

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES, BRUXELLES (« Les Économiques ») (1880-1929)

La Société générale des chemins de fer économiques
in Marie-Thérèse Bitsch,
La Belgique entre la France et l'Allemagne : 1905-1914
(Publications de la Sorbonne, janv. 1994, 574 pages)

[200] C'est en février 1880 que la Banque de Bruxelles, la Banque de Paris et des Pays-Bas (Bruxelles), la banque Cassel et Cie... fondent à Bruxelles la Société générale des chemins de fer économiques ¹. Son capital est doublé dès 1882 pour passer à 16 millions de francs ; il reste à ce niveau pendant trente ans, puis il est porté à 24 millions en 1913 ².

Divers indices montrent que la Banque de Bruxelles garde une grande influence au sein de la Société générale des chemins de fer économiques ³. L'interpénétration entre les deux firmes apparaît bien dans les conseils d'administration. C'est le président de cette banque, Ernest Urban, qui de 1901 à 1909, préside aussi la société. A partir de 1910, c'est Jules Jacobs, membre du conseil de la banque qui lui succède comme président de la société. L'année suivante, Georges de Laveleye, devenu président de la Banque de Bruxelles, entre au conseil d'administration de la société. En 1914, Henry Urban, administrateur de la société, entre, lui, au conseil de l'établissement financier. Parmi les autres membres du conseil des Chemins de fer économiques figurent, en 1914, Raphaël de Bauer, directeur de la succursale de Bruxelles de la Banque de Paris et des Pays-Bas ainsi que le baron Janssen représentant habituel de la Société générale de Belgique ⁴.

Engagés à l'origine dans de nombreuses sociétés de tramways s'intéressant à l'Italie ⁵, les Chemins de fer économiques tendent par la suite à élargir leur horizon.

[Alliance avec la SGBEE]

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

La société reprend ou participe à la création de nombreuses affaires qui intéressent également la Sofina avec laquelle elle entretient des relations très [201] suivies ⁶ et, plus encore, avec la Société générale belge d'entreprises électriques [SGBEE*] dont trois administrateurs siègent au conseil des Économiques ⁷. Parmi les affaires importantes développées ou fondées après 1905 de concert avec la Sofina ou la S.G.B.E.E., on peut

¹ B.-S. CHLEPNER, op. cit., p. 78.

² *Recueil financier*, 1914, L 1. pp. 251-254; A. de Boeck, Mémoire (répertoire), pp. 420-427.

³ A.M. DUTRIEUE [sic], La Banque de Bruxelles au miroir de son conseil d'administration de 1871 à 1914, pp. 105-106, 131.

⁴ A.G. Société générale des chemins de fer économiques, 27 avril 1914.

⁵ M. DUMOULIN, op. cit., pp. 193-198.

⁶ A. de BOECK, Mémoire (répertoire), pp. 421-422.

⁷ S. de MASSOL, op. cit., (répertoire), pp. 389-390.

relever les Tramways de Barcelone, de Buenos Ayres, les Tramways et électricité de Bilbao, de Bangkok, les Tramways et électricité en Russie, le Consortium de Constantinople...⁸

[Participations en France]

Dès le début du siècle, les Économiques ont des intérêts dans plusieurs affaires françaises. Ils participent à la Société générale des chemins de fer économiques (France) [future CFTA*] dont le réseau s'étend dans les départements de la Somme, du Nord, de l'Oise, de l'Allier, de la Saône-et-Loire, de la Nièvre, de la Gironde... et atteint 2.429 km à la veille de la guerre⁹.

Présents dans la Compagnie lyonnaise des tramways, puis dans la Compagnie des Omnibus et tramways de Lyon, les Économiques belges s'intéressent aussi à la ligne Nord-Sud du métro parisien et participent, en 1905, à l'augmentation du capital de la Société des chemins de fer électriques Nord-Sud de Paris¹⁰.

[Exploitations électriques]

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

En 1911, ils prennent part à la constitution de la société des Exploitations électriques*, Paris¹¹.

Alors qu'elle est largement présente en France, la Société générale des chemins de fer économiques ne participe directement à aucune affaire basée en Allemagne.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE BELGE DE CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 mai 1895)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Société générale (belge) de Chemins de fer économiques a eu lieu à Bruxelles le 22 avril.

Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1894 et en a fixé le dividende à 10 fr. par action de 250 fr.

MM. le chevalier R. de Bauer et E. Level¹², administrateurs sortants, ainsi que M. Baiser, commissaire sortant, ont été réélus.

⁸ D'après les A.G. des Chemins de fer économiques, notamment celles des 23 avril 1906, 22 avril 1912, 28 avril 1913, 27 avril 1914.

⁹ A.G. Société des chemins de fer économiques, 27 avril 1914.

¹⁰ A.G. Société des chemins de fer économiques, 23 avril 1906.

¹¹ Cf. supra, même chapitre S.G.B.E.E.

¹² Émile Level (Paris, 1839-Paris, 1905) : fils de Léon Aron Level. Frère cadet de Paul Level (1831-1896), administrateur délégué des Docks et entrepôts de Marseille et père du futur patron de Péchiney, et de Georges Level (1840-1911), chef du contentieux de la Compagnie des chemins de fer de l'État. Père de cinq enfants dont Georges (1870-1939), commissaire aux comptes de la Cie générale du gaz pour la France et l'étranger, Francis (1873-1945), administrateur des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales, du Comptoir central des voies ferrées, de la Société de transports en commun de la région parisienne..., et Paul-Émile (1877-1921), inspecteur des eaux et forêts, maire d'Étretat.

Ingénieur ECP, il travaille d'abord pendant trois ans pour le P.-O., puis dirige de petites lignes affluentes de la Compagnie du Nord et participe au contrôle des dépenses de construction du Chemin de fer de l'Est-Algérien (avril 1877). Peu après se crée, sous les auspices de la Banque de Paris et des Pays-Bas (BPPB), la Société générale des chemins de fer économiques (les « Économiques ») dont il sera le directeur jusqu'à son décès, veillant spécialement à faciliter ses transbordements avec les grandes lignes. En outre, membre du Comité consultatif des chemins de fer, administrateur du Bône-Guelma (1880), des Tramways de Tours, des Tramways de Lorient, de la Société d'études et de voitures automobiles (1898) et commissaire aux comptes pendant une vingtaine d'années de la Cie générale du gaz pour la France et l'étranger, autre émanation de la Banque de Paris. Maire du 17^e arrondissement de Paris de 1892 à 1901.

Société générale de chemins de fer économiques
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 185-187)

Ernest Urban, pdt [1901 à 1909] ;
Chevalier R[aphaël] de Bauer [Banque de Paris et des Pays-Bas, Bruxelles], adm.
J[ules] Jacobs
vte B[eauduin] de Jonghe ¹³
Léon Janssen [SGB]
Aug. Le Brun
H[ermann] Stern [adm.-dir. Banque de Bruxelles]
J. van Dievoet
Ch. Baiser, commissaire
J. Cassel, commissaire
J. Wimart, commissaire
J[ules] Kessels¹⁴, directeur.

S.A., 12 février 1880 au cap. de 8 MF.

20 mars 1882 : capital porté à 16 MF ; reprise de la Sté gén. de tramways, constituée le 14 août 1874 par la Bq de Bruxelles, la Bq de commerce et d'industrie, MM. J. Errera-Oppenheim et consorts, au capital de 6 MF.

Cette reprise comprenait des act. de la Sté des tram. napolitains, de la Sté des tram. de Trieste, le Tramway de Lemberg, la conc. du Ch. de fer Bari-Barletta et les Tramw. de Varsovie p. un montant de 8 MF, ainsi que des act. des Stés de tram. de Turin, de Barmen-Eberfeld, Florentins et Milan-Bergame, et des créances sur divers, le tout estimé à 0,5 MF, soit un actif de 8,5 MF.

1900. — Les Économiques ont créé ou repris les affaires suivantes :

Tramways interprovinciaux de Milan-Bergame-Crémone (207,9 km)

Tramways à vapeur de Turin-Settino (10,5 km)

Tramways de Turin (91,9 km)

Tramways napolitains (64 km)

Tramways florentins (123,1 km)

Tramway de Biella-Cossato (11 km)

Ch. de fer économiques du Biellais (42,9 km)

Tramway à vapeur d'Ivréa-Santhia (30 km)

Ch. de fer du Valle-Seriana (28,7 km)

Tramway à vapeur de Bergame-Soncino (41,4 km)

Ch. de fer de Bari-Barletta (65 km)

Tramways de Trieste (17,8 km)

Tramways de Lemberg (5,9 km)

Tramways de Varsovie (28 km)

Tramways de La Haye (31,3 km)

Tramways de Barmen-Elberfeld (13,8 km)

Tramways de Bruxelles (Bourse-St-Josse, Bourse-place Stéphanie, Bourse-Étangs-Noirs-Berchem, Bourse-Koekelberg-Jerre-St-Pierre). Gare Rogier-Bourse. En tout, 20,4 km.

Tramways du Caire (42,9 km)

¹³ Vicomte Beauduin de Jonghe, Bruxelles : président des Chemins de fer Bari-Barletta, administrateur des Tramways florentins, des Tramways de Varsovie, des Tramways de la Basse-Égypte, des Tramways de Trieste, commissaire de la Banque belge des chemins de fer (*Recueil financier belge*, 1906). En 1923, il entre au conseil des Tramways et éclairage électriques de Damas mais décède l'année suivante.

¹⁴ Jules Kessels : administrateur des Tramways de l'Est de Madrid, des Tramways Milan-Bergame, des Tramways et de l'éclairage électrique de Damas (1919)...

Ch. de fer de la Basse-Égypte (109 km)
Tramways de Port-Saïd (10 km).
Soc. gén. belge d'entreprises électriques (SGBEE).
Société général de tramways électriques en Espagne.
La soc. s'est, en outre, intéressée ds la Sté frse de ch. de fer économiques.

Actuellement, la soc. exploite par elle-même un ensemble de lignes de 165 km :
Réseau du Biellais, 42,9 km
Ivréa-Santhesia, 30 km
Valle-Seriana, 28,7 km
Bergame-Soncino, 41,4 km
Turin-Soncino, 10,5 km
Tramways de Bruxelles : 20,4 km
Porté pour fr. 7.396.763, 78

Son intérêt ds les autres entreprises qu'elle patronne se traduit ds son portefeuille, estimé au 31 déc. 1904 à fr. 18.710.506,18 valant aux cours 48 millions.

1901. — Les particip. comprennent principalement les Tramways de La Havane et la Nouvelle Cie lyonnaise de tramways.

[Tramways et éclairage électriques de Damas]

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

1905. — En 1905, la société a pris une participation importante dans la Sté impériale ottomane de tramways et d'éclairage électriques de Damas ; les travaux de construction du réseau sont entamés.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemins de fer économiques belges
(*Gil Blas*, 10 août 1907)

Les actionnaires de la Société générale des chemins de fer économiques se sont réunis à Bruxelles le 5 août, sous la présidence de M. [Ernest] Urban, président du conseil.

Le rapport dont il a été donné lecture rappelle les deux émissions d'obligations faites antérieurement et mises en circulation au fur et à mesure des besoins de la société.

Celle-ci a pris, depuis peu, des participations importantes dans différentes affaires : Tramways de Barcelone, [Tramways de Damas](#), Tramways du Caire, Tramways de Buenos-Ayres, Transformation du réseau des Tramways à Bruxelles, Tramways d'Odessa, etc.

Ces différentes opérations ont absorbé les disponibilités de la Société des chemins de fer économiques.

Afin d'assurer la situation et d'avoir des réserves pour participer à des affaires nouvelles, le conseil propose à l'assemblée de l'autoriser à créer 16.000 obligations nouvelles du même type que celles créées en 1900, c'est-à-dire obligations de 500 fr., intérêts 4 %, remboursables à 510 francs en 20 années.

Le conseil demande, en outre, les pleins et entiers pouvoirs pour l'émission de ces obligations, soit en partie, soit en totalité, par voie de cession, aux époques que le conseil jugera convenables.

En conséquence, le président met aux voix la proposition de créer 16.000 obligations nouvelles, d'après les conditions énoncées dans le rapport.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Sont arrivés à Paris et descendus à l'Hôtel Contiental
(*Gil Blas*, 31 mai 1908)

M. Henry Urban, de Bruxelles

1929 : les Chemins économiques, les Entreprises électriques et le Gaz belge fusionnent dans Électrobel.