Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 22 (2007)

Artikel: Naissance et évolution d'une politique commerciale au 19e siècle : le cas de la compagnie ferroviaire du Jura Industriel (1857-1865)

Autor: Boillat, Johann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-871873

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Johann Boillat

Naissance et évolution d'une politique commerciale au 19e siècle

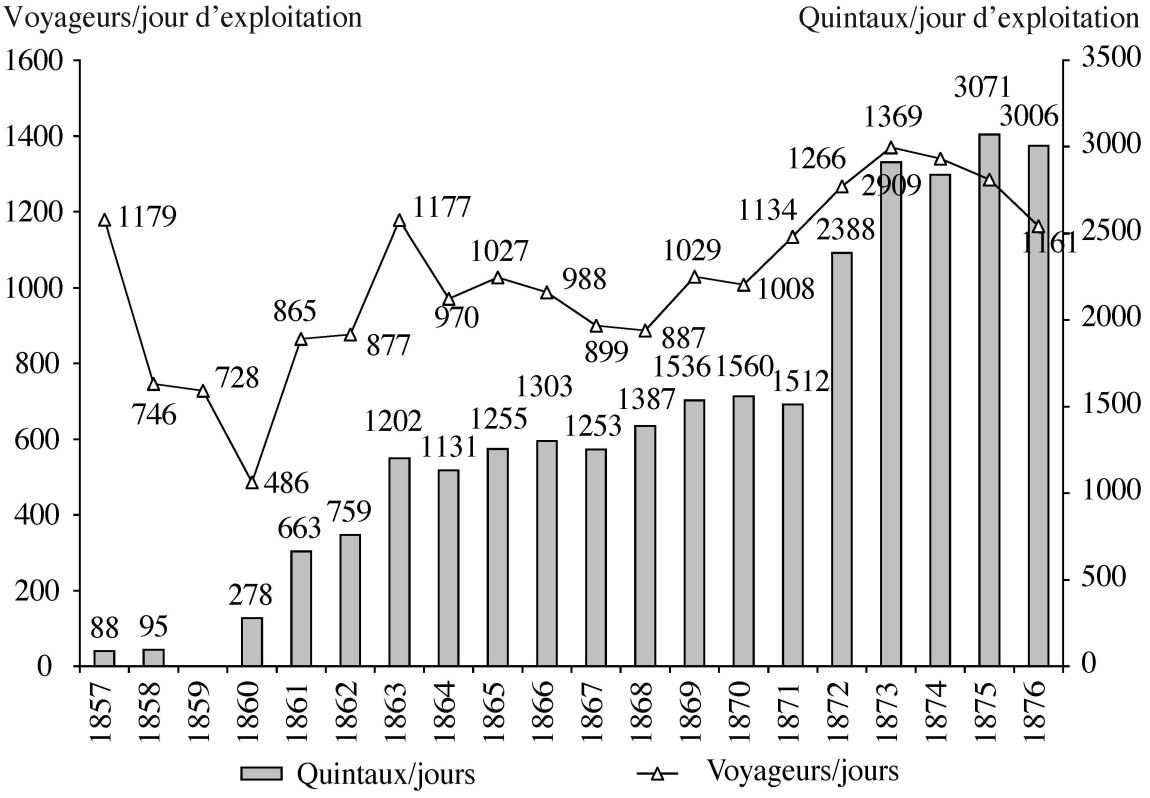
Le cas de la compagnie ferroviaire du Jura Industriel (1857–1865)[1]

L'inauguration de la première ligne de chemin de fer entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle en 1857 est un moment-clé dans l'histoire des transports neuchâtelois. Cette révolution ferroviaire a effectivement deux conséquences principales: la réduction du temps de parcours d'une part et la mise à disposition des populations et des milieux économiques d'un moyen de transport ponctuel, rapide et de relativement grande capacité d'autre part. Si ces deux éléments sont communs au développement ferroviaire, la naissance et l'évolution de la politique commerciale de la compagnie du Jura Industriel sont beaucoup plus spécifiques, dans la mesure où l'élaboration et le perfectionnement du service commercial sont ici liés au développement du trafic, ce dernier étant lui-même conditionné par les ouvertures de lignes. Ainsi donc, après quelques considérations sur le tracé, nous allons nous arrêter sur l'analyse des flux transportés entre 1857 et 1865, puis nous tenterons de déterminer quelles sont les grandes orientations commerciales de la compagnie du Jura Industriel pour la période en question.

Un tracé atypique

La ligne du Jura Industriel est construite de façon particulière: pas moins de quatre inaugurations sont nécessaires pour livrer à l'exploitation la quarantaine de kilomètres séparant Le Locle de Neuchâtel![2] Cet état de fait s'explique par deux facteurs: l'isolement géographique initial d'une part et les difficultés topographiques régionales d'autre part. En effet, et contrairement aux autres compagnies helvétiques, les dirigeants chaux-de-fonniers commencent les travaux non pas en partant du Plateau mais depuis les Montagnes neuchâteloises, «loin de tout».[3] De plus, la géographie singulière du canton (percée de la chaîne jurassienne, différence d'altitude importante entre La Chaux-de-Fonds, située à 1000 m et Neuchâtel, 450 m) détermine un tracé sinueux, à la réalisation particulièrement ardue pour le milieu du 19e siècle.[4] Les

Fig. 1: *Trafic annuel voyageurs et marchandises de la compagnie du Jura Industriel, 1857–1876 (en unité par jours d'exploitation)*



Sources: 1857: ABVLL, dossier A 5'819: «Assemblée Générale des Actionnaires du 29 mai 1858»; *1858 et 1859:* AEN, DF Série 1 20, dossier 1257, PV 1861: «Assemblée Générale des Actionnaires du 16 janvier 1860»; *1860 et 1861:* AEN, TP I, dossier 353: «Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil Concernant l'Usage du Droit de Rachat Réservé au Canton de Neuchâtel sur la Ligne du Jura Industriel»; *1862, 1863 et 1864:* ACFF, dossier 2002/CFFLS 11/59: 19-05 Jura Industriel, 1857–1867: «Rapport du Conseil d'Administration du Chemin de Fer par le Jura Industriel aux Créanciers des Deux Compagnies en Faillite», pour les années respectives; *1865: Ibid.,* «Nouvelle Compagnie du Chemin de Fer par le Jura Industriel. Premier Rapport du Conseil d'Administration, Année 1865»; *1866–1876:* AEN, TP I, dossier 353: «Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil Concernant l'Usage du Droit de Rachat Réservé au Canton de Neuchâtel sur la Ligne du Jura Industriel».

premières années d'exploitation de la ligne du Jura Industriel sont ainsi caractérisées par une infrastructure encore inachevée, générant de facto un trafic de voyageurs et de marchandises tout aussi modeste qu'inconstant. Cette évolution est parfaitement lisible dans l'analyse comparée des flux de voyageurs et de marchandises entre 1857 et 1865 (fig. 1).

Des trafics aux évolutions différentes

L'analyse du trafic voyageur nous permet tout d'abord de nuancer une évolution qui peut paraître a priori linéaire: l'allongement de la ligne ne correspond pas nécessairement à une augmentation des voyageurs transportés. On constate même un essoufflement certain de la division «voyageurs». Pour l'année 1857 (170 jours d'exploitation),[5] on comptabilise une moyenne quotidienne de 1179 voyageurs; ce chiffre tombe à 746 en 1858 (-37%) et 486 pour l'exercice 1860, soit une diminution de 59% par rapport à 1857. Il faut attendre l'année 1863 pour retrouver une moyenne quotidienne quasiment identique à celle de 1857. Cette variation importante s'explique par la tenue du Tir Fédéral à La Chaux-de-Fonds du 12 au 22 juillet 1863, manifestation pour laquelle les organisateurs attendent «plusieurs milliers de personnes de tous les pays».[6] L'évolution du trafic des marchandises est inverse: alors qu'en 1857 le chemin de fer véhicule quotidiennement 88 quintaux de fret,[7] les volumes journaliers se montent à 95 quintaux pour 1858 (+8%), 278 en 1860 (+214%) et même 1255 quintaux pour l'année 1865, soit une augmentation de 1322% par rapport à 1857! On peut donc considérer deux périodes distinctes. De 1857 à 1860, les premières années d'exploitation de la société chaux-de-fonnière se définissent principalement par le transport de voyageurs. Puis, à partir de 1860, une fois l'entier de la ligne livré à la circulation, l'entreprise transporte des volumes de plus en plus importants. Nous allons donc tenter de percevoir quelles sont les innovations commerciales qui se cachent derrière l'évolution respective des secteurs voyageur et marchandise pour la période 1857–1865.

1857–1860: une tarification balbutiante

Les tarifs voyageurs et marchandises de la compagnie sont initialement déterminés dans la convention de 1853, signée entre les membres de la Commission centrale du chemin de fer par le Jura Industriel[8] et les représentants de l'Etat de Neuchâtel. Le traité laissant tout de même une certaine latitude aux dirigeants, ces derniers fixent les frais de transports au maximum autorisé: «[…] comme il est toujours plus facile d'abaisser des tarifs que de les élever, nous posons le principe suivant comme base de notre travail: élever les prix de transport au maximum de taxe permis par la concession, sans nuire au développement de la circulation.»[9] Cette politique est le fruit de deux facteurs complémentaires. Tout d'abord, la détermination des prix est fonction de variables telles que la topographie. Une ligne à forte pente induit des tarifs plus élevés que ceux d'une compagnie dont le réseau s'étale en plaine. Comme l'écrit le directeur de l'exploitation, les tarifs sont «très élevés comparativement aux autres chemins de fer, mais il faut tenir compte des difficultés d'exécution toutes

exceptionnelles qu'a nécessité le tracé, et des frais considérables de traction que nous aurons, surtout que notre trafic de marchandises se fera en amont et que nos retours en aval seront insignifiants […]».[10] La cherté du transport s'explique notamment par l'emploi d'un personnel nombreux dans chaque train: un mécanicien, un chauffeur, un chef de train et trois conducteurs (serre-freins) sont en moyenne nécessaires pour garantir la sécurité du convoi. Second facteur, la configuration du marché. Celui-ci joue un rôle important dans la mesure où la marge de manœuvre des dirigeants est plus grande si l'entreprise se situe dans une position de monopole. La construction de la ligne du Locle à Neuchâtel a véritablement contracté l'espace cantonal neuchâtelois.[11] La géographie particulière du canton, additionnée aux infrastructures routières vétustes[12] place théoriquement la compagnie du Jura Industriel dans une position dominante[13] en matière de transport des voyageurs. Une situation qui est relevée par le directeur de l'exploitation en mars 1860, lequel souligne que «le trajet par route ordinaire offre de telles difficultés que toute concurrence est on peut dire impossible».[14]

Le projet de convention de 1853 stipule que les frais de transport pour les voyageurs doivent être de 0,104 frs. par km pour les wagons de 1ère classe, de 0,073 frs. par kilomètre pour ceux de 2e classe et de 0,052 frs. par kilomètre pour ceux de 3e classe.[15] Au mois de juin 1857, soit quelques semaines avant l'inauguration initiale, le directeur des finances Louis-Ulysse Ducommun-Sandoz et le directeur de l'exploitation Jules Grandjean posent comme principe «qu'il est vendu des billets pour le trajet simple et des billets pour aller et retour s'effectuant le même jour; ces derniers jouissent d'une réduction de 20%. Les enfants au-dessous de 10 ans ne payent que moitié place pour toutes les classes. Il sera accordé des abonnements personnels valables pour trois mois.»[16] On remarque donc que seuls les titulaires de billets aller-retour et les enfants au-dessous de dix ans bénéficient d'une réduction. Les tarifs proposés permettent-ils d'expliquer l'enthousiasme phénoménal des premiers mois d'exploitation pendant lesquels, rappelons-le, une moyenne quotidienne de 1179 passagers est enregistrée pour un tronçon de seulement 6 km? Sans doute que non, puisque le nombre de voyageurs transportés chute de façon vertigineuse jusqu'en 1860, alors que l'offre n'est aucunement modifiée par les administrateurs. Il faut donc chercher une autre explication au phénomène. C'est apparemment l'attirance pour le progrès et non une politique tarifaire attrayante qui fait se presser près de 1200 personnes quotidiennement entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds. Comme l'indique Jean-Louis Juvet, «dès les débuts de son exploitation, un véritable engouement s'empara des habitants des hautes vallées pour ce nouveau moyen de locomotion: alors que les dirigeants transportaient annuellement 400'000 personnes en Suisse, vers 1850, le Jura Industriel ‹ trainballa › – selon l'expression chaux-de-fonnière – plus de 200'000 personnes durant les six premiers mois de son existence».[17] Passée la curiosité des premiers mois, la fréquentation chute très sensiblement.

Au mois de septembre 1859, une première réorientation tarifaire d'importance est entérinée. Quelques semaines avant la double inauguration de la fin de l'année 1859, le directeur de l'exploitation Jules Grandjean modifie la pratique en vigueur jusqu'alors: «nous proposons de supprimer pour commencer les billets ‹ aller-retour › parce qu'ils diminuent considérablement nos recettes par la déduction de 20% que l'on est obligé de faire conformément à la concession [de 1853]. […] Lorsque plus tard le rendement sera reconnu suffisant, cette mesure pourra être utilement [ré]introduite; par contre, pour certains dimanches, jours de fêtes et lorsque l'administration le jugera convenable, elle accordera un rabais de 10% sur le tarif ordinaire; ce rabais pourra être accordé soit pour un parcours partiel, soit comme mesure générale, valable pour un ou plusieurs jours.»[18] L'abandon des rabais est motivé par les graves difficultés financières de la société,[19] même si une nouvelle offre est mise en place pour certaines courses dominicales. Augmenter les revenus de l'entreprise demeure le véritable leitmotiv de l'année 1860. Non seulement il est décidé d'une augmentation générale moyenne du prix des billets de 2%[20] mais encore, dans la perspective de l'exploitation entière de la ligne, le nouveau directeur Achille-Aimé Boudsot souhaite que «l'ouverture des bureaux pour la prise des billets [soit] moins limitée».[21] Cette modification tarifaire n'affecte en rien le trafic des voyageurs puisque dès l'année 1861, profitant de l'ouverture totale du tracé, la fréquentation journalière passe de 486 à 865 unités (voir fig. 1).

Selon le projet de convention de 1853, la tarification des marchandises est articulée en quatre classes distinctes.[22] Cette base est complétée par une surtaxe pour frais de transbordement: «[…] au tarif pour les marchandises, il faut ajouter le camionnage fixé à 10 centimes le quintal et les frais de chargement et déchargement à 5 centimes le quintal pour chaque opération.»[23] On entrevoit même la possibilité d'établir des tarifs spéciaux «pour des chargements complets de wagons, ainsi que pour de fortes parties, telles que houille, bois, tourbe, matériaux de construction, sable […]; cette disposition, au reste, doit être discutée et étudiée très attentivement et basée sur la pratique de quelques mois».[24] La direction hésite donc à arrêter une tarification définitive: seule une expérience de plusieurs semaines peut permettre l'élaboration d'une politique commerciale stable. Comment expliquer de telles hésitations, alors que le tarif pour le service des voyageurs est accepté en l'état dès 1857? Si un élément de réponse est à rechercher dans l'extrême diversité des produits transportés, multipliant ainsi les classes tarifaires possibles, un autre paramètre est à prendre en considération: la concurrence du réseau routier.

Si nous avons pu souligner la position quasi monopolistique de la compagnie en matière du transport des voyageurs, il en va tout autrement du secteur «marchandises», lequel est intimement lié à l'ouverture des tronçons. En effet, tant que les travaux de construction ne sont pas achevés, la compagnie subit de plein fouet la concurrence de la route. Cette situation est d'ailleurs mise en exergue lors de l'assemblée générale

des actionnaires, qui se tient en janvier 1860 à La Chaux-de-Fonds: «nous ne devons pas non plus perdre de vue qu'aussi longtemps que la ligne de La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel n'est pas en exploitation, nous perdrons naturellement toute la circulation de voyageurs et de marchandises qui a lieu par la Tourne entre Le Locle et Neuchâtel. En outre, la ligne est trop courte pour qu'une grande partie des marchandises qui sont transportées entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds ne continuent pas à aller avec le roulage ordinaire.»[25] En janvier 1860, seuls les tronçons Le Locle/Les Convers et Neuchâtel/Les Hauts-Geneveys sont ouverts. Les voyageurs et marchandises à destination et en provenance de La Chaux-de-Fonds doivent encore et toujours emprunter le Col de La Vue-des-Alpes (culminant à 1283 m). Ce n'est qu'une fois la ligne Neuchâtel/Le Locle totalement livrée à l'exploitation en juillet 1860 qu'un développement commercial plus soutenu peut être véritablement envisagé.

1860–1865: vers une politique commerciale plus audacieuse

L'inauguration du dernier tronçon entre Les Hauts-Geneveys et Les Convers le 15 juillet 1860 voit le trafic entre les Montagnes neuchâteloises et le chef-lieu augmenter sensiblement. La société, soucieuse d'accroître ses recettes, s'achoppe à diversifier ses services tant dans le domaine des voyageurs que dans celui des marchandises.

La compagnie neuchâteloise va ainsi rapidement instaurer le principe de courses spéciales dominicales, romantiquement appelées «trains de plaisirs». D'emblée nous nous empressons de préciser qu'il ne faut pas considérer ce phénomène comme étant une spécificité neuchâteloise. Comme le souligne fort bien Marie-Suzanne Vergeade, «le goût du voyage n'est pas né au XIXe siècle, mais le chemin de fer lui a apporté une dimension jusqu'alors impensable».[26] Dans cette perspective, l'élaboration de promenades en train fait partie intégrante des politiques d'extension des compagnies ferroviaires en général.[27] Ce tourisme ferroviaire avant la lettre remporte un franc succès auprès de la population neuchâteloise avec des participations annuelles de plusieurs centaines voire plusieurs milliers de voyageurs.[28] Ainsi, le 2 août 1860, le conseil d'administration de la compagnie du Jura Industriel s'adresse au directeur général Achille-Aimé Boudsot pour lui demander que soient organisés des «trains de plaisir sur Neuchâtel, qui correspondent avec les bateaux à vapeur».[29] De plus, les administrateurs lui intiment l'ordre de «donner à cette mesure toute la publicité nécessaire».[30] A l'image des autres Confédérés, les Neuchâtelois découvrent leur canton, puis leur pays. Ainsi, l'Ile Saint-Pierre est au programme en 1860. L'année suivante, les dirigeants prennent langue avec la compagnie de l'Ouest-Suisse pour l'organisation de courses à destination de Genève.[31] On évoque même la possibilité de louer un bateau à Morges pour poursuivre le voyage jusqu'en Savoie! Des convois

sont organisés à destination de Thoune et Langnau en 1864; Bâle, Olten, Lucerne et Aarau en 1865,[32] Lucerne à nouveau en 1868, puis Winterthur, Zürich et Genève une année plus tard.[33] Il s'agit donc ici d'une innovation très importante pour ne pas dire vitale pour la petite compagnie ferroviaire du Jura Industriel laquelle, rappelons-le, est en proie à de sérieuses difficultés financières.

Parallèlement, la compagnie cherche des débouchés sur le marché du transport de marchandises. Déjà en septembre 1859, il est décidé que «suivant les circonstances, on fera des trains spéciaux pour les denrées alimentaires».[34] Mais ici aussi, il faut attendre le mois d'août 1860 pour voir l'apparition de mesures commerciales plus importantes. En effet, entre le 10 et le 14 août 1860, les compagnies du Jura Industriel et du Franco-Suisse mettent sur pied un tarif commun pour le transport de légumes par wagon complet de 4000 kilos, du Landeron à La Chaux-de-Fonds.[35] Quelques semaines plus tard et dans le même ordre d'idée, la tenue hebdomadaire de marchés agricoles est autorisée dans les stations du Val-de-Ruz, entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. La seconde moitié de l'année 1860 marque donc véritablement le début d'une stimulation commerciale par l'instauration de tarifs mieux adaptés aux types de marchandises véhiculés. Ainsi, les milieux agricoles du Val-de-Ruz et du Seeland profitent du développement du chemin de fer dans les Montagnes neuchâteloises.

Malgré d'indéniables progrès, l'année 1860 s'achève sur un trafic marchandises encore relativement peu intense. En effet, la société du Jura Industriel reste tributaire du raccordement de son réseau à celui d'autres compagnies, au premier rang desquelles se trouvent le Franco-Suisse (lui-même relié via le Val-de-Travers et Pontarlier à la compagnie du Paris–Lyon–Marseille) et la compagnie bâloise du Central-Suisse dont les voies s'étendent jusqu'à La Neuveville. Cette situation est d'ailleurs relevée lors de l'assemblée générale des actionnaires en décembre 1860: «l'accroissement des marchandises, quoique très notable, n'offre pas le résultat que l'on doit espérer et qui ne pourra être obtenu que lorsque le tronçon Bienne–Neuveville sera ouvert aux marchandises et que le raccordement Pontarlier–Salins sera effectué. Aujourd'hui en effet, la plupart des marchandises provenant du Midi et destinées aux Montagnes, sont dirigées sur Besançon, d'où elles nous arrivent sur essieu, échappant ainsi à la ligne des Verrières et à celle du Jura Industriel. […] Pour acquérir le trafic, il faut vaincre de longues habitudes commerciales […]. Les difficultés financières et les préoccupations de l'avenir n'ont pas permis au conseil [d'administration] et à la Direction de provoquer le développement du trafic.»[36] De plus, on voit que les difficultés financières de la société entravent la mise en place d'une politique commerciale de qualité. Dans l'incapacité de stimuler durablement le trafic marchandises, la petite société chaux-de-fonnière cherche dès lors des appuis extérieurs. Une intense correspondance est échangée avec des compagnies suisses quant à l'élaboration de tarifs préférentiels.[37] Et c'est au printemps 1861, que le

Jura Industriel entérine un accord commercial avec la compagnie du Franco-Suisse pour les marchandises en provenance de Pontarlier. Le but d'une telle démarche est de conquérir «le trafic de Besançon à destination des Montagnes Neuchâteloises et du Jura bernois, qui jusqu'à présent à lieu par la voie de roulage ordinaire».[38] Concrètement ce traité permet une classification commune pour les marchandises en provenance de France voisine et circulant sur les deux réseaux neuchâtelois.[39] En vérité, c'est une authentique politique commerciale offensive qui est créée dès l'année 1861: on assiste à une multiplication sans précédents des catégories tarifaires.[40] Dans la foulée, la compagnie du Jura Industriel procède en juin 1861 à la refonte de ses tarifs marchandises. On assiste ici à l'apparition de la tarification dite ad valorem, selon laquelle le prix du transport n'est pas le reflet de l'application linéaire du facteur «distance» mais au contraire, la résultante de trois variables: la quantité du produit, la qualité du produit et la distance à parcourir. Ainsi donc, en modulant et en multipliant les classes tarifaires, on en arrive à accroître les rentrées financières de l'entreprise. A ce propos, François Caron souligne que «la tarification doit être diversifiée au maximum. Car seule cette diversification permet de tirer de la voie le maximum d'utilité et par conséquent le maximum de recettes car en haussant exagérément ses tarifs, l'exploitant risque de voir le trafic décroître ou même disparaître. […] Le tarif qui assure le produit net maximum est plus faible que celui qui assure le produit brut maximum.»[41]

Dans la brève histoire du Jura Industriel, l'année 1862 est cruciale. La société, reprise dès le mois de février par les créanciers,[42] voit le transport de marchandises augmenter sensiblement. Les volumes véhiculés passent de 759 quintaux quotidiens pour 1862 à 1202 pour 1863 (figure 1). L'accroissement des flux s'explique par la poursuite de l'application de conventions tarifaires bilatérales avec d'autres compagnies helvétiques ou étrangères.[43] Toutefois, un élément vient encore renforcer cette tendance positive. Au mois d'avril 1862, l'entreprise chaux-de-fonnière adhère à l'Association suisse des chemins de fer. Cet événement peut paraître anodin mais il va littéralement bouleverser le mode opératoire de la société. Ces modifications structurelles sont d'ailleurs décrites dans le rapport du conseil d'administration de 1863. Il est en effet précisé que jusqu'au 1er février 1862, «le Jura Industriel était demeuré complètement isolé des autres Compagnies suisses. Il transportait les voyageurs et leurs bagages jusqu'à la gare de Neuchâtel, et ne délivrait aucune carte pour aller au-delà. […] Il fallait donc qu'à Neuchâtel tous ces voyageurs sans exception réclamassent de nouvelles cartes et fissent peser et enregistrer une seconde fois leurs bagages. Pour les marchandises, c'était la même chose. Tout devait s'arrêter à Neuchâtel, et être soumis à une réexpédition. Ce mode de procéder était gênant pour tout le monde. C'était une perte de temps et une augmentation de frais qui retombait sur le voyageur et le commerçant. Pour faire cesser cet état de choses, il fallait obtenir l'admission au trafic direct avec toutes les compagnies suisses. Le conseil d'administration en fit la

demande, et dans une conférence tenue à Berne en avril 1862, les délégués de toutes les compagnies suisses y donnèrent leur consentement et admirent le Jura Industriel tant à participer au trafic qu'à siéger dans les conférences.»[44] Dès lors, «au lieu de chercher à se faire concurrence et à se nuire réciproquement, au risque de marcher ensemble à la ruine, les Administrations se sont entendues pour organiser le service direct des voyageurs, des bagages et des marchandises, pour mettre leurs trains en correspondance, pour faire circuler leur matériel d'un réseau sur l'autre, pour créer des tarifs communs et élaborer des règlements uniformes».[45] Par contre-coup, l'entrée de la compagnie dans l'association oblige Jules Grandjean à «transformer le mode d'expédition des marchandises, augmenter un peu le personnel du bureau du contrôle, […]. Mais ces dépenses ont été plus que compensées par le développement et l'augmentation du trafic».[46] La reprise de la direction par les créanciers provoque donc une stimulation du trafic par l'intégration de la compagnie du Jura Industriel dans un système de tarification uniforme à large échelle.
Les dernières innovations commerciales sont introduites lors du Tir Fédéral de 1863. Dans l'optique d'une très forte fréquentation,[47] une tarification particulière est élaborée. Le Jura Industriel, en collaboration avec la compagnie du Franco-Suisse propose que soient créés «des billets d'aller et de retour de Paris, Dijon, Dôle, Besançon, Lons-le-Saunier et Pontarlier pour La Chaux-de-Fonds avec 30% de réduction sur le prix normal. […] Ces billets valables pour 10 jours seraient créés pour les 3e classes et ils donneraient droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages.»[48] La manifestation remporte un franc succès: l'évolution du trafic des voyageurs pour 1863 en atteste (voir figure 1). De plus, les dirigeants profitent de l'événement pour instaurer un service de livraison des bagages de la gare au domicile: les commissionnaires-portefaix.[49] Cette nouveauté est apparemment une complète réussite, puisque les administrateurs entérinent cette pratique dès l'année suivante: «[…] nous nous sommes efforcés d'amener de nouveaux éléments de rendement, et sans vouloir entrer dans le domaine du commerce privé, nous avons admis qu'une petite compagnie comme la nôtre, doit chercher par tous les moyens possibles, à occuper son personnel en dehors du service spécial du chemin de fer, et à cet effet, nous avons organisé des services de commissionnaires-portefaix, dont l'entrée en fonction a eu lieu en 1864, à La Chaux-de-Fonds, au Locle et à Neuchâtel.»[50]

Conclusion

En générant des ouvertures en cascade, la topographie particulière de la ligne du Jura Industriel a profondément marqué le développement commercial de la société. Le trafic voyageurs et marchandises étant tributaire des inaugurations, il faut attendre juillet 1860, soit près de trois ans après l'ouverture initiale de 1857, pour voir le sys-

tème d'exploitation enfin stabilisé. On a donc affaire à un développement commercial par à-coups, dans lequel deux périodes ont été clairement délimitées.
De 1857 à 1860, la politique commerciale du Jura Industriel est balbutiante, changeante au gré de l'évolution de l'entreprise. Dès le début de l'exploitation en 1857, les administrateurs mettent en place une offre pour les voyageurs: rabais de 20% sur les billets aller-retour, réduction pour les enfants de moins de 10 ans et abonnement de trois mois. Très rapidement, devant faire face à de sérieux problèmes de liquidité, les dirigeants décident d'annuler purement et simplement l'octroi des réductions tarifaires dès 1859. Une année plus tard, le prix moyen des billets augmente de 2%. Paradoxalement, ces mesures ne handicapent nullement le développement du trafic voyageurs, puisque la fréquentation quotidienne passe de 486 unités en 1860 à 865 une année plus tard (figure 1). L'explication du phénomène réside sans doute dans la configuration du marché des transports du canton de Neuchâtel: profitant de l'ouverture totale de la ligne, la société se retrouve dès lors en position de quasi monopole, les autres moyens de locomotion ne pouvant tout simplement pas concurrencer la célérité du chemin de fer. Le secteur des marchandises connaît des débuts beaucoup plus fébriles. Les ouvertures en cascade nuisent grandement au développement commercial. Aussi longtemps que la ligne Neuchâtel–Le Locle n'est pas ouverte, la majorité du trafic commercial se fait encore par la route. Conséquemment, le développement du transport de marchandises ne se réalise que difficilement.
De 1860 à 1865, on constate d'importantes innovations, tant au niveau du service des voyageurs que dans celui des marchandises. Tout d'abord, dès le mois d'août 1860, la direction du Jura Industriel entérine, en collaboration avec la société des bateaux du lac de Neuchâtel, le principe des promenades ferroviaires dominicales, les «trains de plaisir». Mais c'est surtout dans le secteur marchandise que les innovations commerciales sont les plus grandes. Dès la seconde moitié de l'année 1860, on assiste à des échanges épistolaires très intenses entre la compagnie du Jura Industriel et d'autres sociétés ferroviaires, au premier rang desquelles se trouve la compagnie neuchâteloise rivale, le Franco-Suisse. Ainsi s'élabore peu à peu un arsenal tarifaire de plus en plus détaillé, visant à appliquer un prix kilométrique spécifique à la marchandise convoyée. De plus, bénéficiant d'une ligne enfin achevée, la compagnie du Jura Industriel peut aisément conquérir de nouveaux marchés. Les volumes transportés augmentent donc sensiblement dès 1861. L'offre se trouve ainsi peu à peu étoffée au point de nécessiter l'engagement d'un agent commercial, dont le travail consiste avant tout à élaborer des tarifs adaptés à des marchandises toujours plus nombreuses mais aussi toujours plus variées (cercueils, chevaux, fruits et légumes, bois, blé, sel ou vins de France). En 1862, momentanément allégée de certains problèmes juridiques, la compagnie du Jura Industriel adhère à l'association suisse des chemins de fer. Cet événement, par l'application d'un système de tarification homogène, facilite la manutention et dynamise le transport de marchandises. Enfin, en 1863, la tenue du Tir Fédéral

à La Chaux-de-Fonds, permet à la société de tester quelques innovations, dont un service de commissionnaires-portefaix, employés chargés de livrer les bagages et les colis aux domiciles des voyageurs. Devant le succès de l'expérience, les dirigeants institutionnalisent le principe dès 1864.

Ainsi donc, l'approche monographique de la présente contribution permet de mettre en évidence que l'éventail commercial du Jura Industriel, modeste et défavorisé par des infrastructures encore inachevées entre 1857 et 1860, se transforme peu à peu en un instrument économique performant, permettant à la fois de susciter le goût du voyage au sein de la population locale tout en stimulant le transport de marchandises par l'amélioration d'une tarification toujours plus diversifiée.

Notes

1 Le présent article est extrait d'un mémoire de licence réalisé à l'Université de Neuchâtel, sous la direction du Professeur Laurent Tissot: 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,* Neuchâtel, mars 2005. Les sources sont réparties de la manière suivante: Archives de l'Etat de Neuchâtel (AEN), Département des Finances (DF) et Travaux Publics (TP), Archives de la bibliothèque de la Ville du Locle (ABVLL), Archives de la bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds (ABVCF), Archives des Chemins de Fer Fédéraux à Berne (ACFF) et Archives Fédérales (AF). Mes remerciements vont à Madame Naomi Vouillamoz et à Monsieur Philippe Hebeisen, pour leur précieuse relecture.

2 La première ligne du Jura Industriel entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds est ouverte le 1er juillet 1857. Puis, c'est au tour des segments La Chaux-de-Fonds/Les Convers (fin novembre 1859) et Neuchâtel/Les Hauts-Geneveys (début décembre 1859) d'être livrés à l'exploitation. L'ensemble du réseau est enfin relié avec l'inauguration du tronçon entre Les Hauts-Geneveys et Les Convers le 15 juillet 1860.

3 Barrelet Jean-Marc et Ramseyer Jacques, *La Chaux-de-Fonds, ou le défi d'une cité horlogère, 1848 / 1914,* La Chaux-de-Fonds 1990, p. 109.

4 La déclivité entre ces deux localités est de 27‰, faisant de la ligne du Jura Industriel une des plus accidentées de l'Europe ferroviaire du milieu du 19e siècle. De plus, le tunnel des Loges, d'une longueur de 3259 m, inauguré en juillet 1860 est alors le plus long de Suisse, bien devant celui du Hauenstein lequel ne mesure «que» 2495 m. D'après Mathys Ernst, *Evénements importants et données concernant les chemins de fer suisses,* 1841–1940, Berne 1941, p. 82.

5 Du 1er juillet au 31 décembre 1857.

6 AEN, DF Série 1 20, dossier 1282: Horaires 1863.

7 Un quintal équivaut à 100 kg.

8 Formée en 1853, la commission centrale du chemin de fer par le Jura Industriel, composée à l'origine d'un bureau central de trois membres et d'une vingtaine de personnalités régionales issues des milieux politiques, juridiques, horlogers et commerciaux, a pour but de réunir un financement permettant de répondre aux frais initiaux relatifs à la détermination du tracé de la ligne du Jura Industriel (études des tracés, frais de publication, frais généraux, etc.).

9 AEN, DF Série 1 20, dossier 1238: «Rapport sur les Tarifs pour les Transports», de Jules Grandjean, 10 mars 1860.

10 *Idem.*

11 Alors qu'il faut près de 5 h 15 pour parcourir le trajet Neuchâtel–Le Locle en diligence, le train ne met pas plus de 1 h 40 pour la même distance en 1860, soit un gain de 68%. AEN, DF Série 1 20, dossier 1238: «Rapport sur les Tarifs pour les Transports, septembre 1859».

12 Jean Courvoisier précise que si des routes «avaient été, depuis des siècles, l'objet de travaux coûteux, cela ne doit pas faire illusion sur le médiocre état d'entretien de tous les secteurs, et les défauts graves des tracés». Voir Courvoisier Jean, «Les routes neuchâteloises au XIXe siècle avant les chemins de fer», *Musée neuchâtelois* (1957), p. 97–104, ici 98–99.
13 Deux compagnies ferroviaires se partagent l'espace neuchâtelois. La compagnie du Jura Industriel exploite la ligne du Locle à Neuchâtel, *via* La Chaux-de-Fonds et le Val-de-Ruz. La compagnie du Franco-Suisse contrôle le trafic entre Neuchâtel et Pontarlier, *via* le Val-de-Travers et Les Verrières.
14 AEN, DF Série 1 20, dossier 1238: «Rapport sur les Tarifs pour les Transports», de Jules Grandjean, 10 mars 1860.
15 AEN, DF Série 1 20, dossier 1045: «Projet de convention entre l'Etat de Neuchâtel et la Commission Centrale du Chemin de Fer par le Jura Industriel», article 19.
16 *Ibid.,* «Tarifs et Conditions Réglementaires pour les Transports», signés par Louis-Ulysse Ducommun-Sandoz et Jules Grandjean, le 11 juin 1857 et approuvés par le Conseil d'Etat, le 19 juin 1857, article 3.
17 Juvet Jean-Louis, «Importance des chemins de fer dans l'économie neuchâteloise», *Musée neuchâtelois* (1957), p. 162–173, ici, 165.
18 AEN, DF Série 1 20, dossier 1238: «Rapport sur les Tarifs pour les Transports», septembre 1859.
19 En février 1860, la dette cumulée de la compagnie s'élève à 17'296'000 frs. Voir Girard Henri, «Le Jura-Industriel», *Musée neuchâtelois* (1957), p. 105–138, ici 119, 128; et ABVLL, dossier A 5'961: «Projet d'Arrangement entre les Compagnies du Chemin de Fer du Jura Industriel et leurs Créanciers, par A. Delachaux, avocat», p. 6–11.
20 AEN, DF Série 1 20, dossier 1045. Modifications du 15 mai 1860; tarifs approuvés par le Conseil d'Etat.
21 AEN, DF Série 1 20, dossier 1095: Lettre de Achille-Aimé Boudsot, directeur général, à Jules Grandjean, agent général, 19 juin 1860.
22 AEN, DF Série 1 20, dossier 1045: «Projet de convention entre l'Etat de Neuchâtel et la Commission Centrale du Chemin de Fer par le Jura Industriel». Article 19: «Pour les marchandises, il sera établi quatre classes dont la première ne paiera pas plus de 0,167 frs. par tonne et par kilomètre et l'inférieure plus de 0.104 frans par tonne et par kilomètre.»
23 AEN, DF Série 1 20, dossier 1238: «Rapport sur les Tarifs pour les Transports», septembre 1859.
24 *Idem.*
25 AEN, DF Série 1 20, dossier 1257, PV 1861: «Assemblée Générale des Actionnaires du 16 janvier 1860», p. 15.
26 Vergeade Marie-Suzanne, «Un aspect du voyage en chemin de fer: Le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880», *Histoire, économie et société* n°1 (1990), p. 113–134, ici 114.
27 A titre d'exemple, citons la contribution de Christophe Bouneau, lequel montre de quelle manière la compagnie du Midi de la France contribue massivement, notamment par l'intermédiaire des trains de plaisir, à l'essor touristique de la façade atlantique-sud. Bouneau Christophe, «Chemins de fer et développement régional en France de 1852 à 1937: la contribution de la Compagnie du Midi», *Histoire, économie et société,* n°1 (1990), p. 95–110, ici 105.
28 AEN, DF Série 1 20, dossier 1259: «Etat Comparatif des Billets Aller-Retour et du Dimanche de 1868 à 1874».
29 AEN, DF Série 1 20, dossier 1281: Lettre de Achille-Aimé Boudsot, directeur général, à Jules Grandjean, agent général, 2 août 1860.
30 *Idem.*
31 *Ibid.,* «Réduction des Prix des Billets et Courses de Plaisir», 1861. Lettre de L. Bonna, au nom du Comité Directeur de la Compagnie de l'Ouest à Jules Grandjean, agent général, 8 juillet 1861.
32 *Ibid.*, «Réduction des Prix des Billets et Courses de Plaisir», 1865.
33 AEN, DF Série 1 20, dossier 1259: «Etat Comparatif des Billets Aller-Retour et du Dimanche de 1868 à 1874».

34 AEN, DF Série 1 20, dossier 1238: «Rapport sur les Tarifs pour les Transports», septembre 1859.
35 *Ibid.*
36 ABVLL, dossier A 1'728: «Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des Actionnaires de la Compagnie d'Exploitation du Chemin de Fer par le Jura Industriel», 21 décembre 1860, p. 4–5.
37 AEN, DF Série 1 20, dossier 1238.
38 AEN, DF Série 1 20, dossier 1280: Lettre de V. Versigny, chef de l'exploitation du Franco-Suisse aux administrateurs de la régie du Jura Industriel, le 29 mars 1861.
39 Il faut voir dans ces négociations commerciales la très nette influence de la compagnie du Paris–Lyon–Marseille (PLM), représentée majoritairement au sein du Conseil d'administration de la compagnie du Franco-Suisse. Aux yeux de la puissante société française, la ligne du Franco-Suisse fait partie intégrante d'une voie internationale reliant à terme les ports de l'Atlantique et de la Manche à ceux de l'Italie. La conclusion d'un accord tarifaire entre les deux compagnies neuchâteloises représente donc un enjeux commercial majeur pour… la compagnie du Jura Industriel.
40 Tarifs préférentiels pour les denrées périssables à destination des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, tarifs spécial pour le blé en provenance du sud de la France, etc. AEN, DF Série 1 20, dossier 1280.
41 Caron François, «Théorie économique et réalités institutionnelles: la tarification marchandises jusqu'à la Première Guerre Mondiale», *Revue d'histoire des chemins de fer, hors série n°3. Les transports par fer et leurs clientèles. Actes du colloque tenu à Paris les 10 et 11 octobre 1990,* Paris 1992, p. 15–26, ici 17–18.
42 A ce stade, on se doit de préciser l'arrière-fond juridico-financier de la société. Le 24 décembre 1860 la compagnie, criblée de dettes dépose son bilan. La faillite est officiellement prononcée le 3 janvier 1861 et l'exploitation est momentanément reprise par un Syndicat provisoire jusqu'au 23 février 1861. Du 23 février 1861 au 31 janvier 1862, devant l'incapacité manifeste des créanciers à résoudre l'imbroglio judiciaire provoqué par la faillite, la société est mise sous tutelle cantonale: c'est la période dite «de la Régie d'Etat». Enfin, du 1er février 1862 au 11 janvier 1865, les créanciers de la masse en faillite reprennent l'exploitation ferroviaire, c'est la période dite «du Syndicat des créanciers».
43 AEN, DF Série 1 20, dossier 1280.
44 ABVLL, dossier A 5'819: «Rapport du Conseil d'Administration du Chemin de Fer par le Jura Industriel aux Créanciers des Deux Compagnies en Faillite»; Année 1862, p. 5–6. Séance tenue à La Chaux-de-Fonds, 6 juin 1863.
45 Cuony Albert, *L'Association des chemins de fer suisses, 1860–1902,* Lausanne 1904, p. 7.
46 ABVLL, dossier A 5'819: «Rapport du Conseil d'Administration du Chemin de Fer par le Jura Industriel aux Créanciers des Deux Compagnies en Faillite»; Année 1862, p. 6. Séance tenue à La Chaux-de-Fonds, 6 juin 1863.
47 La moyenne quotidienne de voyageurs lors de la manifestation est de 8357 personnes, contre 1297 pour l'ensemble de l'année 1863. AEN, DF Série 1 20, dossier 1260.
48 AEN, DF Série 1 20, dossier 1279 I; Lettre de M. Philippin, secrétaire général du Franco-Suisse, à Jules Grandjean, agent général du Jura Industriel, 9 mai 1863.
49 AEN, DF Série 1 20, dossier 1279 II; Wagons et Transports 1863: Lettre de Eusèbe Trincano, chef du mouvement, à Jules Grandjean, agent général, 12 février 1863.
50 ACFF, dossier 2002/CFF LS 11/59: 19-05 Jura Industriel, 1857–1867: «Rapport du Conseil d'Administration du Chemin de Fer par le Jura Industriel aux Créanciers des Deux Compagnies en Faillite», tenu à La Chaux-de-Fonds, 7 juin 1864, p. 7–8.