

*Cheminots posant avec "La Neuchâtel" près de la gare de La Chaux-de-Fonds vers 1900*

## **Le début des chemins de fer dans les Montagnes neuchâtelaises : l'épopée du Jura-Industriel**

### **Table des matières**

Introduction	2
Pendant ce temps que se passe-t-il à Neuchâtel ?	2
Les débuts du Jura-Industriel	3
La construction du chemin de fer	4
L'exploitation difficile du Jura Industriel	5
Une exploitation se stabilisant	5
Conclusion	6
Liens et références	6

## Introduction

Le premier train qui pénètre en Suisse est celui de la ligne Strasbourg-Saint-Louis-Bâle en 1844, tandis que le premier trajet entièrement sur territoire national date de 1847, entre Zurich et Baden. A l'étranger, les premiers réseaux ferroviaires remontent à 1825 en Angleterre et aux années 1830 dans les pays nous environnant. Dès 1830, la question des chemins de fer est aussi d'actualité en Suisse, mais leur construction rencontre une vive opposition de la part des voituriers, bateliers, éleveurs et marchands de chevaux qui craignent la concurrence. Il en va de même du monde agricole qui y voit une possible baisse de prix de ses produits, en raison des importations facilitées par le train. Mais le principal obstacle réside dans l'autonomie des cantons en matière de péages et de transports. De plus, ils éprouvent beaucoup de difficultés à s'entendre sur le tracé des lignes à créer. Par ailleurs, la configuration extrêmement tourmentée du sol helvétique encourage peu les investisseurs à engager des fonds dont une grande partie serait absorbée par la construction de tunnels, ponts, etc. C'est la Constitution fédérale de 1848 qui met fin aux difficultés rencontrées en unifiant l'économie nationale, en supprimant les barrières douanières internes et en abolissant les privilèges en matière de transports. Désormais, il incombe à la Confédération d'étudier un plan général des chemins de fer dans le pays pour les relier aux réseaux étrangers et d'établir une loi d'expropriation. Les cantons conservent toutefois le droit d'établir des chemins de fer et de les concéder à l'industrie privée, sous réserve d'une ratification des concessions par l'Assemblée fédérale.

## Pendant ce temps que se passe-t-il à Neuchâtel ?

Dans le canton de Neuchâtel, on parle de l'établissement d'un chemin de fer dès 1841. Plusieurs projets naissent, mais sans suite. En 1846, la Compagnie des marchands de Neuchâtel, confrérie née au XV<sup>e</sup> siècle, voyant l'intérêt, principalement économique, d'avoir une ligne de chemin de fer passant sur le territoire neuchâtelois, procède, avec l'assentiment du Conseil d'Etat, à la nomination d'un "Comité de chemins de fer neuchâtelois". Ce comité se rend à Berne la même année à une conférence qui se propose d'étudier la question d'un chemin de fer pour la Suisse occidentale. Mais les chefs de l'ancien régime montrent peu d'empressement à l'égard du nouveau mode de locomotion et les événements politiques de 1848 viennent encore retarder toute solution. Au printemps 1852, un nouveau comité se forme. Constatant que ses idées rencontrent de la sympathie et considérant que l'établissement d'un chemin de fer traversant le canton est la condition sine qua non de la conservation de l'industrie horlogère dans le pays, le comité dépose au Grand Conseil un projet de décret demandant de prendre en considération la création d'un chemin de fer reliant les grandes lignes suisses aux grandes lignes françaises par le canton de Neuchâtel. Le décret accepté, une commission est nommée qui doit étudier l'établissement d'une voie reliant Salins en France à Olten via le canton de Neuchâtel et déterminer les points de raccordement les meilleurs pour desservir les localités industrielles du canton. Deux solutions sont présentées, toutes deux au départ de Pontarlier. L'une passe par les Verrières, le Val-de-Travers et Neuchâtel avec raccordement aux Montagnes par accès routiers du Val-de-Travers et de Neuchâtel; la seconde dessert Morteau, le Col-des-Roches, Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Saint-Imier, Bienne et rejoint la ligne Soleure-Zurich. Ces deux projets occasionnent des discussions et des oppositions virulentes au sein de la commission. Pendant ce temps, ailleurs en Suisse, des projets de liaisons, notamment entre Lausanne et Pontarlier, via Vallorbe et entre Genève et Olten, via Lausanne, Yverdon, Payerne, Morat, Berne, voient le jour. Dans le canton de Neuchâtel, au sein des partis, du Grand Conseil et du Conseil d'Etat, c'est la guerre. Certains brandissent la menace d'une nouvelle révolution et les divergences de vue entre le Haut et le Bas mettent en péril l'unité du canton. Fritz Courvoisier, tenant fermement au projet de chemin de fer principal par les Montagnes, convoque à une conférence les délégués des communes industrielles des Montagnes et du vallon de Saint-Imier, à la suite de laquelle il constitue la "Commission centrale du chemin de fer par le Jura-Industriel ". A ses yeux, cette ligne ferroviaire est le seul moyen pour les Montagnes de conserver leur industrie horlogère car elle constitue un moyen de transport rapide les reliant au reste du pays et aux pays voisins, leur permettant ainsi d'étendre leur marché et de conquérir de nouveaux débouchés. Parallèlement, le Conseil d'Etat crée une "Commission d'Etat des chemins de fer neuchâtelois" qui doit étudier divers tracés dans le canton parmi lesquels celui des Montagnes ne constitue qu'une des différentes possibilités.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	LITTORAL. Projet Mérian, Devis Saint-Denis. 1.	VERRIÈRES-THIELLE. Projet et devis W'effli. 2.	VERRIÈRES-THIELLE. Projet W'effli, Devis Saint-Denis. 3.	VERRIÈRES-NEUCHÂTEL. Projet et devis Mérian. 4.	TROISRODS-VAUMARCUS. Projet et devis W'effli. 5.	TROISRODS-VAUMARCUS. Projet W'effli, devis St-Denis. 6.	COUVET-LA-CHAUX-DE-FONDS. Projet et devis St-Denis. 7.	COL-DES-ROCHES-CONVERS. Projet et devis Mérian. 8.	BRENETS-CONVERS. Projet et devis Saint-Denis. 9.
1) Longueur de la ligne en kilomètres	k. 28,97	k. 49,150	k. 49,150	k. 59,800	k. 42,520	k. 42,520	k. 55,690	k. 15,500	k. 16,590
2) Nombre de voies p' lequel les travaux sont faits	1	2	1	2	2	1	1	2	1
3) Surface de terrain occupée, par mètre courant de chemin	15 m. quarr.	22 m. quarrés	20 m. quarrés	16 mèt. quarr.	19 m. quarr.	15 m. quarr.	18 m. quarr.	17 m. quarr.	18 m. quarr.
4) Frais d'expropriation, par mèt. cour. de chem.	51 fr.	42 fr.	45 fr.	44 fr.	45 fr.	9 fr.	6 fr.	4 fr.	8 fr.
5) Cube des terrassements, id. id.	8 mètr. cub.	28 mètr. cubés	20 mètr. cubés	59 mètr. cubés	20 m. cubés	16 m. cubés	17 m. cubés	25 m. cubés	17 m. cubés
6) Frais de terrassements, id. id.	25 fr.	57 fr.	49 fr.	78 fr.	41 fr.	59 fr.	41 fr.	46 fr.	46 fr.
7) Longueur des tunnels,	400 mètres	1050 mètres	1050 mètres	1250 mètres	0	0	1475 mètres	1465 mètres	2605 mètres
8) Frais de tunnels, par mètre courant de percée	400 fr.	875 fr.	400 fr.	815 fr.	"	"	400 fr.	1552 fr.	400 fr.
9) Frais de travaux d'art par mèt. cour. de chemin	24 fr.	28 fr.	49 fr.	59 fr.	67 fr.	28 fr.	71 fr.	25 fr.	99 fr.
10) Nombre des voies de fer posées	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11) Frais de voies par mètre courant de chemin	49 fr.	48 fr.	54 fr.	60 fr.	48 fr.	54 fr.	54 fr.	54 fr.	54 fr.
12) Nombre des stations	7	9	11	7	2	5	4	2	5
13) Frais de stations par mètre courant de chemin	45 fr.	41 fr.	40 fr.	45 fr.	5 fr. 40	8 fr. 50	6 fr.	45 fr.	45 fr.
14) Frais de matériel roulant par mèt. c' de chem.	27 fr.	25 fr.	51 fr. 50	28 fr.	25 fr.	51 fr. 50	51 fr. 50	40 fr.	51 fr. 50
15) Prix total de la ligne	5.800.000 f.	11.000.000 fr.	11.000.000 fr.	11.800.000 fr.	2.800.000 f.	2.500.000 f.	7.700.000 f.	5.400.000 f.	6.000.000 f.
16) Prix total par mètre courant de chemin	201 fr.	224 fr.	224 fr.	228 fr.	225 fr.	219 fr.	218 fr.	400 fr.	569 fr.
17) Pente maximum	5 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	47 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	17 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	19 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	15 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	15 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	25 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	20 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>	18 <sup>00</sup> / <sub>00</sub>

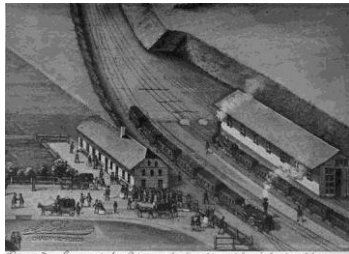
Devis des différents projets (extrait de la Feuille d'Avis de Neuchâtel du 17 mai 1855)

## Les débuts du Jura-Industriel

La "Commission centrale du chemin de fer par le Jura-Industriel" décide alors de continuer à ses propres frais l'étude du tracé par les Montagnes. Pour ce faire, elle lance une souscription en faisant appel au sentiment patriotique des futurs souscripteurs. De son côté, la "Commission d'État" arrive finalement à la conclusion que la ligne la plus favorable est celle des Montagnes. Le Grand Conseil adopte le 23 novembre 1853 une convention entre l'Etat de Neuchâtel et la "Commission centrale du chemin de fer par le Jura-Industriel", octroyant la concession pour la construction d'une ligne prolongeant celle qui était projetée par la France, de Besançon aux Brenets, et se dirigeant par Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Les Convers et le vallon de Saint-Imier sur la plaine du Seeland. En décembre 1853, une concession est également octroyée pour la ligne Les Verrières, Neuchâtel, Thielle, sous le nom de "Chemin de fer Franco-Suisse". Les deux concessions sont ratifiées par l'Assemblée fédérale en février 1854. Fritz Courvoisier, le promoteur et animateur du Jura-Industriel, décède en décembre de la même année. La "Commission centrale du chemin de fer par le Jura-Industriel" annonce qu'elle a pourvu à l'exécution des principales obligations qui lui sont imposées et qu'une société est en formation, sous les auspices des municipalités du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Elle cède donc sa concession le 16 juin 1855 à une société nommée "Compagnie neuchâteloise du chemin de fer par le Jura-Industriel", dont le capital s'élève à 1'400'000.- francs. En outre, le tracé de la voie est modifié et, de La Chaux-de-Fonds, ira sur Neuchâtel, via tunnels et rebroussement à Chambrelieu, plutôt que sur le vallon de St-Imier. En novembre 1855, le Grand Conseil accorde au Jura-Industriel la concession de la ligne sur Neuchâtel et les Chambres fédérales la ratifient en février 1856. L'État s'engage pour la construction de la ligne, à verser une subvention de 3 millions de francs, moyennant que la Compagnie assure par souscription une somme de même montant, les 6 millions représentant la moitié du coût total estimé pour la construction de la ligne. A mi-janvier 1856, la Compagnie a trouvé les fonds. Ils se répartissent ainsi: bourgeoisie de Neuchâtel, 500'000.- francs; municipalité du Locle, 450'000.- francs; municipalité de La Chaux-de-Fonds, 450'000.- francs; autres communes et particuliers, 1'600'000.- francs. De son côté, l'Etat conclut un emprunt de 2,5 millions de francs auprès des banques bâloises, le solde devant être émis dans le canton à une date ultérieure.

## La construction du chemin de fer

Le tronçon Le Locle-La Chaux-de-Fonds est mis en service le 2 juillet 1857, même si les gares des deux villes ne sont que provisoires. Celles que nous connaissons encore aujourd'hui datent de 1882-1884 avec extension en 1907 pour Le Locle et 1901-1904 pour La Chaux-de-Fonds.



Première gare de la Chaux-de-Fonds - 1857 - de 1863



Seconde gare de la Chaux-de-Fonds - 1882 - de 1884

Les deux premières gares de La Chaux-de-Fonds, entre 1863-1895



Collection Bibliothèque de la Ville (D.A.V.) La Chaux-de-Fonds



1895 - CHAUX-DE-FONDS - La gare  
Elle est bâtie entre 1882 et 1884 sur des plans de l'architecte Charles-Émile Brocard. Les travaux ont été terminés à la fin de l'année 1884. Quelle sera l'usage de la gare ? (p. 87)

Ancienne gare de La Chaux-de-Fonds vers 1900 (vue sud et nord)



Ouvriers sur le toit de la gare de La Chaux-de-Fonds, vers 1901-1903

C'est la première voie ferrée sur terre neuchâteloise. Puis, le petit tunnel du Grenier à la sortie est de la gare de La Chaux-de-Fonds est creusé et les travaux de ceux du Mont-Sagne et des Loges sont entamés. Mais avec l'avancement des travaux, les frais de construction s'accroissent passablement. Le devis du tronçon Le Locle-La Chaux-de-Fonds a été largement dépassé et des surprises dans le percement des tunnels augmentent également les frais. Pour pouvoir poursuivre les travaux, la compagnie contracte un emprunt bancaire de 3 millions en 1857 et un second de 1,7 million au printemps 1858. Elle demande également un prêt d'un million de francs à la Confédération qui passera à la postérité sous le nom de "million fédéral". En juin 1858, suite à une réévaluation des devis de construction de la ligne, il manque encore plus de 2,5 millions. Le devis total s'élève alors à 14 millions de francs. Les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds prêtent leur concours pour le placement des obligations d'un nouvel emprunt de la "Compagnie du Jura-Industriel" et se chargent des obligations qui ne seraient pas placées. Entre-temps, le problème de l'emplacement de la future gare de Neuchâtel a été réglé. Initialement prévue au bord du lac, la construction de la gare à cet endroit a provoqué de très fortes oppositions. Finalement, une convention prévoit un usage commun de la gare, située aux Sablons, aux deux compagnies (Jura-Industriel et Franco-Suisse). A l'été 1859 déjà, on constate que les dépenses dépassent toutes les prévisions et que les fonds à disposition ne suffiront pas à l'achèvement des travaux. Une nouvelle expertise aboutit à la conclusion qu'il faut encore trouver 3 millions, pour un devis total de 17 millions de francs. La "Compagnie du Jura-Industriel" se trouvant dans l'impossibilité de contracter de nouveaux emprunts ou d'augmenter son capital-actions, se propose de recourir à une société auxiliaire, chargée de terminer le chemin de fer et de l'exploiter à son profit. Le 11 février 1860 se constitue la "Compagnie d'exploitation du chemin de fer par le Jura-Industriel" au capital de 3 millions, soit 1'476'000.- francs de souscriptions et un nouvel emprunt de 1,5 million auprès d'une banque bâloise. Cette opération est approuvée par le Grand Conseil le 16 février. Les travaux de construction sont ainsi terminés avec un an de retard et la ligne Le Locle – Neuchâtel, via le tunnel du Mont-Sagne (1353 mètres) et le tunnel des Loges, alors plus long tunnel de Suisse (3259 mètres), est inaugurée le 14 juillet 1860.



Train en gare des Convers vers 1900

Les énormes dépassements des devis de construction s'expliquent essentiellement par la situation géographique et climatique particulières de la ligne. Les travaux s'effectuant de haut en bas, du Locle vers Neuchâtel, il faut d'abord transporter tous les matériaux de la plaine à la montagne par la route. De ce fait, leur prix augmente considérablement. Il en va de même pour le prix de la main d'œuvre. A ce sujet, on peut dire que les conditions de travail sont extrêmes, tant au niveau physique que social. Le personnel n'est pas payé régulièrement, les menaces de licenciement sont permanentes en raison du manque chronique de liquidités pour verser les salaires. Pour creuser le tunnel des Loges, on fait appel à des mineurs belges qui vivent dans des conditions inimaginables aujourd'hui. Ils n'ont même pas le droit de se faire soigner à l'hôpital de La Chaux-de-Fonds qui n'accepte que les ressortissants locaux!

## **L'exploitation difficile du Jura Industriel**

Peu après l'inauguration de la ligne, une nouvelle crise éclate. Des traites arrivées à échéance sont mises à la charge de la nouvelle Compagnie d'exploitation qui voit ainsi son capital fondre d'un tiers. Cette réduction de ses disponibilités ne lui permet plus de faire face aux dettes reconnues et à la poursuite de l'exploitation. Elle dépose son bilan et sa faillite est prononcée le 3 janvier 1861. La faillite de la "Compagnie neuchâteloise du Jura-Industriel" suit, le 19 août 1861. La situation est critique pour le canton et les communes. L'Etat prend l'exploitation de la ligne en régie. L'inquiétude se trouve encore aggravée par l'intensité d'une crise industrielle qui plonge Le Locle et La Chaux-de-Fonds dans une situation très précaire. Heureusement, la Confédération et le Canton parviennent à une solution avec les créanciers et, en 1862, ces derniers décident de se charger de l'exploitation du chemin de fer. Sous cette administration, l'exploitation de la ligne se poursuit jusqu'en 1865. Mais cette situation n'a qu'un caractère passager. Après diverses tentatives d'arrangement restées infructueuses, la justice de paix, pour en finir, décide de mettre le chemin de fer en vente au début de 1865. Il faut noter ici que le point culminant des dix premières années d'exploitation de la ligne est la tenue du Tir fédéral à La Chaux-de-Fonds en 1863. Cette manifestation internationale draine un nombre très important de participants qui utilisent bien évidemment le chemin de fer.

## **Une exploitation se stabilisant**

La "Nouvelle Compagnie du chemin de fer par le Jura Industriel", société anonyme de 10 actionnaires avec siège à La Chaux-de-Fonds, d'entente avec les créanciers, se porte adjudicataire du chemin de fer pour une période de dix ans, soit jusqu'en 1875. Simultanément, une souscription publique est ouverte, destinée au rachat du "million fédéral". 200'000.- francs sont récoltés, mais en reconnaissance de l'esprit patriotique, les Chambres fédérales acceptent le rachat de la créance pour ce montant. Dans la perspective de l'échéance de 1875, une motion est déposée au Grand Conseil fin 1873 en vue du rachat de la "Nouvelle Compagnie" par l'Etat. Diverses commissions examinent la question et suite à une campagne acharnée et virulente, le peuple, lors de la votation du 31 janvier 1875, s'oppose très largement au rachat. La "Nouvelle Compagnie du chemin de fer par le Jura-Industriel" est alors vendue à la "Compagnie des chemins de fer du Jura-Bernois". Le nouveau propriétaire fait notamment établir le tronçon de raccordement entre Le Locle et la frontière française, au Col-des-Roches. La ligne Besançon – Le Locle est ouverte le 4 août 1884. En 1884 toujours, la question du rachat se pose de nouveau par l'effet des clauses des concessions réservant ce droit à la Confédération et ensuite au Canton. La Confédération n'ayant pas fait usage de son droit, le Conseil d'Etat soumet la question au Grand Conseil le 5 mars 1884. Une nouvelle campagne de rachat s'ouvre, ne le cédant en rien à la première quant à l'intensité de l'agitation. Cette fois, le peuple, qui n'est pas satisfait de l'exploitation du Jura-Berne, vote le rachat le 29 juin 1884.

L'exploitation de la ligne est remise dès le 1er janvier 1886, date à laquelle l'Etat entre en sa possession, à une Société d'actionnaires neuchâtelois, qui se constitue avec siège à Neuchâtel, sous le nom de "Société d'exploitation du chemin de fer du Jura-Neuchâtelois" au capital de 250'000.- francs. (30'000.- : Etat de Neuchâtel, 50'000.- : Ville de Neuchâtel, 3'000.- : Ville de La Chaux-de-Fonds, 2'000.- : Ville du Locle et 165'000.- : particuliers.)

Le raccordement Renan – Les Convers – La Chaux-de-Fonds est remplacé par une ligne directe Renan – La Chaux-de-Fonds, inaugurée en décembre 1888. L'année 1899 voit, pour la première fois,

le nombre des voyageurs de la ligne dépasser le million. A partir de 1902, la "Compagnie du Jura-Neuchâtelois", qui a repris l'exploitation depuis 1899, entreprend des démarches en vue de vendre le chemin de fer à la Confédération. Cette dernière a déjà acheté les principales lignes ferroviaires de Suisse. Le 4 novembre 1912, une convention établit le transfert à la Confédération de la ligne du Jura-Neuchâtelois. Dès 1913, L'exploitation du réseau neuchâtelois est donc cédée aux Chemins de fer fédéraux (CFF).

## Conclusion

L'histoire des chemins de fer neuchâtelois est une succession de drames politiques et financiers. Ces difficultés ne sont cependant pas propres à notre canton ; elles se sont produites de façon identique dans toute la Suisse. Mais finalement, grâce aux chemins de fer, La Chaux-de-Fonds et Le Locle ne sont plus des villes perdues dans la montagne. Elles servent de quartier général aux nombreux voyageurs de commerce liés à l'industrie horlogère. Le patriotisme local a certes été mis à mal, mais il a résisté. Les radicaux notamment ont pesé de tout leur poids et parfois même engagé leur fortune pour sauver le Jura-Industriel.

## Liens et références

### Sources primaires

- Affaire Martinal: jugements de la Cour d'appel du 16 février 1863. La Chaux-de-Fonds : Imprimerie du National suisse, 1863. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-1)
- Bulletin officiel des délibérations du Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel des 14, 15 et 16 janvier 1875, touchant la question du rachat du Jura-Industriel. 1875. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-31)
- Chemin de fer de Paris à Berne par Gray, Besançon, Morteau, Locle, Chaux-de-Fonds et Bienne. Note sur l'importance de cette ligne eu égard aux intérêts suisses qui s'y rattachent. Paris : Impr. centrale des chemins de fer, 1857. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-39)
- Compte-rendu (charivarique) de l'assemblée générale des actionnaires du Jura Industriel. 1860. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-6)
- Le Jura industriel : organe des intérêts de l'Etat et des populations neuchâteloises dans la question du rachat. Neuchâtel : Impr. Montandon, 1874-1875. (Cote : CFV JOURNAUX 47)
- Lettre au Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel. 1861. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-16)
- Lettre du Conseil d'administration de la Compagnie neuchâteloise de chemin de fer par le Jura Industriel à l'Etat, à la Commune de Neuchâtel, à la Municipalité du Locle, à la Municipalité de La Chaux-de-Fonds. 1860. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-14)
- Lettre sur le Jura Industriel. 1874. (Cote : CFV Ndoc 8.51/37-21)
- Mémoire sur l'affaire du million fédéral. La Chaux-de-Fonds : Impr. du National suisse, 1861. (Cote : CFV Ndoc 8.51/35-2)
- Nouvelle compagnie du chemin de fer par le Jura industriel. Premier rapport du conseil d'administration. Année 1865. La Chaux-de-Fonds : Impr. du National suisse, 1866. (Cote : CFV Ndoc 8.51/40-25)
- Obligation générale du 27 mai 1865. 1865. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-10)
- Pétition des Conseils généraux des Municipalités du Locle et de La Chaux-de-Fonds et du Conseil de commune des Brenets, au Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel. 1855.

(Cote : CFV Ndoc 8.51/38-12)

- Projet de convention entre l'Etat de Neuchâtel et la commission centrale du chemin de fer par le Jura industriel. Neuchâtel : Impr. de Frédéric Loutz, 1853. (Cote : CFV Ndoc 8.51/36-5)
- Le rachat du Jura Industriel. 1884. (Cote : CFV Ndoc 8.51/34-9)
- Le rachat du Jura Industriel par l'Etat. 1874. (Cote : CFV Ndoc 8.51/34-8)
- Recueil factice de documents sur le Jura industriel. (Cote: CFV VF 12235 compactus)

### Sources secondaires

- BÄRTSCHI, Hans-Peter, DUBLER, Anne-Marie. "Chemins de fer". In Dictionnaire historique de la Suisse (DHS). Version du 09.09.2009.  
<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F7961.php>
- BAUER, Eddy. Les origines du Franco-suisse. In Musée neuchâtelois. Neuchâtel, 1957, No1, pp. 139-161. (Cote: CFV Pér. 29)  
Accès en ligne sur RERO DOC <http://doc.rero.ch/record/12458?ln=fr>
- BOILLAT, Johann. Entre discipline et sécurité : la gestion du personnel dans la compagnie ferroviaire du Jura Industriel (1857-1865). In Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier. Lausanne, 2006, No 22, pp. 10-32. (Cote : CFV Périodiques 94)
- BOILLAT, Johann. Le fiasco du Jura Industriel : heurs et malheurs d'une compagnie ferroviaire au XIXe siècle (1853-1865). Stratégie de développement, gestion du personnel et exploitation. Mémoire de licence. Neuchâtel, 2005. (Cote : CFV Nb 1614)
- BOILLAT, Johann. Une ligne à travers les montagnes : la première compagnie de chemin de fer du Locle à Neuchâtel : le Jura industriel (1857-1865). Neuchâtel : Ed. Alphil, 2007. (Cote : CFV 625.1 BOI)
- BOILLAT, Johann. Naissance et évolution d'une politique commerciale au 19e siècle : le cas de la compagnie ferroviaire du Jura Industriel (1857-1865). In Dienstleistungen : Expansion und Transformation des "dritten Sektors" (15.-20. Jahrhundert). Zürich : Chronos. 2007, pp.215-228. (Cote : CFV BROCHURES 4619)
- COP, Raoul. Histoire de La Chaux-de-Fonds. La Chaux-de-Fonds : Ville de La Chaux-de-Fonds, 1981, pp. 203-204. (Cote : CFV SL 949.443)
- COP, Raoul. Histoire de La Chaux-de-Fonds. Le Locle : Éditions G d'Encre. 2006, pp. 243-244. (Cote : CFV SL 949.443)
- FAVARGER, Philippe. La noble et vertueuse compagnie des marchands de Neuchâtel. Neuchâtel: Impr. Wolfrath & Sperlé, 1913. (Cote: CFV VF 15056)
- GIRARD, Henri. Le Jura Industriel. In Musée neuchâtelois. Neuchâtel, 1957, N°1, pp. 105-138. (Cote: CFV Pér. 29)  
Accès en ligne sur RERO DOC <http://doc.rero.ch/record/12458?ln=fr>
- JUVET, Jean-Louis. Importance des chemins de fer dans l'économie neuchâteloise. In Musée neuchâtelois. Neuchâtel, 1957, N°1, pp. 162-173. (Cote: CFV Pér. 29 ou en ligne sur RERO DOC)
- KLAUSER, Eric-André. "Fritz Courvoisier". In Dictionnaire historique de la Suisse (DHS). Version du 17.08.2005.  
<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F4462.php>
- La Chaux-de-Fonds. Documents nouveaux publiés à l'occasion du 150e anniversaire de l'incendie du 5 mai 1794. La Chaux-de-Fonds, Editions A.D.C., 1944, pp. 169-176. (Cote : CFV SL 949.443)
- MICHEL, Jules. Un chemin de fer d'intérêt local en Suisse. Le chemin de fer du Jura industriel. Paris : Dunod, 1869. (Cote : CFV Ndoc 8.51/38-2)

- MONTANDON, Léon. En marge d'un établissement d'un réseau ferroviaire neuchâtelois. In Musée neuchâtelois. Neuchâtel, 1957, N°1, pp. 174-182. (Cote: CFV Pér. 29 ou en ligne sur RERO DOC)
- MOREL, Henri. Les chemins de fer. In La Chaux-de-Fonds, son passé et son présent: notes et souvenirs historiques publiés à l'occasion du centième anniversaire de l'incendie du 5 mai 1794. La Chaux-de-Fonds : Impr. du National suisse, 1894, pp. 227-262. (Cote : CFV SL 949.443)
- THOMANN, Charles. La Chaux-de-Fonds... malicieusement vôtre!: une trentaine de récits authentiques, autant de souvenirs amusants. La Chaux-de-Fonds : Ed. d'En Haut, 1991, pp. 29-32. (Cote : CFV SL 949.443)
- TISSOT, Laurent. En voiture ! : l'arrivée du train en terre neuchâteloise. Neuchâtel : Musée d'art et d'histoire, 2004. (Cote : CFV BROCHURES 4510)