

Les mines d'asphalte racontées par leurs derniers occupants



ARCHIVES CHRISTIAN GALLEY

À LA MINE Ils y ont passé leur vie ou effectué une partie de leur carrière: des anciens employés des mines d'asphalte de la Presta racontent leurs souvenirs, alors que le site du Val-de-Travers, dont l'exploitation a cessé en 1987, a fêté cette année ses 300 ans d'existence. Des témoignages pleins d'émotion.

HISTOIRE Retour sur 300 ans d'épopée industrielle de la Presta, à Travers.

Des vies passées dans les mines

RAPPEL DES FAITS

Le Val-de-Travers a célébré cette année le 300^e anniversaire des mines d'asphalte de la Presta. Alors que les festivités sont terminées, nous vous proposons un petit retour sur cette fabuleuse épopée industrielle.

FANNY NOGHERO

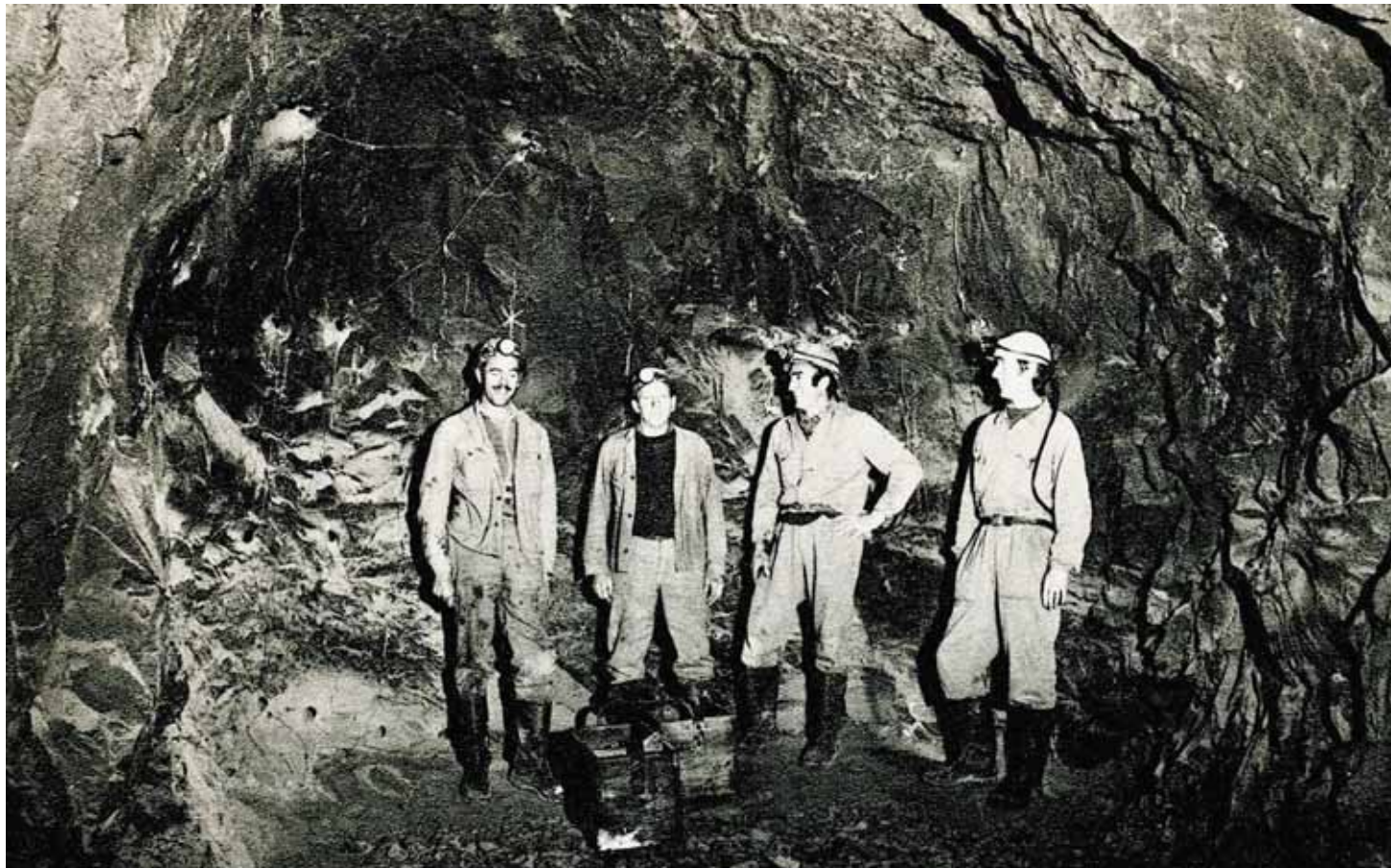
«Ce n'est pas une page qui s'est tournée, mais un livre qui s'est refermé.»

Lorsqu'il évoque les mines d'asphalte de la Presta, Pierre Kipfer, le dernier propriétaire de l'exploitation (lire encadré), ne peut que difficilement retenir la larme qui perle au coin de ses yeux. Une émotion qu'il a également eu beaucoup de peine à contenir cet été, lorsqu'il a assisté à la représentation des «Indes noires», une adaptation théâtrale du texte de Jules Verne jouée dans les galeries de la Presta à l'occasion du 300^e anniversaire des mines.

Une industrie qui, avant l'horlogerie ou encore les machines à tricoter de Dubied, a nourri et peuplé le Val-de-Travers, mais qui l'a également fait rayonner dans le monde entier. Aujourd'hui reconverties en attraction touristique, les mines attirent des visiteurs des quatre coins de la planète, fascinés par l'histoire de ce site qui a débuté il y a trois siècles.

Débuts difficiles

Si certaines dates varient quelque peu d'un écrit à l'autre, sans prendre trop de risque avec les variantes de l'histoire, on peut affirmer que c'est un médecin grec du nom d'Eirinis d'Eyrinis, prospecteur de sous-sols à ses heures perdues, qui a découvert le gisement d'asphalte en octo-



Des mineurs préparant leur schéma de tir pour leurs explosifs en 1973. ARCHIVES SCHELLING

bre 1711. Il demande alors une concession au Conseil d'Etat neuchâtelois, qui transmet la requête au roi de Prusse. Une patente sur l'art des mines arrive de Berlin en 1712, mais d'Eyrinis n'obtiendra sa concession qu'en 1717.

Entre-temps, en juillet 1713, François Guillaume des Verrières et son associé tyrolien Melchior Backer trouvent au lieu-dit la Prise, entre Travers et Couvet, une pierre noire dont ils prétendent tirer de l'huile pour produire de la poix de charretier. C'est ainsi que voit le jour, en été 1713, l'industrie de l'asphalte au Val-de-Travers.

«Il fallait bien choisir une date pour marquer cet anniversaire et nous avons opté pour 1712, juste

milieu entre l'arrivée d'Eyrinis et la première utilisation de l'asphalte», explique Meieli Monnier, responsable des mines pour Goût & Région.

L'asphalte de Travers a été exporté dans le monde entier.

Les concessions ainsi que les exploitants se succèdent sans grand succès. Ce n'est qu'aux alentours de 1837 que l'asphalte commence à être exporté dans le monde entier. «L'asphalte de

Travers a notamment été employé pour garantir l'étanchéité des fontaines de Versailles», note Sonja Sibold, guide dans les mines depuis près de douze ans. Elle parcourt toujours avec le même plaisir le kilomètre de galeries accessibles au public, et raconte avec passion l'histoire du site. «Le fabricant de chocolat Philippe Suchard a repris l'entreprise en 1841 et c'est lui qui incita les grandes villes à asphalter leurs trottoirs. A Serrières, il a même fait asphalter les chemins de vignes.»

Arrivée de la dynamite

Après lui, la valse des concessionnaires reprend. Jusqu'à la création par un groupe anglais de la Neuchâtel Asphalte Company Limited en 1873. Si au dé-

but le site était exploité 24h sur 24, l'arrivée des explosifs après la Première Guerre mondiale modifie les habitudes de travail.

«Les hommes descendaient à 6h et commençaient par purger la mine des gravats laissés par la dynamite qu'ils avaient actionnée la veille, à 15h, lorsqu'ils remontaient à la surface», explique l'historien Jean-Pierre Jelmini, dont les aïeux étaient mineurs à la Presta. Et de préciser que le site a connu ses grandes heures de gloire entre 1830 et 1914. «En 1914, les frontières se sont fermées et la production a ralenti, mais l'Etat a continué à exiger d'importantes redevances et la dette s'est accumulée. Ajouté aux deux crises qui ont suivi, ces éléments ont peu à peu conduit à la

mort de la mine et les ouvriers sont gentiment partis chercher du travail chez Dubied», note Jean-Pierre Jelmini.

Pierre Kipfer, a débarqué à Travers le 2 mai 1977, en tant que chef d'exploitation. «Quand j'ai commencé on m'a dit qu'il y avait de l'asphalte pour au moins 100 ans.» En 1983, les pompes ont été arrêtées et l'eau a envahi les galeries les plus profondes. C'est fin 1987 qu'ont été produits les derniers pains d'asphalte de Travers. «Il y avait de l'oxyde de fer dans les cuves et ils sont sortis rouge, comme s'ils saignaient», conclut Pierre Kipfer, qui a racheté le site en 1989 et continué à exploiter l'usine et à y produire des produits asphaltiques jusqu'en 1995, avec de la matière première en provenance de Trinidad. ●

INFO

Visite des mines: Le site de la Presta ne fera pas de pause hivernale et est ouvert tous les vendredis, samedis et dimanches, de 11h à 16h. Une visite guidée est organisée tous les samedis à 14h30.

DES CHIFFRES

2,5 millions de tonnes d'asphalte ont été extraites de la Presta.

100 kilomètres de galeries courent sous la montagne.

10-15 mille m³ d'eau étaient pompés chaque jour pour permettre aux mineurs de progresser dans la mine.

8 Le nombre de wagonnets que pouvaient tirer au maximum les chevaux.

2 Le nombre de morts recensés durant l'exploitation de la mine. En 1968, deux ouvriers ont pénétré dans une galerie interdite et ont péri asphyxiés.

«Je n'avais jamais vu ça»



Charles Stempert en 1972. SP

plôme de cadre. Après avoir travaillé dans la région parisienne, puis dans l'Ain, il reçoit une proposition de mutation sur le site de la Presta, détenu par le même groupe anglais. «La première année a été difficile. Je n'étais pas Suisse, j'avais 30 ans et je devais diriger des ouvriers qui en avaient cinquante. Il y avait encore des chevaux qui sortaient les wagonnets. Je n'avais jamais vu ça! En France, cela n'existait plus depuis plus d'une vingtaine d'années.» De surcroît, le matériel était vieillot. Le jeune diplômé introduira de nombreux changements, dont un qu'il mettra du temps à faire admettre: le soutènement par ancrage. «A mon arrivée, il se faisait encore en bois, directement par les mineurs. En 1970, j'ai imposé, non sans mal, le soutènement par ancrage (ndlr: une tige métallique avec écrou). Au début les mineurs n'avaient pas confiance, parce qu'ils estimaient que le bois les prévenait des éboulements en craquant.» La mine tournait alors avec 45-50 employés et 80 tonnes d'asphalte étaient extraites chaque jour. «La locomotive électrique a remplacé les chevaux sur le circuit principal menant au puits, mais ils sont restés sur les voies secondaires jusqu'en 1976.» ●

«J'y étais très attaché»

Cette année, le site de la Presta a accueilli plus de 27 000 visiteurs, dont une grande partie vient de Suisse alémanique. Un succès qui a poussé Goût & Région à ne plus faire de pause hivernale. «L'idée des visites publiques date de 1986», précise Pierre Kipfer, qui était alors à l'époque directeur du site. «J'organisais déjà parfois des visites pour nos clients. Mais pour la petite histoire, les femmes ne pénétraient pas dans les galeries, les mineurs étant superstitieux.» Pas moins de 500 000 francs ont donc été investis par Neuchâtel Asphalte entre 1986 et 1987 pour sécuriser les galeries. «Pendant quelques années, nous nous sommes occupés nous-mêmes des visites, mais cela devenait difficile à gérer. Matthias Von Wyss a ensuite repris la société que nous avions créée pour exploiter le circuit touristique et il a magnifiquement développé cette activité.»

Arrivé en 1977 comme chef d'exploitation, Pierre Kipfer est devenu directeur de Neuchâtel Asphalte en 1982, avant de racheter la société en 1989. Après la fin de l'extraction de l'asphalte de la Presta, il a continué à faire tourner l'usine en utilisant de la matière première de Trinidad, jusqu'à ce que l'Etat décrète, en 1995, que le site n'était plus en zone industrielle. Pierre Kipfer vend alors ses machines en Allemagne, où seront produits les matériaux dont Neuchâtel Asphalte fait le commerce jusqu'en 2005, date à laquelle l'Etat rachète toutes les actions de la société. «J'étais très attaché aux mines et aux hommes qui y travaillaient. Les mineurs sont une race comme on n'en fait plus. Ça m'a vraiment fait mal quand j'ai dû annoncer la fermeture de la mine en 1986.» ●

«Avec mon épouse»

Claude Barbezat a commencé à travailler en tant que mécanicien-électricien en 1958, puis il a été embauché aux mines de la Presta en février 1973. Il s'occupait notamment de l'entretien et de la réparation des machines et des wagonnets, mais il était également responsable de l'alarme des pompes, qui extraient l'eau du fond de la mine. Pour ce faire, il vivait dans la petite maison qu'il occupe toujours avec son épouse sur le site de la Presta. Lui et son épouse Sylviane, qui assurait la conciergerie dans les bureaux, se souviennent particulièrement des nuits de Nouvel An, au cours desquelles il devait aller relever le graphique des armoires électriques. «Nous descendions tous les deux, avec mon épouse, c'était un rituel. La mine faisait partie de notre vie.» De par sa fonction, il travaillait aussi bien à la surface que dans la mine. «Mais il y avait deux usines pour les employés: celle d'en haut et celle d'en bas. Ceux du fond n'aimaient pas monter et vice-versa.» Claude Barbezat relève que la mine offrait de bonnes conditions de travail et que les salaires étaient les plus élevés du Val-de-Travers. «Au début, les ouvriers venaient essentiellement de la région, puis sont arrivés les saisonniers italiens, espagnols et finalement portugais.» ●



Un groupe de mineurs lors de l'arrêt des pompes de la vieille mine en 1983. SP