et fourni des services de décoration.

La gare de rires paie un loyer au CN, que l'entreprise lui rembourse immédiatement. Les ordinateurs que le personnel et les enfants de La gare de rires utilisent sont un don du CN. L'entreprise s'occupe également de la conciergerie et des réparations courantes. À la fin de l'année, le service fait préparer ses états financiers par le cabinet d'experts-comptables qui prépare ceux du CN, et c'est le CN qui paie la facture.

En contrepartie, les places de La gare de rires sont accordées en priorité aux enfants des employés du CN. Les règlements du service stipulent qu'au moins 70% des places doivent être occupées par des enfants dont l'un des parents travaille pour le CN. À l'été 2000, ces enfants représentaient environ 80% de la clientèle.

La gare de rires répond aux besoins ponctuels du CN en matière de services de garde, par exemple dans des situations d'urgence. Ainsi, pendant la tempête de verglas de 1998, le service de garde était ouvert 24 heures par jour. Avant le passage à l'an 2000, un sondage a été réalisé auprès des employés qui devaient travailler le 31 décembre et le 1er janvier afin de connaître leurs besoins en matière de garde d'enfants. Les parents de cinq enfants ont eu recours au service à cette occasion.

Aux Etats-Unis

L'accueil des enfants est considéré comme un des facteurs importants permettant d'influencer à la baisse le trafic automobile, en ce qu'il facilite le cas échéant les solutions de co-voiturage ou l'utilisation des transports en commun⁵.

Différentes politiques publiques s'articulent sur ce constat, dont l'Intermodal Surface Transportation Efficiency Act de 1991 (ISTEA).

Le Tamien Child Care Center, en Californie, vise à démontrer que conjuguer accueil de l'enfant et moyens de transport en un même endroit constitue un réel incitant à l'utilisation des transports en commun pour les parents.

Mis en place sous l'égide de la Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA), la gestion du centre est confiée à un opérateur privé connu nationalement, Bright Horizons Children's Centers Inc.⁶.

Au Japon

Dans un contexte de dénatalité, les entreprises japonaises mettent en place des stratégies visant à pallier cette situation, avec le plus souvent comme cible leur propre personnel.

Les compagnies ferroviaires, quant à elles, accentuent « leur effort sur la prise en charge des enfants en bas âge. Le train occupe une place centrale dans l'urbanisme japonais: c'est le mode de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, les gares abritent souvent des centres commerciaux (appartenant aux compagnies ferroviaires) et elles déterminent fortement la valeur du foncier aux alentours. Des grandes entreprises de chemin de fer, telles que Keio, Odakyu, Tokyu et Tokyo Metro prévoient donc d'ouvrir des crèches dans les gares ou à proximité afin d'accueillir durant la journée les jeunes enfants des parents utilisateurs de leurs lignes. Construites et gérées selon des normes édictées par la mairie de Tokyo, ces crèches pourront permettre aux deux parents d'aller travailler durant la journée. Les entreprises visent à terme la fidélisation de leurs clients: la présence de crèches dans les gares pourrait conduire des familles à emménager dans des quartiers au voisinage des lignes de train de la compagnie. »⁷.

En guise de conclusion

Si différentes initiatives conjuguant chemins de fer et accueil de l'enfant existent, on ne peut pas dire qu'elles soient légions.

Essentiellement partagées entre pays anglo-saxons et asiatiques, ces initiatives tentent de répondre à titre principal à un ou plusieurs des objectifs suivants, outre bien entendu l'accueil de l'enfant en tant que tel: attractivité des chemins de fer et, partant, mobilité générale, confort du personnel, des chemins de fer ou non.

Alain Dubois et Jean-Michel Wislet,
Septembre 2008

⁵ En ce sens, voir *Feasibility study for providing child care at San Fernando Valley commuter rail stations* <http://pubsindex.trb.org/document/view/default.asp?lbid=370848> .

⁶ Un descriptif du centre peut être consulté via http://www.vta.org/services/child_care.html .

⁷ Source : <http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/42061.htm>

