

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 42 (2005)
Heft: 1664

Artikel: Mines d'asphalte : l'or noir du Val-de-Travers
Autor: Danesi, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1013711>

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: 25.01.2026

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

L'or noir du Val-de-Travers

Il était une fois des matières premières enfouies dans les montagnes neuchâteloises. Hommes et chevaux, dynamite et pelles mécaniques les ont extraites pour le monde entier.

Le guide ferme le portail d'accès à la galerie principale. Elle a été percée la même année que le tunnel ferroviaire du Simplon en 1906. Il faut allumer les lampes de poche. Le boyau de roche et d'asphalte descend vers le centre de la terre. L'humidité frappe la peau à 90%. Huit degrés Celsius partout et pour toujours. Ici et là apparaissent les vestiges, propres et en ordre, de l'exploitation passée. Le guide photographie les touristes avec casque et goutte au nez devant un bulldozer inoffensif, encore jaune. Pelles, lampes à acétylène, marteaux-piqueurs, barres à mine s'exposent sur les parois dans de gigantesques cadres argentés. Il y a même une lune fluorescente au bout d'une impasse et les œuvres laissées par des étudiants d'une école d'art encadrées dans des niches d'ivoire.

Depuis 1986, les mines d'asphalte de la Presta dans le Val-de-Travers se sont transformées en musée. L'extraction était devenue trop chère et le filon trop mince pour résister à la concurrence des bitumes artificiels et des producteurs étrangers.

La kermesse des propriétaires

Le vallon, sujet du roi de Prusse, attire les chercheurs de houille, de charbon et de bitume dont on a signalé les gisements au XVIII^e siècle déjà. A partir de 1710 les demandes de concession se bousculent entre Berlin et Neuchâtel. Même si au lieu des matières espérées, on trouve plutôt de l'asphalte. Un dérivé rocheux du pétrole, remonté à la surface sous la poussée des continents à la dérive. Hommes d'affaires et entrepreneurs se précipitent dans le Val-de-Travers. Les sociétés d'exploitants se succèdent. Eriny d'Eriny de Rutzin en Bessarabie, professeur de grec et docteur aux origines brumeuses, dirige la première. Quelques années plus tard, Louis Pierre Anzillon de la Sablonnière, bien introduit à la cour du roi de France, prend le relais. Ensuite, ce sont des gens du terroir qui s'emparent des mines. Malheureusement, l'asphalte ne tient pas toutes ses promesses, ni en médecine ni sur les

routes, faute de connaissances techniques performantes.

L'ère industrielle

Le XIX^e siècle annonce la découverte d'un nouveau filon de l'autre côté de la vallée, où se dresse encore l'usine désormais reconvertie en bureaux pour fiduciaires et consultants. L'exploitation, toujours à ciel ouvert, devient enfin rentable et s'exporte dans le monde entier. L'industrialisation réclame combustibles et matériaux en abondance et les villes goudronnent à tour de bras grâce à la méthode de construction des chaussées inventée par l'Ecossais Mac Adam. En revanche, la valse des concessionnaires se poursuit. Jusqu'en 1841, lorsque Philippe Suchard, fabricant de chocolat à Serrières, en assume la direction. En tournée, il vend friandises et bitume. Les trottoirs de Karlsruhe, de Mannheim, de Heidelberg, de Munich, et même de Washington portent le nom du Val-de-Travers. Ensuite, Neuchâtel s'affranchit de la Prusse lors du coup de sac de 1848. Il récupère l'indépendance et droits d'exploitation sur la mine, c'est-à-dire les taxes. En même temps, le carrousel des concessionnaires tourne de plus belle pour s'arrêter définitivement avec l'arrivée des Anglais.

L'aventure souterraine

Les routes d'Angleterre et des colonies ont besoin d'asphalte à bas prix et livré régulièrement. Malgré les réticences du gouvernement cantonal, largement compensées par des impôts annuels de 200 000 francs, agrémentés d'une redevance de six francs par tonne de minerai, la Neuchâtel Asphalte Company Limited (NACO), fondée à Londres en 1873, s'assure le contrôle du site de Travers pendant un siècle.

Croissance oblige, seule arme face aux poids des taxes et à la concurrence étrangère - Trinidad de Tobago mais aussi France et Allemagne - on va chercher la matière première sous terre. Cent kilomètres de couloirs souterrains gagnent le ventre de la montagne. Au meilleur de sa production, la mine avale tous les jours près de 160

mineurs, la plupart payés au poids. Juchés sur des wagonnets brinquebalants entraînés par les chevaux, les ouvriers roulent à la lumière de l'acétylène. Ils remontent les blocs et ensuite ils replongent. Et pour ne pas perdre de temps, ils mangent dans les galeries. De longues tables blanches qui flottent dans la nuit.

Deux guerres plus tard, qui ont failli achever l'exploitation, les produits synthétiques, bitume et goudron, condamnent l'asphalte. La mécanisation du travail, la baisse des effectifs ne suffisent pas à contrer l'attaque. L'or noir pâlit. Il se vend de plus en plus mal à la barbe des tentatives de cartelliser le marché. La NACO cède la concession à une autre SA, la Neuchâtel Asphalte. Deux ans encore, puis on ferme définitivement.

Maintenant l'eau a inondé les deux tiers des tunnels. Les touristes galopent aux trousses du guide parlant. Maître d'un spectacle d'ombres mélancolique. Aspiré par le néant, quand les ventilateurs tournent à nouveau. Pour nous impressionner et nous décoiffer. *md*

Albert Spycher, *Les mines d'asphalte de la Presta/Val-de-Travers*, Société suisse des traditions populaires, Bâle, 1994.

<http://www.gout-region.ch/mines.php>

IMPRESSUM

Rédacteur responsable:
Jacques Guyaz (jg)

Rédaction:
Marco Danesi (md)

Ont collaboré à ce numéro:
Jean-Daniel Delley (jd); André Gavillet (ag)
Albert Tille (at); C.-F. Pochon (cfp)

Forum:
Mary Weed

Responsable administrative:
Anne Caldelari

Impression:
Imprimerie du Journal de Sainte-Croix

Administration, rédaction:
Saint-Pierre 1, cp 5863, 1002 Lausanne
Téléphone: 021 312 69 10

E-mail:
redaction@domainepublic.ch
administration@domainepublic.ch

www.domainepublic.ch