



Le mystère de l'asphalte de Travers

Géologie ■ *Les scientifiques n'expliquent toujours pas l'origine du bitume tiré des roches de la région. Les mines de La Presta ont pourtant vécu trois siècles*

Non, l'intérêt géologique du canton de Neuchâtel ne se limite pas au Creux-du-Van! Nouvelle preuve avec le troisième volet de cinq découvertes aux côtés d'un spécialiste. Aujourd'hui à Travers avec le géologue Thierry Adatte.

Par
Nicolas Huber

Il est bien là, l'asphalte du Val-de-Travers, c'est un fait. En 1913, quelque 53.000 tonnes de ce minerai étaient même extraites des mines de La Presta. Le problème, c'est que personne ne parvient à expliquer comment il est arrivé ici. «Et cela restera sûrement toujours un mystère!», estime le géologue Thierry Adatte. Petit coup d'œil intrigué sur ce dossier rangé sous «affaires non classées».

A l'origine du cas, il y a le père de l'asphalte: le pétrole. L'asphalte n'est en effet qu'un rejeton épais et collant de cet hydrocarbure. Un pétrole altéré par l'eau ou les bactéries

lors de sa remontée des formidables profondeurs où il a été créé, là où la pression et la température sont suffisamment grandes pour transformer de vastes couches de matières organiques en or noir ou en gaz. A des milliers de mètres sous la surface. C'est justement là que l'enquête trébuche: «Dans la région du Jura, les roches contenant aujourd'hui l'asphalte – du calcaire urgonien – n'ont jamais été recouvertes des 2000 ou 3000 mètres de sédiments nécessaires pour obtenir ces conditions», assure Thierry Adatte.

Alors? Alors deux théories divergentes – dont les prémices remontent au tournant du XXe siècle – tentent de sortir l'affaire de cet apparent cul-de-sac.

Indices effacés

La première maintient l'origine locale du pétrole: il serait né dans une roche mère située bien au-dessous du calcaire urgonien (sa roche d'accueil). Et il serait remonté, notamment en grimpant le long de failles. Le géologue n'y croit pas: «Surtout parce que, entre cette roche mère

et la roche d'accueil, il y a une épaisse et imperméable couche de sel que le pétrole n'a pu traverser.»

Seule autre possibilité: le pétrole ayant enfanté l'asphalte de Travers et du reste du Jura vient d'ailleurs. «Pourquoi pas du Plateau suisse? Là-bas, des roches du même âge que celles contenant notre asphalte ont été recouvertes de milliers de mètres de sédiments. Et il n'y a pas besoin d'aller loin: c'est déjà le cas vers Lausanne...»

Né sur le Plateau, le pétrole aurait migré horizontalement dans le très poreux calcaire urgonien jusqu'à la région du Jura. D'autant plus facilement qu'à cette époque-là, cette chaîne de montagne était... encore plate! Justement, c'est quand cette dernière s'est plissée (il y a 13 millions d'années) qu'aurait eu lieu une deuxième migration expliquant les emplacements occupés par l'asphalte aujourd'hui.

«Lors de la première, le pétrole devait être très visqueux, sinon il n'aurait pu se glisser dans la roche. C'est donc probablement lors de la deuxième migration qu'il a été altéré au point de devenir de l'asphalte.»

Thierry Adatte préfère nettement cette dernière interprétation des faits. Même si elle reste une hypothèse «pleine de points d'interrogation!» Il aurait pu y avoir des preuves: en scrutant le pétrole à l'aide de

machines sophistiquées, les chercheurs peuvent souvent retrouver les traces qui identifient sa roche mère. Mais pas dans cette affaire: «Il y a eu trop d'altération, les signes ne sont plus visibles.» Le temps a effacé tous les indices, dommage. Il ne reste plus qu'à ranger le dossier et son mystère. Un jour, peut-être des chercheurs seront-ils assez fous ou assez riches pour tenter de l'élucider. /NHU



Dans les mains de Thierry Adatte, à La Presta, de l'asphalte qui pourrait provenir du Plateau suisse. PHOTO LEUENBERGER

Des capitales au musée

Bien sûr, comme dit la chanson, on ne choisit pas les trottoirs de Manille, de Paris ou d'Alger pour apprendre à marcher. Mais les trottoirs de Sydney, Boston, New York, Berlin, Paris, Rio ou encore Londres ont choisi l'asphalte d'ici.

Identifié en 1711, l'asphalte neuchâtelois a été exploité artisanalement puis industriellement. En 1846, celui des mines de La Presta, alors en mains de Philippe Su-

chard, représente même 20% de la production mondiale. Des centaines de galeries y ont été creusées pour extraire ce minerai présent dans une couche de roche ne dépassant pas six mètres d'épaisseur.

La production a cessé en 1986 à La Presta. Pourquoi s'échiner à creuser le sol quand une raffinerie peut bien facilement créer de l'asphalte à partir de son pétrole? Reste un beau et nostalgique musée. /nhu