UNIVERSITÉ DE NEUCHATEL
FACULTÉ DE DROIT

# La concession des mines d'asphalte du Val-de-Travers

THÈSE

PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHATEL
SECTION DES SCIENCES COMMERCIALES, ÉCONOMIQUES ET SOCIALES
POUR L'OBTENTION DU GRADE DE
DOCTEUR ÈS SCIENCES COMMERCIALES ET ÉCONOMIQUES

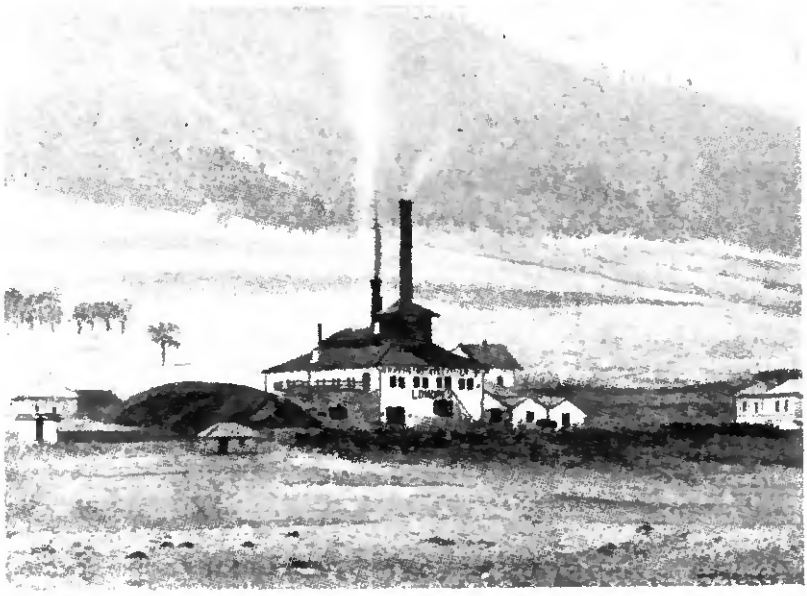
PAR
**RENÉ PRÉBANDIER**
LICENCIÉ ÈS SCIENCES COMMERCIALES ET ÉCONOMIQUES

NEUCHATEL
IMPRIMERIE DELACHAUX & NIESTLÉ S.A.
1938

# LA CONCESSION DES MINES D'ASPHALTE DU VAL-DE-TRAVERS

## Evolution d'une industrie minière neuchâteloise

L'EXPLOITATION DE LA MINE D'ASPHALTE « LA PRESTA » AU VAL-DE-TRAVERS



Aspect extérieur de l'exploitation de la mine d'asphalte par la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » en 1897.

La même exploitation en 1938.

La Faculté de Droit de l'Université de Neuchâtel, Section des Sciences commerciales et économiques, sur le rapport de M. le Professeur P.-E. BONJOUR, autorise la publication de la présente thèse de M. René PRÉBANDIER de Neuchâtel; cette thèse a pour titre : « La concession des mines d'asphalte du Val-de-Travers. »

La Faculté ne donne ni approbation, ni improbation aux opinions émises, ces opinions devant être considérées comme propres à l'auteur.

Neuchâtel, le 2 juillet 1938.

*Le Doyen de la Faculté de Droit,*

Claude DU PASQUIER.

## *PRÉFACE*

*L'exploitation des Mines d'asphalte du Val-de-Travers est la seule industrie minière de notre sous-sol neuchâtelois. A ce titre déjà, elle mériterait une étude consacrée à cette activité si particulière, d'extraire les richesses contenues dans ce gisement si important par sa qualité et par son volume; importance qui lui a valu une renommée mondiale méritée.*

*Cependant, comme mine d'Etat, la concession accordée à la Compagnie, dans l'acte officiel, laisse dans l'ombre une situation généralement ignorée, découlant des rapports entre le propriétaire et le concessionnaire; cette situation est d'autant plus utile à connaître qu'elle pose aujourd'hui des questions brûlantes et graves à la fois, auxquelles il serait urgent de répondre.*

*Dans cette étude nous nous sommes efforcé de décrire les faits avec la plus sérieuse objectivité et ceci, en restant rigoureusement dans le cadre de la recherche ayant pour base la science économique.*

*L'orientation dans le choix de cette monographie, nous la devons au Cours d'économie politique donné à l'Université de Neuchâtel par M. le professeur Emmanuel Junod.*

*Nous avons une dette de reconnaissance particulière envers M. Robert Blanc, directeur des Mines d'asphalte de Travers, pour ses renseignements et documents si précieux pour notre étude ainsi qu'envers le personnel de l'exploitation.*

*Nous exprimons aussi notre plus sincère gratitude à M. le professeur Paul-Emile Bonjour, directeur de la Section des Sciences Commerciales et Economiques de l'Université de Neuchâtel, qui a bien voulu s'occuper par ses conseils de l'orientation de notre travail.*

*Puisse cette modeste contribution à la science économique mettre quelques aspects de cette entreprise minière en lumière et contribuer à donner dans une certaine mesure à cette intéressante et pittoresque exploitation neuchâteloise, l'importance et la prospérité dont elle a bénéficié autrefois; et cela dans l'intérêt et pour le bien-être de notre canton. Nous aurions alors atteint notre but.*

*Neuchâtel, le 19 février 1938.*

*R. P.*

# INTRODUCTION

## De la propriété des mines en général.

Les matières premières contenues dans le sous-sol, forment des richesses d'une importance primordiale pour l'économie en général. Elles sont le point de départ de toutes les richesses présentes et futures; elles restent toujours la source providentielle de notre existence.

L'Ecole des Physiocrates au XVIII$^{e}$ siècle, qui fut en somme la première doctrine économique donnant une vue d'ensemble de la science des richesses, se basait sur cet axiome : que toute richesse vient de la terre. Bien que cette doctrine soit aujourd'hui dépassée, il n'en reste pas moins, que son point de vue est juste. Les hommes tireront toujours de la terre leurs moyens d'existence, soit de ce que produit le sol par l'exploitation agricole, soit de ce que contient le sous-sol par l'industrie extractive.

Richesse exceptionnelle, produite par la nature seule, rare, concentrée dans un espace restreint, la mine, pour celui qui la possède, représente une aubaine toute particulière et aussi quelquefois un monopole de fait.

C'est pourquoi le propriétaire de la mine détient une supériorité évidente dans l'économie d'une région ou même d'un pays. De là, la discussion d'opinions diverses sur la propriété des mines. A qui faut-il l'attribuer ? — Au propriétaire du sol, qui de droit devient aussi propriétaire de son sous-sol; ou à celui qui la découvre, l'inventeur ?

Ces systèmes furent pratiqués; l'accession en Angleterre au XVIII$^{e}$ siècle, c'est-à-dire, la mine au propriétaire du sol. En France, le système dit de Turgot : la mine à l'inventeur, dura quelque temps. Mais aucun système ne consacrait la solution idéale, qui est d'attribuer la propriété des mines à la collectivité, c'est-à-dire à l'Etat.

L'Etat, qui représente les intérêts de la nation, fera bénéficier

chacun des richesses enfouies dans son sous-sol et qui forment le patrimoine national.

Dès l'Antiquité déjà, l'Etat revendique la propriété des mines. A Athène, l'Etat est seul propriétaire des mines; il n'exploitait pas lui-même, mais les affermait moyennant une redevance. A Rome, c'est aussi l'exploitation en régie.

Depuis lors, et jusqu'au XV^e siècle, l'exploitation des mines fut tantôt affaire privée ou affaire du souverain; mais la tendance était dirigée dans le sens de l'appropriation des richesses minières par l'Etat.

Aux XV^e et XVI^e siècles, des ordonnances royales donnèrent des bases à peu près uniformes qui « déclarent le souverain seul propriétaire des mines, et pouvant seul par conséquent concéder aux particuliers le droit de les exploiter sous la direction de ses agents et sous réserve de ses droits ».

En France, le premier acte de réglementation des mines est de Charles VI, au 30 mai 1415. Il proclame que le droit régalien du souverain est de 1/10 du produit des mines.

La loi française classique, qui proclame définitivement ce principe est celle du 21 avril 1810, dont les articles essentiels sont ainsi libellés :

> *Article premier:* « Les masses de substances minérales ou fossiles, renfermées dans le sein de la terre ou existantes à la surface, sont classées relativement aux règles de l'exploitation de chacune d'elles sous les trois qualifications de mines, minières et carrières.
>
> *Article 2:* Sont considérées comme mines celles connues pour contenir en filons, en couches ou en amas, de l'or, de l'argent, du platine, du mercure, du plomb, du fer en filon ou couche, du cuivre, de l'étain, du zinc, de la calamine, du bismuth, du cobalt, de l'arsenic, du manganèse, de l'antimoine, du molybdène, de la plombagine, ou autres matières métalliques, du soufre, du charbon de terre ou de pierre, du bois fossile, *des bitumes*, de l'alun et des sulfates à base métallique.
>
> *Article 5:* Les mines ne peuvent être exploitées qu'en vertu d'un acte de concession délibéré en Conseil d'Etat. »

Ainsi l'Etat détermine d'avance son droit de propriété sur les mines découvertes ou non et dispose le pouvoir de les concéder à des particuliers ou sociétés privées en vue de leur exploitation.

La législation française actuelle consacre le système de la concession gratuite des mines et de leur exploitation sous le contrôle de l'Etat. La seule obligation financière imposée aux concessionnaires en faveur du Trésor public est de payer à l'Etat des redevances annuelles; l'une *fixe*, d'après l'étendue du périmètre de la concession; l'autre *proportionnelle*, d'après les produits de l'extraction. Ces redevances tiennent lieu d'impôts fonciers et de patente.

Le système de la concession est le meilleur mode d'exploitation des mines et, celui qui est admis généralement aujourd'hui.

L'Etat a avantage à faire exploiter « ses » mines par des particuliers pour cette raison, que l'Etat est un mauvais industriel pour lui-même; il est donc préférable pour lui d'encaisser sans aucune contre-prestation qu'une simple autorisation de concession, les redevances qui sont en somme une participation aux gains de l'entreprise exploitante. C'est une source de revenus importante, dans un pays où les phénomènes géologiques ont permis la formation de filons abondants et généreux.

En Suisse, il n'y a pas de législation et de réglementation minières (sauf pour la régale du sel, art. 31 al. a de la Const. féd.) notre sous-sol, très pauvre, n'en exige point. Bien que le Code civil suisse en son article 667 dise : « La propriété du sol emporte celle du dessus et du dessous, dans toute la hauteur et la profondeur utile à son exercice »; les cantons conservent le droit de réglementer les mines. Ainsi la République et Canton de Neuchâtel, dans sa loi sur les mines et carrières du 22 mai 1935, consacre définitivement le système de propriété et de concession que nous venons de voir plus haut. L'article premier définit clairement : « Sont propriété de l'Etat et ne peuvent être exploités que par l'Etat ou par ceux auxquels il aura octroyé la concession, les gisements de :

1) minerais métallifères;
2) houilles, lignites et tout autres combustibles fossiles, à l'exception de la tourbe; graphite, *asphalte*, bitume, pétrole et autres huiles minérales;

3) soufre et arsenic, natifs ou combinés; alun et sels solubles à base de métaux;
4) sel gemme et autres sels associés dans le même gisement, ainsi que les sources d'eau salée, d'eau thermale et minérale;
5) matières rares et précieuses. »

Nous sommes loin de posséder dans le sous-sol de notre canton toutes ces richesses minérales énoncées ci-dessus ! Cependant, l'Etat s'est réservé par avance la propriété de ces matières, si un jour un heureux prospecteur venait à en découvrir !

La seule richesse exploitable de notre sous-sol neuchâtelois, sont les gisements d'asphalte, exploités actuellement au Val-de-Travers.

De tout temps, l'Etat se réserva un droit régalien sur cette exploitation dont le produit minéral est précieux par ses multiples emplois et par la rareté de ces gisements dans le sol de notre planète.

C'est à cette exploitation que nous consacrerons cette étude, en passant en revue les différentes concessions accordées par l'Etat, depuis ses origines à nos jours, à cette entreprise qui nous appartient à tous un peu et dont nous désirons faire connaître les succès et aussi les difficultés économiques sous le titre de : *La concession des mines d'asphalte du Val-de-Travers.*

## CHAPITRE PREMIER

### Découverte des mines d'asphalte du Val-de-Travers. Premières exploitations, premières concessions.

Il convient tout d'abord de donner quelques renseignements d'ordre scientifique sur la nature de l'asphalte et sa formation géologique.

Si aujourd'hui, certains prospecteurs très optimistes semblent mettre une certaine insistance à rechercher des puits de pétrole dans notre sous-sol, tant vaudois que neuchâtelois, c'est qu'ils basent leur supposition en partie du moins sur les gisements d'asphalte du Val-de-Travers.

En effet, il faut rechercher dans le pétrole ou huile minérale, l'origine probable de l'asphalte. Il y a des milliers d'années, notre pays possédait, d'après de savants géologues, des puits de pétrole. Par suite des phénomènes d'érosion, les couches qui les contenaient furent lentement mais certainement entraînées par les eaux dans la mer Méditerranée.

Les gisements d'asphalte sont, on le pense, d'anciens puits de pétrole qui par suite d'une lente et longue oxydation et évaporation, la matière étant devenue solide et s'étant imprégnée dans la roche calcaire poreuse, devint du bitume compact, tel qu'il se présente aujourd'hui sous le pic du mineur.

L'asphalte est donc un minéral, une roche solide, formée de calcaire imprégné intimement de bitume, d'une couleur variant du brun au noir suivant sa concentration.

Les gisements d'asphalte sont assez rares, de là l'importance toute particulière qu'on y attache. Les multiples usages de ce minéral, principalement les revêtements des trottoirs et chaussées, les enduits imperméables dans les constructions lui confèrent une valeur incontestable.

La découverte de ce fameux gisement au Val-de-Travers, le seul en Suisse, remonte au début du XVIII[e] siècle.

C'est un aventurier allemand nommé Jost, qui, le premier, porta à la connaissance des habitants de la région ce minéral.

Mais au début on n'était guère fixé sur la nature de cette curieuse roche. Plusieurs estimaient que c'était de la houille. Les récits de l'époque mentionnent effectivement : « qu'une mine de houille était découverte au Val-de-Travers, mais que celle-ci était de mauvaise qualité, qu'elle brûlait mal, parce que trop grasse ! »

On ne mentionne pas d'exploitation régulière avant 1711, date à laquelle fut demandée *la première concession pour l'exploitation de l'asphalte.* Cette demande d'autorisation fut formulée par un médecin grec D'Erinis d'Eyrini, qui fut en somme le premier concessionnaire « officiel » et exploitant des mines.

Il peut sembler surprenant que le premier exploitant demande une concession en bonne et due forme au gouvernement de la Principauté de Neuchâtel. D'Eyrini connaissait sans doute le droit régalien que possédaient les Etats sur les mines dans son pays et ailleurs.

Le Conseil d'Etat, à cette époque, n'était pas très renseigné sur le mode d'exploitation et d'appropriation des mines. Le gouvernement semblait se désintéresser de cette question et la demande de concession l'importunait plutôt.

Bien que dans de telles circonstances, D'Eyrini avait carte blanche pour commencer l'extraction de l'asphalte, il insista pour qu'une autorisation lui soit délivrée, ne voulant en aucune façon exploiter sans posséder un acte en règle !

Que devaient faire les magistrats : donner une autorisation, prélever des émoluments ou des impôts, ou simplement laisser exploiter sans autre intervention ?

La dernière solution fut adoptée. Cependant, D'Erinis d'Eyrini n'était pas satisfait de cette décision; il exigeait que le Gouvernement lui délivrât un acte de concession en bonne et due forme, même s'il devait acquitter certains droits ou redevance, faute de quoi il n'entreprendrait pas l'exploitation.

On remarque ici la précaution que prenait ce sage exploitant

contre tout autre prétendant ou malentendu qu'aurait fait surgir un succès de cette richesse minérale.

Devant cette demande ferme et raisonnable, les magistrats devaient s'exécuter; mais, quelque peu indécis sur la question qu'ils avaient à trancher, ils demandèrent conseil au roi. Et ce fut ainsi Berlin qui établit les droits de chacun ! Ceci à la satisfaction de tous, ayant une certaine compétence, éprouvée déjà dans ces matières de législation minière couramment appliquée outre-Rhin..

Enfin, le 20 mars 1719, Sa Majesté accorda à D'Eyrini une concession pour la dite exploitation dans toute la Principauté. Ce fut donc *la première concession* accordée officiellement pour l'exploitation de l'asphalte dans notre canton. A la première exploitation régulière, correspondait une concession d'Etat, ceci à l'honneur de notre Gouvernement, qui, dès l'origine accorda sa préférence au mode d'appropriation et de concession des mines, tel qu'il existe encore aujourd'hui, système définitivement consacré.

Cet acte de concession contenait les passages essentiels suivants; directives pour le Conseil d'Etat :

« Au cas où cette entreprise réussira, vous (Etat) ferez en sorte qu'une certaine personne soit chargée de la recette de la concession et augmenter le privilège des mineurs. En outre, ils (mineurs) devront tenir des livres en bon ordre et en bon état, qu'ils devront produire sur la demande de Sa Majesté. Ils ne devront pas entreprendre de nouvelles entreprises sans le communiquer à Monsieur le Gouverneur. »

Le docteur D'Eyrini publia un opuscule où il vantait les vertus et les nombreux usages de l'asphalte et de l'huile qu'il en retirait par distillation; et où les applications passaient de la médecine à l'art de la construction solide et étanche !

Cette publicité quelque peu tapageuse devait faire écrire à J.-J. Rousseau, en 1763, ce qui suit :

« A une petite lieue de Môtiers, dans la Seigneurie de Travers, est une mine d'asphalte qu'on dit s'étendre sous tout le pays; les habitants lui attribuent modestement la gaîté dont ils se vantent, et qu'ils prétendent se transmettre même à leurs bestiaux. Voilà, sans doute, une belle vertu de ce minéral ! »

En 1735, la concession passe au Sieur Rognon. La redevance annuelle est de 150 Livres tournois. Un compte exact de l'exploitation de la mine est exigé.

Dès lors l'Etat se rend compte que la mine est une entreprise qui est et deviendra toujours plus productive pour le Trésor public; la redevance fait alors l'objet d'une attention plus grande.

Il faut dire que depuis 1740, la mine, bien qu'exploitée d'une façon irrégulière, ne produisait qu'une très petite redevance, ceci en raison du peu de profit qu'en retiraient les exploitants et aussi une sorte de passivité de la part de l'Etat à l'égard de ses mines.

Ce n'est que le 17 mars 1812 qu'une nouvelle convention plus précise que la première, concédait la mine en faveur du Sieur Broum de Rolle, du Sieur Henri-François Montandon et de Henri-Simond Jeanrenaud de Noiraigue. Ils jouissent du monopole d'exploitation dans tout le Val-de-Travers.

Cette convention disait notamment :

« Ils exploiteront les mines avec la plus grande activité. Ils n'exploiteront que l'asphalte à l'exclusion d'autres minéraux; s'ils en découvrent ils devront l'annoncer. Ils verseront à la Saint-Martin de chaque année à Sa Majesté la dixième partie du produit net de leur exploitation avant déduction des frais. Ils pourront transmettre le contrat aux héritiers seuls. L'exploitation sera soumise à l'inspection de Monsieur le Procureur général et le Directeur des Forêts. »

La dixième partie du produit net ou la dîme qu'ils devaient comme redevance à Sa Majesté, était alors l'impôt courant et habituel à cette époque dans la plupart des pays où existaient des exploitations minières.

Il convient de dire à cette occasion que la dîme, qui variait naturellement selon le chiffre de l'extraction annuelle (soit en poids du produit brut de la mine ou du volume extrait), se trouvait être une redevance juste et équitable pour l'exploitant. On constatera dans l'évolution de l'exploitation des mines d'asphalte du Val-de-Travers, que, non content d'exiger la dîme, ou redevance variable l'Etat, institue *un minimum* immuable à payer chaque année sans tenir compte de la quantité de minéral exploité. Ce système peu sage, devait être la cause du conflit qui s'éleva après la Guerre mondiale entre l'Etat et la société concessionnaire des mines.

Il semble donc que le premier mode de redevance soit plus heureux pour tous, la preuve en est donnée aujourd'hui, car on y est revenu ! (en principe).

Le 10 octobre 1837, les Sieurs Jeanrenaud frères passent leurs droits à M. Brémond de St-Paul de Lyon. A cette occasion, la redevance change. Ce n'est plus la dîme qui est exigée, mais une *redevance fixe* de 500 francs de France par an. C'est ici que nous notons la *première redevance fixe* dans l'histoire de la concession des mines d'asphalte du Val-de-Travers.

Défense est aussi faite aux concessionnaires d'ouvrir de nouvelles exploitations sans le consentement du propriétaire du terrain. Les droits du propriétaire du terrain sous lequel se trouve le gisement ont été établis déjà en 1791, lors d'une demande de S. M. au Conseil d'Etat sur cette question délicate. Cette demande était formulée en ce qui concerne les droits du souverain et des propriétaires à l'égard des mines et de leur exploitation d'après la Constitution de l'Etat de Neuchâtel.

La réponse du Conseil d'Etat du 21 février 1792 à S. M. disait :

« Que le droit public ne donne aucun renseignement suffisant, mais en énumérant les différentes concessions accordées jusqu'ici, on s'était basé sur un principe d'utilité générale du pays. »

Le 2 juillet 1792, S. M. n'étant pas satisfaite, comme on peut le penser, de cette réponse, indique alors les principes en cette matière :

« En qualité de souverain, l'ensemble des mines du pays lui appartient. C'est donc à lui de juger s'il convient au bien public d'exploiter une mine; par conséquent c'est à lui d'accorder ou de refuser une entreprise à des particuliers soit sur leur fonds, soit sur les fonds d'autres personnes avec lesquels ils se seraient arrangés en conséquence. »

Voilà donc une déclaration souveraine bien claire et nette, qui confirme le premier principe mis en vigueur dès les débuts de l'exploitation et d'une façon presque inconsciente.

En 1838, suppression de tout péage sur l'asphalte dans le pays. En outre la redevance fixe exigée en 1837, de 500 francs de France annuellement, est à nouveau remplacée sur la demande du Sieur Brémond par la dîme du produit brut, redevance reconnue plus équitable.

La même année, la concession passe successivement de M. Brémond de St-Paul au Comte de Sassenay de Paris, qui, à son tour la transmet à la Société par actions Delormel. L'exploitation qui, jus-

qu'en 1841 se faisait sur la rive gauche (nord) de l'Areuse, se transporte au sud sur le domaine de la Presta, lieu de l'exploitation actuelle.

Voici, à titre documentaire, les redevances payées à l'Etat durant les années qui nous occupent ici :

| Années | Produit net de la régale de l'asphalte encaissé par l'Etat : la dîme (en francs de France) |
|---|---|
| 1839 | 6,068.— |
| 1840 | 6,674.45 |
| 1841 | 2,534.55 |
| 1842 | 1,651.04 |
| 1843 | 1,477,89 |
| 1844 | 3,969.95 |
| 1845 | 5,880.91 |
| 1846 | 5,624.24 |
| 1847 | 5,458.35 |
| 1848 (Révolution) | 1,228.30 |

On voit les variations du produit de la redevance; ces variations sont proportionnelles à la production d'asphalte, à ses usages et à ses expéditions. On constate aussi qu'une redevance fixe représente un principe trop rigide.

Nous donnons encore à titre d'exemple un compte semestriel de 1842 de la mine, établi en vue de calculer la dîme qui revient à l'Etat :

« D'après les déclarations de M. Montandon, contrôleur de la mine d'asphalte du Val-de-Travers, il a été extrait pendant le premier trimestre de 1842 :

| | Livres de France : |
|---|---|
| | 548,921.— |
| pendant le deuxième trimestre .. .. .. .. | 493,534.— |
| Roche brute .. .. .. .. | 1,042,455.— |
| soit net .. .. .. .. .. | 1,000,756.— |

Ce qui fait pour le produit de la dîme à 10 cts le quintal :
Fr. de Fr. 1,000.75

Le Contrôleur de l'Etat avait essentiellement pour tâche de vérifier les quantités d'asphalte extraites et expédiées, afin d'éviter des fraudes au détriment de la dîme qui revenait à l'Etat. D'autre part, l'Etat s'occupa de l'exploitation elle-même, ceci, en vue de conserver les mines et de les exploiter selon les règles de l'art. Ces questions eurent leur consécration définitive et catégorique dans la loi et le règlement sur l'exploitation des mines d'asphalte de 1867.

En 1857, la Société Baboneau rachète le privilège exclusif d'exploiter l'asphalte dans le Val-de-Travers et prend le nom de : « Compagnie Générale des Asphaltes du Val-de-Travers. »

Le 16 décembre 1867, un nouveau concessionnaire reprend les mines, le citoyen Deladoey de Coppet.

Le cahier des charges mentionnait les conditions suivantes pour l'achat de la concession :

« Payer par avance une somme de Fr. 40,000.— comme minimum des droits revenant à l'Etat sur la première année d'exploitation, soit du 15 décembre 1867 au 15 décembre 1868. » Ce minimum ne constituait pas une sorte de redevance fixe pour la première année d'exploitation, mais une simple caution qui devait être déposée dans la Caisse de l'Etat et dont celui-ci bonifiera au concessionnaire un intérêt de 4 % l'an. « Une somme de Fr. 8,500.— formant les frais de sondage, etc. La redevance annuelle est fixée à Fr. 19.75 pour chaque tonne d'asphalte exploitée. »

On voit que le droit à l'exploitation n'est plus à la portée de n'importe quel aventurier sans avoir ! L'Etat propriétaire des mines entendait les affermer avec une pleine garantie et confiance dans le concessionnaire; ces droits et redevances s'accrurent encore avec les années, comme nous le constaterons dans la présente étude.

Nous ne passerons pas sous silence la première loi concernant l'exercice du droit régalien sur les mines d'asphalte du 12 juillet 1867. En voici les principaux articles :

> *Article premier:* Les gisements d'asphalte existant dans le sol neuchâtelois sont la propriété de l'Etat où qu'ils soient situés.
>
> *Article 2:* Les mines d'asphalte ne peuvent être exploitées que par l'Etat ou par ceux qui en auront obtenu le droit en vertu d'un acte de concession accordé par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat entendu.

*Article 3:* (Cet article fixe la durée de la concession, son périmètre, le droit des concessionnaires et les redevances annuelles qu'ils auront à payer à l'Etat.)

En rapport et en complément à cette première loi, un règlement concernant l'exploitation des mines d'asphalte fut aussi promulgué la même année. Il édicte les mesures à prendre relatives à la surveillance et à la conservation des mines. Une Commission d'Etat des mines est nommée par le Conseil d'Etat qui exerce sur l'exploitation des mines d'asphalte une surveillance s'étendant aux questions de sécurité (éboulements, inondations, etc.); elle visite les mines tous les trois mois.

Un plan constamment à jour des galeries d'extraction des mines est exigé de même que le programme d'exploitation et la technique minière suivie.

La concession accordée à M. Deladoey de Coppet, pour la durée de vingt ans, passe le 26 février 1868 à la Société des Asphaltes du Val-de-Travers, constituée par des capitalistes genevois, avec l'autorisation du Grand Conseil.

Cette dernière société entre peu de temps après en pourparlers au sujet de la transmission de ses droits à une société anglaise, la « Neuchâtel-Bituminus- Rock-Company- Limited ».

En 1870, le Grand Conseil apportait des modifications à l'acte de concession; reconnaissant de plus en plus l'importance de cette richesse minérale, l'Etat, propriétaire des mines, prétendait obtenir de cette exploitation un revenu immuable. C'est à cet effet qu'il instituait la clause de la *redevance fixe,* dont la somme exigée chaque année, indépendamment du résultat de l'entreprise concessionnaire, ne fit qu'augmenter avec les nouvelles concessions accordées dès cette date.

Les conditions de la concession étaient les suivantes :

1. Le minimum de la finance annuelle à payer est de Fr. 100,000.— (redevance fixe).

2. Le prix à payer par tonne d'asphalte exploitée est fixé uniformément à Fr. 19.75, sur les bases ci-après (redevance proportionnelle) :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Fr. | 19.75 | par | tonne | pour les | 5000 premières tonnes |
| » | 10.— | » | » | » | 2000 tonnes suivantes |
| » | 5.— | » | » | » | 23000 dernières tonnes. |

Cependant, ces nouvelles conditions ne convenaient pas à la « Neuchâtel-Bituminus-Rock- Company-Limited ». Mais le Grand Conseil n'admit pas les modifications demandées, modifications qui étaient cependant en partie acceptées par le Conseil d'Etat et portaient spécialement sur un important changement dans la manière de calculer la redevance de l'asphalte exploité, la prolongation de la concession jusqu'au 1er mai 1901 et l'extension du périmètre de la mine.

La société demeura concessionnaire pendant un certain temps. Les négociations ne tardèrent pas à être reprises et aboutirent à un arrangement aux termes duquel la « Neuchâtel-Rock- Paving-Company-Limited », qui s'était substituée à la première société anglaise, devenait concessionnaire exclusive des mines en lieu et place de la Société des Asphaltes du Val-de-Travers.

Quelques clauses de l'acte furent modifiées :

La garantie fixée en 1867, à 40,000 francs, est portée à 100,000 francs, déposée en espèces à la Caisse de l'Etat; en outre un dépôt de 400 actions libérées de la « Neuchâtel-Rock- Paving-Company-Limited » comme garantie spéciale; par contre le périmètre était étendu au sud.

Peu de temps après la société fusionna avec plusieurs autres entreprises, pour l'application de l'asphalte, d'origine anglaise.

C'est de cette fusion qu'est issue la société appelée la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », entreprise concessionnaire actuelle (1938).

Dans le chapitre suivant, nous parcourerons les étapes de cette dernière société, en regard surtout des modifications successives des conditions de la concession accordée par l'Etat; nous nous arrêterons quelque temps au conflit d'ordre technique qui a surgi entre les intérêts opposés de la compagnie et de l'Etat, conflit qui illustre d'une façon singulièrement frappante les exigences attachées à une concession officielle d'exploitation minière.

## CHAPITRE DEUXIÈME

### L'exploitation des mines par la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », ses actes successifs de concession jusqu'en 1935.

La constitution de cette nouvelle société fut l'objet d'une cession de la concession, qui fut définitivement ratifiée le 17 septembre 1873.

En 1877, une convention intervient entre le Conseil d'Etat et les représentants de la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » (N.A.C.L.) pour apporter quelques changements importants à la convention de 1857 (concession Baboneau). La durée de la concession est prolongée de vingt ans. Le concessionnaire payera à l'Etat pour prix de la concession modifiée les prestations suivantes :

*a.* Une somme de Fr. 200,000.— qui est remise à la Caisse de l'Etat;

*b.* une redevance de Fr. 6.— par tonne de mille kilos d'asphalte exploité.

Si l'exploitation annuelle ne produisait pas au prix de Fr. 6.— par tonne la somme de Fr. 150,000.— pour l'Etat, le concessionnaire *serait néanmoins tenu au payement de cette somme qui est fixée comme minimum de la redevance due par la Société à l'Etat.*

C'est cette fameuse clause du minimum qui devait créer une situation financière bien étrange après la Guerre Mondiale, comme nous le verrons plus loin, entre la Société et l'Etat de Neuchâtel.

En 1892, un conflit, d'ordre technique, s'éleva entre la N.A.C.L et le propriétaire des mines, soit l'Etat. Comme nous l'avons vu, le gouvernement s'occupe non seulement de contrôler les quantités d'asphalte expédiées et de s'intéresser aux revenus qu'il en retire, mais il surveille la manière dont se fait l'exploitation au sein du gisement,

et le règlement de 1867 fut complété par des prescriptions encore plus précises sur la technique en laquelle il entendait que ses mines soient exploitées.

La Société refusa catégoriquement de se conformer à ce nouveau règlement, en opposant qu'il portait une grave atteinte à ses droits acquis. Il est intéressant d'approfondir ce qui a déclanché ce conflit, où nous voyons d'un côté l'Etat qui entend que ses biens soient protégés par une exploitation conforme aux règles de l'art minier, et la Société qui pense pouvoir tirer le maximum du gisement avec le minimum de frais.

L'Etat fut frappé de constater la grande disproportion qui existait entre la quantité d'asphalte extraite de la mine et celle demeurée inexploitée. Cette disproportion anormale ne s'expliquait que par le procédé d'exploitation défectueux employé par la Société.

Depuis les débuts d'exploitation par la dite Société, il semble certain qu'elle n'a pas dressé au préalable un plan rationnel de l'exploitation, ainsi que l'exigent les règles de l'art des mines. Elle négligea en particulier, de diviser la mine en quartiers ou sections, indépendants les uns des autres, pour ne pas disséminer les travaux d'extraction sur un espace trop considérable et afin de restreindre les risques d'éboulement.

Au lieu de procéder à cette division, la Compagnie fit pratiquer à la fois de nombreuses galeries dans les directions les plus opposées et les plus différentes; ce mode fut constamment employé malgré les nombreux inconvénients qu'il présentait.

Les boisages, sans lesquels il n'est pas possible d'exploiter rationnellement une mine, ne furent employés que rarement et seulement dans les cas où il était complètement impossible de s'en passer. Plusieurs galeries furent délaissées sans aucun motif légitime. Ces vices fondamentaux d'exploitation provoquèrent un éboulement le 21 mai 1889, qui occasionna une perte considérable pour l'Etat, du fait qu'une grande partie du gisement d'asphalte se trouvait ainsi ensevelie et qu'il était très difficile dès lors d'en tirer parti.

L'Etat consulta deux experts étrangers, qui attribuèrent les causes de l'éboulement sus-mentionné au mode d'exploitation suivi par la Compagnie concessionnaire, mode contraire à toutes les règles des

exploitations minières, et uniquement basé sur le désir de tirer de gros profits de cette entreprise, sans se soucier de ce que deviendrait la mine plus tard. C'est sur le rapport ci-dessus, que le Conseil d'Etat élabora le nouveau Règlement de 1892, mentionné plus haut. En outre, un ingénieur des mines, devait dorénavant s'occuper spécialement de diriger les travaux d'extraction; la Compagnie s'y refusa expressément. Néanmoins, l'Etat nomma un ingénieur.

Malgré plusieurs démarches tentées en vue d'amener la Société à de meilleurs sentiments, elle persista dans son refus de se conformer au nouveau règlement. Elle continua son système défavorable d'exploitation et le 11 avril 1893, un nouvel éboulement portait préjudice à la mine.

En dehors de ces faits, la Compagnie s'était permis d'exploiter de la roche en dehors du périmètre accordé.

Pour tous ces motifs, l'Etat se trouva dans l'obligation de faire usage de la clause pénale incluse dans l'acte de concession du 22 janvier 1878, article 14, qui prévoit la résiliation en cas d'infraction aux conditions stipulées soit dans l'acte lui-même, soit aux lois et règlements s'y rapportant.

Une demande fut en conséquence formulée par l'Etat de Neuchâtel contre la N.A.C.L. devant le Tribunal Fédéral et portant pour conclusion principale, que la résiliation de l'acte de concession du 22 janvier 1878 soit prononcée à partir du 15 décembre 1893.

En cours de procédure, de nombreuses craintes se manifestèrent dans le Val-de-Travers au sujet du procès engagé; le Conseil d'Etat voulant arriver à un arrangement amiable, organisa une conférence à Neuchâtel les 28, 29 et 30 octobre 1893 à l'Hôtel Bellevue, entre les représentants du gouvernement et ceux de la Compagnie.

Après de laborieuses discussions, une entente parut pouvoir s'établir et une nouvelle convention fut acceptée à partir du 1er janvier 1896.

Cette nouvelle convention est la base qui a subsisté jusqu'en 1935, date de la revision totale de l'acte de concession, malgré les conventions complémentaires ultérieures qui se sont greffées par la suite.

En voici les articles principaux et qui nous intéressent plus particulièrement :

*Article premier:* La concession est régie, indépendamment des conditions qui seront énoncées ci-après, par :

*a*) la loi du 19 juin 1867;

*b*) le règlement du 7 octobre 1867.

*Article 2.* (Cet article définit le périmètre concédé, qui devra être exploité selon les règles de l'art et en bon père de famille. Fournir annuellement le plan et le programme de l'exploitation.)

*Article 6.* La durée de la concession est de trente années, du 1er janvier 1896 avec échéance au 31 décembre 1925.

*Article 7.* Pendant la durée de la concession l'Etat de Neuchâtel, s'interdit le droit d'accorder d'autres concessions d'exploitations des mines d'asphalte du Val-de-Travers. Il se réserve seulement le droit de faire exploiter de l'asphalte pour son usage propre s'il y trouve intérêt sur tel point du district qui lui conviendra, en se conformant à la loi.

*Article 8.* En cas d'épuisement de la mine dans le périmètre concédé avant l'expiration de la concession, le concessionnaire aura le droit ou de résilier la concession moyennant un avertissement préalable d'un an, ou d'exiger un nouvel accroissement du périmètre, le tout à son choix.

*Article 9.* Le concessionnaire payera à l'Etat pour prix de la concession une redevance de Fr. 7.50 par tonne de 1000 kilos d'asphalte exploité.

*Article 10.* Si l'exploitation annuelle ne produisait pas, au prix de Fr. 7.50 par tonne la somme de Fr. 187,500.— pour l'Etat, le concessionnaire *serait néanmoins tenu au payement de cette somme, qui est fixée comme minimum de la redevance annuelle à payer par le concessionnaire à l'Etat.* (On constate à ce propos l'augmentation sur le minimum précédent.)

Dans le cas, où pendant une année l'exploitation n'atteindrait pas 25,000 tonnes, le concessionnaire n'en serait pas moins tenu de payer la redevance minimum de Fr. 187,500.—; mais il aurait le droit d'exploiter l'année suivante la différence entre le chiffre réellement exploité et celui de 25,000 tonnes.

*Article 15.* Pour assurer la pleine exécution de tous ses engagements, la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » et ses ayants

droit au besoin, devront fournir à titre de garantie et de cautionnement :

*a*) une somme de Fr. 100,000.— en espèces, qui sera déposée dans la Caisse de l'Etat et portera intérêt au taux de 3 % l'an;

*b*) 400 actions libérées de £ 10.— chacune de la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », dont les dividendes appartiendront aux déposants auxquels il sera fait successivement remise aux échéances des coupons afférant à ces dividendes.

On assiste au cours de ces considérations historiques, à un accroissement constant du prix de la redevance par tonne exploitée et de la clause du minimum annuel dû à l'Etat.

Cette progression s'accentue encore en 1912, lors d'une nouvelle convention qui exigeait :

Fr. 210,000.— comme minimum, par contre une légère diminution dans la redevance variable ou proportionnelle qui s'établissait selon l'échelle suivante :

Fr. 6.— pour les 35,000 premières tonnes
» 5.— » » 35,001 tonnes à 45,000 tonnes
» 4.— » » 45,001 » à 50,000 »
et Fr. 3.— au delà.

Le Grand Conseil et le Conseil d'Etat étaient alors très optimistes quant au rendement des mines d'asphalte. En effet, les années qui précédèrent la Guerre Mondiale furent une période très prospère, la plus active dans l'histoire de l'exploitation de ce minéral. L'asphalte s'expédiait dans de nombreux pays d'Europe et même d'outre-mer; en cette heureuse époque, l'on pensait avec raison à une augmentation toujours constante des demandes des produits des mines qui étaient très estimés et portaient au loin la renommée et la confiance attachées à l'asphalte du Val-de-Travers qui jouissait presque d'un monopole de fait dans un rayon très étendu. C'est cette situation privilégiée d'alors qui engagea l'Etat à prélever de plus fortes redevances en vertu de la concession accordée à la N.A.C.L.

Malheureusement le bouleversement général de la Grande Guerre, n'épargna pas les mines du Val-de-Travers. Ce fut la rapide chute des demandes, la fermeture des principaux débouchés étrangers; l'exploi-

tation était paralysée... Mais une chose restait et ne subissait aucun préjudice : c'était la redevance fixe !

La Compagnie, dans cet état critique, était dans l'impossibilité absolue de verser chaque année la somme fixée comme minimum et sa dette envers l'Etat s'augmentait chaque année de Fr. 210,000.—. C'est ainsi qu'au 31 décembre 1920, la N.A.C.L. était débitrice de l'Etat pour la somme écrasante de Fr. 774,686.85 comme redevances impayées et intérêts !

On se trouvait devant une impasse. Fatalement un compromis devait rétablir l'équilibre rompu par des forces majeures. En 1921, à Paris, une nouvelle convention fut conclue et donnait une solution équitable à cette situation paradoxale.

Cette convention temporairement dérogatoire à diverses clauses de celle de 1912, contenait certaines modifications, qui permettaient une transition à la stabilisation normale des finances momentanément désorganisées.

La somme due était néanmoins exigible, mais le payement échelonné, en tenant compte des expéditions d'asphalte, permettait à la Société de satisfaire à ses engagements envers l'Etat. La redevance fut fixée à Fr. 6.— par tonne. Quand l'exploitation dépassera les 12,500 tonnes, la moitié des redevances afférentes à l'excédent sera affectée à l'amortissement de la dette. Cette dernière ne portait pas intérêt, sauf au cas où la Société distribuait un dividende. L'intérêt maximum est de 6 %.

D'autre part, la somme minimum à payer chaque année, soit Fr. 210,000.—, est réduite de moitié, soit Fr. 105,000.—, jusqu'à ce que la situation redevienne normale.

Grâce aux années de reprise d'après-guerre, la N.A.C.L. arriva à éteindre sa dette envers l'Etat.

En 1926, une petite adjonction à la convention de 1912 en faveur de l'exploitation de l'asphalte de moindre qualité appelée « crappe », (calcaire bitumineux contenant moins de 7 % de bitume) fut conclue à raison des redevances suivantes :

Fr. 2.50 par tonne pour les 5000 premières tonnes
» 2.— » » » » 5001 à 10,000 tonnes
» 1.50 au delà.

La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » ne voyait pas l'avenir d'un œil bien optimiste. La Guerre, qui lui avait porté un premier coup, devait être suivi d'un second, plus grave encore, parce que plus durable et autrement plus sérieux : la crise économique et avec elle la politique autarchique des Etats, la concurrence des produits synthétiques, le coût élevé des transports, venaient paralyser d'une façon permanente l'exploitation des mines du Val-de-Travers.

Ces considérations, qui prévoyaient un avenir plutôt incertain et sombre, devaient amener l'Etat sur la demande de la N.A.C.L. à se montrer moins exigeant quant aux redevances, établies sur une estimation aussi optimiste que celle de la convention de 1912. Aussi, pour adapter les prétentions du gouvernement à la situation nouvelle, l'Etat et la Compagnie, après de laborieux pourparlers, établirent, d'un commun accord, un acte de concession qui rompait la tradition des précédents, et tenant compte de la situation exposée brièvement ci-dessus.

Nous prendrons connaissance de ce dernier acte de concession, régissant actuellement l'exploitation des mines, dans l'étude approfondie de la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » et la situation économique de l'exploitation présente, au cours des chapitres qui vont suivre.

## CHAPITRE TROISIÈME

# La situation économique de l'exploitation des mines par la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » avant l'acte de 1935.

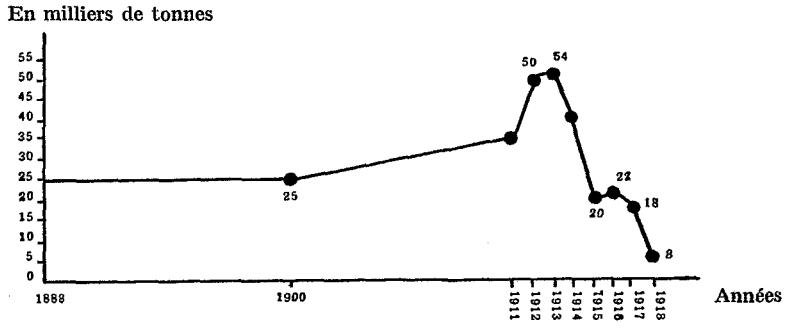
### § 1. *Marchés et débouchés de la mine avant la Guerre Mondiale.*

La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », avait repris la suite de la longue succession des nombreuses entreprises qui exploitèrent depuis le début du XVIII[e] siècle les gisements d'asphalte de notre sous-sol neuchâtelois. Par son activité, elle porta cette richesse minérale à son apothéose, grâce aux efforts qu'elle fit pour faire connaître ses produits dans le vaste monde. Bien que maintenant encore la N.A.C.L. soit concessionnaire des mines du Val-de-Travers, diverses circonstances fâcheuses, ont voulu que sa période de gloire diminue.

Depuis 1873, date de sa constitution et de sa première concession, la N.A.C.L. exploite avec une augmentation constante des tonnages d'asphalte extraits et expédiés, et ceci jusqu'à le veille de la Guerre de 1914.

La production moyenne qui s'élevait durant les années de 1888 à 1900 à 25,000 tonnes, passa à 35,000 tonnes jusqu'en 1912, et en 1913 le tonnage record fut atteint avec 53,000 tonnes et ne fut dès lors jamais dépassé. Cette année reste célèbre dans les annales de la mine, tant au point de vue de l'intense extraction qu'à celui des expéditions à l'étranger.

*Courbe montrant l'augmentation des tonnages de 1888 à 1913 et la diminution durant la Guerre.*




Les produits de la mine du Val-de-Travers, soit en roche brute ou en produits fabriqués à l'usine située à la sortie des galeries d'extraction, jouissaient alors d'une renommée mondiale et l'asphalte neuchâtelois, était employé partout; c'était presque un monopole de fait sur le marché universel.

Les débouchés s'étendaient à tous les Etats, à tous les continents et le nom du Val-de-Travers connu et estimé constituait une marque incontestée qui signifiait à la fois : qualité et confiance.

Une mine d'asphalte de bon rendement est une chose assez rare; bien qu'il en existe dans divers pays, il y en a peu qui sont intéressantes au point de vue de leur exploitation. En effet, une mine doit avoir un gisement dont la roche contient un pourcentage de bitume qui ne doit pas être inférieur à 8 ou 10 %. La roche du Val-de-Travers possède l'avantage d'avoir ces qualités et en plus aussi la quantité, puisque d'après les estimations actuelles, les réserves sont évaluées à environ 3,000,000 tonnes encore à extraire.

D'autre part, la société concessionnaire est organisée non seulement pour la fonction industrielle, mais encore pour celle du commerce. Elle possède des agences dans de nombreux pays. Les capitales et les centres urbains importants employaient de grandes quantités de ce minéral, soit en roche brute, poudre ou en mastic, pour l'asphaltage des chaussées; personne ne voulait être en retard dans ce progrès d'urbanisme moderne, esthétique et hygiénique.

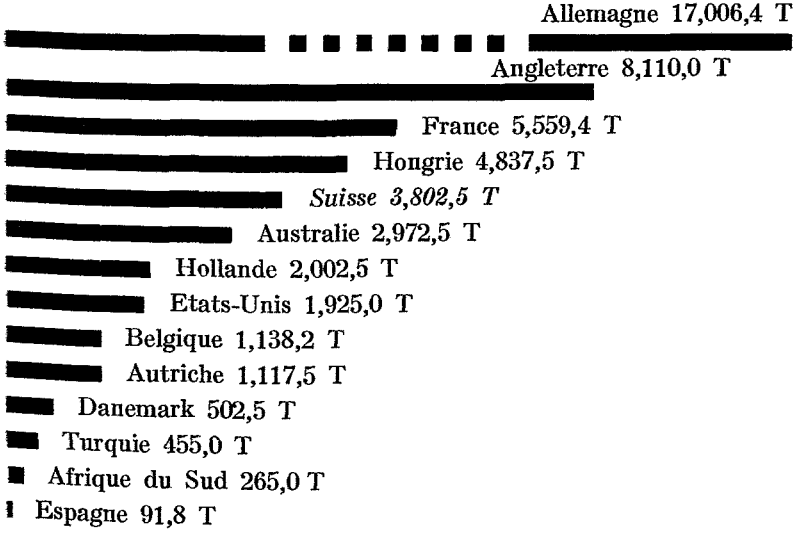
Ces agences commerciales de la N.A.C.L., qui sont de véritables antennes, diffusant ainsi dans le monde des parcelles de notre sous-sol neuchâtelois, assurent (elles existent encore aujourd'hui en grande partie) la distribution des produits de la mine.

Voici les pays qui possèdent une agence de la N.A.C.L. : Allemagne, Angleterre (siège social, envoi dans les colonies), Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Danemark, Egypte, Etats-Unis, France, Hollande, Hongrie, Nouvelle-Zélande, Suisse et Uruguay.

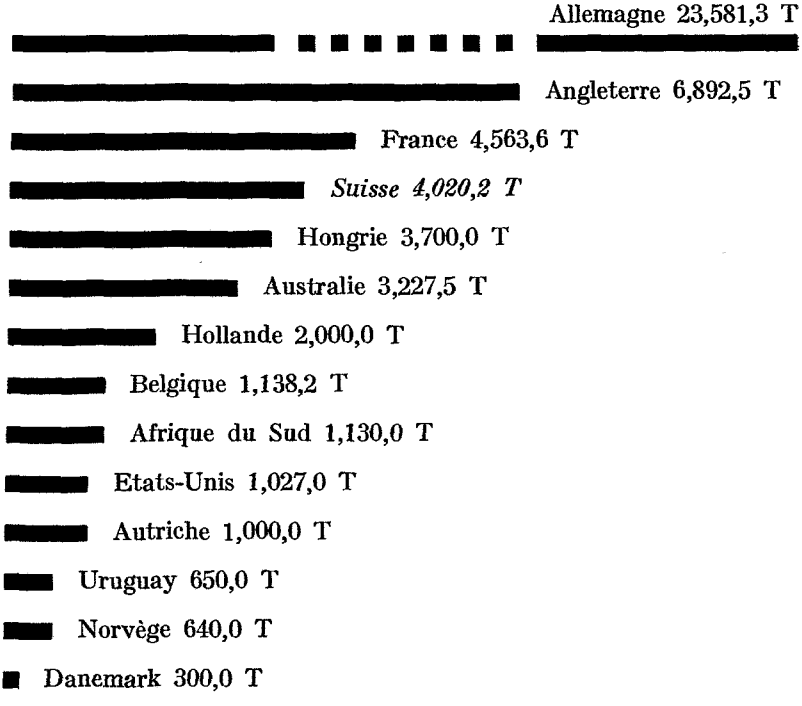
En 1913, année particulièrement heureuse entre toutes pour les produits de la mine, les débouchés s'étendaient à de nombreux pays, comme on peut le constater dans les statistiques et graphiques suivants, où nous donnons pour les deux années qui précédèrent la Guerre, les tonnages expédiés dans les différents Etats, clients importants et réguliers de la Compagnie.

Entre tous, l'Allemagne se distingue par les grands tonnages qu'elle consommait; maintenant ce marché est complètement fermé, comme d'autres aussi.

*Expéditions de la mine d'asphalte en 1912, en tonnes.*
*Total du tonnage: 49,785,8 T*



*Expéditions de la mine d'asphalte en 1913, en tonnes.*
*Total du tonnage: 53,893,9 T*
*(Année du plus fort tonnage)*




Voici encore le tableau de l'extraction de la roche bitumineuse pour 1913 :

| *Asphalte brut en roche:* | | *Crappe (qualité pauvre):* | |
|---|---|---|---|
| dur . . . . . | 35,465 tonnes | dure . . . . . | 7,671 tonnes |
| tendre . . . . . | 4,172 » | tendre . . . . . | 5,873 » |
| Total . . . . . | 39,637 tonnes | Total . . . . . | 13,544 tonnes |

*Total de l'extraction des mines en 1913:*

| | | |
|---|---|---|
| Roche . . . . . | 39,637 | tonnes |
| Crappe . . . . . | 13,544 | » |
| Total . . . . . | 53,181 | tonnes |

De ces 53,181 tonnes, 26,550 tonnes de roche brute passent par les transformations industrielles et se présentent sous les trois produits suivants :

Mastic 10,351 T Poudre 15,506 T Planelles 693 T

Pour beaucoup d'entreprises industrielles et commerciales, les années d'avant-guerre resteront toujours des souvenirs d'une ère particulièrement heureuse à laquelle l'orage dé 1914 à 1918 devait apporter un bouleversement général et définitif des choses établies. Cela est, hélas ! aussi vrai pour l'exploitation des mines du Val-de-Travers.

L'influence immédiate de la Guerre fut un fléchissement des débouchés étrangers, dont la plupart se fermèrent complètement et progressivement durant ces quatre années de tourmente.

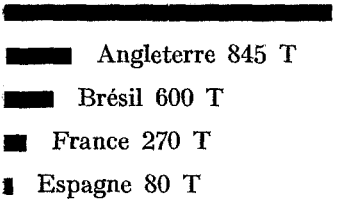
La chute fut vertigineuse de 1913 à 1918, comme le montrent les chiffres des expéditions durant la Guerre :

| | | |
|---|---|---|
| *1913* | *53,893,9* | tonnes |
| 1914 | 35,560,8 | » |
| 1915 | 19,166,0 | » |
| 1916 | 23,578,3 | » |
| 1917 | 19,264,6 | » |
| *1918* | *6,292,8* | » |

En 1918, les demandes de l'étranger furent très faibles; les quelques petites expéditions paraissent ridicules, si l'on compare le graphique de 1913 à celui que nous reproduisons ci-après pour la dernière année de guerre. Ainsi la mine possédait pour tout débouché sérieux que le marché suisse, qui, seul, ne subissait aucune influence.

A la fin des hostilités, l'exploitation était littéralement paralysée. Aussi la paix amena-t-elle un renouveau de vie, qui ralluma les braises prêtes à s'éteindre dans les fours, et permit de remplacer les boisages pourris qui allaient céder sous la pression du terrain, ce qui aurait provoqué un éboulement fatal et définitif.

*Expéditions de la mine d'asphalte en 1918, en tonnes*
*Total du tonnage: 6,292,8 T*




§ 2. *Modifications apportées après les hostilités; les années de la reprise: 1919 à 1930.*

Nous avons laissé l'exploitation, à un point très bas de la courbe, à la signature de l'armistice. La Paix ramena, dès l'année suivante, une poussée ascensionnelle des débouchés et la reprise plus normale de l'extraction du minéral.

La reprise d'après-guerre permit la réalisation des vœux longtemps souhaités.

Les anciens clients de la mine y reviennent; d'abord timidement puis s'enhardissent à commander de gros tonnages. Le plus gros preneur de 1913, l'Allemagne, se voue à des travaux d'art civil; le débouché momentanément fermé s'ouvre à nouveau. Et c'est la suite des fidèles qui reprennent leur place et leur importance :

Angleterre, Australie, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Hollande, Suisse.

Mais d'autres ne donnent plus de réponse, ils abandonnent la liste dressée au début du siècle des pays importateurs des produits du Val-de-Travers.

Les Etats-Unis mettent au point de nouveaux procédés pour la fabrication synthétique de produits servant au revêtement des chaussées, et qui sont d'un usage plus économique que l'asphalte naturel. Ces succédanés sont tirés des produits de la distillation de la houille et du pétrole; matières premières dont ce pays est particulièrement bien pourvu. Dorénavant, ce débouché est fermé pour la mine du Val-de-Travers.

L'Afrique du Sud se ferme aussi; l'expédition de l'asphalte jusqu'à ce lointain débiteur, revient trop onéreux. D'une façon générale, les transports dans les pays d'outre-mer sont condamnés du fait que la mine se trouve située à une distance trop considérable d'un port maritime.

La Hongrie, jusqu'en 1926 reste muette, puis reprend ses commandes durant cinq ans d'une manière réjouissante; par suite du remaniement politique, elle cesse ses demandes, mais les reprend faiblement en 1933 et reste fidèle encore aujourd'hui.

L'Uruguay est client pendant deux ans, 1922 et 1923. Ces commandes exceptionnelles sont attribuées à des travaux occasionnels, comme cela est le cas pour tous les débiteurs éphémères de la mine.

La perte de certains débouchés sont en partie compensés par de nouveaux venus qui sont les Etats suivants :

A partir de 1917, l'Argentine et le Brésil; mais surtout ce dernier. L'Argentine ne fit que des commandes exceptionnelles en 1917 et 1922; tandis que le Brésil durant six ans se maintient avec un tonnage moyen de 450 tonnes annuellement.

La Suède, en 1921 et 1922, avec un total de 171 tonnes.

Les raisons d'être de ces nouveaux débouchés, sont que ces pays entreprenaient des travaux d'asphaltage spéciaux et exceptionnels. Ainsi l'édification d'une ville moderne dans les pays neufs (Argentine, Brésil) est la conséquence d'une commande. Les travaux exécutés, les besoins cessent et le débouché s'éteint. Ce ne sont donc pas les clients fidèles et réguliers sur lesquels la N.A.C.L. peut baser son budget d'exploitation industriel et commercial.

L'Allemagne, qui reprend et augmente d'une façon sensible ses commandes, avec un maximum (d'après-guerre) en 1927 de 14,434 tonnes, diminue graduellement sa consommation jusqu'à complète fermeture de ce marché. L'asphalte naturel étant aussi remplacé par du bitume provenant des houillères allemandes.

La Suisse nous surprend quelquefois par les tonnages élevés de certaines années telles que 1926 avec 13,235 tonnes et 1931 avec 14,150 tonnes. Notre pays reste toujours un bon débouché de la mine, avec cette réserve qu'il pourrait être meilleur et que l'asphalte naturel

devrait être davantage favorisé que les bitumes qui nous viennent de l'étranger au détriment des produits du Val-de-Travers; question que nous examinerons plus loin.

La période d'exploitation qui va du lendemain de la Guerre à la crise économique de 1929, est une belle période de reprise, sans cependant atteindre les années heureuses de 1912 et 1913, dont nous venons de faire l'analyse dans le paragraphe précédent.

De tous les Etats qui bordent notre frontière, l'Italie seule, ne figure pas dans nos statistiques. Cette abstention à la liste internationale des débouchés de la mine, s'explique facilement par le fait que la N.A.C.L. possédait dans ce pays une exploitation minière, semblable à celle du Val-de-Travers, dans les Abruzzes (Italie centrale) où existe une excellente mine d'asphalte. Elle desservait ainsi le marché italien et même après-guerre les débouchés d'outre-mer, détenus auparavant par la mine neuchâteloise. Il était en effet plus avantageux pour la Compagnie d'expédier les produits de la mine d'Italie, car le trajet de notre mine jusqu'à la mer absorbait la plus grande partie des frais de transport. Cette exploitation cessa en 1923; la mine italienne, du fait de la politique totalitaire de cet Etat, fut reprise à la N.A.C.L. au profit d'une société italienne.

Ainsi les débouchés lointains de la mine du Val-de-Travers sont définitivement perdus, même pour ceux qui subsistent encore, ils ont considérablement diminué. Les changements survenus dans la situation financière et économique mondiale d'après-guerre, ont été la cause du renchérissement du coût des transports, terrestres surtout, et l'entreprise ne peut plus lutter à armes égales avec les mines situées à proximité d'un port maritime ou encore avec les produits synthétiques meilleur marché.

Voici pour l'année 1922, année où la reprise s'amorce d'une manière réjouissante, les pays consommateurs de la mine du Val-de-Travers :

*Total du tonnage: 26,287,0 T*

France 10,308 T

*Suisse 4,234 T*

Angleterre et Colonies 3,628 T

Allemagne 2,815 T

Hollande 2,100 T

Danemark 1,441 T

Brésil 420 T

Espagne 400 T

Autriche 203 T

Uruguay 200 T

Belgique 197 T

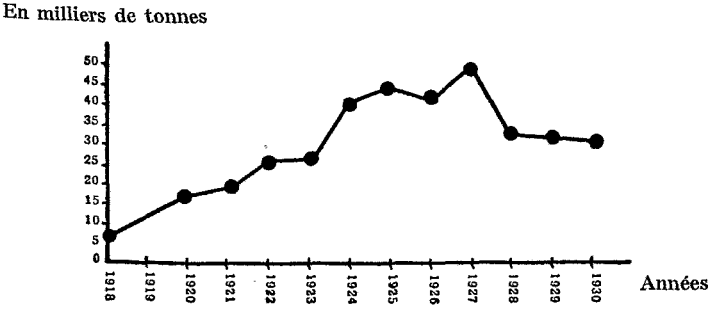
Australie 150 T

Tchécoslovaquie 100 T

Suède 91 T

Etat de Neuchâtel : 10 T pour essais.

*Courbe des expéditions de 1919 à 1930.*
*La reprise.*



Les produits asphaltiques divers, expédiés durant cette période donnent la statistique suivante des tonnages respectifs à chaque catégorie et forme du minéral :

| | | |
|---|---|---|
| Asphalte en roche brute . . . . . | 169,822 | tonnes |
| » en poudre . . . . . | 96,288 | » |
| » en mastic (pains) . . . . . | 87,265 | » |
| » en planelles . . . . . | 1,110 | » |

Nous arrivons à la fin de cette reprise économique de l'exploitation; nous allons entrer maintenant dans la pénible crise qui affecte si durement la mine; aussi devons-nous assister à la chute des tonnages jusqu'en 1935; date où le changement des conditions de l'acte de concession de 1896 et de la convention de 1912 s'imposait sérieusement.

### § 3. *Etude de l'exploitation jusqu'en 1935.*

Après la guerre, la crise économique de 1929 est le second coup porté à l'exploitation des mines.

Si la crise est la résultante principale d'un déséquilibre entre la production et la consommation, elle n'exerce qu'une influence indirecte sur le marché international de l'asphalte naturel.

En effet, il n'existe pas une surproduction à proprement parler de l'extraction de ce minéral sur le marché; mais la répercussion indirecte de la crise se compose de deux facteurs, qui sont :

1) politique douanière prohibitive dans les Etats à tendance autarchique;
2) création industrielle de produits similaires à l'asphalte naturel, au moyen de matières premières nationales.

Examinons ces deux forces qui encerclent la mine et empêchent l'utilisation des richesses minérales du Val-de-Travers.

L'élévation générale de hautes barrières douanières à tous les produits étrangers, principalement ceux qui concurrençaient la production nationale, s'étendait aussi à l'asphalte de notre mine. Quelques pays possédaient des mines de ce minéral, d'autres s'organisaient pour produire eux-mêmes l'asphalte dont ils avaient besoin au moyen de goudron de houille ou des résidus de pétrole, ceci afin de suivre la politique autarchique de leur gouvernement.

Ainsi ces deux forces s'unissaient et portaient doublement de sérieuses brèches aux débouchés acquis et conservés jusqu'ici par la Compagnie.

De ces deux forces, la plus néfaste est celle qui découle de la politique économique restrictive des Etats; vient ensuite la concurrence de l'asphalte synthétique, susceptible de changer définitivement le courant de direction, et contre lequel tout effort de le rétablir restera vain. C'est là que réside la gravité de la situation actuelle des mines, dont les débouchés vont s'éteindre au fur et à mesure que nous avancerons dans cette période de marasme commercial.

L'exemple le plus frappant nous est offert à ce propos par l'Allemagne. On vient de voir l'énorme quantité absorbée par ce pays avant la guerre et encore durant toute la période qui va de l'Armistice à l'année 1933. Dès lors, le Reich, Etat totalitaire, entend créer lui-même les produits dont il ne trouve pas la source dans son sol. On sait l'importance considérable de son industrie chimique et de ses réalisations scientifiques et techniques si prodigieuses dans les domaines les plus divers.

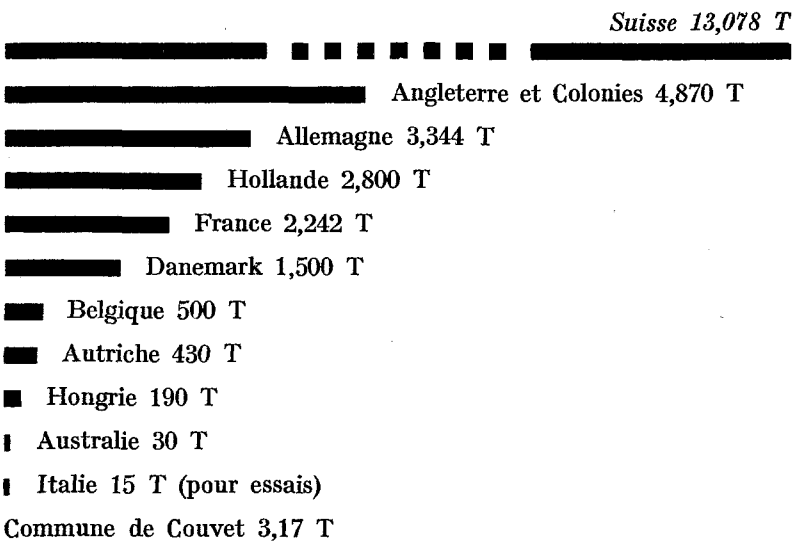
L'Italie aussi devenait terre défendue aux activités extractives et industrielles de la N.A.C.L. dès 1923.

En 1930, nous voyons encore un marché international bien distribué avec un total d'expéditions de 30,000 tonnes (voir le graphique ci-après); dès cette année, la chute commence à se produire.

En 1935, date particulièrement importante dans l'histoire de la concession des mines d'asphalte du Val-de-Travers, par le fait qu'un nouvel acte de concession en faveur de la N.A.C.L. entre en vigueur, les débouchés principaux se réduisent à deux pays : l'Angleterre et la Suisse. L'Angleterre, par le fait que la société exploitante est d'origine anglaise, et que son siège social est situé dans ce pays : The Neuchâtel Asphalte Company Limited, 58, Victoria Street, Westminster, London S. W. I.

Cette situation particulière de l'entreprise, dont nous examinerons plus loin la constitution et les activités diverses, lui donne le privilège de conserver la Grande-Bretagne et ses Colonies comme débouchés; bien que la concurrence des produits synthétiques y soit forte.

*Expéditions de la mine d'asphalte en 1930, en tonnes.*
*Total du tonnage: 30,003 T*




La N.A.C.L. fait partie d'un cartel groupant d'une part les mines d'asphalte exploitées par des compagnies anglaises, et les entreprises pour l'application de ces produits, dont la mine du Val-de-Travers. Ce cartel a pour but de favoriser l'emploi de l'asphalte naturel et il lutte contre les produits synthétiques. Nous examinerons avec plus de détails cette question lors de l'étude de la N.A.C.L. dans sa forme et sa nature.

La Suisse est un débouché naturel de la mine, grâce aux courtes distances des transports, ce qui est une compensation au coût élevé de ces derniers. Cependant notre pays pourrait être un plus gros débouché, si les bitumes étrangers y étaient moins tolérés; si une sage politique douanière réglait l'importation au profit des produits asphaltiques dont nous disposons.

En 1935-1936, et uniquement durant cette période, un droit d'entrée assez élevé et un contingentement restreignaient l'arrivée

des bitumes d'importation [1]. Ces mesures restrictives ne devaient pas protéger le bitume de notre sous-sol, mais les goudrons des usines à gaz des villes de Suisse ! Aujourd'hui, l'entrée des bitumes et asphaltes étrangers y est libre; les droits se montent à Fr. —.60 par quintal d'asphalte et bitume et Fr. 1.— pour l'asphalte en plaque et en mastic (asph. naturel). Donc aucune protection quelconque n'existe en faveur des mines du Val-de-Travers.

La Société, pour démontrer la diminution très forte de son activité extractive, du fait de l'emploi des produits synthétiques dans notre pays, releva les chiffres si significatifs de la statistique douanière des exportations et des importations des asphaltes et bitumes. A l'instar des Etats à politique autarchique, il semble que dans cette question il existe une lacune dans la mise en valeur, l'utilisation et la protection de nos ressources nationales, qui méritent une attention d'autant plus grande que notre pays n'en est pas abondamment pourvu !

*Tonnages et valeur de l'asphalte exporté de Suisse; provenance des mines du Val-de-Travers.*

| Année | Tonnage | Valeur |
|---|---|---|
| 1927 | 36,716 | Fr. 1,707,368.— |
| 1928 | 21,320 | » 1,021,792.— |
| 1929 | 20,009 | » 960,156.— |
| 1930 | 17,119 | » 789,353.— |
| 1931 | 15,351 | » 689,631.— |

*Tonnages et valeur des bitumes et asphalte synthétique importés en Suisse.*

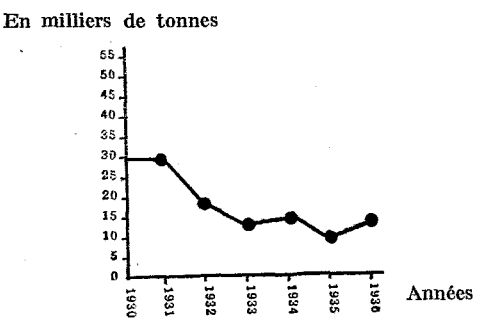
| Année | Tonnage | Valeur |
|---|---|---|
| 1927 | 17,343 | Fr. 2,981,090.— |
| 1928 | 24,367 | » 4,127,412.— |
| 1929 | 23,991 | » 3,868,630.— |
| 1930 | 38,606 | » 6,062,421.— |
| 1931 | 31,417 | » 4,735,845.— |

[1] Arrêté fédéral du 8 août 1935, instituant une limitation d'importation des bitumes et goudrons étrangers. Abrogation le 1er décembre 1936.

On remarque que le tonnage de l'asphalte des mines diminue alors que l'entrée des bitumes étrangers augmente. D'autre part la valeur des bitumes importés est de beaucoup supérieure à la valeur comparée de nos produits nationaux, avec un tonnage égal. Ce qui démontre qu'en utilisant les produits du Val-de-Travers, l'avantage en prix comme en qualité est incontestable. Ceci semble être bien méconnu des consommateurs !

Les conditions nouvelles exposées ci-dessus, devaient fatalement amener une seconde chute dans l'activité de l'exploitation. Aussi à la fin de l'année 1935, le tableau des débouchés se présente comme suit, ne laissant subsister que deux pays importateurs d'asphalte, ceux déjà cités plus haut.

*Courbe des débouchés par tonnages expédiés de 1930 à 1936.*




*Expéditions de la mine d'asphalte en 1935, en tonnes.*

*Total du tonnage: 9,912 T*

*Suisse 5,022 T*

Angleterre et Colonies 4,210 T

France 340 T

Autriche 280 T

Hongrie 60 T

§ 4. *Causes du changement de l'acte de concession de 1873 et des conventions successives jusqu'en 1926.*

*L'acte actuel de concession.*

Comme on vient de le voir, par suite de la baisse considérable des débouchés et du ralentissement de l'extraction durant la guerre, la Compagnie se trouvait dans l'impossibilité absolue de faire honneur à sa redevance fixe, d'un minimum annuel de Fr. 210,000.—.

La N.A.C.L. se trouvait être ainsi en retard durant les hostilités sur ses redevances annuelles du minimum imposé, et cette dette envers l'Etat s'augmentait d'année en année de Fr. 210,000.—. On se souvient qu'une convention dérogatoire permettait à l'entreprise de faire face à ses payements grâce à un adoucissement provisoire des conditions de la convention de 1912; ceci par un règlement échelonné. Ce payement ayant été complètement éteint par la N.A.C.L. à la fin de 1934, automatiquement les clauses dérogatoires prenaient fin et la convention de 1912, avec son minimum de Fr. 210,000.—, entrait de nouveau en vigueur !

Mais une divergence financière restait insoluble, provenant de ce dernier règlement. C'était les intérêts de la somme due qui n'avaient pas été récupérés par la compagnie sous forme d'asphalte exploité. Cet excédent qu'avait touché l'Etat représentait une somme de Fr. 100,000.— qui devait se traduire par 16,000 tonnes à extraire sans que la Société doive une redevance sur ce tonnage.

Cette dette de l'Etat vis-à-vis de la N.A.C.L. d'une part et d'autre part, la crise avec ses nouvelles difficultés économiques; perte de nombreux débouchés, provenant des circonstances énumérées dans le paragraphe précédent, l'entreprise se trouvait dans une situation semblable et aussi déficitaire que le 11 novembre 1918.

Mais cette situation était plus grave, parce que plus durable et sans perspective d'amélioration.

Quant à l'importance économique du gisement d'asphalte, il n'y avait aucun doute que celui-ci avait diminué de valeur. Le capital que représente approximativement la mine du Val-de-Travers est dévalué du fait que ce minéral n'a plus la même désirabilité qu'autrefois; les produits synthétiques sont venus le supplanter, ce qui ne fait

pas prévoir une reprise d'activité plus intense dans un avenir proche et même lointain.

Toutes ces raisons, exposées clairement par les représentants de la N.A.C.L. à l'Etat de Neuchâtel, devaient forcément amener une solution équitable, adaptée à la situation critique présente.

Ce fut après de longs pourparlers que l'on arriva enfin à trouver un terrain d'entente pour tous, qui se trouva ainsi réalisé par la signature d'un nouvel acte de concession entré en vigueur le 1er janvier 1935. Basé sur un principe d'équité et de justice, l'acte actuel rompait définitivement avec la longue liste de ses prédécesseurs et la clause du minimum fixe et immuable qui s'imposait fatalement à chaque année nouvelle.

Tenant compte de la situation présente dans toute sa plus réelle objectivité, l'Etat de Neuchâtel permettait ainsi à la Compagnie concessionnaire d'exploiter ses mines avec moins d'appréhension. C'était même plus : maintenir notre seule entreprise minière, dont le glorieux passé a porté le nom du Val-de-Travers bien loin dans le vaste monde.

Nous donnons ci-après l'acte actuel de concession, dont les articles régissent aujourd'hui les rapports entre la N.A.C.L. et l'Etat de Neuchâtel. Certains articles n'y figurent pas; ceux dont le contenu n'ont pas un rapport direct avec notre modeste étude.

*Acte de concession entré en vigueur le 1er janvier 1935, régissant actuellement la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Ltd ».*

« La concession des mines d'asphalte du Val-de-Travers est accordée à la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », à Londres, en vertu de l'acte de concession ci-dessous :

« Acte de concession des mines d'asphalte du Val-de-Travers, propriété de l'Etat de Neuchâtel au profit de la

« Société Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited ».

*Article premier.* La concession est régie indépendamment des conditions qui seront énoncées ci-après par :

*a*) la loi sur les mines et carrières du 22 mai 1935;

*b*) le règlement d'exécution de cette loi.

*Article 2.* Elle confère au concessionnaire le droit exclusif d'exploiter la mine d'asphalte dans le périmètre compris entre l'Areuse au Nord et deux lignes passant du Nord au Sud et figurant en rouge sur le plan signé des parties en trois exemplaires, dont un pour chaque partie et le troisième annexé à la minute. Au Sud, la concession s'étend aussi loin que le banc d'asphalte aura une épaisseur d'un mètre cinquante et une richesse en bitume suffisante, c'est-à-dire atteignant 7 %.

La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » *s'engage à exploiter la mine en bon père de famille et suivant les règles de l'art.* Elle devra soumettre à l'approbation du Conseil d'Etat avant le 1er octobre de *chaque année le programme d'exploitation qu'elle se propose d'exécuter l'année suivante, avec plan à l'appui.*

*Article 6.* La durée de la concession est fixée à *20 ans,* commençant à courir *le premier janvier mil neuf cent trente-cinq* pour prendre fin avec la journée du *trente et un décembre mil neuf cent cinquante-quatre.*

*Article 7.* Pendant la durée de la concession, l'Etat de Neuchâtel *s'interdit le droit d'accorder d'autres concessions d'exploitation de mines d'asphalte* dans le Val-de-Travers. Il se réserve seulement le droit de faire exploiter de l'asphalte pour son propre usage, s'il y trouve intérêt sur tel point du district qui lui conviendra et en se conformant à la loi [1].

*Article 8.* En cas d'épuisement de la mine dans le périmètre concédé avant l'expiration de la concession, le concessionnaire aura le droit, ou de résilier la concession, moyennant un avertissement préalable d'un an, ou d'exiger un nouvel accroissement du périmètre, le tout à son choix.

*Article 9. Le concessionnaire paiera à l'Etat pour prix de la concession une redevance fixe* (ce mot fixe n'est pas correct, c'est au contraire d'une redevance variable ou proportionnelle qu'il s'agit ici) *comme suit par tonne de mille kg. de roche asphaltique:*

*cinq francs par tonne* sur toutes expéditions de produits de la mine utilisés en *Suisse;*

*quatre francs par tonne* sur toutes expéditions à destination de *l'étranger.*

[1] L'Etat n'a jamais, dans l'histoire de l'exploitation des mines d'asphalte, usé de cette dernière clause, lui permettant d'extraire lui-même du minéral. Il n'en fera certainement jamais usage, pour la bonne raison qu'il n'emploie pas, malheureusement, les produits de la mine pour ses routes.

Toutefois, pour les expéditions à destination de la *Grande-Bretagne* exclusivement, la redevance sera fixée à *trois francs cinquante centimes par tonne.*

Le chiffre du tonnage sur lequel la redevance est due sera calculé suivant qu'il est stipulé à l'article 10.

*Article 10.* La redevance à payer chaque année à l'Etat par le concessionnaire sera établie d'*après les expéditions de toutes espèces de produits de la mine*: asphalte, crappe, mastic, planelles, etc., faites au cours de l'année.

Le concessionnaire fournira chaque année une déclaration détaillée des expéditions, en distinguant la nature des marchandises et des voies empruntées. Pour les expéditions par chemin de fer, les lettres de voiture feront foi; pour les autres expéditions, le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'Etat sur sa réquisition, le registre des pesées de sortie.

*Article 11.* Le règlement s'effectuera de la manière suivante :

Le concessionnaire *paiera d'avance le premier janvier de chaque année pour l'année courante une somme de cinquante mille francs. Dès le jour où les expéditions effectuées représenteront la somme de cinquante mille francs, des règlements mensuels interviendront sur la base des expéditions subséquentes; dans le cas où la redevance annuelle prévue à l'article 9 n'atteindrait pas la somme prévue de Fr. 50,000.—, le remboursement du trop perçu s'effectuerait après la reconnaissance définitive des expéditions faites.*

*Article 12.* Lorsque la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » *distribuera un dividende à ses actionnaires ordinaires, elle versera à l'Etat de Neuchâtel une redevance supplémentaire* calculée comme suit :

*Une somme égale au 1/20 de la redevance totale payée en vertu de l'article 9, pour chaque pour cent de dividende distribué à ses actions ordinaires, sans cependant que cette somme puisse être inférieure à dix mille cinq cents francs* [1].

[1] Au cas où la participation aux bénéfices n'atteindrait pas la somme de Fr. 10,500.— (ceci seulement quand un dividende est distribué par la N. A. C. L.), la société concessionnaire devra néanmoins verser une somme minimum de 10,500 francs. Cette dernière somme est semble-t-il une curieuse réminiscence du minimum de redevance de la convention de 1921, soit Fr. 105,000.—, versé chaque année, dans la période transitoire du payement de la dette accumulée durant la Guerre; cette somme était la moitié de la redevance minimum originale contenue dans les clauses de la convention de 1912, soit Fr. 210,000.—. Il est en effet bizarre

La redevance annuelle totale payée en application des articles 9, 10 et 12, ne pourra dans aucun cas dépasser Fr. 7.— par tonne, sur la totalité des expéditions faites depuis la mine.

*Article 13.* Le contrôle organisé et exercé par l'Etat portera sur le mode et les conditions d'exploitation, ainsi que sur la quantité d'asphalte extraite de la mine et sur les quantités d'asphalte expédiées en produits bruts ou fabriqués.

*Article 17.* Pour assurer la pleine exécution de tous ses engagements, la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » et ses ayants droit au besoin, devront fournir à titre de garantie et de cautionnement :

*a*) une somme de Fr. 50,000.— en espèces qui sera déposée dans la Caisse de l'Etat et portera intérêt au taux de 3 % l'an;

*b*) quatre mille actions ordinaires libérées de une Livre Sterling de la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », dont les dividendes appartiendront aux déposants.

*Article 19.* La « Neuchâtel - Asphalte - Company - Limited » est *exempte de tout impôt cantonal*; en revanche *elle participe au paiement de la moitié des impôts dus aux Communes de Travers et de Couvet jusqu'à concurrence d'un maximum de cinq mille francs pour l'année.*

*Article 20.* Lorsque la concession prendra fin, l'Etat de Neuchâtel opérera le rachat des immeubles de la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », de même des machines et accessoires affectés d'une manière durable à l'exploitation des mines d'asphalte et considérés comme tels par la loi.

de voir se conserver ce minimum, dans cette clause de l'acte de 1935, réduit de 1/10, et concernant une imposition fort différente d'un minimum de redevance proportionnelle d'asphalte exploité !

*Exemple :*

| | | |
|---|---|---|
| Tonnage expédié durant l'année : 10,000 T | | |
| Redevance proportionnelle selon l'art. 9 de Fr. 4.— de moyenne, soit | | Fr. 40,000.— |
| Dividende distribué 2 %. | | |
| 1/20 de la redevance de Fr. 40,000.—, | | |
| soit Fr. 2,000.—; pour 2 %, deux fois Fr. 2,000.— | Fr. 4,000.— | |
| La participation aux bénéfices, d'après le calcul est de | » 4,000.— | |
| Participation réelle du minimum imposé selon l'art. 9 *in fine* .. .. | | » 10,500.— |
| Total de la redevance et participation de l'Etat aux bénéfices de la Société .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | | Fr. 50,500.— |

Ce rachat s'effectuera sur les bases suivantes :

I. Dans les trois mois qui suivront l'entrée en vigueur de la présente convention, le concessionnaire dressera et remettra à l'Etat de Neuchâtel, un inventaire énumératif et estimatif de tous les biens indiqués au premier alinéa du présent article.

Cet inventaire sera définitif si l'Etat de Neuchâtel ne formule aucune observation dans les six mois qui suivront la remise de l'inventaire.

Si des observations sont faites et à défaut d'entente entre les parties à cet égard, l'arbitre expert prévu à l'article 4 statuera. (Art. 4. Le litige sera souverainement et définitivement tranché par un arbitre expert désigné par le Président du Tribunal fédéral.)

II. L'inventaire sera tenu à jour chaque année. Les modifications, adjonctions, acquisitions et installations nouvelles, travaux neufs, suppressions qui seront faites par le concessionnaire, seront soumis à la même procédure que celle sous chiffre I, ci-dessus.

Les objets mis hors d'usage prématurément par n'importe quelle cause, ou devenus inutiles à l'exploitation, seront rayés purement et simplement, quelle que soit leur phase d'amortissement.

III. Il sera fait sur les estimations ci-dessus des biens inventoriés, les amortissements ci-après :

1 % par an sur les immeubles, y compris la voie ferrée formant raccordement industriel.

2 ½ % par an sur les machines et accessoires.

IV. Le rachat par l'Etat de Neuchâtel sera exercé moyennement paiement à la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », des biens inventoriés aux prix d'inventaire et déduction faite des amortissements, calculés ainsi qu'il est dit ci-dessus.

En outre, en lieu et place du rachat des machines et accessoires après amortissement annuel de 2 ½ %, l'Etat de Neuchâtel, aura le droit de demander que le rachat ait lieu à la valeur commerciale des machines et accessoires et à dire de trois arbitres experts désignés en conformité des articles 471 et suivants du Code de Procédure civile du 7 avril 1925. Si l'Etat use de ce droit, le prix de rachat sera dans ce cas celui fixé par les arbitres experts.

Toutes les dispositions du présent article deviennent nulles et de nul effet dans le cas où, à la fin de la concession, ou pendant sa durée, les mines ne seraient plus, à dire d'experts, industriellement et commercialement exploitables.

*Article 21.* Le concessionnaire maintiendra en tout temps les biens inventoriés en état satisfaisant. Il est tenu de maintenir les mines en bon état et munir de toutes les machines nécessaires à leur exploitation suivant les règles de l'art.

Pendant la durée de la concession, il ne pourra être fait aucune aliénation des immeubles inventoriés intéressant l'exploitation actuelle ou future des mines, sans une autorisation du Conseil d'Etat.

*Article 23.* Le présent acte de concession abroge et annule tous les actes et conventions antérieurement conclus qui ne pourront dès lors plus faire l'objet d'aucune prétention.

### § 5. *L'exploitation des mines en 1936 en regard de l'acte de concession actuel. Les débouchés en 1937 de l'asphalte du Val-de-Travers.*

La cause de tous les conflits et divergences entre l'Etat de Neuchâtel, propriétaire des mines d'asphalte et la Compagnie concessionnaire, provenait de la fameuse clause du minimum de redevance immuable et fixe dû chaque année à l'Etat, quel que fût le résultat de l'année écoulée et l'activité plus ou moins florissante de l'exploitation.

L'acte de concession de 1935, on l'a vu, supprime heureusement ce minimum. Aussi, la Société concessionnaire, soulagée de ce poids qui l'écrasait et qui risquait même de paralyser l'exploitation des mines, put respirer.

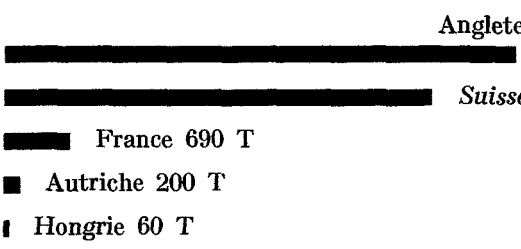
La N.A.C.L. est actuellement satisfaite des conditions nouvelles de l'acte de concession qui la régit aujourd'hui. Ces conditions sont justes et équitables.

Si l'année 1936 accuse une légère augmentation du tonnage expédié, on serait tenté d'attribuer cette différence favorable, à l'acte nouvellement entré en vigueur. Mais cette très légère reprise est entièrement indépendante de l'acte de concession et doit être la cause de travaux plus importants d'asphaltage en Grande-Bretagne et en France principalement.

Il est en effet facile de comprendre qu'un nouvel acte de concession ne peut pas par lui-même amener une amélioration dans les débouchés d'une mine. Son influence s'exerce sur les frais généraux et sur le rendement de l'entreprise.

L'année 1936 n'enregistre aucun nouveau débouché; comme en 1934 et 1935, ce sont toujours les mêmes pays qui demeurent consommateurs de l'asphalte du Val-de-Travers. Soit les deux principaux débouchés : la Grande-Bretagne et la Suisse. Puis quelques petits marchés, presque insignifiants : France, Autriche et Hongrie.

*Expéditions de la mine d'asphalte en 1936, en tonnes.*
*Total du tonnage : 13,714 T*




Examinons maintenant la manière et la forme dont les redevances imposées par l'Etat de Neuchâtel à la compagnie concessionnaire dans l'acte de 1935, sont payées et ceci au moyen des exemples suivants basés sur l'année 1936.

Ayant donné les expéditions de l'année 1936, proposons-nous de démontrer comment s'appliquent les clauses de l'acte de concession.

On sait que d'après l'article 9 la redevance par tonne est divisée en trois groupes :

1) Expéditions *en Suisse* à raison de *Fr. 5.*— par tonne. (C'est le prix le plus élevé, ceci en tenant compte de la facilité de transport, peu onéreux du fait que le lieu de production se trouve être situé près du lieu de consommation.)

2) Expéditions *à l'étranger* en général, à raison de *Fr. 4.*— par T. (Réduction qui tient compte du coût de transport.)

3) Expéditions *en Grande-Bretagne* à raison de *Fr. 3.50* par T. (Ceci pour faciliter l'emploi de l'asphalte naturel dans le pays d'origine de la Société concessionnaire et permettre à la Compagnie de concurrencer les produits synthétiques et les autres entreprises pour l'application de l'asphalte.)

A la fin de chaque mois, la N.A.C.L. établit un compte détaillé des expéditions par qualité et pays suivant la distinction ci-dessus de l'article 9. Ce compte est envoyé au Département des Finances de l'Etat de Neuchâtel.

Ce compte mensuel se présente ainsi :

Travers, le 30 octobre 1937.

Au Département des Finances

Neuchâtel

*Expéditions faites en octobre 1937*

| | Tonnes | Suisse | Grande-Bretagne | Autres pays |
|---|---|---|---|---|
| Roche . . . . . | 750,000 | — | 750,000 | — |
| Poudre . . . . . | — | — | — | — |
| Mastic 943,750 à 92 % | 868,250 | 868,250 | — | — |
| Nacovia 1,520 à 80 % | 1,220 | 1,220 | — | — |
| Planelles . . . . . | 67,100 | 67,100 | — | — |
| | 1,686,570 * T | 936,570 T | 750,000 T | — |

* Dont 57,600 T par camion.

*Redevance*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Suisse . . . . . | 936,570 T | à Fr. 5.— | Fr. 4,682.85 |
| Grande-Bretagne | 750,000 T | à » 3.50 | » 2,625.— |
| Autres pays . . | — | à » 4.— | » —.— |
| | | | Fr. 7,307.85 |

Le tonnage expédié se justifie au moyen des lettres de voiture, selon mention à l'article 10. Les produits expédiés par camions se justifient par le livre des expéditions. Cependant les rapports entre l'Etat et la Compagnie concessionnaire sont basés sur une confiance réciproque.

Pour l'année 1936, voici le compte général qui est un résumé des douze comptes mensuels, dont nous venons de donner un exemplaire.

Travers, le 31 décembre 1936.

Au Département des Finances

Neuchâtel

*Expéditions faites durant 1936*

| | Tonnes | Suisse | Grande-Bretagne | Autres pays |
|---|---|---|---|---|
| Roche brute . . . . | 6.070,— T | — | 6.070,— T | — |
| Poudre . . . . . | 1.838,7 T | 998,7 T | 840,— T | — |
| Mastic . . . . . | 5.607,— T | 4.699,— T | — | 908,— T |
| Nacovia . . . . . | 15,— T | 15,— T | — | — |
| Planelles . . . . . | 183,3 T | 141,3 T | — | 42,— T |
| Expéditions totales | 13.714,— * T | 5.854,— T | 6.910,— T | 950,— T |

* Dont 605,— T par camion.

Si la Société avait à payer la redevance sur ces dernières expéditions, ce montant s'élèverait à *Fr. 57,255.—*. Cependant, le mastic ne contient que 92 % d'asphalte naturel, le reste est constitué de bitume étranger, sur lequel aucune redevance n'est prélevée. De même que le produit dénommé « nacovia », qui est un mélange d'asphalte et de bitume liquides, ne contient également que 80 % d'asphalte.

Le tonnage du bitume étranger entrant dans la fabrication des produits de l'usine des mines de Travers, se monte pour 1936 à 461,920 T; la moins-value de redevance représente la somme de *Fr. 2,249.80*.

Ceci dit, la redevance pour l'année 1936 sur les expéditions s'établit comme suit :

*Redevance*

| | | |
|---|---|---|
| Suisse . . . . . | 5,854.— T à Fr. 5.— | Fr. 29,270.— |
| Grande-Bretagne | 6,910.— T à » 3.50 | » 24,185.— |
| Autres pays . . | 950.— T à » 4.— | » 3,800.— |
| Total de la redevance, sans décompter le bitume étranger . . . . . | | Fr. 57,255.— |
| Valeur de la redevance à déduire sur les tonnes de bitume étranger, soit de 461,920 T, ce qui représente une somme de . . . . . | | » 2,249.80 |
| Redevance nette pour l'année 1936 sur le tonnage d'asphalte expédié . . . . . | | Fr. 55,005.20 |

Sur la base de ce compte, la N.A.C.L. envoie au 31 décembre de chaque année au Département des Finances une récapitulation de la redevance pour l'exercice écoulé. Ce document se présente comme suit :

Travers, le 31 décembre 1936.

Au Département des Finances de la
République et Canton de
Neuchâtel

*Redevance 1936*

Messieurs,

Le compte de redevance pour l'exercice écoulé s'établit comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Redevance due suivant décomptes mensuels . . . . . | | Fr. 55,005.20 |
| *à déduire :* | | |
| Paiement anticipé au 1er janvier 1936, conformément à l'art. 11 de la nouvelle convention | Fr. 50,000.— | |
| Intérêts 3 % s Fr. 50,000.— garantie déposée selon l'art. 17 . . . . | » 1,500.— | » 51,500.— |
| *Différence en votre faveur* . . . . . | | Fr. 3,505.20 |

que nous faisons bonifier à votre compte à la Banque Cantonale Neuchâteloise.

En même temps nous ferons verser à votre compte la somme de Fr. 50,000.— à valoir sur la redevance due à l'Etat, sur les expéditions pendant l'exercice 1937.

Veuillez avoir l'obligeance de nous faire tenir les quittances respectives et agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

The Neuchâtel Asphalte Co. Ltd.
(Sign.)

Selon l'article 11, la Société concessionnaire paye à l'Etat d'avance la somme de Fr. 50,000.— comme redevance anticipée; ce paiement ne constitue pas un minimum fixe, mais une sorte de caution en garantie de l'exploitation du futur exercice. Si la redevance calculée sur la base des expéditions dépasse cette dernière somme, la N.A.C.L. à la fin de l'année, fera bonifier à l'Etat le surplus expédié dont la redevance finale dépasse Fr. 50,000.—; comme le montre l'exemple ci-dessus. Si au contraire, la Société justifie que les expéditions ont été inférieures et que la redevance exigible n'atteint pas cette somme, l'Etat, selon l'article 11 de l'acte, opérera la ristourne en faveur de la N.A.C.L.

A la redevance proprement dite, calculée sur les expéditions effectives, il s'ajoute encore d'autres prestations :

1) la moitié de l'impôt dû aux Communes de Travers et de Couvet (art. 19);

2) la participation de l'Etat aux bénéfices que distribue sous forme de dividende la N.A.C.L.; nous en avons parlé dans le paragraphe précédent.

D'après le calcul ci-après de la participation de l'Etat aux bénéfices, celui-ci est inférieur à Fr. 10,500.—; c'est donc cette somme qui sera bonifiée à l'Etat; le dividende de la N.A.C.L. pour 1936 était de 2 ½ %.

Voici le calcul de la participation de l'Etat aux bénéfices distribués par la N.A.C.L. :

Tonnage expédié durant l'année 1936 : 13,714 T
Redevance proportionnelle selon l'art. 9, soit selon le compte détaillé déjà vu . . . . . Fr. 55,005.20
Dividende distribué en 1936 : 2 ½ %
1/20 de la redevance, de Fr. 55,005.20, soit Fr. 2,750.25; pour 2 ½ %, 2 ½ fois Fr. 2,750.25, soit *Fr. 6,875.75.*
La participation aux bénéfices, d'après le calcul est de Fr. 6,875.75.
Participation réelle du minimum imposé en cas de dividende distribué, selon l'art. 9 *in fine* . . . . . » 10,500.—
Total de la redevance et participation de l'Etat aux bénéfices de la N.A.C.L. . . . . Fr. 65,505.20

A cette somme de Fr. 65,505.20 qui comprend la redevance sur le tonnage d'asphalte expédié et la participation de l'Etat aux bénéfices de la N.A.C.L., il faut encore ajouter la moitié des impôts dus aux Communes de Travers et Couvet, somme qui s'élève à *Fr. 3,775.—*. Cette somme, remise à l'Etat, servira au paiement total des impôts, soit le double : Fr. 7,550.— dont ce dernier opérera le versement aux dites Communes.

Le compte final tel qu'il ressort des Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui des comptes et sur sa gestion, dans le chapitre du Département des Finances, sous Revenus et Régales, concernant la mine d'asphalte, se présente comme suit :

### B. *Mines d'asphalte*

En application de la convention de 1935, la Compagnie concessionnaire a effectué, en 1936, les versements suivants :

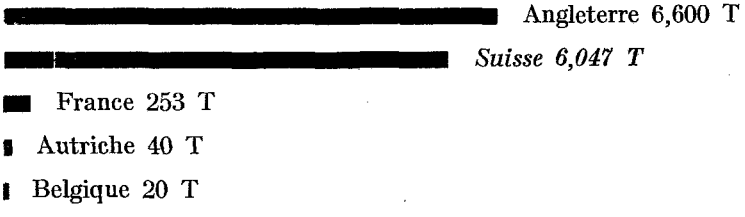
redevance pour asphalte expédié . . . . . Fr. 55,005.20
redevance supplémentaire (art. 12 de la convention part. aux bénéf.) . . . . . » 10,500.—
redevance pour impôts dus aux Communes de Travers et de Couvet (½) . . . . . » 3,775.—
Total . . . . Fr. 69,280.20

| | |
|---|---|
| Total reporté | Fr. 69,280.20 |
| montant sur lequel il a été prélevé : | |
| pour impôt dû aux Communes de Travers et de Couvet | Fr. 7,550.— |
| Le montant net des redevances pour l'année 1936 est ainsi de . . . . . | Fr. 61,730.20 |

En 1935, le revenu net des mines d'asphalte avait été de 36,347 fr. 40 cts.

Pour l'année 1937, les débouchés restent les mêmes qu'en 1936. Nous donnons pour cette dernière année d'étude de l'exploitation des mines, les tonnages expédiés.

*Expéditions de la mine d'asphalte en 1937, en tonnes.*
*Total du tonnage: 12,960 T*




Les marchés et débouchés à la fin de 1937 restent sans grand changement sur ceux de 1935 et 1936. Les deux principaux pays importateurs d'asphalte, l'Angleterre et la Suisse, conservent leurs commandes, et les conserveront encore, en vertu des conditions et circonstances mentionnées dans le § 3 du présent chapitre.

Les prévisions dans ce domaine ne sont guère optimistes, quant à une augmentation sensible et certaine des tonnages à expédier et des débouchés nouveaux susceptibles de s'ouvrir. De même il est peu probable que d'anciens clients reviennent puiser au gisement du Val-de-Travers dans un avenir proche et même lointain, vu les conditions défavorables qui éliminent l'asphalte naturel du marché, comme nous le disions plus haut.

Cet état de chose n'est pas bien encourageant pour la Compagnie concessionnaire; l'exploitation actuelle fait des efforts pour maintenir son activité minière. Cependant grâce à ses autres et nombreuses branches industrielles et commerciales, la N.A.C.L. qui est une puissante entreprise, peut soutenir une de ses exploitations quelque peu déficitaire : la mine d'asphalte du Val-de-Travers.

C'est à l'étude de la Société la N.A.C.L. elle-même, que nous consacrerons un paragraphe du chapitre suivant. Cette Société, concessionnaire des mines, est pour le profane une entreprise uniquement constituée en vue de l'exploitation de l'asphalte de notre sous-sol, alors qu'elle est au contraire une compagnie constituée en une vaste entreprise à intégration verticale et horizontale.

## CHAPITRE QUATRIÈME

# La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » et l'exploitation des mines d'asphalte du Val-de-Travers.

### § 1. *Forme et nature de la N.A.C.L. Ses activités industrielles et commerciales.*

La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », a été constituée en Angleterre, le 1er juillet 1873. Cette constitution résulte d'une fusion de plusieurs sociétés et entreprises s'occupant de travaux d'asphaltage et autres réalisations dans l'art de la construction, en général. Les diverses compagnies, qui fusionnèrent alors, pour donner naissance à la N.A.C.L., étaient les suivantes :

la « Neuchâtel-Rock-Paving-Company-Limited »,
l'« Anglo-Austrian-Bituminus-Rock-Paving-Company-Limited »,
l'« Anglo-Hungarian-Bituminus-Paving-Company-Limited »,
la « South-American-Val-de-Travers-Rock-Paving-Company-Limited »,
et la Société « Henry-Robert Bradbury ».

Toutes ces sociétés étaient d'origine anglaise, comme on peut le voir par leur raison sociale, de même formées en général de capitaux anglais. Elles s'occupaient toutes de travaux d'asphaltage et de constructions diverses.

L'énumération de ces compagnies montre l'envergure que devait prendre la nouvelle entreprise ainsi constituée.

D'après notre exposé historique sur l'exploitation des mines d'asphalte du Val-de-Travers, nous avons vu que la compagnie concessionnaire qui précéda la N.A.C.L. était la « Neuchâtel-Rock-Paving-

Company-Limited ». Cette dernière, englobée dans la fusion, transmettait ainsi la concession des mines à la N.A.C.L.; celle-ci reprenait les droits exclusifs d'exploiter l'asphalte du Val-de-Travers, et reprenait également l'actif et le passif de la compagnie précédente, de même que des autres sociétés mentionnées plus haut.

La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » est une société à responsabilité limitée. Elle est inscrite au Registre des Sociétés à Londres. Son siège social se trouve : 58, Victoria Street, Westminster, London S.W.I. Son capital, fixé au 20 mai 1892 à £ 1,150,000.—, divisé en 35,000 actions privilégiées et 80,000 actions ordinaires de £ 10.— chacune, est aujourd'hui ramené à un capital-action de £ 1,000,000.— dont 800,000 actions ordinaires de £ 1.— chacune et 200,000 actions privilégiées de £ 1.— chacune avec un dividende cumulatif de 5 %. Le dividende des actions ordinaires ne devra pas dépasser 4 % l'an.

Ces actions sont répandues dans le public anglais; les actionnaires sont connus de la Société.

Les organes de la N.A.C.L. sont :

l'Assemblée générale des actionnaires,
et le Conseil d'administration.

Le pouvoir exécutif est assuré par le Directeur principal ou Directeur général qui dirige cette grande entreprise et ses nombreuses agences et succursales depuis le siège social à Londres.

Ce dernier a seul le droit de traiter avec le Gouvernement de Neuchâtel quant à la concession des mines d'asphalte. Il doit soumettre les décisions intervenues à ce propos à l'Assemblée des actionnaires et y faire approuver toute modification, extension de la concession, dont les clauses se trouvent dans l'acte de concession lui-même et dans les lois du Canton de Neuchâtel.

Ainsi à chaque modification entre les rapports de la direction des mines et de l'Etat de Neuchâtel, l'accord ne peut intervenir qu'entre la Direction générale de la Compagnie à Londres, et non avec la Direction des mines à Travers.

Les activités industrielles et commerciales telles qu'elles sont énumérées dans les Statuts de la N.A.C.L. sont les suivantes :

« La Compagnie peut acheter et acquérir d'autres concessions ou étendre ses concessions minières actuelles. Elle peut entreprendre tous les travaux d'asphaltage les plus divers. De même elle s'occupe du commerce des produits de ses mines d'asphalte, en vue de les vendre à d'autres entreprises. Elle peut aussi acheter d'autres matériaux nécessaires à ses travaux concernant toutes espèces de constructions. Elle construit, exécute, transporte, contrôle, etc., dans toutes les parties du monde, toutes sortes d'affaires. En dehors des constructions diverses de bâtiments publics et privés, de fabriques, d'usines, de magasins, elle s'occupe aussi de la construction de chemins de fer, de tramways, de routes, de ponts, de docks, de ports, de jetées, de canaux, de réservoirs, de barrages d'irrigation, etc. »

Que d'activités diverses et étendues ! On est loin de penser ici, avec le profane, que la N.A.C.L existe uniquement en vue de l'exploitation des mines d'asphalte du Val-de-Travers !

Les concessions minières de la Compagnie sont uniquement des mines d'asphalte; celles-ci étaient au nombre de deux, dont une est maintenant abandonnée aux mains d'une autre société : c'est la mine de Scafa dans les Abruzzes, en Italie, qui depuis 1923 est devenue une exploitation d'Etat, c'est-à-dire sous le contrôle direct de celui-ci.

La seule mine encore exploitée aujourd'hui par la N.A.C.L. est celle dont nous nous occupons ici.

Il est aisé de se rendre compte que l'exploitation des mines de Travers tient une place modeste dans tout ce vaste organisme si divers dans ses activités multiples et variées qu'est la N.A.C.L.; l'on en déduit que l'activité minière du Val-de-Travers, tant administrative que financière dépend entièrement de la direction centrale de Londres.

Toute la comptabilité se trouve centralisée au siège social. C'est là que s'établissent tous les comptes, sur la base des rapports des agences et succursales de l'étranger; ainsi que les comptes concernant la mine d'asphalte.

La Direction des mines de Travers envoie chaque mois un rapport détaillé de l'exploitation de cette entreprise, tant extractive qu'industrielle (extraction minière, fabrication, tonnages expédiés, dépenses générales). En outre un délégué du Conseil d'administration de la N.A.C.L. est envoyé pour exercer un contrôle.

La vente des produits des mines pour la Suisse s'effectue par l'intermédiaire de l'Agence de la N.A.C.L. qui se trouve à Soleure. Cette agence représente en somme le département commercial, pour notre pays seulement, de l'asphalte de notre sous-sol; la mine s'occupe uniquement de la partie industrielle proprement dite.

A ce propos, il convient de dire que la N.A.C.L. entretient dans plusieurs pays des agences commerciales et industrielles, à quelques exceptions près, les mêmes que celles citées lors des exportations d'asphalte avant la guerre (chap. III, § 1). Bien que ses agences ne s'occupent plus de la vente de l'asphalte des mines du Val-de-Travers, elles sont autant d'entreprises de travaux divers, comme le veulent les Statuts de la Compagnie que nous venons de résumer ici.

Comme nous l'avons vu, la statistique des expéditions mentionne uniquement pour la Grande-Bretagne des envois d'asphalte de la mine, sous forme de *roche brute*. Ces expéditions sont destinées à une usine anglaise de la N.A.C.L., usine de transformation, semblable à celle annexée à la mine, et qui produit les pains d'asphalte si caractéristiques de forme hexagonale.

Cet état de chose a la raison suivante :

La N.A.C.L. fait partie d'un cartel groupant d'une part, des producteurs d'asphalte naturel (soit des concessionnaires de mines) et d'autre part, des entreprises de travaux privés et publics, telle que la N.A.C.L.

Le but de ce cartel est de produire sur le marché une qualité d'asphalte naturel standardisé; de livrer celui-ci aux entreprises groupées, qui en font usage et à un prix avantageux, de façon à lutter contre les produits synthétiques qui envahissent aussi le marché anglais.

Ce cartel comprend donc deux groupes d'entreprises :

*a*) les sociétés concessionnaires des meilleures mines d'asphalte reconnues comme telles;

*b*) les sociétés industrielles et commerciales qui emploient de l'asphalte dans leurs travaux divers.

Les mines qui font partie du cartel sont les suivantes :

1) Val-de-Travers — Neuchâtel, Suisse;
2) Région de Seyssel — Bassin de Seyssel (Ain) France;

3) St-Jean de Marvejols (Gard) France;
4) et le bitume naturel du Lac de la Poix dans l'île de la Trinité (Trinidad) Antilles anglaises.

L'asphalte provenant de ces mines est envoyé brut en Angleterre, comme c'est le cas pour la mine du Val-de-Travers. Cet asphalte est traité par diverses usines anglaises. Ces usines de transformation sont placées sous le contrôle technique du cartel, afin que la qualité soit rigoureusement la même, c'est-à-dire, comme le veut le nom même du produit : « Standardised Natural Asphalte »; but que poursuit ce cartel.

Les entreprises qui s'occupent de l'application de l'asphalte, faisant partie du cartel, prennent l'engagement suivant en entrant dans celui-ci :

« Tout asphalte que nous employerons, sera celui qui sortira des usines préparant *l'asphalte naturel standardisé*, sous le contrôle du groupement des entreprises d'exploitation de mines d'asphalte et des manufactures affiliées. Les pains de mastic, seuls acceptés par nous, seront ceux qui porteront la marque spéciale de garantie du contrôle par le cartel dont nous sommes. »

La N.A.C.L. a donc un double avantage de faire partie de ce cartel. Cela permet que sa mine du Val-de-Travers peut envoyer en Grande-Bretagne chaque année 5000 à 6000 tonnes de roche, tel que le minéral sort de la mine; autrement, ce dernier débouché lui serait complètement fermé à cause des frais de transport. En deuxième lieu, transformer cette matière première dans une de ses usines anglaises, employer les pains obtenus pour son propre usage ou les mettre en vente sur le marché au sein du cartel, second avantage de ce cartel, la « Standardised Natural Asphalte ».

A titre documentaire, nous reproduisons ci-après le Bilan au 31 décembre 1936 de la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited », Bilan général qui englobe toutes les diverses entreprises de cette Compagnie, ainsi que l'exploitation des mines du Val-de-Travers.

## THE NEUCHATEL ASPHALTE COMPANY, LIMITED

### BALANCE SHEET, 31st December, 1936

| | | | | Dr. (Passif) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| To CAPITAL AUTHORISED | £ | s. | d. | £ | s. | d. |
| 800,000 Ordinary Shares of £ 1 each | | | | 800,000 | 0 | 0 |
| 200,000 Cumulative 5 % Preference Shares of £ 1 each | | | | 200,000 | 0 | 0 |
| | | | £ | 1,000,000 | 0 | 0 |
| To CAPITAL ISSUED — | | | | | | |
| 419,880 Ordinary Shares of £ 1 each | | | | 419,880 | 0 | 0 |
| 200,000 Cumulative 5 % Preference Shares of £ 1 each | | | | 200,000 | 0 | 0 |
| » 4 ½ % Debenture Stock 1944/46, Authorised under Trust Deed of 6th November, 1934, and secured by a general floating charge on the undertaking, property and assets of the Company | 200,000 | 0 | 0 | | | |
| Less-Unissued | 40,000 | 0 | 0 | 160,000 | 0 | 0 |
| » Interest accrued and outstanding on Debenture Stock | | | | 613 | 14 | 5 |
| » Reserve Account | | | | 100,000 | 0 | 0 |
| » Reserve Account-Subsidiary Companies Surplus arising on re-organisation, less provision for currency devaluation | | | | 30,849 | 4 | 2 |
| » Reserve for Maintenance | | | | 13,841 | 5 | 9 |
| » Sundry Creditors and provision for liabilities and contingencies | | | | 77,106 | 17 | 11 |
| » Caution Money borrowed for deposit | | | | 752 | 4 | 4 |
| » Overdraft from Bankers (partly secured on part of British Government Securities, per contra) | | | | 11,271 | 14 | 8 |
| » Unclaimed Dividends | | | | 218 | 9 | 8 |
| » Preference Dividends payable 31st December, 1936, less tax | | | | 3,812 | 10 | 0 |
| » Exchange Suspense Account | | | | 32,733 | 16 | 6 |
| » Reserve for undistributed profits of subsidiary Companies-Balance 31st December, 1935 | 26,803 | 19 | 8 | | | |
| Additions for the year £ 27,112 1 2 | | | | | | |
| Less-Amount representing profits of previous years capitalised 12,812 17 1 | 14,299 | 4 | 1 | | | |
| | 41,103 | 3 | 9 | | | |
| Less-Capital losses on realisations and provision for on advances arising on currency devaluation | 27,885 | 19 | 4 | 13,217 | 4 | 5 |
| » Profit and Loss Appropriation Account, balance | | | | 66,489 | 2 | 2 |
| | | | £ | 1,130,786 | 4 | 0 |

Cr. (Actif)

| | £ | s. | d. | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| By Concession of Travers Mine and Goodwill (amount not separately ascertainable), at cost, less sums written off | | | | 294,998 | 7 | 3 |
| » Plant and Machinery at Mine and Agencies at cost, less depreciation and amounts written off | | | | 70,162 | 18 | 6 |
| » Landed Property and Buildings, at cost, less depreciation and amounts written off | | | | 57,801 | 9 | 11 |
| » Furniture and Fixtures, at cost, less depreciation | | | | 1,515 | 15 | 11 |
| » Caution Money deposited : — | | | | | | |
| With Government of Neuchâtel — | | | | | | |
| in Cash and 4,000 shares of the Company at par | 6,000 | 0 | 0 | | | |
| With Municipalities, &c.— | | | | | | |
| in Cash, State Bonds and other securities (including retentions) | 14,960 | 18 | 10 | 20,960 | 18 | 10 |
| » Investments-at cost or under-in Stocks and Bonds, and in Shares of sundry kindred trading Companies | | | | 64,817 | 13 | 1 |
| » Shares in, and amounts owing by, subsidiary Companies :— | | | | | | |
| Shares, at cost or under, including undistributed profits, less losses, to date | 190,009 | 15 | 10 | | | |
| Sums advanced and other amounts due | 140,390 | 6 | 9 | 330,400 | 2 | 7 |
| » Stocks, Storcs and Fuel, at home and abroad | | | | 77,857 | 0 | 8 |
| » Sundry Debtors and Works in progress, at home and abroad | | | | 137,785 | 13 | 11 |
| » British Government Securities | | | | 33,585 | 6 | 2 |
| » Deposits and payments in advance | | | | 5,925 | 7 | 0 |
| » Cash at Bankers, and in ahd:— | | | | | | |
| At home | 13,803 | 9 | 2 | | | |
| Abroad | 21,172 | 1 | 0 | 34,975 | 10 | 2 |
| | | | £ | 1,130,786 | 4 | 0 |

On behalf of the Board,

F. C. FAIRHOLME
A. E. NICHOLSON } Directors.

*Quelques remarques sur ce dernier Bilan:*

Les bilans anglais ne se présentent pas sous la même forme que chez nous. Cette différence réside dans la disposition de l'Actif et du Passif; en effet, le côté gauche du Bilan, où nous trouvons d'ordinaire l'Actif, est réservé en Grande-Bretagne au Passif (Liabilities) et l'Actif (Assets) se trouve ainsi à droite.

Comme on le voit, ce Bilan de la N.A.C.L englobe toutes les activités diverses de cette entreprise à intégration verticale et horizontale, sans autres distinctions.

En ce qui concerne la Mine du Val-de-Travers, nous trouvons à l'Actif ces deux rubriques :

« By Concession of Travers Mine and Goodwill (amount not separately ascertainable), at cost, less sums written off... £ 294,998 7 3. »

Ceci représente le capital placé dans l'exploitation industrielle de la mine et la valeur commerciale de cette concession minière.

La seconde rubrique concerne le dépôt des 4000 actions de £ 1 — — et de la somme de Fr. 50,000.—, le tout déposé à l'Etat de Neuchâtel comme caution et en garantie de la concession d'exploitation accordée, selon l'article 17 de l'Acte de Concession :

« Caution Money deposited :—
With Government of Neuchâtel —
in Cash and 4000 shares of the Company at par £ 6,000 — — »

Le capital placé dans l'entreprise minière et industrielle de l'exploitation des Mines d'asphalte du Val-de-Travers par la société concessionnaire la N.A.C.L., absorbe une proportion égale à un quart seulement du Capital total de la Compagnie.

§ 2. *L'exploitation des Mines d'asphalte du Val-de-Travers.*

Au début de ce paragraphe, il convient de préciser le but que nous nous proposons d'atteindre ici. Etudier l'exploitation des Mines d'asphalte du Val-de-Travers, seule entreprise minière que possède encore la N.A.C.L., source de matières premières, dont le besoin se fait rare

aujourd'hui; nous nous baserons sur les faits que nous avons exposés. Cette étude, nous l'orienterons vers la recherche du rendement actuel de cette industrie.

Bien des circonstances fâcheuses pour la mine d'asphalte ont réduit son exploitation à une activité restreinte. C'est pourquoi, actuellement, sans le soutien d'une puissante entreprise de travaux publics, telle qu'est la N.A.C.L., il semble à peu près certain que nous ne verrions plus aujourd'hui les mineurs descendre dans la mine et la fumée sortir de la cheminée de l'usine qui fabrique les pains de mastic si connus.

L'industrie minière, ou extractive, se distingue de l'industrie manufacturière courante par des caractères fort différents. Elle a sa physionomie qui lui est propre, qui lui vient de son activité si particulière de tirer les richesses du sous-sol, de sa manière dont elle les recherche et les met ensuite à la disposition de l'industrie en général et de l'économie nationale et internationale.

Ainsi l'exploitation des Mines d'asphalte présente tous les caractères propres à une industrie extractive, la seule de notre canton.

L'entreprise de Travers se divise en deux départements qui se distinguent naturellement par leurs activités différentes, mais qui sont néanmoins unis par des liens étroits dans les opérations minières et industrielles de cette exploitation.

Le premier département, celui de la matière première : l'asphalte en roche, comprend *la mine.* C'est le département le plus important, la source des richesses futures de cette entreprise et la caractéristique, la physionomie particulières qui produisent une distinction bien évidente avec les industries de notre pays pauvre en mines.

Le deuxième département est celui de la transformation de la matière première arrivant de la mine. C'est la phase proprement industrielle de l'exploitation. La raison d'être de cette usine, à proximité immédiate de la mine (elle est située au-dessus du gisement d'asphalte), permet de produire des articles correspondant à ce qu'exige le marché. Ces produits sont d'une application facile et sous forme admise dans le commerce.

La matière première, de la mine à l'usine, parcourt à peine une cinquantaine de mètres; en outre, une ligne de chemin de fer relie le stock des produits finis avec le réseau ferroviaire suisse.

*La Mine*

S'il est nécessaire, indispensable même à l'industrie, à l'économie nationale ou internationale, en un mot à nos besoins, de tirer du sol les richesses qui y sont enfouies, il n'est cependant pas de rigueur d'extraire tous les gisements que l'on rencontre. Pour faire d'un gisement d'une matière reconnue utile, une exploitation minière, il faut que cette richesse minérale remplisse certaines conditions qui sont toutes basées sur le rendement économique de la future mine.

La valeur réelle d'un gisement dépend surtout de la qualité du minéral. Plus un filon contient une matière pure, c'est-à-dire que le pourcentage d'impuretés, qui sont représentées par d'autres minéraux dont on ne désire pas faire un usage industriel et commercial dans l'exploitation envisagée, est plus faible, plus ce gisement a de la valeur. Cette dernière valeur est elle-même en rapport direct avec le volume du gisement.

On comprend aisément qu'un gisement d'une grande pureté minérale, présentant aussi un gros cubage (épaisseur × étendue), pour autant qu'on en puisse mesurer d'une façon approximative son volume, représente un capital important, une richesse réelle qui ne demande qu'à être extraite du sein de la terre; ceci surtout dans les cas où la qualité du minéral est spécialement recherchée sur le marché.

La mine peut être exploitable et rentable, même si le volume de ce gîte n'est pas considérable.

Pour un gisement de moindre qualité, mais d'un grand volume, l'exploitation sera encore rémunératrice (mais moins que dans le premier cas), à condition de se rattraper sur la quantité de ce que l'on perd sur la qualité; le prix de ce dernier minéral sera plus bas que celui de la qualité supérieure.

Mais il ne suffit pas de considérer la valeur naturelle du gisement, encore faut-il tenir compte de sa situation géographique. Il n'est en effet pas intéressant d'exploiter un gisement dans une région escarpée,

où les transports sont trop coûteux et même impossibles. Dans de telles conditions, un filon même d'un minerai intéressant ne possède aucune valeur au point de vue économique. Ceci, pour les matières industrielles courantes et lourdes (houille, minerais de fer, fluorine, etc.); pour les matières précieuses et rares (argent, or, platine), la vente compenserait alors le coût élevé des transports, par la grande valeur sous un petit poids.

Il faut aussi examiner dans certains cas le nombre de mines de même nature, dans une même région; examiner si la nouvelle mine aurait des chances de succès parmi ses concurrentes au point de vue des débouchés de son exploitation.

Si le minéral ne se verse pas sans autre du wagonnet de la mine au wagon d'expédition, il faudra alors l'épurer, le préparer, lui donner une valeur commerciale. Encore une question à ne pas négliger avant d'entreprendre une exploitation minière.

En résumé, comme pour toutes les entreprises industrielles et commerciales, si l'on veut qu'une mine soit exploitable, il faut que le total des dépenses multiples du prix de revient d'une tonne prête à l'expédition, soit inférieur au prix de vente de cette dernière.

Ceci dit, examinons la situation et la valeur économique du gisement d'asphalte du Val-de-Travers, dont la mine est en exploitation depuis de longues années et dont les origines appartiennent à l'histoire.

La qualité de la roche est excellente et le 10 à 12 % de bitume imprégné dans le calcaire jurassique, fait de ce gisement une source d'asphalte avantageusement connue dans le monde. De même en ce qui concerne le cubage du gisement; on estime que seul le tiers a été exploité jusqu'ici et l'asphalte encore enfoui dans le sol représente près de trois millions de tonnes.

La situation de la mine se trouve au fond du Val-de-Travers, presque au niveau de l'Areuse, à proximité de la voie ferrée qui traverse cette vallée; la mine se trouve particulièrement bien située géographiquement, si l'on tient compte du point central qu'elle occupe sur la carte de l'Europe.

En laissant de côté la valeur commerciale actuelle du gisement que nous examinerons dans le chapitre suivant, nous étudierons d'abord la valeur naturelle et minérale de la mine d'asphalte. Voyons comment se fait l'exploitation.

Le gisement a la forme d'une couche horizontale sédimentaire, formant plusieurs paliers qui descendent vers le Sud. (Voir profil.)

Les galeries sont creusées au-dessous du gisement, de façon que l'abatage de la roche se fasse par-dessous. L'extraction de l'asphalte se fait au moyen de coups de mine, soit à la cheddite ou à la poudre noire, suivant la dureté du minéral. L'abatage se fait selon un plan établi d'avance et selon toutes les règles de l'art en usage dans l'exploitation des mines.

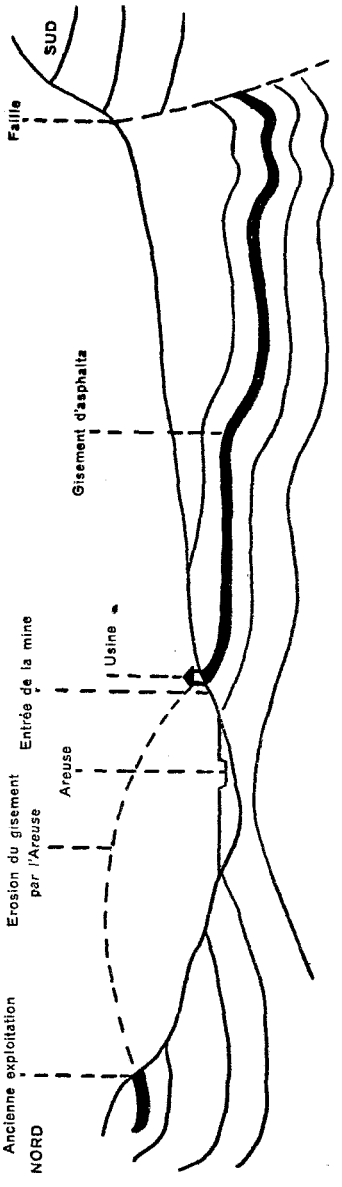
On divise, au moyen de galeries percées dans le gisement de grands quartiers d'asphalte, ce qui permet, grâce à ces travaux préparatoires, de sonder la profondeur et la qualité de la roche. L'abatage se fait alors quartiers après quartiers, tranches après tranches, sans laisser de piliers naturels de soutènement. La partie qui se trouve ainsi vidée doit être d'abord boisée à mesure que l'extraction avance, puis remblayée afin que l'affaissement ne soit pas trop grand.

Une douzaine d'ouvriers sont occupés à l'abatage de la roche, ce sont à proprement dit les mineurs. Cette première opération est suivie d'une autre, d'un caractère moins productif, c'est le soutènement que l'on nomme boisage, sans lequel l'extraction n'est pas possible, car le danger d'éboulement et d'écrasement de la mine est toujours latent.

Le boisage consiste à soutenir le plafond des galeries au moyen de poutres et rondins contre la force de contraction des terrains du dessus, cette force est assez considérable puisque les galeries sont à une profondeur de 150 mètres. Ces nombreuses galeries conduisent des divers chantiers d'abatage aux couloirs de roulage de la roche vers l'extérieur; ces dernières doivent être continuellement entretenues et consolidées.

L'importance du boisage est même supérieure à celle de l'extraction, cette dernière opération ne demandant que douze mineurs, alors que le soutènement compte seize boiseurs.

En perforant le sous-sol par un réseau serré de tunnels, on découvre de nombreuses infiltrations d'eau souterraine; ces eaux sont un inconvénient sérieux pour l'exploitation de la mine. Aussi faut-il continuellement l'évacuer au moyen de pompes puissantes, qui déversent sans arrêt ces eaux dans l'Areuse. Pour montrer l'importance de cette opération, il convient de dire que pour extraire une tonne d'asphalte,




Profil géologique de la vallée creusée par l'Areuse, dont elle a emporté la couche d'asphalte contenue dans le plissement anticlinal qui remplissait autrefois la vallée.

il faut pomper 400 tonnes d'eau hors de la mine ! Aussi cinq pompiers sont-ils occupés à cette tâche.

L'extraction ou la sortie de la roche de la mine se fait par des wagonnets à voie Decauville de 0 m 60 d'écart. Ces voies relient les chantiers d'abatage au cône de déversement de la roche situé près de l'usine, ou directement au dépôt de la matière première à l'intérieur des bâtiments. Les wagonnets sont tirés par des chevaux très dociles, habitués à l'obscurité des galeries et à ce genre spécial de travail; ces animaux sont très bien traités et soignés, ils ne travaillent que quelques heures par jour dans la mine.

Quatre rouleurs s'occupent de ces transports et cinq manœuvres exécutent des travaux divers dans la mine.

Toute cette activité minière ne comprend actuellement qu'une durée de six heures par jour, du lundi au vendredi à midi; ceci en raison de la diminution des débouchés et du ralentissement général de cette entreprise, dont nous avons vu les raisons.

Les mineurs sont seuls payés à la tâche, tandis que les autres ouvriers, de même que ceux occupés à l'usine sont payés à l'heure.

Tous les ouvriers font en moyenne de 24 à 36 heures de travail par semaine. Une marge de 50 % environ reste dans bien des cas inutilisée et forme une réserve de travail qui est quelquefois employée suivant les circonstances imprévues. L'extraction journalière est en moyenne de 90 wagonnets, ceux-ci ont une contenance de 550 kg., ce qui représente une cinquantaine de tonnes de roche.

A propos de cette marge de travail inemployée, il nous faut donner ici quelques renseignements au sujet des bruits qui prétendent à un renouveau d'activité dans l'industrie qui nous intéresse dans cette étude. En effet, les journaux annonçaient au début de l'hiver 1937-1938, une exploitation redoublée des mines, ce qui faisait croire à une prospérité nouvelle pour cette entreprise. Hélas ! cette nouvelle, pourtant très souhaitable, ne correspond pas à la réalité; en voici l'explication.

Le froid assez vif, ne permettait plus de prélever sur le stock de roche brute que forme le cône de déversement de la mine à l'extérieur, exposé au gel, l'usine privée d'une partie de sa matière première, dut activer l'extraction de la mine et les ouvriers furent occupés quelques heures de plus pour amener à l'usine l'asphalte fraîchement abattu,

dont les besoins sont particulièrement grands en hiver, période de fabrication des pains de mastic, en vue des expéditions de l'été.

Ceci dit, voyons sur quelles bases s'établit le programme d'exploitation de la mine pour l'exercice futur.

En principe l'extraction ne doit pas être poussée au delà des besoins de l'année qui vient. L'estimation du tonnage à extraire est basée surtout sur les expéditions de l'année précédente et sur les possibilités éventuelles du marché; de même on tient compte du stock de roche brute, qui joue un rôle important dans l'activité industrielle : c'est à la fois un vase d'expansion à l'extraction de la mine et un réservoir de matière première pour l'usine.

Exemple : *Projet d'exploitation de la mine pour 1937.*

Expéditions en 1936 . . . . *13,714 T*

| | |
|---|---|
| Stock de roche au cône de déversement . . . . . | 3,950 T |
| Produits fabriqués . . . . . | 1,762 T |
| Total des stocks . . . . | 5,712 T |
| Estimation du tonnage qui sera expédié en 1937 . . . | 14,000 T |
| Extraction à effectuer en 1937 . . . . . | *9,000 T* |
| Extraction réelle à fin 1937 . . . . . | *9,200 T* |

Si au cours de l'exercice on remarque que le tonnage prévu à l'extraction se trouve insuffisant par suite de la demande du marché, on intensifie tout simplement l'activité de la mine.

Les éléments particulièrement propres à une exploitation minière pour l'établissement du prix de revient de la tonne extraite sont les suivants (ceux qui concernent la mine d'asphalte) :

*Eléments du Fond*

1. *Abatage* (salaires des mineurs, explosifs, outils).
2. *Travaux préparatoires* (sondages, traçages de galeries de reconnaissance, salaires, outils et explosifs).

3. *Soutènement* (bois, salaires des boiseurs).
4. *Roulage et extraction* (salaires des rouleurs, chevaux, machines, matériel roulant, force électrique).
5. *Epuisement* (pompes, force électrique, salaires des pompiers).
6. *Remblais* (matériaux, salaires).
7. *Surveillance* (1 chef des machines, 1 maître-mineur, des chefs de postes).

*Eléments du Jour*

1. *Roulage* (mêmes frais que pour le Fond).
2. *Triage* (salaires des ouvriers et manœuvres).
3. *Chargement* de la roche brute pour la Grande-Bretagne (matériel roulant, force, salaires).

*L'Usine*

En entrant dans l'usine qui se trouve au-dessus de la mine, nous quittons le caractère propre à l'industrie extractive, pour pénétrer dans celui de l'industrie manufacturière.

La matière première fournie par la mine, s'accumule sur le cône extérieur du stock de la roche brute, ou bien elle est aussi directement déversée dans le vaste entrepôt de l'usine, suivant les besoins de celle-ci.

Là, s'opère un triage minutieux, pour séparer les différentes qualités de roches, qui ont chacune leurs particularités et leurs propriétés propres; elles entrent toutes dans des proportions variables dans les différents produits fabriqués.

On distingue trois qualités de roches provenant de la mine :

1) *La crappe dure,* qui ne contient que 7 % de bitume. C'est une pierre d'une couleur brun clair, compacte et dure comme l'indique son nom.

2) *La crappe tendre,* contient 7 % de bitume. Ce minéral est plus friable, cassant, de couleur plus claire : jaune ocre.

## Les bâtiments de l'exploitation : l'Usine

1. Chevalement en maçonnerie du puits d'extraction.
   Sortie des wagonnets chargés de la mine.
2. L'usine : fabrication des pains de mastic.
3. » » de la poudre et des planelles.
4. Chargement de la roche (voie de raccordement des CFF).
5. Stock des pains de mastic et quai d'expédition.
6. Direction et bureaux.

3. *L'asphalte*, c'est la meilleure qualité; elle contient le plus de bitume, 8 à 10 %. Sa couleur est très foncée, presque noire. Cette roche est grasse, elle dégage l'odeur caractéristique de l'asphalte; elle se laisse facilement couper en copeaux, comme s'il s'agissait d'un morceau de savon sec.

Cette dernière catégorie de roche est expédiée brute en Angleterre à raison de 5000 à 6000 tonnes par an; elle servira de matière première à la fabrication des pains d'asphalte naturel standardisés, dans l'usine anglaise de la N.A.C.L.

Pour la fabrication des produits à base d'asphalte, ces diverses roches doivent être broyées et entrent dans les procédés des opérations industrielles sous forme de poudre pour les pains de mastic, les planelles et le nacovia.

Les broyeuses mécaniques actionnées à l'électricité, produisent une poudre granuleuse noire. Les pains de mastic en contiennent 92 % (asph.), les huit autres pour cent sont constitués de bitumes étrangers, en moyenne, 4 % de « Trinidad » bitume des Antilles, et 4 % de goudron, résidu de la distillation du pétrole des Etats-Unis.

Ce mélange d'asphalte en poudre et des bitumes est versé dans de grandes chaudières dont les fours sont chauffés avec de la houille. La cuisson rend le mélange pâteux, puis plus fluide, sous l'action de la chaleur (de 200°) et du brassage continu durant douze heures. Après cette opération qui aura fait des diverses matières une masse homogène, celle-ci est versée dans des moules en acier de forme hexagonale; après refroidissement, on enlèvera les côtés des moules et les pains d'asphalte seront terminés, marqués du sceau d'origine connu, autrefois surtout, dans le monde entier de : « *Val-de-Travers-Etat* ».

Cette fabrication, aujourd'hui très restreinte, se poursuit au ralenti; seules deux chaudières sur sept fonctionnent. Ces pains sont ensuite stockés en piles régulières sur la terrasse, à l'extérieur, formant le quai de chargement pour l'expédition. Ces stocks de pains, dessinant des alvéoles, séparés régulièrement par des quadrillages de voies Decauville, attendent l'été, saison des expéditions importantes.

Pour l'utilisation de ces pains, il suffira de les faire fondre dans les petites chaudières ambulantes que l'on voit si souvent dans les

rues où s'effectue un revêtement de la chaussée au moyen des produits de la mine du Val-de-Travers.

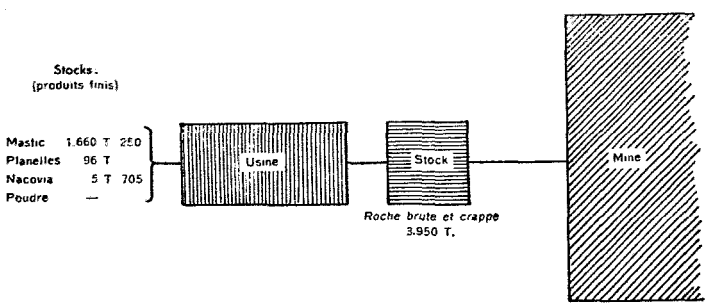
Le procédé de la fabrication des planelles est fort simple. La poudre chauffée à 30° est pressée dans des formes appropriées par une puissante presse hydraulique; cette pression comprime fortement la poudre et il en sort des planelles résistantes et étanches, d'une couleur mouchetée brune, d'un bel effet.

Le nacovia est une matière liquide (mélange d'asphalte et de bitumes liquides), qui s'expédie dans des tonneaux métalliques.

Nous donnons ci-après, pour l'année 1937, l'activité de l'exploitation de la mine et de l'usine, au moyen des schémas suivants, qui montreront le mouvement des tonnages, leurs destinations et leurs variations.

*Schémas de l'exploitation minière et industrielle; le mouvement des différents tonnages et les variations des stocks durant l'année 1937.*

I. *Stocks au 1er janvier 1937:*



## II. *Mouvement des tonnages en 1937:*

a) *Mine. Extraction:*

| | |
|---|---|
| Asphalte | 4,446,0 T |
| Crappe dure | 552,6 T |
| » tendre | 4,201,4 T |
| Extraction 1937 | 9,200,0 T |

b) *Stock de roche brute et de crappe:*

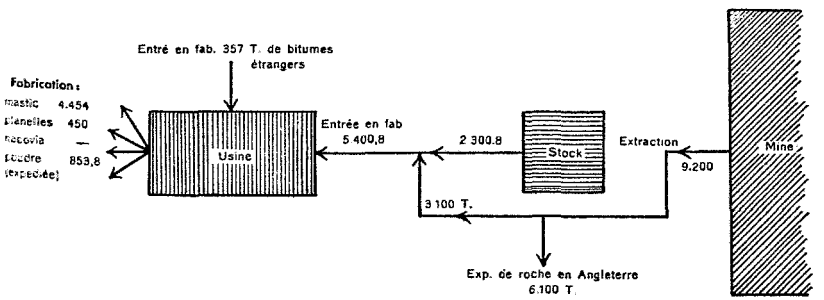
| | |
|---|---|
| Stock au 1er janvier 1937 | 3,950 T |
| Prélèvement au stock en 1937 | 2,300,8 T |
| Stock au 1er janvier 1938 | 1,649,2 T |

c) *Entrées à l'usine:*

| | |
|---|---|
| Bitumes étrangers 200 T + le stock au 1er janvier 1937 de 157 T, soit | 357 T |
| Roche et crappes | 5,400,8 T |
| Tonnage employé à l'usine | 5,757,8 T |

d) *Usine. Fabrication:*

| | |
|---|---|
| Mastic | 4,454 T |
| Planelles | 450 T |
| Nacovia | — |
| Poudre | 853,8 T |
| Total | 5,757,8 T |

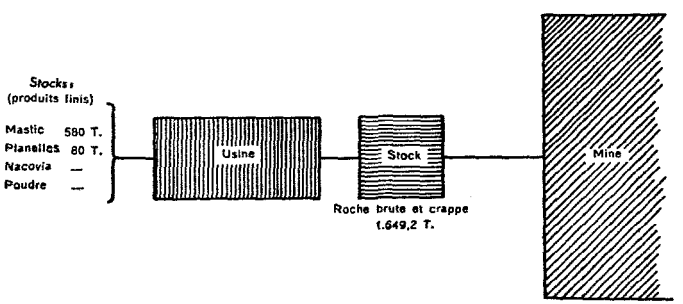


e) *Expéditions:*

| | | |
|---|---|---|
| Roche brute (asphalte) . . . . . | 6,100,— T | (G.-B.) |
| Poudre . . . . . | 853,8 T | |
| Mastic (pains) . . . . . | 5,534,250 T | |
| Planelles . . . . . | 466,080 T | |
| Nacovia . . . . . | 5,705 T | |
| Total . . . . | 12,959,835 T | |

Chiffre qui correspond à celui que nous indiquons à la page 58, arrondi à 12,960.— T.

III. *Stocks au 1er janvier 1938:*




*L'organisation administrative de l'exploitation*

L'organisation de l'exploitation des Mines d'asphalte de Travers comprend, comme nous l'avons vu, deux départements : la mine et l'usine, mais qui sont liés étroitement l'un à l'autre, tant dans les opérations industrielles qu'administratives.

A la tête de l'entreprise se trouve un *directeur général,* dont les fonctions s'étendent à l'ensemble de l'exploitation. Le directeur est à la fois ingénieur des mines et ingénieur de l'usine, fonctions qui comprennent la surveillance et la direction générale des travaux de la mine, de l'usine et des bureaux.

Le directeur est en relation directe avec le siège social de la N.A.C.L., à Londres, d'où il reçoit certaines directives et envoie des rapports sur l'exploitation qu'il dirige.

La direction est en relation directe avec trois chefs spécialisés, s'occupant chacun d'un département. A la mine, c'est le *maître-mineur* qui dirige le travail des différentes catégories d'ouvriers qui y travaillent (mineurs, boiseurs, pompiers, rouleurs, manœuvres). A l'usine, *un chef d'usine* surveille et dirige les opérations de fabrication des produits industriels. Puis, reliant les deux départements, *un chef des machines et du matériel* s'occupe de surveiller et de réparer les machines de la mine et de l'usine (pompes, bennes mécaniques, moteurs électriques, concasseurs, etc.), et distribue le matériel et les outils.

Dans la mine, secondant le maître-mineur, des *chefs de poste* dirigent les équipes de mineurs, de boiseurs, de rouleurs, de pompiers et de manœuvres dans les divers chantiers de la mine.

A l'usine, secondant le chef, un surveillant est affecté à chaque atelier; ces ateliers sont les suivants :

Broyage de la roche.
Fabrication des pains de mastic.
» des planelles.
Chargements.
Atelier des réparations.

Chacun de ces ateliers est placé sous la direction d'un surveillant, mais en outre, chaque opération est laissée à la responsabilité d'un « responsable ».

Les bureaux sont dirigés par *un chef*, et ils occupent quatre employés.

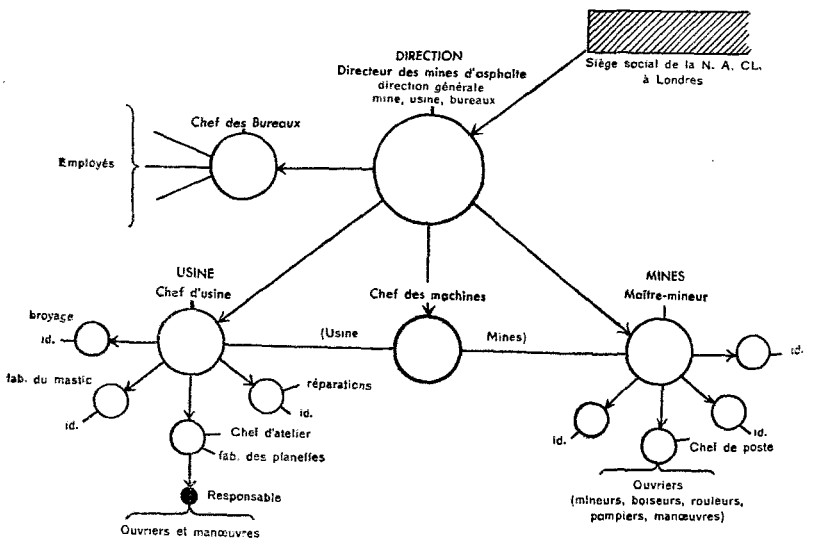
Le personnel total occupé par la mine d'asphalte s'élève à *84*, dont les domiciles respectifs sont les suivants :

| | |
|---|---|
| Travers | 55 |
| Couvet | 15 |
| Noiraigue | 8 |
| Boveresse | 3 |
| Fleurier | 2 |
| Neuchâtel | 1 |
| Total | 84 |

Comme on le voit, l'entreprise occupe un personnel assez important, ce qui représente pour le Val-de-Travers une source très estimable de ressources qui font vivre de nombreuses familles de cette vallée.

Le travail effectué par ces ouvriers n'est pas particulièrement pénible ou fatigant; il est accompli avec la satisfaction que procure une activité intéressante, et rémunératrice à la fois. Il n'existe pas de rationalisation dans les tâches des travailleurs, la direction est opposée à toutes ces méthodes américaines et souvent inhumaines, du taylorisme en particulier; de sorte qu'il règne dans cette industrie un bon esprit et une entente entre employeurs et employés.

*Schéma de l'organisation administrative de l'exploitation des mines d'asphalte.*



L'activité des bureaux consiste essentiellement à tenir les comptes des dépenses de l'exploitation, du tonnage extrait, des produits fabriqués, à faire exécuter les expéditions, à établir des rapports détaillés de la marche de l'entreprise au point de vue technique, rapports qui serviront de base pour la comptabilité générale de la N.A.C.L. au siège social de Londres.

La comptabilité propre à l'exploitation n'est pas tenue à Travers du fait que la partie commerciale n'est pas de son domaine. Les ventes et les payements des factures de livraison de l'asphalte étant l'affaire des agences commerciales de la Compagnie, dispersées dans le monde.

L'entreprise possède un compte en banque, qui lui permet d'effectuer les versements concernant les frais de l'exploitation des mines et de l'usine. L'agence commerciale de la N.A.C.L. pour la Suisse, à Soleure, qui encaisse les factures pour l'asphalte livré dans notre pays, alimente ce compte, de même que le siège social de Londres.

*Rentabilité de l'exploitation.*

Pour nous rendre compte d'une façon aussi précise que possible de la rentabilité actuelle de l'exploitation des mines d'asphalte de Travers par la Société anglaise la N.A.C.L., nous avons basé notre calcul du point mort [1] de l'entreprise sur les tonnages expédiés.

Ce point mort comprend une marge qui varie entre 14,000.— T, et 16,000.— T, disons une moyenne de 15,000.— T, que l'exploitation doit expédier et dont la vente pourra couvrir ses frais, sans réaliser ni profit ni perte.

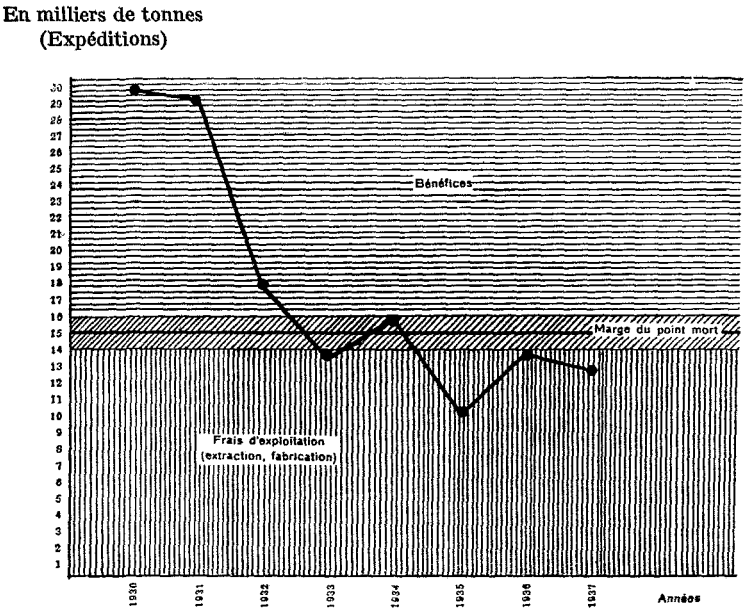
Cette variation ou cette marge du point mort, tient compte des diverses fluctuations de ce dernier suivant les années et les circonstances dans lesquelles l'entreprise travaille (frais variables, conditions d'extraction, expéditions des qualités diverses, etc.).

En observant le graphique ci-après qui montre d'une façon claire la situation de l'exploitation des Mines, ses bénéfices et ses pertes, on constate que le point mort est dépassé dans la zone des profits de 1930 à 1932; au contraire de 1933 à 1937, le point mort n'est pas atteint, la courbe reste alors malheureusement dans la zone des pertes.

Il en résulte que l'entreprise se trouve déficitaire depuis cinq ans.

[1] Nous entendons par point mort le moment où les recettes réalisées par la vente des produits couvrent les frais d'exploitation.

*Rendement de l'exploitation des Mines d'asphalte, en prenant pour base les tonnages expédiés par année.*




Cet état déficitaire de l'exploitation des Mines d'asphalte, provient de la forte diminution des expéditions. Depuis 1930, jusqu'en 1937, le tonnage extrait et expédié a diminué de moitié. Cette baisse influence directement le prix de revient de la tonne de roche. Le coût de l'exploitation par tonne, c'est-à-dire l'extraction du minerai, augmente au fur et à mesure que le tonnage extrait diminue.

Ainsi le prix de revient s'est élevé de *Fr. 15.*— par tonne de 1930 à 1936, ce qui représente plus de 50 %.

Pour que la mine soit d'une exploitation rentable, il faut qu'un minimum de minerai en soit extrait et vendu; sinon, l'entreprise n'est plus viable, les frais d'extraction et ceux surtout d'entretien de la mine pèsent lourdement sur le coût du faible tonnage qui en sort.

Voici un tableau qui montre l'augmentation du prix de revient de la tonne d'asphalte extraite, en regard de l'extraction totale et des expéditions de 1931 à 1936 :

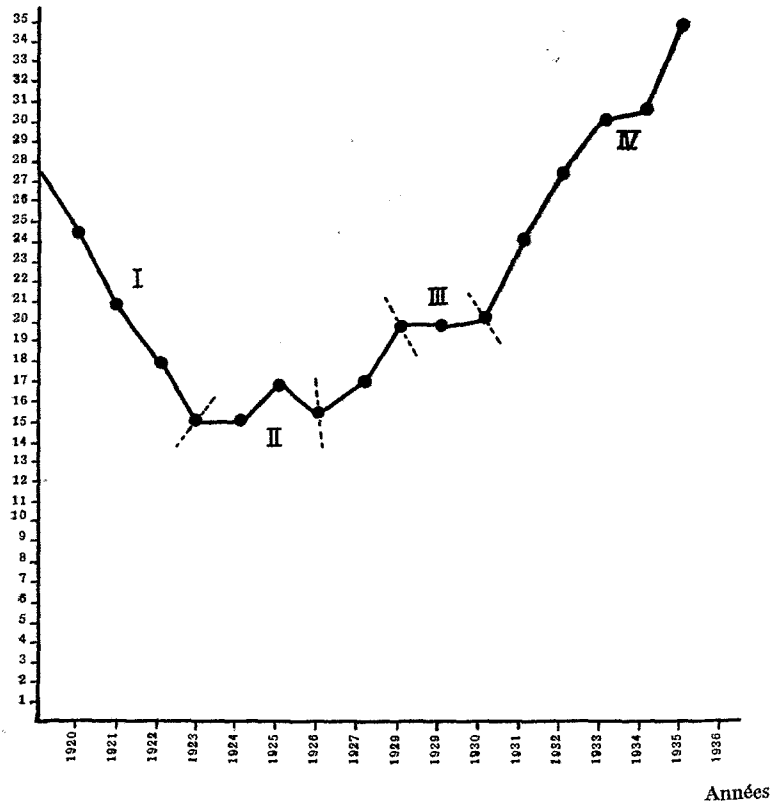
| Années | Extractions | Expéditions | Augm. du prix |
|---|---|---|---|
| 1931 | 29,783.— T | 29,421.— T | — |
| 1932 | 21,654.— T | 17,948.— T | Fr. 4.— |
| 1933 | 15,184.— T | 13,589.— T | » 3.50 |
| 1934 | 14,088.— T | 15,764.— T | » 2.50 |
| 1935 | 11,262.— T | 9,903,8 T | — |
| 1936 | 9,408.— T | 13,714.— T | » 5.— |

En 1937, des travaux préparatoires dans les mines, c'est-à-dire des traçages de nouvelles galeries de reconnaissance, furent exécutés; en sorte que le prix de revient par tonne est de Fr. 1.— de plus.

Nous donnons ci-après deux graphiques qui montrent les variations d'un prix partiel de revient d'une tonne d'asphalte extraite, prix qui comprend les éléments suivants : Abatage, Roulage et Extraction, Soutènement, Epuisement et Surveillance; l'autre, la courbe des expéditions, courbe qui suit celle du prix de revient, mais inversement.

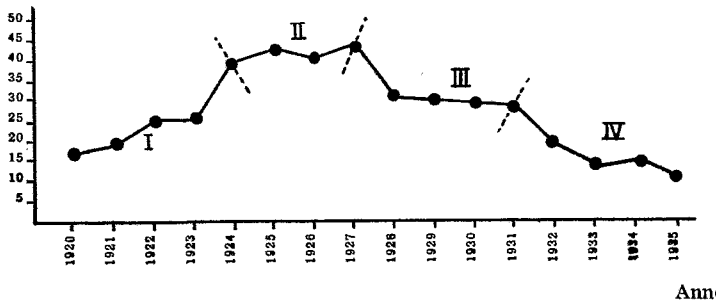
*Variations d'un prix de revient partiel dans l'exploitation de l'asphalte, dont les éléments sont: Abatage, Roulage et Extraction, Soutènement, Epuisement et Surveillance.*

Prix de revient partiel des éléments du fond



*Expéditions des produits de la mine, tonnages qui sont en relation avec le graphique précédent des variations du prix de revient.*

Tonnage en milliers de tonnes




Années

Nous avons démontré que l'entreprise des Mines d'asphalte du Val-de-Travers est aujourd'hui une activité industrielle qui ne se trouve plus du tout rentable et même ce qui est plus grave, est déficitaire. Sans le soutien de la N.A.C.L. et de ses nombreuses agences industrielles et commerciales qui sont au contraire très prospères, la Mine de Travers ne pourrait plus continuer son exploitation.

Il s'établit une régularisation financière, semblable aux vases communiquants entre l'entreprise de Travers et le Siège social de Londres; ce dernier, qui récolte les profits des autres entreprises florissantes de la N.A.C.L., peut facilement combler les déficits de la Mine d'asphalte.

En présence de cette situation, l'acte de concession équitable en temps normal, ne l'est plus dans le cas d'une exploitation déficitaire; les redevances dues à l'Etat de Neuchâtel restent malgré tout exigibles, comme en période de prospérité, période normale, qui est et qui restera toujours la base et la justification sur lesquelles l'Etat fonde ses droits pour sa participation aux profits de l'exploitation de la mine qu'il a concédée.

## CHAPITRE CINQUIÈME

### L'Etat, propriétaire des mines, et la Société concessionnaire.

Au cours de cette étude nous avons vu l'histoire de l'évolution de la Mine d'asphalte à travers les nombreuses entreprises qui se succédèrent et les concessions accordées par le Gouvernement du Canton de Neuchâtel, ce qui nous a amené à l'étude détaillée de la Compagnie concessionnaire actuelle des mines et de son activité industrielle. La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » dont nous avons suivi de près l'activité, qu'elle poursuit péniblement aujourd'hui, fait contraste avec la belle période de prospérité dont elle jouissait encore il y a quelques années. Dans ce chapitre, nous tirerons quelques déductions importantes basées sur les faits précédemment cités.

La situation actuelle du marché de l'asphalte naturel ne permet plus d'espérer que la mine du Val-de-Travers pourra reconquérir ses anciens débouchés. C'est cette raison qui fait que l'exploitation se trouve être déficitaire depuis 1933. Cette constatation pose à l'Etat de Neuchâtel une question grave et intéresse chacun. L'intérêt de notre économie, de nos finances publiques cantonales exige que l'on donne une solution à cet état de chose sans plus tarder, afin de ne pas laisser se perdre à jamais une richesse que la nature a placée dans notre sol.

L'Etat propriétaire des Mines d'asphalte, n'exploitant pas lui-même et avec raison, concède à une entreprise privée le droit d'entreprendre cette activité extractive, moyennant une redevance et des prestations diverses. Il est évident qu'à la base de ce contrat de concession, l'Etat justifie ses prétentions et sa part dans le profit de l'entreprise sur le rendement de celle-ci, c'est-à-dire sur les bénéfices retirés par la Compagnie de cette exploitation. A ce propos nous rappelons ce que mentionne l'exposé historique de la concession en parlant

de la dîme, redevance prélevée sur la dixième partie du *produit net* de l'exploitation.

Aujourd'hui, l'exploitation déficitaire ne réalise aucun profit de son activité minière depuis 1933; le point mort n'est même plus atteint.

Une entreprise industrielle ou commerciale qui ne rend plus doit disparaître ou se transformer, dit un principe d'économie commerciale. L'exploitation des Mines d'asphalte subsiste encore, pour la bonne raison que le siège social de la N.A.C.L. peut se permettre de la maintenir, grâce aux profits que la Compagnie réalise dans ses autres branches situées à l'étranger. La transformation de cette industrie ne peut pas être logiquement envisagée, puisqu'elle est en rapport direct avec le gisement qu'elle exploite et que celui-ci ne peut subir aucune transformation minéralogique.

En analysant la situation telle qu'elle se présente actuellement à nous, l'entreprise des mines nous donne l'impression d'une existence curieuse et qui sort de l'ordinaire. L'Etat continue à toucher un revenu assez considérable de cette entreprise, alors que des pertes s'accumulent d'année en année dans l'activité industrielle que nous connaissons. Ces pertes sont heureusement comblées par le siège social de Londres.

En 1936, les Mines d'asphalte rapportèrent un revenu net à l'Etat de *Fr. 61,730.20,* dont *Fr. 55,005.20* provenant des redevances prélevées sur les expéditions et *Fr. 10,500.*— la part de l'Etat aux bénéfices distribués par la N.A.C.L.

Il en résulte que les redevances ne réalisent plus leur but; elles ne sont pas prélevées sur la base d'un profit de l'exploitation, mais sur les bénéfices réalisés par les succursales de la Compagnie à l'étranger.

Si nous supposons que l'exploitation des mines soit autonome, elle se trouverait alors devant la nécessité de cesser toute activité, ne pouvant trouver aucun appui ailleurs. En réalité l'entreprise, branche extractive d'une puissante Compagnie à intégration horizontale et verticale, est continuellement renflouée par son siège social. C'est ainsi que l'on assiste à un fait très curieux : le revenu que l'Etat prétend provenir de l'exploitation de ses mines, est au contraire produit par les exploitations étrangères.

Maintenant examinons la valeur réelle que représentent les Mines d'asphalte du Val-de-Travers.

Dans le paragraphe consacré à l'exploitation des mines, nous avons passé en revue quelques principes économiques s'appliquant aux exploitations minières en général et aussi au gisement du Val-de-Travers, dont nous disions qu'il représentait une richesse minérale importante par la qualité de sa roche et par son volume; mais nous n'avons pas parlé de sa valeur économique réelle présente.

L'asphalte naturel du Val-de-Travers a perdu presque tous ses anciens marchés et débouchés, soit ceux d'avant-guerre ou d'après-guerre; l'asphalte artificiel ou synthétique [1] et la politique douanière des Etats d'autre part en empêchent l'emploi.

La mine représente donc actuellement une valeur commerciale bien faible et qui sera nulle le jour où la Compagnie concessionnaire résiliera la concession (pour cause d'épuisement du gisement dans le périmètre concédé, art. 8 de l'Acte) ou ne la renouvellera pas à la fin de la concession, soit le 31 décembre 1954.

Si la situation présente ne s'améliore pas au point de vue des débouchés il semble certain que la N.A.C.L. ne renouvellera plus la concession pour l'exploitation des mines, vu son état déficitaire.

Ainsi, dans notre hypothèse, l'Etat de Neuchâtel, le 31 décembre 1954, devra opérer le rachat de l'entreprise dont l'inventaire s'élève au 1er janvier 1936 à *Fr. 1,177,324.81.* Si l'on compte en moyenne un amortissement annuel global de Fr. 25,000.— durant dix-neuf ans à partir du 1er janvier 1936, la dépréciation sera alors de Fr. 475,000.—. Le rachat s'effectuera environ à *Fr. 702,325.—.*

D'autre part, le capital de la mine figure dans le Bilan de la situation financière de l'Etat au 31 décembre 1936 à l'Actif sous « Immeubles productifs », pour *Fr. 1,500,000.—*, ce dernier capital sera complètement dévalué en 1954, quand l'exploitation s'arrêtera.

[1] La concurrence de l'asphalte synthétique que doit subir la mine commence déjà à Travers même, à quelque distance des Mines d'asphalte. Une fabrique d'asphalte artificiel s'est installée à Travers, près du gisement, pour bénéficier de la renommée acquise par l'asphalte naturel du Val-de-Travers. Cette fabrication synthétique se fait sans aucun minéral naturel; elle emploie comme matière première les éléments chimiques contenus dans l'asphalte naturel, soit du calcaire et du bitume; soit en réduisant en poudre du calcaire blanc ordinaire fourni par une carrière près de la fabrique, et en y ajoutant simplement des bitumes étrangers ou goudrons. On obtient ainsi une matière semblable aux pains de mastic d'asphalte naturel des mines. C'est ainsi que ces produits prêtent souvent à confusion sur le marché. Il est évident que cette fabrication revient meilleur marché pour les entreprises de produits synthétiques, que celles qui doivent tirer la matière première de l'extraction minière.

L'Etat subira donc deux pertes : 1° le rachat de l'exploitation, c'est-à-dire du matériel et bâtiments, rachat qui restera désormais inutile; 2° le capital de la mine qui tombera à zéro, du fait que les mines ne seront plus exploitées; celles-ci, constamment sous la menace de l'eau, seraient entièrement inondées et perdues à jamais, le jour où les puissantes pompes s'arrêteront. Devra-t-on toujours faire fonctionner ce pompage, alors même que l'exploitation sera suspendue ? Qui en supporterait les dépenses, sinon l'Etat.

A la fin de la concession en 1954, l'Etat se trouvera devant la situation financière suivante, en ce qui concerne les mines d'asphalte, d'après l'hypothèse que nous avons émise plus haut, et ceci tant qu'aucune amélioration n'interviendra soit du marché de l'asphalte naturel du Val-de-Travers, soit de la part des pouvoirs publics. Admettons que la concession actuelle, une fois échue, ne soit plus renouvelée ni par la N.A.C.L., ni par une autre entreprise privée; la mine sera alors abandonnée à l'envahissement des eaux et voici comment se présentera la situation pour l'Etat :

| | | |
|---|---|---|
| Valeur actuelle de la mine selon la somme qui est indiquée dans la situation financière de l'Etat de Neuchâtel au 31 décembre 1936, à l'Actif sous « Immeubles productifs » . . . . . | | Fr. 1,500,000.— |
| Valeur au 1er janvier 1936 de l'Inventaire de l'exploitation (bâtiments, matériel, machines) Fr. 1,177,324.81. | | |
| Amortissements annuels de cet Inventaire, soit Fr. 25,000.—, d'après le calcul des amort. maximums durant 19 ans, du 1er janvier 1936 à fin 1954, Fr. 475,000.—. | | |
| Le rachat par l'Etat s'opérera à raison de 1,177,325 francs moins Fr. 475,000.—, soit . . . . . | » | 702,325.— |
| La perte totale probable que subira l'Etat au 31 décembre 1954 sera d'environ . . . . . | | Fr. 2,202,325.— |

Le Fonds de reconstitution de la Mine d'asphalte, fonds qui est attribué au rachat futur de l'exploitation, se présente au 31 décembre 1936 comme suit dans les comptes de l'Etat:

| | | |
|---|---|---|
| *Portefeuille:* Valeur au 31 décembre 1936 . . . . . | Fr. | 266,141.— |
| Valeur au 31 décembre 1935 . . . . . | » | 252,661.— |
| Augmentation . . . . | Fr. | 13,480.— |
| *Recettes et dépenses:* Ensemble des recettes . . . . | Fr. | 10,575.50 |
| Ensemble des dépenses . . . . . | » | 253.50 |
| Excédent des recettes . . . . . | Fr. | 10,322.— |
| *Récapitulation:* Portefeuille . . . . . | Fr. | 266,141.— |
| Reliquat dû par la Comptabilité de l'Etat | » | 11,320.92 |
| *Actif total au 31 décembre 1936* . . . . . | Fr. | 277,461.92 |
| Au 31 décembre 1935, l'Actif était . . . . | » | 267,139.92 |
| Augmentation d'Actif en 1936 . . . . | Fr. | 10,322.— |

Cette augmentation de Fr. 10,322.— est manifestement insuffisante pour couvrir la différence entre la somme de Fr. 702,325.— moins Fr. 277,462.—, soit Fr. 424,863.—. L'augmentation annuelle du Fonds de reconstitution de la Mine devrait s'élever au moins à Fr. 23,603.50 durant dix-huit ans. Il semble difficile d'effectuer ce versement dans la situation actuelle de l'Etat et d'autant plus si l'on soutient la justification de la suspension des redevances, tant que l'exploitation n'est pas rentable.

On pourrait admettre que l'Etat lui-même exploitera la mine. Mais pourquoi prendrait-il à sa charge une exploitation déficitaire et dont il ne fait pas usage dans ses travaux du réseau routier cantonal ? A ce propos, il semblerait normal que l'Etat emploie les produits de la mine; mais malheureusement il témoigne à cet égard d'une grande indifférence.

Le Livre des expéditions de la mine mentionne une seule commande de l'Etat de dix tonnes d'asphalte en poudre pour des essais. Ce modeste tonnage fut offert gracieusement par la Compagnie, mais chose surprenante, la redevance fut même exigible sur ce don !

La mine d'asphalte pose des questions qui demandent des solutions immédiates et sérieusement adaptées à l'état de chose actuel, ceci tant pour l'Etat que pour la Société concessionnaire.

Le devoir de l'Etat est d'aider à cette exploitation qui l'intéresse directement par les revenus qu'il en tire et aussi en sa qualité de propriétaire.

Dans la situation actuelle de cette entreprise, il serait souhaitable que les exigences de l'acte de concession soient un peu réduites, tant que le point mort n'est pas dépassé. On pourrait, par exemple, compenser une partie des redevances actuelles par la fourniture d'asphalte à l'usage des routes cantonales. Ce serait en même temps répondre à la question actuellement à l'ordre du jour dans les cercles spécialement intéressés, qui envisagent qu'une réfection sérieuse du réseau routier neuchâtelois s'impose.

Pourquoi l'Etat ne fait-il pas usage de l'asphalte de ses mines ? — L'emploi courant des bitumes et du goudron est évidemment moins cher, mais aussi de durée très limitée; tandis que l'asphalte naturel et les procédés modernes de revêtement donnent d'excellents résultats et sont d'une existence très longue, environ la durée d'une génération. L'argument important, c'est que l'utilisation des richesses nationales serait ainsi faite rationnellement, comme cela est de rigueur actuellement dans la plupart des Etats étrangers et à la satisfaction générale.

Nous donnons comme exemple à cette mise en valeur et à l'emploi de l'asphalte naturel, l'Italie qui impose l'emploi de ce produit de ses mines des Abruzzes et de la Sicile, et qui vient de faire des expériences concluantes dans la construction de nouvelles routes revêtues en asphalte. L'Allemagne, quoique ayant des gisements plus pauvres comparativement à ceux du Val-de-Travers et de l'Italie, exploite intensivement ses mines de Limmer et de Vorwohle près de Hanovre, à côté de la grande fabrication des bitumes synthétiques. Exemples que nous devrions imiter chez nous.

Voici la traduction de la préface d'une publication de l'Administration d'Etat des Routes italiennes, où l'emploi de l'asphalte naturel italien est préconisé comme remplaçant avantageux des bitumes étrangers.

« La présente publication remplace en partie celle précédemment publiée par l'Administration Autonome d'Etat des Routes dans le

N° de 1934 sous le titre de « Nouveaux modes d'emploi des poudres de roche asphaltiques pour le revêtement des chaussées » et dans laquelle sont décrits les essais exécutés par l'Administration durant la période d'octobre 1932 à novembre 1933 pour la mise en valeur des matériaux asphaltiques italiens des gisements des Abruzzes et de la Sicile, sous la forme de poudre employée à froid dans les applications elles-mêmes.

« Ces applications peuvent trouver leur emploi soit dans les traitements de premier établissement sur de nouvelles fondations cylindrées, en gravier ou en pierres, soit dans la réparation des traitements superficiels bitumineux, soit pour rendre rugueux des pavages du type permanent de divers genres excessivement polis et rendus glissants par le trafic.

« Encouragée par d'excellents résultats obtenus par les expériences précitées, l'Administration prescrivit qu'à partir du 1er juillet 1934, les Services de la Voirie développeraient sur une vaste échelle les applications asphaltiques dont il est question.

« Ces applications ont été d'abord exécutées en suivant exactement les normes de 1934, mais avec leur développement — comme il était facile de le prévoir — on a envisagé la possibilité et même la nécessité technique d'apporter quelques modifications à la méthode d'exécution et cela pour rendre toujours plus facile le développement du nouveau système de protection superficielle des chaussées et d'en réduire le coût au minimum.

« Sur la base d'une large série de données recueillies parmi d'autres applications de caractère strictement expérimental faites par le Service Technique Central de l'Administration des Routes, parallèlement à des recherches ultérieures de laboratoire, faites à l'Institut Expérimental des Routes et en tenant compte des résultats obtenus par certains Services de la Voirie, dans lesquels un plus vaste développement a été donné aux traitements par la poudre d'asphalte à froid, l'Administration a pu préparer de nouvelles normes d'exécution décrites dans la seconde partie du présent opuscule.

« Ces normes, quoique ne touchant pas au système primitif d'application modifient les prescriptions de 1934 relatives à la qualité, l'origine et la quantité des matériaux employés pour l'exécution de

différents traitements et simplifient certains détails concernant l'exécution des travaux.

« Ainsi, on a pu uniformiser et réduire à 9 % la teneur minimum des matières asphaltiques dans les poudres quelle qu'en soit la provenance.

« Au sujet de la provenance il a été tenu compte que, à la suite d'expériences exécutées par l'Administration dans le but de mettre toujours plus en valeur les asphaltes nationaux, on a reconnu possible d'employer outre la roche asphaltique des gisements déjà cités des Abruzzes et de la Sicile, aussi celle des gisements du bas Latium dans la Province de Frosinose.

« On a aussi limité au strict nécessaire les caractéristiques que doivent avoir les huiles minérales, en fixant seulement les caractéristiques essentielles et laissant celles d'importance secondaire, dont la variation même entre des limites numériques suffisamment larges, n'a pas d'influence décisive sur le résultat technique des traitements.

« Comme on l'a dit ci-dessus les normes de 1934 prescrivaient pour les huiles minérales comme seule origine la distillation, ou les autres procédés pour celles extraites des roches calcaires et des schistes italiens imprégnés naturellement de bitume. Avec les nouvelles prescriptions spécifiées dans la seconde partie de la présente publication, on a aussi admis l'emploi des huiles distillées, des goudrons de production nationale.

« A la place des huiles minérales énumérées ci-dessus et seulement pour la préparation de la surface de revêtements spéciaux à structure monolite et dure, polis par le trafic et par conséquent devant être rendus rugueux — asphalte comprimé, béton de ciment ou même anciens agglomérés au bitume de faible plasticité — il a été en outre reconnu possible et nécessaire d'employer des mélanges spéciaux, à pouvoir liant élevé, auxquels on a donné le nom général de liants de surface.

« Au sujet des matériaux pierreux employés pour la constitution de l'ossature des applications asphaltiques dont on parle et retenant que les mieux adaptés sont toujours les morceaux de forme polyédrique — gravier concassé — arrondis, non plats et enfin de sable grossier, ces derniers matériaux ayant donné des résultats satisfaisants.

« Sauf dans le cas des applications superficielles de premier établissement sur les routes à grand trafic, les nouvelles normes prévoient l'adoption de quantités de poudre d'asphalte notablement inférieures à celles considérées au début comme nécessaires. Ces réductions varient suivant les différents cas d'application considérés entre 20 et 40 %.

« De même les nouvelles quantités d'huiles minérales ont été sensiblement diminuées soit pour la préparation de la surface portante, pour les applications sur macadam neuf, dans laquelle la quantité représente le 60 % de celle primitivement adoptée, soit dans tous les cas d'humectation des matériaux pierreux, pour lesquels on a prescrit une quantité réduite de 40 à 60 %.

« A l'ensemble des normes relatives aux traitements de premier établissement ou des traitements généraux des grandes surfaces, on a ajouté aussi des prescriptions relatives à l'exécution des applications de poudre d'asphalte pour petites réparations et remises à la forme des traitements superficiels à base de bitume ou de goudron ou de poudre d'asphalte elle-même. Dans ces prescriptions on a même considéré l'emploi de matériaux pierreux huilé ou non, mélangé au préalable ou non avec de la poudre d'asphalte et comprimé avec un petit rouleau à main ou à l'aide d'une dame.

« Sous la dénomination de petites réparations on considère aussi un traitement de caractère préventif sur les surfaces partielles de tapis de roulement uniformément usées avec l'emploi de très petites quantités de poudre d'asphalte.

« Tout ce qui a été dit ci-dessus au sujet des études faites jusqu'à aujourd'hui par l'Administration et de l'ensemble des normes d'exécution ne doit pas être considéré comme définitif.

« D'autres expériences sont en cours; avec des matériaux asphaltiques divers, avec suppression des huiles ou des liants tant sur la surface de roulement que pour l'huilage des matériaux pierreux; avec des mélanges de poudre et d'huile, etc. Mais quoiqu'on ait déjà enregistré de bons résultats, ceux-ci ne sont pas encore basés sur un nombre suffisant d'applications et un temps assez long. L'Administration se réserve donc de publier d'autres communications à ce sujet quand sera confirmé le succès définitif des expériences en cours.

« A la date de la présente publication les applications asphaltiques à froid sur les routes de l'Etat ont atteint un remarquable développement représentant une étendue d'environ 520 km. et une surface de 3 millions de mètres carrés.

« On peut par conséquent affirmer que l'initiative prise par l'Administration depuis 1932 pour la mise en valeur de nos ressources asphaltifères a été couronnée d'un plein succès et a démontré la possibilité de substituer avec avantage technique dans le traitement superficiel des surfaces de roulement, les matériaux nationaux à ceux jusqu'ici importés en presque totalité de l'étranger.

« ROME, octobre 1936. »

A cette préface sont ajoutés les différents procédés techniques décrits en détail, ce qui n'est pas d'un intérêt direct avec le but de notre étude; nous la passons donc sous silence.

En ce qui concerne l'application de l'asphalte des Mines du Val-de-Travers pour les routes de l'Etat de Neuchâtel, des essais furent entrepris en 1934 à Colombier. Ces derniers donnèrent pleine satisfaction, mais malheureusement ils ne furent pas continués.

Diverses propositions ont été soumises au Département cantonal des Travaux Publics par le Directeur de la Mine d'asphalte, dont la traduction de la publication italienne dont nous venons de donner ici la préface. Un projet a été également étudié par la Direction permettant de préserver la mine de l'inondation qui la menace à chaque instant; il suffirait d'un arrêt momentané des pompes pour produire une catastrophe qui détruirait les mines à tout jamais. Ce projet très ingénieux consiste dans le percement d'un tunnel-canal à travers la montagne qui aboutirait directement au lac de Neuchâtel dans la région de Saint-Aubin. Pratiqué sur le point le plus bas des mines, il permettrait aux eaux de s'écouler naturellement sans pompage. La mine serait ainsi toujours exploitable, la menace d'inondation se trouverait être complètement et définitivement écartée, le gisement conserverait alors sa valeur même après la cessation de l'exploitation; elle serait toujours prête à livrer ses richesses au moment voulu. De plus ce canal renforcé encore par les eaux de l'Areuse, produirait une force hydraulique puissante, qui remplacerait avantageusement les usines actuelles de production de l'électricité.

Les dépenses énormes du pompage n'existeraient plus et l'exploitation pourrait être abandonnée durant quelques années, les mines resteraient toujours encore exploitables; elles conserveraient une valeur économique latente, jusqu'à la prochaine reprise.

L'emploi de l'asphalte par l'Etat s'impose aujourd'hui plus que jamais. C'est un des facteurs auquel on devra trouver une solution si on tient à conserver une source de revenus qui fut autrefois très grande, mais qui tend à tarir dans un proche avenir. Il est dans l'intérêt de l'Etat et de la Confédération de généraliser l'usage des produits de la mine d'asphalte et de mettre en valeur cette source nationale de richesse naturelle, à l'exemple de l'Italie, en procédant au revêtement des routes cantonales et nationales avec les nouveaux procédés récemment expérimentés. En plus de tous les avantages déjà cités, l'asphalte a la propriété de pouvoir être refondu ou recomprimé lors des travaux de réparation et ceci ne nécessite aucune matière fraîche [1].

Si les routes du canton de Neuchâtel, bien revêtues par un procédé moderne d'asphaltage naturel, solide, durable et bon marché (surtout si la Compagnie fournissait les produits gracieusement en contre-prestation des redevances momentanément suspendues), les autres cantons à leur tour en feraient usage. Ainsi l'emploi généralisé de l'asphalte du Val-de-Travers serait en faveur de l'Etat de Neuchâtel, qui verrait cette source de revenus s'augmenter d'autant. L'avenir de la mine serait alors assuré.

[1] La ville de Berlin constitue une sorte de mine d'asphalte, par l'utilisation des anciens revêtements en asphalte du Val-de-Travers pour les chaussées nouvelles; on dilue encore au moyen de bitumes ce qui étend considérablement les possibilités de cette refonte.

# CONCLUSIONS

L'asphalte du Val-de-Travers, produit si apprécié autrefois dans les nombreux Etats d'Europe et aussi d'outre-mer, n'a pas été apprécié chez nous comme il le mériterait. Une fois de plus se vérifie le proverbe : « Nul n'est prophète dans son pays. »

Ainsi, après avoir connu une renommée mondiale, la mine d'asphalte devrait bientôt cesser de fournir si généreusement ce minéral précieux !

Mais il est encore temps de conjurer la ruine certaine de la mine en employant l'asphalte naturel suisse pour les routes nationales, voilà qui serait une bonne politique économique.

Nous avons la possibilité de répondre aux mesures douanières des Etats voisins, qui ne tolèrent plus notre produit, en prohibant les asphaltes synthétiques et en utilisant nos produits avec avantage.

Une certaine nuance d'autarchie dans ce domaine ne nuirait pas à notre économie nationale; sachons apprécier les dons, si rares, que la nature a bien voulu nous octroyer.

Ceci dit, nous souhaitons que cette modeste contribution à la science économique, apporte quelques précisions sur cette entreprise minière et puisse donner, dans une certaine mesure à cette intéressante et pittoresque exploitation neuchâteloise, l'importance qu'elle mérite.

Ici se termine notre tâche, nous laissons maintenant la place aux réalisations qui sont du ressort des pouvoirs compétents.

# BIBLIOGRAPHIE


*Sources générales.*

Charles GIDE. *Cours d'Economie Politique,* 1931.
*Dictionnaire d'Economie Politique,* 1873.
Paul LEROY-BEAULIEU. *Traité de la Science des Finances,* 1879.
Gaston JÈZE. *Cours de Sciences des Finances,* 1912.
C. D. DORION. *Exploitation des Mines,* 1893.

*Sources spéciales.*

*Le Val-de-Travers industriel:* les Mines d'asphalte du Val-de-Travers, reportage par G. RUB, Collection « Mon Vallon », N° 3, Fleurier, février 1937.
*Loi concernant l'exercice du droit régalien sur les mines d'asphalte,* du 12 juillet 1867.
*Loi sur les mines et les carrières,* du 22 mai 1935.
*Règlement sur l'exploitation des mines d'asphalte du Val-de-Travers,* du 27 novembre 1896.
*L'Acte de concession de* 1935.
Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui des comptes et sur sa gestion, 1936.

*Institut de Géologie de l'Université.*

*Etudes géologiques sur l'asphalte et le bitume du Val-de-Travers,* par M. A. JACCARD, professeur à l'Académie de Neuchâtel; Bulletin de la Société neuchâteloise des Sciences naturelles, t. XVII, 1889.
Coupe géologique du gisement d'asphalte du Val-de-Travers tiré de Max FREY : *Die Asphaltlegerstätten im schweizerischen Juragebirge mit besonderer Berücksichtigung des Val-de-Travers,* Berne 1922.

*Archives cantonales.*

*Manuels du Conseil d'Etat* (manuscrit), années 1711, 1719, 1735, 1737, 1781, 1791, 1792, 1812, 1838, 1841, 1857, 1867, 1868, 1872, 1873, 1893, 1912, 1921, 1926.

*Bulletins officiels du Grand Conseil,* années 1896, 1910, 1912, 1921, 1926, 1935.

Dossier « Asphalte » (manuscrits divers).

*Direction des Mines d'asphalte à Travers.*

Livres des extractions, fabrications et expéditions de 1912 à 1937.

Statuts de la N.A.C.L.

Bilan de la N.A.C.L au 31 décembre 1936.

Documents des comptes des redevances pour l'année 1936.

Brochure du Cartel : *The Standardised Natural Asphalte.*

Traduction de la publication de l'Association des Routes italiennes.

Nombreux renseignements oraux de M. Robert Blanc, directeur des Mines, ainsi que du personnel de l'entreprise.

TABLE DES MATIÈRES

Préface . . . . . 7

*Introduction*

De la propriété des mines en général . . . . . 9

*Chapitre premier*

Découverte des mines d'asphalte du Val-de-Travers, premières exploitations, premières concessions . . . . . 13

*Chapitre deuxième*

L'exploitation des mines par la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited »; ses actes successifs de concession jusqu'en 1935 . . . 23

*Chapitre troisième*

La situation économique de l'exploitation des mines par la « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » avant l'acte de 1935.

§ 1. Marchés et débouchés de la mine avant la Guerre mondiale 31

§ 2. Modifications apportées après les hostilités; les années de la reprise : 1919 à 1930 . . . . . 36

§ 3. Etude de l'exploitation jusqu'en 1935 . . . . . 40

§ 4. Causes du changement de l'acte de concession de 1873 et des conventions successives jusqu'en 1926. L'acte actuel de concession . . . . . 45

§ 5. L'exploitation des mines en 1936 en regard de l'acte de concession actuel. Les débouchés en 1937 de l'asphalte du Val-de-Travers . . . . . 51

*Chapitre quatrième*

La « Neuchâtel-Asphalte-Company-Limited » (= N.A.C.L.) et l'exploitation des mines d'asphalte du Val-de-Travers.

§ 1. Forme et nature de la N.A.C.L. Ses activités industrielles et commerciales . . . . . 61

§ 2. L'exploitation des mines d'asphalte du Val-de-Travers . . 68

*Chapitre cinquième*

L'Etat propriétaire des mines et la Société concessionnaire . . 89

Conclusions . . . . . 101

Sources . . . . . 103

Table des matières . . . . . 105

IMPRIMERIE DELACHAUX ET NIESTLÉ S. A., NEUCHATEL (SUISSE)