

Zeitschrift: Minaria Helvetica : Zeitschrift der Schweizerischen Gesellschaft für historische Bergbauforschung = bulletin de la Société suisse des mines = bollettino della Società svizzera di storia delle miniere

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Historische Bergbauforschung

Band: - (1988)

Heft: 8a

Artikel: Les mines d'asphalte du Val-de-travers

Autor: Maignan, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089580>

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: 03.05.2026

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

Michel Maignan, Le Muids

Les Mines d'Asphalte du Val-de-Travers

Les mines d'asphalte du Val-de-travers ont fermé en décembre 1986 , après avoir été en activité depuis 1711.

Depuis juillet 1987, l'initiative heureuse de la direction, qui continue des activités d'importation et de distribution d'asphalte, a permis de réouvrir la mine, cette fois-ci pour des visites par le public, en utilisant comme guides les derniers ouvriers qui restaient en fonction.

La Société Suisse des Mines se rendra pour son assemblée générale annuelle de 1989 sur les lieux; la spécialité culinaire du jambon cuit dans l'asphalte y est déjà réservée.

L'article qui suit a été élaboré à l'aide d'une visite sur les lieux, d'une vidéo-cassette réalisée par la Compagnie, et de la description publiée par Mr J.P. Jelmini, Nouvelle Revue Neuchâteloise en 1987.

Les Prémises

En 1559 apparait une demande au Conseil d'Etat de Neuchatel pour prospector les rives de l'Areuse. Le comté de Neuchâtel avait passé depuis 55 ans par héritage à la Maison d'Orléans-Longueville. Ces années 1550 correspondent à une récession importante de l'exploitation minière en Europe, avec l'afflux important de l'argent du Potosi plus avantageux que celui des mines germaniques, mais avec la notable exception d'une intense activité dans les Vosges, à Ste Marie aux Mines.

Eyrini d'Eyrinis et les premières concessions

Tandis que la principauté de Neuchâtel avait été offerte au roi de Prusse Frédéric Ier de Hohenzollern après la mort de la Duchesse de Nemours en 1707, un certain médecin grec se nommant Eyrini d'Eyrinis demande l'autorisation de prospector le sous-sol neuchâtelois pour la houille, le fer, le plomb, l'étain, le cuivre, l'or, l'argent et le sel, en bref pour toutes substances utiles...

Ce même Eyrini d'Eyrinis mentionné dans le précédent Minaria Helvetica 7, fut aussi l'instigateur du véritable démarrage des mines de houille vaudoises à la Paudèze en 1709....

Le conseil d'Etat répond favorablement à cette requête, et au bout de quelques négociations à Weissenburg, Eyrini d'Eyrinis arrive en Octobre 1711 au Val-de-Travers, quoiqu'il n'ait pas obtenu la concession à **perpétuité (!)** qu'il demandait.

Entre Couvet et Travers où il est mené pour des affleurements de houille, d'Eyrinis reconnaît qu'il s'agit d'asphalte le 12 octobre 1711.

L'attribution de concession va faire l'objet de tergiversations, dues à l'incompréhension des patentes délivrées par le Roi de Prusse, et aux demandes ou "découvertes" de gens du cru: les frères Meuron en 1713, Jean Francois Guillaume.

Une concession d'exploitation, où le bitume n'est pas mentionné..,est accordée le 6 décembre 1717 à d'Eyrinis et à son associé majoritaire, Jean-Henri Bolle,des Verrières.

Eyrini d'Eyrinis restera apparamment à Boudry jusqu'à son décès en 1733.

Entretemps il aura découvert le gisement de pétrole de Péchelbronn en Alsace, et aura eu maille à partir avec ses associés du Val-de-Travers.

Il publiera à Paris en 1721 une

"Dissertation sur l'asphalte ou ciment naturel découvert depuis quelques années au Val Travers".

Les exploitations au XVIII ème siècle: Rognon, Convert

Les exploitations minières ont en généralité donné lieu à des procès à cause des dévastations de forêts qu'elles engendrent, et les mines de Travers n'y firent pas exception.

Une nouvelle société d'exploitation créée en 1735 s'accroît de nouveaux partenaires en 1746, et semble rencontrer peu de succès.

En février 1781, le Conseil d'Etat constate l'abandon de l'exploitation du bitume depuis près de 40 ans, et cherche à promouvoir l'exploration et l'exploitation de la houille. La concession des frères Convert qui s'en suit la même année ne réactive pas véritablement l'exploitation de l'asphalte, mais suffisamment pour qu'en 1809 la commune de Travers réagisse à l'exploitation de la forêt par la société des mines d'asphalte, et que la concession soit annulée. Les travaux peuvent continuer, à condition de "chauffer avec de la pierre de mine ou du mauvais bois".

La valse des propriétaires de 1812 à 1857, et le domaine de la Presetaz

L'exploitation se poursuit durant cette première moitié du siècle sur une rive de l'Areuse, puis sur sur l'autre; on passe du gisement de la Combe à la Prise.

Les exploitations furent:

-Mars 1812, nouvelle concession pour trente ans à Brum, médecin à Rolle, Montandon et Jeanrenaud

-1813, Brum se retire

-1826, Montandon et Jeanrenaud préviennent qu'ils pourraient abandonner le gisement de la Combe

-Mars 1837, Cession pour 10 000 francs de France de l'exploitation à Honoré Brémond de Saint Paul, domicilié à Lyon; une nouvelle concession de 30 ans est accordée; la dîme ne sera plus perçue et remplacée par une redevance fixe, apparamment plus sûre

-Mai 1838, vente de l'exploitation de Brémond de St Paul au comte de Sassenay

-Mai 1838, vente par le comte de Sassenay à la société en commandite française Delormel et Cie

-Août-Septembre 1840, Delormel démissionnaire de la "Compagnie des Mines du Val-de-Travers", est remplacé par le négociant Auguste Babonneau

-Printemps 1857, acte final de l'exploitation isolée: le Conseil d'Etat autorise la fusion avec la Compagnie générale des Asphaltes, à Paris. La transaction s'élève à 275000 Fs, et la redevance par tonne passe à 1,25 Fs.

Durant ces péripéties de changements de propriétaires, le changement de lieu d'extraction avait eu lieu vers 1840 vers la "Presetaz", et la "Grande Prise", sur la rive sud de l'Areuse.

Durant les années 1840, la production annuelle a atteint environ 4000 tonnes, dont près des 2/3 sont envoyés telles quelles en France, et un tiers est broyé au moulin Jornod, pour en faire des pains de mastic.

La "Nationalisation" par la création de la Société des Asphaltes du Val-de-Travers

L'entrée dans la Compagnie générale des Asphaltes correspondait à l'internationalisation du capitalisme industriel à cette moitié du siècle.

Mais le renouvellement de la concession arrivant à échéance en octobre 1867 donna lieu à un remue-ménage politico-économique. Une concession de 20 ans, valable pour tout asphalte dans le Val-de-Travers fut mise aux enchères.

Alors qu'un renouvellement de l'attribution à la Compagnie générale des asphaltes semblait dans l'ordre des choses, des poussées nationalistes suscitèrent des offres élevées:

Alors que la redevance par tonne était de 1,25 Fs, les offres furent:

-10 Fs par une compagnie suisse allemande appuyée par la Banque Fédérale

-10,65 Fs par une compagnie neuchâteloise, représentée par Guillaume Ritter

-19,70 Fs par la direction de la Compagnie générale des asphaltes

-19,75 Fs par un Vaudois de Coppet, Mr Deladoey

Une nouvelle société, la Société des Mines du Val-de-Travers est alors constituée dans les mois qui suivent, avec un conseiller d'Etat et un colonel fédéral dans le conseil d'administration. Deladoey cède alors tous ses droits à cette société...., présidé par le radical Fornerod, ancien conseiller fédéral et gouverneur du Crédit foncier et commercial suisse.

L'éphémère Société "indigène" et la reprise par les sociétés anglaises

Tout d'abord vient très vite un accord de négoce en Angleterre et dans l'Empire, puis une réduction de la redevance par tonne...., puis des accords de rachat par une société anglaise, après modification de la Loi.

Suivons le déroulement des fusions et des autorisations de concessions:

1869: un contrat de monopole de la distribution en Angleterre et dans les colonies est signé avec la Val-de-travers Asphalt Society, pour une durée de 18 ans, et des tonnages minimaux et maximaux de:

5000t et 15000t jusqu'en 1872

7000t et 21000t de 1872 à 1876

10000t de 1876 à 1887

Mais la redevance de 19,75Fs impose un prix déraisonnable de 35 Fs...

Février 1870: Eh bien, le gouvernement neuchâtelois réduit drastiquement la redevance par tonne !:

-19,75 Fs encore en vigueur pour les 5000 premières tonnes annuelles

-10 FS pour les 2000t suivantes

-5 FS seulement pour les 23000 autres tonnes...

Mais la redevance minimale est augmentée à 100'000 Fs, ce qui devrait être sans problème, correspondant environ aux 5'000 premières tonnes, cela sera sans problème durant près de 50 ans jusqu'au jour où...
Mi 1871: la compagnie anglaise Neuchâtel Bituminous Rock Company Ltd souhaite racheter la concession et entre en contact avec le gouvernement neuchâtelois

Septembre 1871: la Neuchâtel Rock Paving Company Ltd est constituée

Octobre 1871: Un comité de liquidation est chargé d'opérer la vente pour
1'100'000 Fs

Novembre 1871: L'autorisation de transfert des droits est demandée au Conseil d'Etat

Décembre 1871: Préavis favorable au Grand Conseil et au parlement

Février 1871: Avis négatif du Parlement, menant d'abord à une modification de la loi minière permettant un contrôle par l'Etat en cas de non-paiement des redevances ou de dommages-intérêts.

Décembre 1872: signature de l'acte de vente à la compagnie anglaise

Juillet 1873: Concentration et création de la Neuchâtel Asphalt Company Ltd à Londres

Septembre 1873: toutes les concessions sont transférées à cette compagnie

Cent ans de Neuchâtel Asphalt Company

La production entre désormais dans une phase faste; la production augmente jusqu'à 50'000 t en 1913, dont près de la moitié exportée en Allemagne, 7'000 t en Angleterre, 5000 t en France, et des livraisons jusqu'en Afrique du Sud, et en Amérique du sud. La redevance annuelle minimale passe dans ces conditions à 210'000 Fs en 1912, tenant compte de la prospérité de l'exploitation.

Brusquement, à la Grande Guerre, les exportations deviennent quasiment impossibles, et la production s'effondre à moins de 15% de la production antérieure.

Alors la redevance annuelle minimale devient insupportable: la compagnie ne peut pas payer et arrive à 750'000 FS de redevances impayées en 1920.

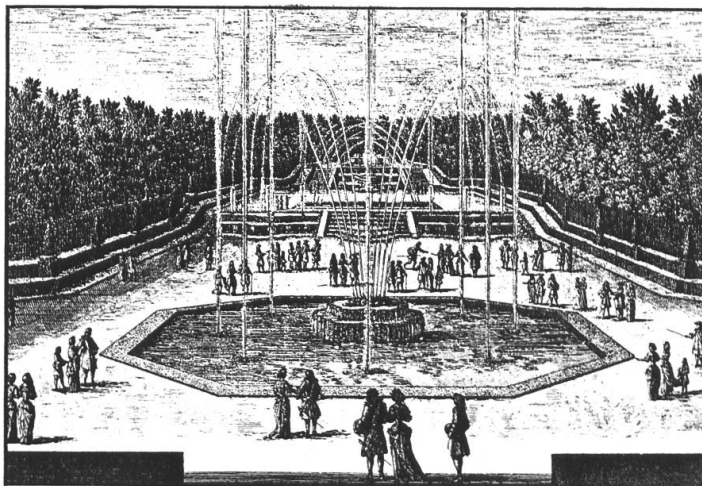
L'Etat ne renonce pas à ces versements mais consent à des aménagements de remboursements.

En 1928, avec la crise mondiale, la production remontée à 50'000 t retombe à 30'000 t, et la redevance moyenne reste supérieure à 7 Fs par tonne.

Quand en 1935, l'Etat renonce à un seuil minimal de redevance, l'asphalte de Neuchâtel redevient compétitif, tant que la guerre n'empêche pas les exportations...

Après cette guerre, l'activité reprend avec essor, et la reprise de la Neuchâtel Asphalte Company par le groupe de travaux routiers Tarmac permet un développement sensible de l'exploitation mécanisée et des méthodes de valorisation.

L'activité minière cesse en décembre 1986, avec l'épuisement du gisement exploitable.



Un bassin pour le «Roi Soleil»

Louis XIV se fait ériger à l'extérieur de Paris le château de Versailles. En harmonie avec la magnificence des bâtiments et des jardins, l'architecte de la cour Le Nôtre propose la création de bassins et de jeux d'eau prestigieux. En 1723, ces bassins sont étanchés au moyen d'asphalte naturel de la mine suisse du Val-de-Travers.

En construction routière

A la fin du 18^e siècle, les chaussées sont constituées de terre battue et renforcées au moyen de ballast. Dans les villes, les roues en bois des véhicules s'usent sur des pavages en tête de chat. En cas de pluie, les véhicules s'enlisent; en période sèche, des nuages de poussière s'étirent au-dessus des chaussées. L'augmentation du trafic fait apparaître la nécessité de chaussées moins bruyantes, ne dégageant pas de poussière et résistant à la pluie. En 1815, l'Écossais John L. MacAdam met au point une chaussée constituée de ballasts compactés, liés avec de l'eau.

L'origine de la chaussée en asphalte est décrite par Albert Wollheim dans ses «considérations hygiéniques et économiques sur les rues en asphalte», en 1902 à Vienne:

«Des chaussées en asphalte comprimé furent construites pour la première fois dans le Val-de-Travers par un ingénieur suisse, nommé Meriam, dans l'année 1849. Il avait remarqué que les petits blocs détachés d'asphalte, qui se trouvaient sur les chaussées dans le voisinage des travaux d'exploitation (qui d'ailleurs ne furent conduits que beaucoup plus tard en travaux souterrains, suivant les vraies règles de l'art minier) avaient été comprimés par les camions de manière à former une surface élastique. Il reconnut l'importance de cette observation, et sut en tirer parti en pratique pour la construction des rues. L'ingénieur Meriam fit alors chauffer l'asphalte et en répandit une couche sur une route longeant le Val-de-Travers.

Nous avons donc ici (et l'on peut les vérifier), le lieu et l'origine de la chaussée moderne en asphalte. En 1854 la première chaussée en asphalte comprimé était posée – sur béton – à Paris, rue Bergère, devant le Conservatoire de Musique. En 1855 fut posé le premier trottoir, de la même manière, dans la Grande Salle de la Gare du Nord à Paris.»

Dans le bâtiment

L'histoire des applications de l'asphalte dans le bâtiment remonte à une époque plus lointaine: Dès le Moyen Age, les terrasses du Palais papal d'Avignon sont étanchées au moyen d'asphalte. La découverte des mines du Val-de-Travers (CH) en 1711 et à Seyssel (F) en 1735 permet de disposer désormais de matières premières en quantité suffisante.

Les sols d'une cave à vin à Cortaillod (env. 1810) et de l'Eglise des Cordeliers à Fribourg (1843) sont des témoins vivants des premières applications d'asphalte coulé dans notre pays et remplissent toujours leur mission.

L'asphalte coulé n'obtiendra cependant ses lettres de noblesse qu'avec l'avènement du toit plat.

