

Le sort de la gare rénovée fait débat

► Dans une question écrite datée du 11 septembre, la députée socialiste Maryvonne Pic Jeandupeux se demande si la gare du Noirmont peut compter sur le soutien du Gouvernement.

► La députée, appuyant en cela l'avis des autorités communales du Noirmont, regrette que la gare soit fermée juste après qu'on a dépensé 22 millions de fr. pour sa rénovation.

► Les employés des CJ ont appris par leur feuille hebdomadaire d'information que le poste de chef de gare ne serait pas remis au concours suite au départ à la retraite du titulaire fin 2014.

► La députée appuie également l'idée que le nouveau centre de gestion ferroviaire unique pour le réseau à voie étroite soit installé au Noirmont.

Jacques Bassang, le vice-maire du Noirmont, explique: «Je suis vraiment très heureux que Maryvonne Pic Jeandupeux se soit attelée à cette question, on a l'impression d'avoir enfin du soutien.» Pour le Conseil communal du Noirmont, il semble en effet absolument impensable que la gare ne soit plus exploitée commercialement. «Vous vous rendez compte, dépen-



Les travaux de la gare du Noirmont auront coûté 22 millions de francs.

ARCHIVES

ser 22 millions de francs pour refaire la gare et la fermer tout de suite après, c'est complètement crétin», s'indigne-t-il. «Une gare doit être à la disposition de la population, sans compter qu'une gare morte peut très rapidement se transformer en centre de la petite délinquance.» Il ajoute également que la commune doit investir environ 1 million de francs pour l'aménagement de la place de la Gare, et qu'un tel investissement lui semble un peu déplacé dans ce contexte.

Un luxe, selon les CJ

Frédéric Bolliger, le directeur de la compagnie, dit comprendre les sentiments des au-

torités communales du Noirmont. Cependant, il dit clairement: occuper une gare comme celle du Noirmont serait un luxe que la compagnie ne peut pas se permettre. «Nos commanditaires, c'est-à-dire la Confédération et les cantons du Jura, de Berne et de Neuchâtel, nous demandent d'utiliser le mieux possible l'argent à disposition et de faire des économies.»

Il poursuit: «Un automate à billet coûte environ 50 000 fr. et a une durée de vie de 10 ans. Si vous avez un guichet, vous devez compter au minimum deux postes sur le site, voire 2,5. Cela coûte au bas mot 200 000 fr. à 250 000 fr. par année. Les CJ font beaucoup

plus que les CFF en terme d'occupation de gare. Voyez, par exemple, la gare du Locle, qui dessert une population de plus de 10 000 habitants, est fermée depuis plusieurs années. Aux CJ, nous avons encore Saignelégier et Tramelan qui sont desservies, ainsi qu'Alle et Bonfol, en Ajoie, mais là essentiellement en raison d'un besoin de personnel pour l'exploitation marchandise. Jamais les CFF n'auraient maintenu de si petites gares ouvertes.»

Quid de l'investissement?

«Si nous avons dépensé tant d'argent pour les travaux de la gare du Noirmont, c'est avant

tout pour des raisons de sécurité. Les quais sont trop étroits et aux heures d'affluence, il y a un réel danger, notamment en raison du nombre très important d'écoliers qui fréquentent les lieux.» Et de poursuivre: «Naturellement, si on élargit les quais, tout le reste doit être refait et modernisé également.»

Recherche de partenaires

«Nous sommes actuellement à la recherche de partenaires pour les locaux. Ce pourrait être par exemple un kiosque ou un office de tourisme, l'idée étant qu'on leur mette des locaux à disposition en échange de prestations, comme la vente de billets et la fourniture d'informations, par exemple. En cas d'échec des négociations, nous envisagerions éventuellement une occupation partielle des locaux par un employé des CJ le week-end et lors de manifestations importantes comme le Marché-Concours ou le Chant du Gros», explique le directeur

La question des déprédations

Frédéric Bolliger l'admet, les déprédations sont un problème. Mais il rappelle que ces questions relèvent plus des autorités communales que des Chemins de fer du Jura eux-mêmes et que de toute façon, ce genre de problèmes a tendance à apparaître plutôt en soirée, lorsque les employés ne sont de toute façon pas là.

Le centre de gestion ferroviaire unique

Le centre de gestion ferroviaire unique devrait être installé à Tramelan, et ceci pour des questions pratiques: ses employés seraient en effet amenés à travailler en étroite collaboration avec la division d'exploitation ainsi qu'avec la division de traction, qui sont toutes les deux installées dans cette localité.

«Ne vous imaginez surtout pas le centre de gestion ferroviaire unique comme une tour de contrôle d'aéroport avec plein d'employés», explique Frédéric Bolliger. «Il s'agirait tout au plus de deux employés derrière deux ordinateurs. En terme d'emploi, ce serait tout à fait négligeable.»

Alors que Maryvonne Pic Jeandupeux explique dans sa question écrite que «la direction des CJ et ses cinq divisions sont implantées dans le sud du Jura, alors que la majeure partie du réseau ferroviaire se trouve dans le nord», Frédéric Bolliger rétorque en avançant que deux tiers des employés proviennent du canton du Jura et un tiers du Jura bernois seulement.

Il souligne enfin: «En terme d'emploi, nous sommes exemplaires, puisque contrairement à beaucoup d'entreprises du secteur privé, nous avons essentiellement du personnel local. A ma connaissance, un seul frontalier travaille pour les CJ, peu de sociétés peuvent en dire autant.»