

SOCIÉTÉ DES MINES DE SÉLÉNITZA (Albanie)

ANTÉCÉDENTS

(Bibliothèque universelle et Revue suisse, 1877)

Heureusement, un Français qui était là comme à point nommé nous tire d'embaras : c'est un ingénieur des mines de poix de Sélénitza, exploitées maintenant par une société française associée à deux commanditaires turcs, Ismail Bey d'Avlona et Carapanos de Constantinople.

TURQUIE D'EUROPE

(Bulletin consulaire français, 1884)

Janina, juin 1884.

Mines de bitume de Valona.

Monsieur le ministre,

Parmi les nombreuses richesses naturelles dont est doté le sol de la basse et de la moyenne Albanie, et dont la mise en rapport produirait d'incalculables bénéfices, seules les mines de bitume de Valona ont été l'objet d'une concession en faveur d'une société qui en a entrepris l'exploitation. J'ai pensé qu'une notice sur les travaux en cours d'exécution dans cette partie de ma circonscription pourrait peut-être offrir quelque intérêt.

Les mines de bitume de Valona, ou, pour mieux dire, de Sélénitza, petit village valaque, sont situées sur la rive gauche de la Voïoussa ou Viozza, à l'est et à dix-sept kilomètres de la ville de Valona, d'où l'on s'y rend par un assez bon chemin de mulet qui sert depuis un temps immémorial au transport du bitume des mines jusqu'au bord de la mer ; elles sont connues depuis la plus haute antiquité et beaucoup d'auteurs latins et grecs les ont décrites, Pline notamment (*lib. XXIV, c. 7*), Élien (*Hist. var. lib. XII, c. 16*), Vitruve (*lib. VIII, c. 18*), et Strabon, qui parle déjà à cette époque de l'efficacité de leurs produits contre les maladies de la vigne. « Le bitume, dit Strabon, qui est très abondant dans le voisinage de la ville d'Apollonie, est un remède contre les poux de la vigne ; appliqué avec de l'huile, il détruit le ver avant que celui-ci ne parvienne de la racine au cep lui-même. »

Apollonie, dont on a retrouvé les ruines, porte aujourd'hui le nom de Poïani et se trouve à deux heures à peine des mines de Sélénitza, sur la rive droite de la Voïoussa.

Les mines de bitume de Valona sont remarquables tant par l'abondance que par la variété et la qualité surtout de leurs produits. Deux de ces derniers principalement sont fort importants : ce sont ceux que l'on exploite actuellement, le bitume solide et le bitume liquide.

Bitume solide. — Le bitume solide est assurément le produit le plus intéressant des mines de Valona, tant par son abondance que par ses propriétés, qui le rendent

précieux à plus d'un titre ; il ne diffère presque en rien, en effet, du fameux bitume de Judée, si recherché pour les beaux vernis noirs, et une fois qu'il est débarrassé par l'épuration des quelques matières étrangères qui l'accompagnent presque toujours, en très petite quantité d'ailleurs, telles que silice, alumine et fer, il en acquiert toutes les propriétés. Comme le bitume de Judée, il devient alors ce bitume si recherché et si justement apprécié pour la préparation des vernis fins, auxquels il communique son élasticité et sa solidité ; il entre encore dans la composition de cet enduit connu sous le nom de laque de Chine, et il est hors de doute aujourd'hui que c'est à lui que certaines poteries fabriquées par les anciens empruntaient leur belle coloration noire si résistante.

COMPOSITION DU BITUME SOLIDE (MOYENNE DE PLUSIEURS ANALYSES).

	Pour 100 parties
1° Partie molle élastique d'un brun noirâtre que dissolvent l'alcool absolu et l'éther	60 à 75
2° Partie essentiellement solide, noire, brillante, à cassure conchoïde, que ne dissolvent ni l'alcool ni l'éther, mais entièrement soluble dans le naphte et les huiles légères de pétrole	40 à 25
Total	100 — 100

MATIÈRES ÉTRANGÈRES ENTRAÎNÉES DANS LE BITUME, DANS LA PROPORTION DE 12 À 20 %

Silice	59 à 61
Alumine	39 à 38
Oxyde de fer	2 à 1
Total	100 — 100

À l'état brut, et tel qu'on l'extrait de la mine, le bitume solide est d'un beau noir à reflets bleus et sa cassure est conchoïdale et très brillante : en cet état, sa teneur en cendres ou matières étrangères n'est guère plus de 12 à 20 % au maximum ; c'est aussi en cet état, et tel qu'il sort de la mine, qu'il est vendu et livré à la consommation. Les compagnies de navigation de l'Adriatique et du Danube, et en première ligne celle du Lloyd autrichien, en consomment de grandes quantités pour la fabrication des enduits et vernis hydrofuges destinés à protéger les carènes de leurs navires contre l'action destructive des eaux de la mer. Ce bitume est encore très employé par les fabricants de cordages, ceux de Trieste en particulier, et la province de Bérat en utilise annuellement plus de trente tonnes pour ses chars seulement.

Smyrne enfin et quelques autres villes des îles grecques en font, pour les vignes, une importante consommation.

Ce bitume solide se trouve dans les terrains de Sélénitza en masses ou amas ayant toutes les formes et toutes les dimensions : tantôt ce sont des nodules arrondis, d'autres fois des filets ou fentes, ou bien encore de véritables couches, suivant l'inclinaison de celles du terrain, ces formes diverses variant depuis le plus mince filet, depuis le plus petit rognon, jusqu'à des amas de 50, 100, 200 mètres cubes et même plus. En ce moment, par exemple, on exploite dans un des chantiers de ces mines un amas qui a fourni déjà plus de 300 mètres cubes et qui paraît loin d'être épuisé. On

rencontre le bitume dans toutes les couches du terrain, dans les grès, sables, argiles conglomérats et avec la plus grande irrégularité. Si variées que soient les formes qu'affectent ces amas, il est facile de se convaincre qu'ils ont tous entre eux des liaisons intimes, que l'on distingue surtout très nettement dans les argiles, où, le plus souvent, deux gros amas peu distants l'un de l'autre communiquent de l'un à l'autre par une fente, un filet capillaire.

*
* *
*

Il y a à peine un peu plus de quatre ans que cet intéressant produit, le bitume solide de Sélénitza, est soumis à une exploitation régulière ; jusqu'alors quelques mineurs valaques de la localité en étaient les seuls exploitants.

Moyennant une modeste redevance qu'ils payaient au gouvernement ottoman, les indigènes extrayaient le bitume, qu'ils allaient vendre une fois par semaine, le jour du marché, à Valona, où deux ou trois négociants en faisaient le commerce avec Trieste, Malte, Smyrne et Syra. Leur mode d'exploitation était des plus primitifs ; il consistait à creuser des petits puits sur chaque affleurement qu'ils rencontraient, et ils descendaient en suivant le bitume tant qu'ils le pouvaient, c'est-à-dire tant qu'ils n'en étaient empêchés par les eaux d'infiltration et les éboulements. Ces puits, qui n'avaient guère plus de 70 à 80 centimètres de diamètre et qui atteignaient quelquefois jusqu'à 8 mètres de profondeur, n'étaient jamais boisés ; ce mode d'exploitation remonte très probablement à la plus haute antiquité, car on a découvert dans certains de ces puits des outils dont on ne trouve plus les semblables dans le pays. Les éboulements ne venaient que trop souvent interrompre les travaux ; mais, sans se décourager, les mineurs creusaient un autre puits à côté du premier, et souvent même un troisième, pour retrouver leur couche de bitume. Aussi la surface du terrain de la concession actuelle est-elle littéralement criblée de ces petits puits. On devine facilement qu'avec un pareil système d'exploitation, la production ne pouvait être que très limitée : elle n'atteignait en effet que le chiffre de 10 à 14 tonnes par mois, pour lequel il fallait le travail de 21 indigènes.

Aujourd'hui, avec le même nombre de mineurs, mais tous Européens, aidés d'une vingtaine de manœuvres indigènes seulement, les mines produisent régulièrement de 90 à 100 tonnes par mois en hiver et jusqu'à 150 tonnes en été.

Comme je l'ai déjà dit, c'est l'Autriche-Hongrie seule qui consomme toute cette production ; l'Angleterre, dans ces derniers temps, en a pris quelques faibles quantités à titre d'échantillon. La mise en exploitation régulière des mines de bitume de Valona n'est pas encore connue, pas plus que leurs produits, tels que la société concessionnaire les livre aujourd'hui aux acheteurs.

Auparavant, en effet, les Valaques apportaient au marché un bitume mélangé de terre noire, et c'est ainsi qu'il était expédié à Trieste ou ailleurs ; à cet état il présentait l'aspect d'un véritable charbon de terre d'un éclat terne, sali par le poussier dans lequel il était noyé, et il sera facile de comprendre, dès lors, qu'il ne pouvait se vendre que de 60 à 80 francs la tonne rendue à Trieste.

Aujourd'hui, grâce au triage et au lavage mécaniques, ce même produit se vend en magasin, à Valona même, de 130 à 150 francs la tonne.

Bitume liquide. — Après le bitume solide, le produit le plus intéressant des mines de Sélénitza est certainement le bitume liquide. Ce bitume, très remarquable par sa pureté et sa qualité, sort naturellement de cinq à six sources situées au milieu des atterrissements de la Voïoussa et au pied même des mines. Ces sources, qui n'ont pu être encore aménagées comme il le faudrait, ne produisent pas moins de 4 à 5 quintaux de bitume liquide très pur par vingt-quatre heures, ce qui représente une production de

145 à 150 tonnes par an au moins. Un homme seul suffit pour recueillir le produit de ces sources et en remplir de petits barils que les caravanes viennent charger lorsqu'ils sont en nombre suffisant. Ce bitume se vend 250 francs la tonne à l'échelle de Valona et le produit de sa vente, qui n'est jamais inférieur à 35 ou 36.000 francs par an, constitue une véritable rente pour le concessionnaire, qui n'a pour ainsi dire rien à dépenser pour le recueillir. Ces importantes sources fonctionnent encore aujourd'hui comme elles fonctionnaient il y a un siècle, et sans qu'on y ait jamais rien fait pour en améliorer la production, qu'il suffirait de quelques travaux de peu d'importance pour doubler et peut-être même tripler immédiatement.

Produits divers. — Les bitumes solide et liquide que je viens de décrire ne sont pas les seuls produits des mines de Sélénitza.

Bitume impur. — À côté du bitume solide pur, par exemple, et qui est le seul exploité pour le moment, il y a encore le bitume impur, qui contient de 30 à 35 % de matières étrangères, qui a aussi la cassure conchoïdale comme le premier, mais dont l'éclat est plus terne et le reflet un peu rougeâtre. Ce bitume n'est autre chose que le *bitume de la Trinidad*, dont on fait une assez grande consommation en France pour la fabrication des bitumes raffinés dits *de la Trinidad*, qu'on emploie exclusivement dans tous les travaux d'asphalte de Paris. Mélangé à chaud et dans de justes proportions avec des huiles lourdes de schiste ou de pétrole qui se trouvent à très bas prix dans le commerce, aujourd'hui le bitume impur de Valona peut donner à très peu de frais le bitume raffiné dit *de la Trinidad*, que l'on vend à Paris, je crois, jusqu'à 350 francs la tonne. Ce même bitume, mélangé en petites proportions et à chaud avec des bitumes huileux sans corps, comme ceux que l'Italie retire par voie de distillation de ses calcaires bitumineux par exemple, donnerait indubitablement pour les travaux d'asphalte un bitume excellent pouvant remplacer avec succès ceux si coûteux de la Trinidad. Enfin, ce bitume impur pourrait être employé avec beaucoup d'économie comme enduit hydrofuge pour les matériaux de construction, bois, fer, destinés à être enfouis sous terre ou à être exposés aux intempéries de l'atmosphère. Des expériences concluantes ont déjà été faites et les résultats obtenus ont dépassé toutes les prévisions.

C'est, de plus, ce bitume impur qui est très employé en Asie et en Grèce pour préserver les vignes contre les insectes de toute sorte qui leur causent de si grands dommages, et à Smyrne particulièrement, m'a-t-on assuré, les viticulteurs lui attribuent une grande efficacité. Les mines de Sélénitza contiennent des quantités considérables de ce bitume impur, qui forme presque tous les chapeaux des affleurements et constitue presque toujours aussi le toit et le mur des dépôts, couches et amas de bitume pur.

Grès bitumineux. — Le bitume, en pénétrant dans les terrains, n'y a pas laissé seulement que des amas ou dépôts de bitume libre ; il a imprégné, sur son passage, d'épais bancs de conglomérats sur des centaines de mètres de longueur, et notamment des bancs de grès à grain fin qui, réduits en poudre, donnent un assez bon matériel pour faire des terrasses, trottoirs et tous autres travaux en asphalte. Ces grès, très riches en bitume, ne demandent que très peu de bitume libre liquide pour former une pâte ou mastic asphaltique des plus fins et surtout très résistant.

Soufre. — Au milieu des gisements bitumineux de Sélénitza et encore dans les localités avoisinantes, telles que Résoulé et Romsî, toutes comprises dans la concession, on trouve de nombreux dépôts de soufre résultant d'anciennes solfatares dont on rencontre des traces à chaque pas.

Les sources d'eaux sulfureuses et ferrugineuses y sont également très abondantes, et il suffit de creuser à quelques mètres sous terre pour les voir suinter sur tous les points.

Fontaines ardentes. — Le gaz acide sulfhydrique se dégage aussi de beaucoup d'endroits, et toujours en compagnie d'hydrocarbures gazeux (gaz de pétrole) qui, s'enflammant à leur sortie, ont produit de nombreuses fontaines ardentes ou feux, dont deux aujourd'hui sont encore en pleine activité. Ces hydrocarbures gazeux, qui se dégagent en grande quantité, unis aux sources de bitume liquide, feraient assez supposer qu'il y a encore en profondeur de vastes réservoirs de bitume liquide ou, pour être plus exact, de pétrole. Ces fontaines ardentes calcinent en les brûlant, et cela depuis un temps immémorial, les argiles du milieu desquelles elles se dégagent et forment à leur centre d'action de vastes dépôts d'argiles cuites, tantôt pulvérulentes comme de vrais sables, tantôt en roches feuilletées qui pourraient donner d'excellente matériaux pour la confection des mortiers hydrauliques et des ciments.

Ce court aperçu suffira, je l'espère, Monsieur le Ministre, pour donner aux intéressés une idée de l'importance réelle des mines de Valona, et de la valeur de leurs produits, soit que quelques-uns de nos entrepreneurs se risquent à en essayer les avantages, soit que quelqu'une de nos compagnies de navigation se décide à apporter des marchandises françaises dans ces parages où elle trouverait dans cet intéressant produit un chargement de retour. Ces mines sont assurément des plus riches parmi celles de l'Albanie et même de l'Europe entière ; leur étendue mesure plus de mille hectares, et leur production annuelle atteindra facilement quatre mille tonnes, sans parler du soufre, le jour où une société plus riche que celle qui les exploite en ce moment leur donnera tous les développements qu'elles comportent.

Veillez agréer, etc.

Le vice-consul de France à Janina,
SAUVAIRE.

Firman du 12/24 août 1885, concédant la mine de Sélénitza à M. Mayers.

Certificat de transmission de la concession de M. Mayers à M. Foster en date du 11 août 1886;

Lettre de la Liste civile ottomane approuvant le transfert de la concession de M. Foster à la Banque impériale ottomane et datée du 1/13 juillet 1891 ;

Acte d'apport de la Banque impériale ottomane à la Société des mines de Sélénitza, en date du 10 septembre 1891. Le même acte constituant la Banque impériale ottomane fidéi commissaire ;

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ par la Banque impériale ottomane

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Banque_ottomane.pdf

Société des mines de Sélénitza

Société anonyme au capital de deux millions cinq cent mille francs

Siège social, 7, rue Meyerbeer, Paris

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 avril 1891)

Cette société a pour fondateur : La Banque impériale ottomane ayant son siège à Constantinople (Turquie). Elle a pour objet : L'exploitation des mines de bitume de Sélénitza, sises Province de Janina (Turquie) ; l'obtention de toutes concessions de mines

de bitumes et asphaltes, l'acquisition ou la location, au nom de la Société ou d'un fidéicommissaire, et la vente de toutes usines et mines de bitumes et asphaltes en exploitation ; l'exploitation des mines de bitumes et asphaltes qui pourront être acquises, louées ou concédées pendant la durée de la Société; l'acquisition et l'exploitation de tous brevets pouvant, à un degré quelconque, se rattacher à l'industrie dont s'agit ; l'achat et la vente des produits des dites exploitations ; et généralement toutes les opérations commerciales et financières pouvant se rapporter aux objets ci-dessus indiqués.

Sa durée est fixée à vingt-cinq années.

Le fonds social est fixé à 2.500.000 fr. divisé en 5.000 actions de 500 fr. chacune. Sur ces actions, il est attribué à la Banque impériale ottomane 1.600 actions entièrement libérées, en représentation de ses apports. Il est créé en outre deux mille parts de fondateurs, donnant droit à quatre-vingt pour cent dans les bénéfices et qui ont été remises à la Banque impériale ottomane.

Ont été nommés administrateurs pour six ans : MM. Monchicourt ¹, [Théodore] Berger [Banque ottomane], Georges Mallet ², Émile-Georges de Germiny ³, O[ttiwel]-Franck Waterfield [Banque ottomane], Eugène Naville ⁴, Monnier ⁵, de Sarty ⁶,

¹ Achille Monchicourt (Valenciennes 1831-Paris 1894) : il s'illustre dans les années 1870 comme administrateur délégué de la Compagnie des allumettes chimiques, puis prend la présidence de la Cie française des mines du Laurium (1884), de la Société française et belge de banque et d'escompte, et de la Compagnie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'État serbe. En 1890, coup sur coup, il est nommé liquidateur du Canal de Panama, administrateur de la Banque I.R.P. des pays autrichiens et président de la Banque parisienne (Werbrouck), à la suite d'un coup d'accordéon opéré par celle-ci à l'issue duquel elle passe sous le contrôle de la Société française et belge de banque et d'escompte. Il est ensuite président fondateur de la Régie cointéressée des Tabacs portugais (printemps 1891) et administrateur du Chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople.

En 1904, la Banque parisienne se transformera en Banque de l'Union parisienne.

² George Mallet (1854-1935) : administrateur du Beyrouth-Damas-Hauran, puis du Damas-Hauran et prolongements. Fils de Charles Mallet (1815-1902), administrateur (1852), puis président (1878-1891) du PLM, président des assurances l'Union, du comité parisien des Chemins de fer autrichiens et de la Banque ottomane, administrateur de la Cie du port, quais et entrepôts de Beyrouth...

³ Charles (et non *Émile*) Georges de Germiny (1852-1936) : petit-fils de Charles de Germiny et fils aîné d'Adrien de Germiny, l'un et l'autre administrateurs de la Banque impériale ottomane. Administrateur de sociétés, notamment la New African Cy. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/New_African_Company.pdf

⁴ Eugène-Albéric Naville (1850-1939) : citoyen suisse, dreyfusard, il fait fortune à Paris dans l'industrie chimique (Brigonet & Naville à La Plaine-Saint-Denis), s'investit dans l'enseignement des langues étrangères et l'habitat ouvrier (il devient en 1901 administrateur de la Société française d'habitations à bon marché). Administrateur de la Société d'Héraclée (charbonnage turc). Durant la guerre, il soutient la cause alliée à Genève et y préside le Comité suisse de secours aux Serbes.

Frère de Pyrame Naville, directeur de l'agence de Paris, puis administrateur (1891) de la Banque impériale ottomane.

Après l'armistice, son fils Robert sera le directeur à Belgrade de la Banque franco-serbe, présidée par son neveu, Arnold Naville (fils de Pyrame).

⁵ André Monnier (1863-1945) : fils d'une cousine d'Alfred André (1827-1896), de la banque André, de Neuflyze et Cie, régent de la Banque de France, administrateur du PLM, de la Banque impériale ottomane, des Tabacs du Portugal... Frère de Louis Monnier (1861-1952), associé de la Banque Neuflyze. Oncle de Frédéric Monnier (1887-1945), de l'Agricole et industrielle de Ben-Cui :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ben-Cui.pdf

Propriétaire d'une écurie de chevaux de course. Administrateur de la Société centrale de Dynamite (1891-1902), de la Société nationale de produits chimiques (1892-1904), des Mines et fonderies de Pontgibaud, scrutateur lors de l'assemblée générale du 20 juin 1912 de la Société du Haut-Ogooué :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/SHO_1893-1947.pdf

Administrateur, puis vice-président de l'Océan (assurances maritimes), président des Assurances La Concorde, etc.

À distinguer de son homonyme André Monnier (1852-1933), maître de forges en Franche-Comté, administrateur des assurances Abeille, conseiller général du Jura...

⁶ Paul Bourlon de Sarty (1865-1928) : de la Banque ottomane. Voir Qui êtes-vous ? 1924-Levant :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf

Auboyneau ⁷. Et commissaire pour la vérification des comptes du premier exercice M. P. Naville. — Acte déposé chez M^e Portefin, notaire à Paris, et publié dans les *Petites Affiches* du 7 avril 1891.

Société des mines de Sélénitza
(*Le Journal des mines*, 16 avril 1891)

Il vient de se constituer, sous les auspices de la Banque impériale ottomane, la Société des mines de Sélénitza. Les mines de Sélénitza sont des mines de bitume situées dans la province de Janina (Turquie).

La société, dont le siège provisoire est dans les bureaux de la Banque ottomane [7, rue Meyerbeer], est constituée au capital de 2.500.000 fr., divisés en 5.000 actions de 300 fr. L'apport de la Banque ottomane est payé par 1.600 actions entièrement libérées, les 3.400 actions de surplus ayant été souscrites en numéraire, un quart versé. À l'assemblée constitutive du 16 écoulé, les administrateurs suivants ont été nommés pour six ans : MM. Monchicourt, Berger, G. Mallet, E.-G. de Germiny, O.-F. Waterfield, E. Naville, Monnier, de Sarty et Auboyneau.

L'honorabilité et la haute situation financière de ce conseil d'administration, constituent une garantie parfaite, tant de l'excellence de l'entreprise que de la bonne gestion dont elle sera entourée. M. de Mucidan, qui a visité ces mines bien longtemps avant que la Banque ottomane ait songé à s'en occuper, trouve extraordinaire que, pendant un laps de temps aussi long, personne n'ait songé à leur exploitation. Le bitume y est à l'état presque pur, d'une extraction facile ; et les mines elles-mêmes sont situées à quelques kilomètres seulement d'un port desservi par les paquebots du Lloyd autrichien. M. de Mucidan prédit un grand succès à cette nouvelle société française.

Coulisses de la finance
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 28 août 1892)

Depuis plusieurs jours, la Banque Parisienne se paie le luxe de plusieurs cours à terme. Voyez-vous la spéculation s'emparant du marché des titres de la société de la rue Chauchat ? On me demande des nouvelles des Mines de Sélénitza, au capital de 2 1/2 millions, dont l'établissement fondé par Werbrouch posséderait une partie du capital. Les rapports de la Parisienne n'ont jamais fait mention de ces Mines anti-phylloxériques. Mais ce n'est pas une raison, savez-vous !

[Toutefois, le président de la Banque parisienne, Achille Monchicourt, est aussi celui de Sélénitza (A.L.)]

Société des mines de Sélénitza
(*Le Journal des chemins de fer*, 23 décembre 1893)
(*Paris-Capital*, 27 décembre 1893)

⁷ Gaston Auboyneau (1865-1911) : fils de Franck Auboyneau, directeur (1863), puis administrateur (1895) de la Banque impériale ottomane. Il débute à son tour dans cet établissement comme secrétaire du conseil, puis directeur général à Constantinople (1902) et administrateur délégué à Paris (1903). En conséquence, administrateur de la Société du Tombac (1891), vice-président du Smyrne-Cassaba, etc.

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 21 décembre en assemblée générale ordinaire sous la présidence de M. Achille Monchicourt, président du conseil.

Du rapport du conseil d'administration, il résulte que la société, qui entre actuellement dans son troisième exercice, a vu sa situation s'améliorer. La production minière s'est accrue d'une façon très satisfaisante. Quant aux bitumes proprement dits, leur qualité a fait décidément ses preuves. En somme, la Société de Sélénitza, semble en excellente voie.

Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil et du commissaire des comptes, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1892-1893, tels qu'ils leur étaient présentes. Ils ont, en outre, renouvelé, les pouvoirs du commissaire des comptes, M. Pyrame Naville ⁸, pour l'exercice 1893.

Alfred GOUNOT (1854-1906)

École des Mines de Paris (promotion 1876). Ingénieur civil des Mines.

par J.-M. BEL

(Bulletin de l'Association des Anciens Élèves de l'École des Mines de Paris, 1906)

En 1894, il se maria et emmena sa jeune femme à Sélénitza, en Albanie, où il avait pris la direction d'une mine de bitume. En même temps, il remplit les fonctions de consul de France, pendant la guerre gréco-turque et pendant le blocus de Valona par les Grecs, blocus qui dura un mois. Atteint par des fièvres paludéennes, il rentra en France en 1897.

.....
Il laisse, encore inédit, un volume intitulé « Cinq ans d'Albanie ». C'est une étude sur les mœurs, les choses et les gens de ce pays et dans laquelle, à côté des anecdotes vécues de l'observateur, se retrouve l'ingénieur avec ses chiffres et ses statistiques. À son arrivée à Sélénitza, il avait trouvé le désordre et une véritable anarchie dans le pays. Il sut se faire craindre, aimer et regretter des Albanais. Ses successeurs n'eurent qu'à continuer son œuvre.

Publicité

(Bulletin mensuel de la Société d'agriculture de Joigny, janvier 1896)

⁸ Pyrame Naville : citoyen suisse, directeur de l'agence de Paris, puis administrateur (1891) de la Banque impériale ottomane qu'il représenta au conseil de la Société financière d'Orient, de la Banque de Roumanie, de la Société française de reports et de dépôts, de la Société franco-ottomane d'études industrielles et commerciales... Chevalier de la Légion d'honneur (1905), consul général de Serbie à Paris (1908). Nécrologie dans *Le Temps*, 13 mars 1921.

SOCIÉTÉ DES MINES DE SÉLÉNITZA

Capital : 2,500,000 francs.

Siège social : 7, rue Lafayette, Paris. Usine à Saint-Henri, près Marseille

DESTRUCTION DU PHYLLOXÉRA

Reconstitution des Vignes Phylloxérées par le Charbon Sulfuré Bitumeux.

*Essais officiels dans nos grandes régions viticoles
(1889-90-91-92-93)*

Grand prix, médaille d'or : Saumur, 1891. — Diplôme de mérite : Beaune, 1891.

Diplôme d'honneur : Sancerre (Cher), 1891.

Médaille d'or : Tours, 1892. — Médaille de vermeil : Angoulême, 1893.

ENGRAIS SPÉCIAUX POUR LA VIGNE

*Pour les commandes et les renseignements, s'adresser au Siège social, à
Paris, 7, rue Lafayette.*

Turquie

(Journal général de l'Algérie et de la Tunisie, 1^{er} juillet 1897)

De renseignements communiqués par M. Gounot, agent consulaire de France, il résulte que le commerce français, a passé aux importations de 5.000 à 11.000 fr. C'est peu, mais c'est un petit résultat. Nos grandes maisons de nouveautés ont satisfait leur nouvelle clientèle. Il en est de même de quelques autres maisons.

Le chemin est ouvert et c'est un point acquis. Mais, malheureusement, rien ne s'est encore fait au sujet de l'établissement à Valona d'un commerce français représentant un groupe de maisons correspondant aux besoins et aux goûts du pays.

Tant que cela ne sera pas, on ne fera rien d'appréciable en présence des offres, échantillons, envois et correspondants des Allemands, Autrichiens et Anglais. L'exportation se borne à peu près au bitume qui représente le plus gros chiffre après les maïs et céréales.

Si nous mentionnons ici ce simple fait que le transport de cette matière des mines à Valona soit 15 kilomètres en ligne droite, coûte le même prix que le transport de Valona à Marseille, on comprendra que les réflexions émises plus haut ont une raison d'être d'ordre pratique. Trieste, Hambourg, Ortona et Ancora ont été, en 1896, en dehors de Marseille, les points de destination des produits de l'exploitation de Sélénitza.

EXPOSITION DE BRUXELLES

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES DE SÉLÉNITZA

Capital : deux millions cinq cent mille francs

Siège social : 8, rue Blanche, PARIS

(L'Écho des mines et de la métallurgie, 7 août 1897)

Cette société expose dans une très coquette installation du bitume naturel raffiné (sec et malléable), pour asphalte, glumarine, bâches, matières isolantes, etc., et du bitume brillant spécial pour vernis.

Voyons un peu en détail ces intéressants objets :

Au premier plan, nous remarquons un bloc de bitume brut naturel, pour la fabrication du mastic et qui donne une parfaite idée de la matière première que traite cette société.

À droite et à gauche sont des bitumes brillants dits Romsis naturel, pour la fabrication du vernis.

Sur le gradin supérieur, sont les bitumes liquidés naturels ou raffinés, au goudron de schiste, pour les travaux de voirie dans les pays chauds.

Des bitumes pour enduits de câbles électriques, du caoutchouc minéral ou bitume naturel, ayant encore une grande élasticité.

Sur un autre gradin se trouvent les glus marines, bitumes spéciaux pour calfatage des navires, des bitumes déshydratés, épurés et secs.

Puis, plus haut encore, des bitumes naturels pour la fabrication des mastics et qui sont plus ou moins concassés.

Enfin, il y a ce que l'on appelle le bitume rouge, qui est un déchet et sert de combustible à la compagnie.

Telle est cette exposition, toute composée de matières brutes ou industrielles, pour les usages les plus multiples de l'art de l'ingénieur ou du fabricant.

La question que se posent tous les ingénieurs en visitant cette exposition, est celle-ci :

Quel est le gisement où l'on trouve ces bitumes, comment se compose cette matière, comment l'extrait-on ?

À quel étage géologique appartient-il ?

Voilà à ce sujet, quelques détails⁹ qui intéresseront certainement nos lecteurs.

GISEMENT DE SÉLÉNITZA (Albanie).

Le bassin bitumifère de Sélénitza, dans l'Albanie, appartient à l'étage pliocène, qui correspond à la fois aux argiles subapennines de l'Astésan et de la Toscane. « Il débute dans les environs immédiats d'Alona par un système. très puissant d'argiles bleuâtres, mélangées de sables et admettant, à l'état subordonné, quelques couches peu épaisses de grès et de poudingues. En outre, les argiles contiennent, étages à divers niveaux, trois ou quatre bancs d'un calcaire grossier, renfermant une grande quantité de fossiles caractéristiques du Pliocène. »

Au-dessous de ces bancs fossilifères, mais séparés d'eux par des argiles bleues de 60 mètres de puissance, on remarque deux énormes amas gypseux, parallèles entre eux et séparés par un nerf d'argile de 10 mètres, environ, etc. »

Au-dessus de ces argiles bleues, apparaissent des grès jaunâtres passant au véritable poudingue, formés d'éléments nummifitiques ou crétacés, empruntés aux montagnes du voisinage.

C'est au milieu des grès et des poudingues, dans la partie supérieure du pliocène, que se trouve emprisonné le bitume solide, c'est-à-dire. d'après Coquand, le pétrole parvenu à la limite extrême de son épuisement, réduit en une substance solide, incapable de se décomposer spontanément et d'engendrer de nouveaux produits dérivés. « Ce minéral ne se présente point en couches, ni en filons réglés, mais bien, au milieu des grès et des poudingues, sous forme d'amas irréguliers, plus ou moins rapprochés les uns des autres, toujours parallèles au sens de la stratification, ainsi que cette disposition a été relevée dans un chantier qui a fourni à l'abattage une énorme quantité de bitume. Les épaisseurs de 3 mètres ne sont pas rares dans les parties renflées. »

⁹ Etude des gisements pétrolifères et bitumes creux.

Il ressort en effet des observations de M. Coquand, que le malthe est nécessairement *contemporain* des bancs qui le contiennent. Sous ce rapport ils doivent être assimilés aux amas de gypse des terrains secondaires et tertiaires.

La malthe de Sélénitza a fourni à l'analyse les résultats suivants (%) :

Huile de pétrole	43
Charbon pouvant se convertir en coke	48
Résidu	14
	<u>100</u>

« On est donc conduit, au point de vue des principes élémentaires, à le considérer comme un minéral dérivant du pétrole, dans lequel le goudron, soit le carbure, se trouverait en bien plus grande abondance que celui-ci, de la même manière que le pétrole est lui-même un dérivé du naphte. »

Après la variété compacte, qui est la plus commune, il faut mentionner les brèches bitumineuses, qui contiennent, comme emprisonnés dans des mailles, des fragments anguleux de bitume rapprochés les uns des autres. Ces brèches bitumineuses surmontent le plus souvent des amas de malthe auxquels ils passent par gradations ménagées.

Une autre disposition qui n'est pas moins curieuse, et qu'on pourrait appeler *réticulée*, consiste en une multitude de filets simples, interrompus ou conjugués, qui s'entrecroisent dans tous les sens. On dirait des gerçures dans lesquels le bitume se serait insinué à l'état visqueux et aurait acquis plus tard la consistance solide. « Une forme particulière ne diffère de la précédente qu'en ce que les filons, au lieu de s'éparpiller dans la masse, sont verticaux et parallèles, le retrait dans la roche de grès ayant ouvert des fentes verticales, que le bitume a remplies, mais de haut en bas, ce qui est à noter ».

On rencontre encore un amas régulier, renfermant plusieurs *nerfs* de grès, comme on en observe fréquemment dans certaines couches de houille.

J'oubliais de mentionner, dit M. Coquand, que, sur certains points, l'intérieur des coquilles bivalves, qui appartiennent pour la plupart au genre *Cardium*, était rempli de bitume, comme on l'a observé dans plusieurs gisements de la Caspienne.

Toutes les particularités qui se rattachent à l'histoire du bitume démontre qu'il a dû être amené non point à l'état du pétrole liquide, mais bien à l'état visqueux, c'est-à-dire au moment où la matière était dépouillée de ses produits volatils. En outre, la place qu'elles occupent au milieu des grès et des argiles est hermétiquement remplie, et on n'observe jamais, en concomitance avec elles, ces roches asphaltiques si abondantes dans les terrains à pétrole liquide, et que l'on doit considérer comme des éponges imbibées de pétrole.

C'est donc à l'état de bitume glutineux que le malthe est arrivé primitivement dans les terrains de Sélénitza. Aussi ne s'y manifeste-t-il aucun phénomène de salses, aucun volcan d'air, aucun volcan ardent, qui sont un des caractères distinctifs des gisements pétrolifères proprement dits. En se rendant du camp de Sélénitza à la Vojlza, on longe les collines renfermant les gîtes de bitume. La plaine qui sépare la région montagneuse de la rivière est jonchée de fragments de bitume qu'ont entraînés les eaux et dont une partie est transportée, dans les grandes crues, jusqu'au rivage de l'Adriatique. L'abondance de ces débris témoigne de la richesse des gîtes d'où ils proviennent, et rappelle jusqu'à un certain point les épaves de bitume que la mer Morte rejette sur ses bords.

C'est sur les bords de la Vojulza, au niveau des argiles bleues gypsifères, qu'apparaissent les phénomènes remarquables des volcans d'air, dont M. Coquand put étudier deux en plein fonctionnement très rapprochés l'un de l'autre. Le plus majestueux était établi au-dessus d'un lit de galets, sous la forme d'un cône très surbaissé, que surmontait un cratère régulier de plus d'un mètre de diamètre, et que remplissait une eau liquide et transparente. À des périodes intermittentes comprises entre 50 et 55 secondes, l'eau du cratère était violemment mise en mouvement par une forte émission de gaz, qui venait crever à la surface sous forme de grosses bulles. Chaque émission apportait, avec beaucoup d'eau, une certaine quantité de bitume liquide, qui débordait par-dessus les parois du cratère, s'épandait sur les parois du cône dont il augmentait successivement l'épaisseur et la circonférence, puis venait se perdre dans les eaux tranquilles d'une anse formée par la Vojutza.

Les déjections anciennes qui sont un peu éloignées du cratère, deviennent épaisses comme de l'encre d'imprimerie et sont susceptibles de recevoir les empreintes des corps qui les pressent ; le pied de l'homme finirait par s'y enfoncer complètement si on ne changeait pas de position.

Pour que les volcans pétrolières puissent être créés, il faut d'abord la présence de l'eau à une certaine profondeur, ainsi que du pétrole qui puisse engendrer le gaz inflammable, et ensuite la possibilité à ce gaz et à cette eau de se déverser sur un sol émergé. S'il se dégage avec de l'eau, mais dans un lac ou dans une mer, les bulles qui l'amèneront au jour viendront à la surface, et les produits pétroliers qui l'amèneront se disperseront dans les grands réservoirs, la naphte surnageant, et le pissaphalte, à cause de sa grande densité, atteignant le fond : mais dans ce cas, il n'y aura production ni de cratère ni de coulée.

Ce qui frappe le plus dans les volcans boueux et dans les salses, c'est l'impression du froid que l'on ressent en enfonçant le bras dans leurs cratères, et de voir que la température des eaux et des boues est constamment inférieure à celle de l'air ambiant. Or, dit M. Coquand, je demande s'il est possible, à moins de tomber dans des contradictions flagrantes, de concilier ces données de l'expérience avec l'hypothèse qui attribue aux pétroles une origine volcanique.

Sur le territoire de Rompzi, existait un volcan ardent au milieu d'un bois d'oliviers. Il consistait en une flamme bleuâtre à peine visible en plein soleil, qui sortait d'une fêlure du sol et atteignait la hauteur de 50 centimètres environ. Les paysans assurèrent à M. Coquand qu'eux et leurs pères l'avaient toujours vu en activité, et qu'on en connaissait beaucoup d'autres, qu'on avait éteints, mais qu'il serait facile de ranimer.

LA SOCIÉTÉ DE SÉLÉNITZA

La Société de Sélénitza est une affaire bien française dont le siège social est rue Blanche, n° 8.

Elle est dirigée par un homme expérimenté et bien connu dans le monde des ingénieurs, M. Beudin.

Le conseil d'administration se compose de MM. :

E[ugène] A. NAVILLE, président ;

[Théodore] BERGER ;

Gaston AUBOYNEAU ;

Le comte G[eorges] de GERMINY ;

Georges MALLET ;

P. BOURLUN [*sic* : BOURLON] de SARTY ;

O. F. WATERFIELD [*sic* : Watterfield ?].

A. MONNIER.

S. Ex. [Alexandre] PANGIRIS BEY [interprète, puis second directeur de la Banque impériale ottomane à Constantinople. Administrateur de la Société ottomane d'Héraclée (charbonnages)].

Société des mines de Sélénitza
Réduction de capital
(Cote de la Bourse et de la banque, 29 novembre 1898)
(Le Journal des mines, 4 décembre 1898)

En vertu d'une délibération de l'assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société des mines de Sélénitza, tenue le 29 octobre dernier, le capital social, s'élevant primitivement à 2.500.000 fr., divisé en 1.600 actions de 500 fr., libérées (attribuées à la Banque impériale ottomane pour ses apports) et 3.400 actions libérées de 250 fr., est réduit à la somme de 890.000 fr., divisée en 4.000 actions

de 200 fr., entièrement libérées. Cette réduction s'opère par : 1° l'échange de quatre actions anciennes, entièrement libérées, contre cinq actions nouvelles de 200 fr. libérées ; 2° l'échange de huit actions anciennes de 500 fr. libérées de 250 fr., contre cinq actions nouvelles de 200 fr., libérées ; 3° et l'annulation de cent vingt-cinq actions nouvelles de 200 fr., libérées, représentant deux cents actions anciennes, libérées de 250 fr., remises à la société.

MARIAGE
Anne David
comte Roger de Vèrèz
(Gil Blas, 9 septembre 1901)

Mardi dernier a été célébré, à Saint-Honoré d'Eylau, le mariage du comte Roger de Vèrèz, avec Mlle Anne David qui, en l'absence de son père, était conduite à l'autel par son témoin, M. Beudin, directeur des mines de Sélénitza. L'autre témoin de la mariée était M. Otto Doller. Le comte de Vèrèz avait pour témoins ses deux oncles : M. Boussinesq, membre de l'Institut, officier de la Légion d'honneur, et le baron de Bouïard, chevalier de Saint-Grégoire-le-Grand.

Après une touchante allocution, l'abbé Clair a béni les jeunes époux, auxquels le Saint-Père, par l'intermédiaire de S. Em. le cardinal Richard, avait bien voulu envoyer sa bénédiction apostolique.

La quête a été faite par Mlle Henriette de Vèrèz avec M. Yves de Saint-Mars, et par Mlle Fillol, avec le vicomte Henry de Vèrèz.

Dans le cortège :

Marquis de Vèrèz et sa belle-sœur ; Mme Boussinesq, marquise de Vèrèz et comte d'Aubusson, Mlles Jane, Louise et Yvonne de Vèrèz, MM; Guy et Émile de Vèrèz, Mme Dusseris, la comtesse de Porry, le baron Jacques Onffroy de Vèrèz, etc.

Dans l'assistance :

M. Brincard, ancien député, et Mme Brincart ; M. de Trémaudan, M. de Rouvre, ancien député ; Mme d'Estrées, Mlle Houdaille, Mmes de Varenne, comtesse de Caze ; baron Stuart, Mme et Mlle de Saint-Mars, M. de Saint-Blancard, comtesse de La Roche, Mme d'Ariel, comte de Clarens, marquis de Béthune, M. Sire, etc., etc.

Mines de Selenitza
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 6 novembre 1902, p. 1340-1341)

L'A.G.O. du 29 oct. 1902 a eu lieu sous la présidence de M. Naville, président du conseil d'administration, qui appelle au bureau en qualité de scrutateur les deux plus forts actionnaires présents, MM. Klapka¹⁰ et Wolfers.

Ex. clos le 30 juin 1902.

Production : 6.505 t. c- 5.178 t 550. (+ 25 %). Nous pensons être en mesure de porter la production à 7.500 t. si les besoins de la vente l'exigent et si les moyens de transport le permettent.

Le développement de notre production nous a déterminé à rechercher si, en dehors de notre concession, il y avait chance de rencontrer d'autres gisements de bitume. Nous avons, en conséquence, prié la B.I.O. de solliciter du ministère de la liste civile l'autorisation de faire des recherches des terrains d'une superficie de 2.100 deunums, situés en dehors et au sud de la concession actuelle. Le permis de recherche a été délivré, après enquête, à la B.I.O., pour une durée d'une année, à partir du 8 décembre 1317 (21 déc. 1901). Nous avons immédiatement fait quelques travaux de recherches qui ont permis de constater la présence du bitume sur plusieurs points du permis. Nous ferons donc, en temps utile, les démarches nécessaires à Constantinople pour obtenir la concession définitive.

Les prix de revient du bitume brut et du bitume refondu ont continué de s'améliorer par suite de la diminution des frais généraux, diminution résultant de l'augmentation de la production, d'économies réalisées dans l'extraction par la substitution du travail en régie au travail de l'entreprise. Malheureusement, l'amélioration obtenue sur les prix de revient a été reperdue en partie par suite de l'augmentation dans les frais de transport de la mine au port d'embarquement.

Les moyens de transport à dos de bêtes de somme et par les caravanes étrangères sont absolument insuffisants et reviennent très cher.

Nous avons décidé la construction d'un petit chemin de fer Decauville pour les transports des chantiers aux magasins de Selenitza et aux chaudières ; ce qui sera encore insuffisant. Si nous parvenons à augmenter nos ventes, nous devons établir, au moins sur une partie du parcours Selenitza-Vallona, soit une piste charretière, soit un petit chemin de fer Decauville. Il y aura donc lieu de doter largement la réserve spéciale constituée en vue de l'amélioration des moyens de transport.

Le chiffre total des ventes de bitume de toutes natures s'est élevé à 4.794 t., en diminution de 731 t. sur l'année précédente.

Obsèques de M. Franck Auboyneau
(*Le Journal des débats*, 31 janvier 1903)

Les obsèques de M. Franck Auboyneau, administrateur-directeur de la Banque ottomane, officier de la Légion d'honneur, ont eu lieu ce matin, à dix heures, au temple protestant de la rue Roquépine où le corps avait été transporté hier au soir.

De nombreuses couronnes avaient été envoyées. Parmi elles, citons celles de ...du conseil d'administration des Mines de Sélénitza....

¹⁰ Georges Klapka : attaché au secrétariat général de la Banque impériale ottomane : www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf

Distinctions honorifiques
(*Revue diplomatique*, 25 octobre 1903)

Ordre de l'Osmanié
3^e classe

Bardier (Jean-Maurice), directeur de la Société des mines de Sélénitza.

Résultat des dernières adjudications officielles
(Département de la Seine)
(*Gil Blas*, 1^{er} août 1904)

Travaux d'entretien des trottoirs en bitume, du 1^{er} août 1904 au 15 mars 1909.

Ont été déclarés adjudicataires :

5^e lot. — La Société des mines de Sélénitza, M. Bordin [*sic* : *Beudin* ?], directeur, rue Blanche, 8. — Rabais, 1 fr. 25 %.

6^e lot. — La Société des pavages et des asphaltes de Paris [Spapa], rue de Javel, 16, M. Henri Dauzer, administrateur délégué. — Rabais, 4 %.

7^e lot. — M. Cottin (Stanislas), entrepreneur, rue de Vouillé, 76. — Rabais, 5 fr. 80 c. %.

8^e lot. — La Société anonyme des mines de bitume et d'asphalte du Centre [Smac], rue des Archives, 33, M. Charles Amoide, directeur, général. — Rabais, 3 fr. 10 %.

9^e lot. — M. Grandchamp (Martial), rue Dareau, 21. — Rabais, 3 fr. 10 %.

10^e lot. — La Société des pavages et des asphaltes de Paris [Spapa]. — Rabais, 5 fr. 20 %.

11^e lot. — La Compagnie parisienne des asphaltes, rue d'Hauteville, 96, M. Coppin (Henry), administrateur délégué. — Rabais, 4 fr. 20 %.

12^e lot. — La Société anonyme des mines de bitume et d'asphalte du Centre [Smac]. — Rabais, 4 fr. 50 %.

INGÉNIEURS
NOMINATIONS

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 4 mars 1907)

Bernard Maurice (Paris 1884) ingénieur directeur des Mines de Sélénitza, à Valona, Albanie (Turquie d'Europe)

INGÉNIEURS
NOMINATIONS

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 27 mai 1909)

MM. Bardier (Maurice), directeur de la Société des mines de Sélénitza, 8, rue Blanche, Paris.

Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie
par E. Puech (Banque impériale ottomane)

5^e édition, Constantinople, 1911, pp. 171-172

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Ch. de Cerjat, pdt ; Cte de Bouthillier, cte Georges de Germiny, George Mallet, A. Monnier, Eug. Naville, Pangiris Bey, Bourlon de Sarty.

Section ottomane à l'exposition de Turin
(*La Jeune Turquie*, 1^{er} juin 1911)

Et voici encore de l'utile et de l'industriel : le bitume des mines de Sélénitza (Société anonyme) sous toutes ses formes : brut, naturel, brillant, épuré, raffiné.

La Guerre et l'Industrie
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 21 octobre 1912)

Le « tonneau de poudre » des Balkans a fini par sauter, malgré la vigilance des sentinelles que les grandes puissances entretenaient autour de lui.

L'effet immédiat de la déclaration de guerre a été une panique boursière et la rafale n'a épargné aucune des places où la spéculation exerce sa virtuosité.

Cette incidence des événements balkaniques n'est pas celle qui nous intéresse. le plus. On commence plutôt à se demander quelle sera l'influence de la guerre sur la situation générale et l'avenir de l'industrie.

Il semble bien que le premier effet de l'ouverture des hostilités soit d'enrayer brutalement les tendances optimistes qui avaient cours jusqu'ici sur les perspectives d'avenir de l'industrie.

Chacun se plaisait à voir la continuité de la prospérité actuelle pendant deux ou trois ans encore. L'argent, abondant partout, s'offrait avec confiance et ne demandait qu'à s'employer en nouvelles installations ; la source des commandes paraissait intarissable.

Le coup de canon des Balkans a subitement assombri l'atmosphère et dans le ciel industriel qui semblait si pur, chacun suivant son tempérament découvre maintenant des nuages précurseurs de la tempête. Les pessimistes, infatigables broyeurs de noir, se plaisent à répéter que déjà la confiance est ébranlée, l'argent va se terrer en prévision de l'inconnu, les beaux projets d'affaires vont s'enfouir dans les cartons verts et les commandes, qui s'annonçaient nombreuses et à des prix avantageux, vont être renvoyées à plus tard sinon aux calendes grecques.

Ce tableau nous paraît bien sombre et sans nier la gravité de la situation politique de l'Europe, il est permis de penser que la guerre étant localisée, chacun vaquera tranquillement à ses occupations et que le mouvement des affaires reprendra son cours.

Sans doute les industries des pays où les hostilités sont déchaînées vont traverser une crise et, comme la plupart sont commandées par des capitalistes européens, ceux-ci en subiront le contrecoup. Ce sont les chemins de fer, les manufactures, les mines comme par exemple : Héraclée, Balia-Karaïdin, Sélénitza, Kassandra, en Turquie ; le Laurium français et grec, Seriphos, Greck et les sociétés minières de l'Archipel, en Grèce ; Bor, Maidan-Pek, Dobra, en Serbie ; Prince Boris, en Bulgarie, etc.

Mais ces exploitations minières ne souffriront que de la mobilisation de leur main-d'œuvre et de l'arrêt partiel des travaux. Il restera assez de personnel pour leur entretien et l'exploitation reprendra une fois la paix signée.

Enfin, la guerre entraîne toujours la destruction du matériel et, pour si spéciale et lointaine que soit cette incidence, il n'en est pas moins vrai qu'une fois les hostilités

terminées, il faudra bien que les peuples balkaniques qui, pour la plupart, sont les clients de la métallurgie française, songent à renouveler canons et obus. Il y aura donc de ce fait des commandes en perspective.

*
* * *

En résumé, on vivait dans la fièvre d'une belle période d'affaires sans trop s'inquiéter du tiers ou du quart.

Suivant l'expression d'un industriel : « On se levait tous les jours sans regarder la couleur du temps, maintenant, depuis le coup de canon des Balkans, chaque matin on inspecte le ciel ! » Ce n'est pas encore de l'inquiétude, c'est de la circonspection. Et on conclut que la hausse des produits métallurgiques notamment est maintenant enrayée, il faudra consolider les cours acquis qui sont, du reste, largement rémunérateurs, même en tenant compte de l'élévation des prix du charbon.

V. D.

LES INTÉRÊTS FRANÇAIS EN ORIENT (*Le Temps*, 29 octobre 1912)

[...] L'intérêt matériel n'est pas moins appréciable. Notre commerce n'obtient pas, par suite d'une mauvaise organisation de la représentation et du crédit, les résultats qu'il serait en droit d'espérer. Nous sommes depuis longtemps distancés par l'Angleterre et, depuis peu, par l'Allemagne. Mais le chiffre des capitaux français engagés en Turquie est considérable. Considérez les opérations d'emprunt et de conversion de 1855, 1868, 1890, 1891, 1893, 1894, 1906, 1905, 1906. Sur un total de 1.204 millions, quelle est la part de la France ? 846 millions. À cela s'ajoutent la moitié du capital de la Banque ottomane (63 millions), les chemins de fer Smyrne-Cassaba (71 millions), Jaffa-Jérusalem (18 millions), Damas-Hamah (121 millions sur 161), Salonique-jonction (127 millions sur 170), Bagdad (5 millions sur 15) ; les mines d'Héraclée (29 millions), de Sélénitza (600.000 francs), les quais de Smyrne (11 millions), de Beyrouth (14 millions), de Constantinople (37 millions), les eaux de Constantinople (17 millions sur 22), la régie des tabacs (16 millions sur 22). L'énumération est loin d'être complète. Mais le total dépasse 2 milliards, soit 1 milliard 1/2 de plus que l'Allemagne, si active pourtant dans tout l'Orient. [...]

Ministère des Affaires étrangères, Commission financière des affaires balkaniques :
procès-verbaux des séances plénières et rapports présentés au nom des divers comités :
première session 4 juin-18 juillet 1913

ANNEXE XIV: MINES DE SELENITZA. NOTE A.

1° Désignation de la société :

Société des mines de Sélénitza.

Siège social : 8, rue Blanche, à Paris.

La société a été constituée en France et avec des capitaux français le 26 février 1891.

Capital primitif : 2.500.000 francs, réduit le 29 octobre 1898 à 800.000 francs.

2° Objet de la société :

La société a pour objet :

L'exploitation des mines de bitume de Sélénitza, sises près Valona, province de Janina (Turquie).

L'obtention de toutes concessions de mines de bitume et asphalte, l'acquisition ou la location, au nom de la société ou d'un fidéi-commissaire, et la vente de toutes usines et mines de bitume et asphalte en exploitation.

L'exploitation des mines de bitume et d'asphalte qui pourront être acquises, louées ou concédées pendant la durée de la société.

L'acquisition et l'exploitation de tous brevets pouvant, à un degré quelconque, se rattacher à l'industrie dont il s'agit.

L'achat et la vente des produits desdites exploitations.

Et généralement toutes les opérations commerciales et financières pouvant se rapporter aux objets ci-dessus indiqués.

3° Enumération des firmans de concession, contrats, conventions, accords, cahiers des charges, avec les dates :

1° Firman de concession en date du 12/24 août 1885, concédant la mine de Sélénitza à M. Mayers ;

2° Contrat annexé audit firman et daté du 29 août 1885 ;

3° Cahier des charges annexé au même firman et daté du 29 août 1885 ;

4° Certificat de transmission de la concession de M. Mayers à M. Foster en date du 11 août 1886 ;

5° Lettre de la Liste civile ottomane approuvant le transfert de la concession de M. Foster à la Banque impériale ottomane et datée du 1/13 juillet 1891 ;

6° Acte d'apport de la Banque impériale ottomane à la Société des mines de Sélénitza, en date du 10 septembre 1891. Le même acte constituant la Banque impériale ottomane fidéi commissaire ;

7° Contrat fixant le mode de paiement de la redevance minière au gouvernement ottoman, en date du 12/24 mai 1897 ;

8° Contrat de location de la Ferme de Sélénitza en 1911, pour une durée de 5 ans ;

9° Contrat de location du môle de Valona, en date de mars 1910 pour une durée de 3 ans.

4° Obligations de la société envers l'État :

La société s'engage à payer au Gouvernement une redevance annuelle ainsi basée :

1 ° Redevance fixe de 5 paras par deunum de terrain occupé par la concession, soit en tout sur 8.738 deunums, la somme fixe de 1.092 piastres ;

2° Redevance proportionnelle par tonne de bitume extraite. Cette redevance est, par tonne, de 20 piastres, plus 5 % de la valeur du bitume. Ladite valeur est établie en défalquant du prix de vente réalisé sur les marchés d'Europe les frais de transport, d'assurances, déchargement, de déchargement, de quai, de redevance, de commission de vente.

La société s'engage à extraire annuellement un minimum de 2.000 tonnes de minerai ou, en cas contraire, à payer la redevance sur la base de 2.000 tonnes ;

La société s'interdit d'employer, à ses travaux, plus de cinq contremaîtres ou ouvriers étrangers.

En ce qui concerne la ferme de Sélénitza, la société ne prend d'autre engagement que de la maintenir en bon état et d'abandonner gratuitement au gouvernement toutes les améliorations qu'elle aura pu y faire.

En ce qui concerne le môle du port de Valona qui est loué à la société, non par le gouvernement, mais par la municipalité de Valona, la société s'engage à le maintenir en bon état et à ne percevoir, pour son usage par des tiers, aucun autre droit que ceux fixés par ladite municipalité.

La société s'engage, en outre, à ne percevoir aucun droit sur toutes les marchandises appartenant au gouvernement.

5° Obligations de l'État envers la société :

Aucune obligation spéciale

6° Résumé des clauses les plus importantes :

a) Clauses d'ordre public : obligations d'indemniser les propriétaires de terrains de surface de tous dégâts occasionnés à leurs propriétés par les travaux miniers ;

b) Clauses concernant les droits de l'Empire ottoman : ce sont les clauses de redevance qui ont été énumérées au paragraphe 4 ;

c) Clauses concernant les charges de l'Empire ottoman : aucune clause spéciale ;

d) Clauses de rachat : aucune clause de rachat ;

e) Clauses visant les cas exceptionnels, force majeure : aucune clause de ce genre, ni pour la concession, ni pour la ferme, ni pour le môle.

NOTE B

Questions les plus importantes dont le règlement semble nécessaire.

Reconnaissance générale des droits acquis de la Société des mines de Sélénitza, dans leur ensemble, sans qu'aucun point spécial n'exige de priorité comme présentant plus d'importance que les autres. Tout se tenant absolument dans l'exploitation minière, celle-ci ne peut fonctionner que si aucun point n'est en suspens.

NOTE C.

Réclamations pécuniaires que la société serait dans l'intention de faire valoir. :

La société se réserve éventuellement de faire valoir que les hostilités ont porté gravement atteinte à ses intérêts :

1° En suspendant totalement ses chargements pendant toute leur durée, le port de Valona ayant subi un blocus complet ;

2° En suspendant pendant la même période, tout le trafic du port de Valona, d'où préjudice subi du fait que, pendant ce laps de temps, la société ne percevait aucun droit de môle tandis que, d'autre part, elle continuait à acquitter régulièrement à la municipalité de Valona le montant de la location dudit môle.

En ce qui concerne le premier paragraphe, voici à titre documentaire, le chiffre des expéditions pendant les dernières années :

Périodes	tonnes
Juin 1908 à juin 1909	5.340
Juin 1909 à juin 1910	5.584
Juin 1910 à juin 1911	5.222
Juin 1911 à juin 1912	4.341
Juin 1912 à juin 1913 au maximum	1.500

Le ralentissement constaté en 1911-1912 provenait des hostilités italo-turques en Tripolitaine, une forte partie du bitume étant habituellement expédiée en Italie.

En tous cas, la mévente 1912-1913, qui s'élève au moins à 3.000 tonnes, est uniquement imputable au blocus du port de Valona, la demande de la clientèle ayant été au moins égale, sinon supérieure à celle des années antérieures.

La correspondance de la société avec sa clientèle depuis le mois de septembre 1912 est là pour en faire foi.

NOTE D.

Aucun travail de construction n'étant en cours au 1-14 septembre 1912.

Les travaux d'exploitation minière ont été continués depuis cette date, pendant toute la durée des hostilités, mais sur une échelle restreinte, avec de grandes difficultés et, surtout, moyennant des frais anormalement élevés.

BALO, 12 janvier 1920

(La Cote de la Bourse et de la banque, 12 janvier 1920)

RÉPARTITIONS

Société des Mines de Sélénitza. Deuxième répartition de 50 fr. par action ; première de 50 fr. par part de fondateur, à partir du 15 janvier 1920, à la Banque Impériale Ottomane, 7, rue Meyerbeer, Paris.

Qui êtes-vous ? 1924

REY (Alexis), ingénieur civil des mines ; [administrateur des Chemins de fer Damas-Hamah et prolongements](#) et Jonction Salonique-Constantinople* ; ingénieur-conseil du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongements* ; administrateur de la Société d'Héraclée*.

3, boulevard Suchet, T. : Auteuil 13-67.

Chevalier [1907][puis officier] de la Légion d'honneur. Officier d'Académie ; Grand-officier de l'Osmanié et du Medjidié.

Né à Lyon, le 20 septembre 1854 [Il assiste en juin 1937 au mariage d'une petite-nièce.].

Veuf, en premières noces, de M^{lle} Elise Raffaelli, de Constantinople [dont la sœur était mariée à Franck Auboyneau († 1903), administrateur-directeur général de la Banque impériale ottomane, administrateur du Damas-Hamah et prolongements, etc.] ; en deuxièmes noces de M^{lle} Charlotte Balladur, de Constantinople [† 6 août 1922].

Famille du docteur François Rey, de Marseille. Père : M. Louis Rey, docteur en droit.

Éduc. : Lycées de Tournon, Montpellier et Marseille.

Diplômé de l'École nationale supérieure des Mines ; directeur des mines de la Caunette, par Conques (Aude) ; des mines du Dedon-Réalmont (Tarn) ; [des mines de Sakamody \(province d'Alger\)](#) ; exploration au Darien et Chiriqui [Panama](Amérique centrale) ; directeur des mines de Solenitza* (Albanie) ; directeur et administrateur des Chemins de fer J. S. C. [Jonction Salonique-Constantinople], S. C. P. [Smyrne-Cassaba et prolongements] et D. H. P. [Damas-Hamah et prolongements] ; administrateur d'Héraclée* [Charbonnages en Turquie].

Œuvres : Statistiques annuelles des Chemins de fer de l'Empire ottoman : L'Ame de la Patrie.

En préparation : Or et papier.

Sports : « Jadis escrime et équitation ; maintenant repos ».

(*Le Journal des débats*, 30 mars 1924)

Des groupes italiens ont obtenu des concessions pour l'exploitation de l'asphalte (Société minière de Sélénitza)

La recherche du pétrole en Albanie
(*Le Temps*, 11 octobre 1925)

On affirme qu'un accord vient d'être conclu entre l'Anglo-Persian Oil Company et les chemins de fer italiens pour exécuter des forages en Albanie. Les concessions de ces deux sociétés se trouveraient à proximité de la même route conduisant à la mer.

Il semblerait, d'une part, que l'Anglo-Persian aurait fondé à cet effet une filiale au capital de 50.000 livres, dans laquelle les chemins de fer italiens auraient des intérêts et que, d'autre part, l'Anglo-Persian aurait également pris une participation dans la société italienne. Il paraît vraisemblable qu'une communication officielle des sociétés intéressées précisera les grandes lignes de l'accord.

Divers géologues ont étudié les possibilités pétrolifères en Albanie, et leurs observations ont été consignées dans un article du *Mining Magazine* par D.-A. Wray. L'auteur fait ressortir que de nombreux indices décèlent l'existence de nappes pétrolifères.

Parmi ceux-ci, il a relevé l'existence de larges dépôts de bitume à Sélénitza (7 milles nord-est de Valona). Une société française exploite ce bitume et sa production annuelle est de l'ordre de 7.000 tonnes. Une importante fraction de l'asphalte des boulevards parisiens provient des mines de Sélénitza.

Il a été observé deux jaillissements de pétrole dans ce district ainsi que des manifestations analogues près de Durazzo.

La présence de pétrole avec eau salée et dégagements gazeux a été décelée à Bukowik, à 7 milles au sud-ouest du lac de Scutari.

Les indications permettant de déceler la présence du pétrole existent non seulement dans la zone entière, mais aussi dans la Haute-Albanie, dans les couches de néogène.

M. Wray estime qu'une étude géologique très serrée doit conditionner les prospections. Il estime que les régions tourmentées de l'Albanie centrale et septentrionale ne doivent pas contenir de pétrole mais que, par contre, des forages dans la régions de Tirana et d'Elbasan, près de la frontière grecque, ont des chances d'être plus fructueux. La formation géologique de cette région est tertiaire avec de plissements.

La découverte, qui ne paraît pas improbable, de grands champs pétrolifères dans cette région serait grosse de conséquences économiques pour la Yougoslavie et l'Europe orientale.

La situation financière, économique et industrielle de l'Albanie
(*Courrier maritime nord-africain*, 23 juillet 1928)

À Sélénitza, se trouve une exploitation de bitume organisée par une entreprise française.
