

Mise en ligne : 29 octobre 2016.
Dernière modification : 8 mai 2019.
www.entreprises-coloniales.fr

LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE BELGE D'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES (SGBEE)

S.A., 25 septembre 1895.

Fondé au capital de 6 MF, en 12.000 act. de 500 fr. et il a été créé 1.200 parts de fondateur. Les 12.000 act. ont été souscrites par le Comptoir national d'escompte de Paris, 1.200 ; Banque de Bruxelles, 1.000 ; la Banque Cassel et Cie, 400 ; la Société générale de chemins de fer économiques, 3.200 ; la Cie générale de chemins de fer secondaires, 600 ; la Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, 5.400 ; la Banque Allard, 200.

3.000 act. ont été mises en souscription publique, le 20 octobre 1898, au prix de 700 fr. (*Recueil financier belge*, 1906, p. 414).

La Société générale belge d'entreprises électriques (S. G. B. E. E.)
Siège social : Bruxelles, 156, r. Royale
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 414-416)

Conseil d'administration

Ernest Urban [président de la banque de Bruxelles], Bruxelles, pdt ;
Charles Cigogna¹, Bruxelles ; adm.-dir.
Bernhardt Dernburg, Berlin ; adm
S. Kochethaler, Berlin ;
A. Le Brun, Bruxelles ;
Oscar Oliven², Berlin ;
Woldemar Müller, Berlin ;
Louis Goury du Roslan³, Paris ;
Fr. Philippson, Bruxelles ;
Alexandre Schoeller, Berlin
P. Schwabach, Berlin ;
Jules Van Dievoet, Bruxelles ;
Paul de Burlet, Nivelles, commissaire
Aug. Léon, Bruxelles, commissaire ;

¹ Charles Cigogna : ingénieur italien, représentant de la SGEE aux Tramways verviétois, à la Société d'électricité du Borinage, de l'Électricité du bassin de Charleroi, à la Société intercommunale belge d'électricité, aux Tramways d'Odessa et aux Tramways de Damas, et, plus tard, aux Exploitations électriques, à la Mutuelle des Tramways, aux Tramways électriques d'Oran...

² Oscar Oliven : représentant de la Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen (Gesfürel) — émanation de l'UEG (ou Thomson-Houston allemande), puis, après absorption, de l'AEG — à la Sofina et à la SGBEE, de Bruxelles, administrateur de la Société centrale pour l'industrie électrique (1909) et de la Cie centrale d'énergie électrique (1910), toutes deux de Paris.

³ Louis Goury du Roslan (Bogota, 1860-Paris, 1939) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, administrateur de la Thomson-Houston depuis 1903, en remplacement de son frère Célian. Représentant du groupe dans diverses filiales et participations dont la Cie générale française de tramways.

Voir Qui êtes-vous ? 1924 :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Tunisie.pdf

Général L. Urban, Bruxelles.

Portefeuille

Tramways florentins
Cont. Hall Signal
Anglo-argentine de tramways
Tramways du Caire
Tramways verviétois
AEG
Thomson-Houston Méditerranée
Tramways de Bologne
Tramways de Magdebourg
Tramways et ch. de fer électrique de Rome
Tramways électriques en Espagne
Métropolitain de Paris
Tramways de Copenhague
Tramways de Riga
Hellénique d'électricité
Tramways de Trieste
Énergie par le gaz
Intercommunale d'électricité
Tramways napolitains
Électricité du bassin de Charleroi
Cie générale française de tramways
www.entreprises-coloniales.fr/empire/CGFT.pdf
Tramways unis de Bucarest
Électricité du Borinage
Nouvelle Cie lyonnaise
Cie électrique russe Union
Ch. de fer Nord de Bilan.

Valeur du portefeuille (1905) : 10 MF.

Tramways de Magdebourg. — Constituée le 15 déc. 1876. Réseau primitif, 13 km à traction animale. Le 28 avril 1908, la société a acheté à l'Union Elektricitäts-Gesellschaft contre 1.200 act. nouvelles de 1.000 marks, un second réseau et elle transforme le tout à l'électricité ; nouveau réseau : 34 km. Échéance 1949. Droit de rachat de 5 en 5 ans à partir de 1915 contre paiement de la recette moyenne des 5 dernières années p. les années restant à courir. Capital : 1.200.000 marks, porté en 1900 à 6 millions de marks. La première ligne électrique a été ouverte le 27 juillet 1899 ; l'augm. des recettes a été de 65 p. c. Dividende 1899, 10 p. c., 1900, 9 p.c., 1901, 6 p.c., 1902, 5 p. c., 1903, 6 p.c., 1904, 7 p.c.

Tramways et ch. de fer électriques de Rome. — Voir Thomson-Houston de la Méditerranée.

Tramways de Riga. — La Soc. gén. belge a acheté 25 act. de 100 roubles ; puis a souscrit 500 act. nouvelles (de 250 roubles). Le réseau sera triplé : concession de 35 ans ; le cap. a été porté de 520.000 à 3.120.000 roubles. La traction électrique a été inaugurée en 1901. Recettes : 1899, 277.000 rb ; 1900, 273.000 rb ; 1901, 387.000 rb ; 1902, 1.647.580 fr. dividende 6 p. c. ; 1903, 2.074.564 fr., divid. 6 1/2 p.c. ; 1904, 2.399.796 fr. div. 6 3/4 p.c.

Anglo-Argentine Tramways C°. — Tramways de Buenos-Ayres. Conc. de 99 ans de 1899 à traction électrique. Divid. 1898, 3,75 p.c. ; 1899, 4 p.c. Les travaux de mise à l'électricité ont commencé en 1900 et st achevés en 1903. Les act. ordinaires st devenues privilégiées 5 p. c. depuis 1903 et 5 1/2 p.c. depuis 1905. La Cie a absorbé la principale société concurrente dont elle met le réseau à l'électricité en 1905. Pour cela,

il fut créé en 1904 de nouvelles act. ord. Recettes : 1902, 6.100.000 fr. ; 1903, 8.000.000 de fr. ; divid. ord. 6 p.c. 1904, 10.116.000 fr. ; divid. ord. 8 p.c.

Société russe d'électricité Union. — Créée en 1897 comme Sté russe Thomson-Houston. En 1902 et 1903, un important amortissement a été fait sur cette participation.

Tramways de Copenhague. — 58 km. Les recettes de 1902 ont atteint 5.256.407 fr. contre 4.160.255 fr. en 1901. Digid. 1902, 5 p.c. ; en 1903, 6.016.582 fr., divid. 5 p.c. 1904, 7.399.639 ; divid. 5 p.c.

Nouvelle Cie lyonnaise de tramways. — La société a pris un intérêt important dans cette affaire en 1901. Divid. 1903 5 p.c., 1904, 6 1/2 p.c.

La Société générale belge d'entreprises électriques (S. G. B. E. E.)
par Marie-Thérèse Bitsch,
La Belgique entre la France et l'Allemagne : 1905-1914
(Publications de la Sorbonne, janv. 1994, 574 pages)

[186] Fondée à Bruxelles en septembre 1895, la S.G.B.E.E. est la première société créée en Belgique par l'Union Elektrizität Gesellschaft [UEG, filiale allemande de la Thomson-Houston Electric Cy] via sa filiale financière, la Gesellschaft für Elektrizität (Gesfürel)⁴.

A l'origine, son capital de 6 millions de francs en 12.000 actions est souscrit par la Gesfürel (45 %), la⁵ (26,7 %), la Compagnie générale des chemins de fer secondaires (5 %), trois banques belges, Cassel et Cie (3,3 %), la Banque de Bruxelles (8,3 %), Josse Allard* (3,3 %) et le Comptoir national d'escompte à Paris [CNEP](10 %). Des changements apparaissent dans la structure du capital dès 1896, lorsque 10 % du capital passent des « Économiques » à la succursale de Bruxelles de la Banque de Paris et des Pays-Bas. En 1907, lorsque le capital est porté à 8 millions de francs, la Banque de Paris et des Pays-Bas et la Banque de Bruxelles se répartissent les nouvelles actions⁶. Lors des augmentations suivantes (en 1910, 1911, 1912) qui font passer le capital à 15 millions⁷, la composition des syndicats de garantie pour la prise des actions nouvelles montre que la Gesfürel, inscrite pour 1.800 actions, reste largement représentée avec près du quart des souscriptions. Le Comptoir national d'escompte de Paris semble avoir disparu et la part de la Banque de Paris et des Pays-Bas (Bruxelles) est très modeste dans ces augmentations de capital après 1910⁸.

Le conseil d'administration en place début 1914 témoigne aussi de la forte influence allemande⁹. Présidé par le baron Léon Janssen, il comprend six administrateurs allemands dont l'un, Jean Hamsponn représente l'A.E.G.¹⁰, deux autres, Oscar Oliven et von Klitzing, la Gesfürel, et les trois derniers de grandes banques : Waldemar Müller, la Dresdner Bank ; F. Urbig, la Disconto Gesellschaft ; Paul von Schwabach, Bleichröder¹¹. Parmi les sept membres belges du conseil, plusieurs représentent des banques et sociétés qui sont fortement liées aux intérêts allemands : Georges de Laveleye et

⁴ A. de BOECK, Mémoire (répertoire), pp. 461-472.

⁵ Société générale de chemins de fer économiques (les « Économiques ») : créée en février 1880 que la Banque de Bruxelles, la Banque de Paris et des Pays-Bas (Bruxelles), la banque Cassel et Cie, etc.

⁶ M. DUMOULIN. Les relations économiques italo-belges (1861-1914), p. 258.

⁷ A. de BOECK, Mémoire (répertoire), p. 465.

⁸ Sur les 5.000 actions nouvelles (de l'augmentation de capital décidée en 1912) émises début 1913, elle n'en prend que 400.

⁹ A.G. Société générale belge d'entreprises électriques, 25 avril 1914.

¹⁰ AEG : créée par Rathenau pour exploiter les brevets Edison, elle absorbe l'UEG après la fusion Edison-Thomson-Houston dans General Electric.

¹¹ Ibid (Hamsponn, Oliven et Müller siègent aussi à la Sofina).

Maurice Despret, la Banque de Bruxelles ; le baron Janssen et Henry Urban, les Chemins de fer économiques ; Franz Philippson, la Compagnie générale des chemins de fer secondaires. L'ingénieur italien Charles Cicogna, qui est administrateur-directeur, passe pour un ardent défenseur des intérêts allemands. Le conseil comprend un seul Français, l'ingénieur L[ouis] Goury du Roslan [de la Thomson-Houston française].

La S.G.B.E.E. s'intéresse surtout aux transports électriques. Elle apparaît dans de nombreuses sociétés de tramways, de transport de force et d'éclairage.

[Participations en France]
[Compagnie générale française des tramways]

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

[187] En France, elle s'intéresse à la Compagnie générale française des tramways [future CGFTE, dite Transports et entreprises] qui exploite les réseaux de Marseille, du Havre, de Nancy, d'Orléans ; elle participe à l'augmentation de son capital en 1905, en 1911, si bien qu'elle a 100 actions de 500 francs dans son portefeuille qu'elle garde jusqu'à la guerre¹² .

[Omnibus et tramways de Lyon]

La S.G.B.E.E. reprend aussi le réseau de la Compagnie lyonnaise des tramways et constitue, au début du siècle, la Nouvelle Compagnie lyonnaise des tramways, avant d'organiser la fusion des deux compagnies, au sein d'une société fondée à Lyon en décembre 1905, les Omnibus et tramways de Lyon¹³ . La S.G.B.E.E. finit par détenir un paquet d'actions des Omnibus d'une valeur nominale de 879.500 francs¹⁴ et deux administrateurs belges siègent au conseil de cette société lyonnaise.

[Compagnie des tramways d'Oran]

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Tramways_electriques_Oran.pdf

La S.G.B.E.E. participe aussi, à partir de 1912, à la Compagnie des tramways d'Oran¹⁵ .

[Exploitations électriques]

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

En février 1911, la S.G.B.E.E. contribue à fonder à Paris la société des Exploitations électriques [...].

[Reste du monde]

La S.G.B.E.E. est présente aussi dans de nombreuses sociétés belges travaillant en Espagne, en Italie, en Russie, en Argentine... ; elle joue un rôle primordial notamment dans les Tramways d'Odessa, dans la Société d'électricité d'Odessa, dans les Tramways et électricité en Russie, dans les Tramways et électricité de Bilbao.

[Tramways d'Odessa]

Société très ancienne, fondée à Bruxelles en 1880, les Tramways d'Odessa connaissent une profonde transformation un quart de siècle plus tard dans la perspective de l'électrification¹⁶ . Dès 1904, la S.G.B.E.E. cherche à être char- [188] gée de cette opération. Poussée semble-t-il par la Gesfürel, elle constitue en 1905 un syndicat avec la SOFINA. Plusieurs augmentations de capital interviennent à partir de 1908 lorsque l'électrification et l'extension du réseau sont autorisées. La S.G.B.E.E. est

¹² Voir les A.G. de la S.G.B.E.E.

¹³ A.G. S.G.B.E.E., 28 avril 1906.

¹⁴ A.G. S.G.B.E.E., 26 avril 1913.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ A. de BOECK, Mémoire (répertoire), pp. 532^e-532^h et S. de MASSOL, Les sociétés belges de tramways en Russie 1880-1914 (répertoire), pp. 249-256.

chargée des travaux et des commandes alors qu'elle ne possède, en 1908, que moins de 3 % du capital et des obligations¹⁷. Le service financier est assuré par la Caisse de reports, la Banque de Bruxelles, la Banque de Paris et des Pays-Bas (Bruxelles) qui participent, de même que la S.G.B.E.E., aux augmentations de capital, notamment en 1912 lorsqu'il est porté à 22 millions de francs¹⁸. Présidé jusqu'à la guerre par E. Baelde, agent de change anversois, le conseil d'administration comprend notamment Charles Cicogna et A. Lebrun, administrateur des Chemins de fer économiques.

[Société d'électricité d'Odessa]

La S.G.B.E.E. joue un rôle primordial dans la création à Bruxelles, en décembre 1909, de la Société d'électricité d'Odessa. Elle détient à l'origine 25,5 % du capital fixé à 8 millions de francs et elle se voit confier la gestion de la Société¹⁹. A côté d'elle, la Gesfürel — qui a décidé dès 1908 d'offrir aux Belges la moitié de la participation qu'elle possédait dans le syndicat pour l'éclairage de la ville — obtient, à la suite de cette cession, 15 % du capital de la nouvelle société à laquelle participe aussi la Sofina (15 %), plusieurs agents de change bruxellois (16 %), quelques banques dont F. M. Philippson et Cie (3,5 %), la Banque de Bruxelles (2,5 %), la succursale de Bruxelles de la Banque de Paris et des Pays-Bas (2,5 %). La Compagnie mutuelle des tramways et son groupe n'y figurent que pour 8,6 %²⁰. Lorsque le capital de la Société d'électricité d'Odessa est porté à 8 à 12 millions de francs en 1913, la S.G.B.E.E. participe « largement » à cette augmentation²¹. Plusieurs administrateurs de la S.G.B.E.E. — Jean Hamsponh, Oscar Oliven, Henry Urban, Charles Cicogna — font partie du conseil de cette société dont le directeur général est un Belge, Raymond Lehodey²².

[Tramways et électricité en Russie]

La S.G.B.E.E. participe aussi à la fondation des Tramways et électricité en Russie. Constituée à Bruxelles en juin 1911, cette société passe pour une véritable filiale du groupe²³. On y retrouve presque les mêmes partenaires que dans la Société d'électricité d'Odessa, avec aussi une nette influence allemande²⁴. Dans le capital initial de 10 millions de francs, la S.G.B.E.E. souscrit près du quart du capital, la Sofina 14 % et Gesfürel 14 %. Trois banques bruxelloises, F. M. Philippson et Cie, la Banque de Bruxelles et la Société générale prennent chacune 5,6 % des actions. La participation française représentée par les Exploitations électriques (4,5 %) et la filiale bruxelloise de la Banque de Paris et des Pays-Bas (5,6 %) reste modeste. L'influence allemande, très sensible dès le départ, grandit encore lors de l'augmentation du capital porté à 16 millions de francs en 1913. La part du groupe allemand atteint alors 30 % du total en raison surtout du renforcement de la participation de la Dresdner Bank et de la Disconto Gesellschaft qui détiennent chacune 6 % du capital et de l'arrivée de L. Loewe et Cie qui prend également 6 %. La part de la Gesfürel n'est plus que de 12 %²⁵. Celle de la S.G.B.E.E., qui détient encore 20,5 % du capital, diminue, tout comme celle de la Sofina (7,5 %) qui fond presque de moitié. Quant aux Exploitations électriques, elles ne prennent pas part à l'augmentation de capital de 1913.

¹⁷ S. de MASSOL, op. cit., p. 252.

¹⁸ *Ibid*, p. 251 et A.G. S.G.B.E.E., 26 avril 1913.

¹⁹ A. de BOECK, Mémoire (répertoire), pp. 532a-532d.

²⁰ *Ibid*, pp. 532a et 532h.

²¹ A.G. S.G.B.E.E., 25 avril 1914.

²² L'Expansion belge, 1911, p. 178. Ce conseil comprend également E. Baelde, C. Charlier, R. de Bauer, D. Heineman, Arthur Dubois, Jules Philippson et l'ingénieur Henckhoff, directeur de la Gesfürel.

²³ A. de BOECK, Mémoire (répertoire), pp. 543-548.

²⁴ Parmi les membres du Conseil d'administration figurent C. Cicogna, C. Chartier, R. de Bauer, C. de Buriel, G. de Laveleye, P. Smet de Nayer, Albert Janssen, O. Oliven, J. Philippson, H. Urban, J. Vogelsang. L'Expansion belge, 1911, p. 475.

²⁵ Elle est estimée à 1.019.000 francs au 2 août 1914. Nomenclature des intérêts allemands 1er janvier 1920, A.E. Paris, Z Europe 1918-1929, Allemagne 510.

Dès sa fondation, la société Tramways et électricité en Russie reprend la majorité du capital de trois sociétés — Tramways de Riga, Electricité de Radom, Electricité de Bialystok — jusque-là aux mains des Allemands. Elle s'intéresse par la suite aux sociétés comme celle des Téléphones d'Odessa qu'elle reprend à des groupes russes et celle des Tramways et Eclairage de Simféropol, lancée par des Belges mais dans laquelle elle détient la majorité du capital dès la création.

[Tramways et électricité de Bilbao]

De concert avec la Sofina, la S.G.B.E.E. fonde aussi, à Bruxelles, en juillet 1906, les Tramways et électricité de Bilbao qui s'intéressent aux réseaux de distribution d'électricité dans les provinces basques²⁶. La S.G.B.E.E. obtient, par l'intermédiaire de la Sofina, que les propriétaires allemands (Deutsche Bank, A.E.G. et leurs groupes) cèdent leur option sur les lignes de Bilbao. Elle négocie avec la Compagnie d'électricité (création de l'A.E.G.) dont elle décide les actionnaires à faire apport de leurs actions à la nouvelle société. A la constitution des Tramways et électricité de Bilbao, dont la S.G.B.E.E. obtient la gestion, le capital de 7,5 millions de francs en 75.000 actions se trouve réparti entre trois groupes. Le groupe de la S.G.B.E.E. en détient 47,3 % (S.G.B.E.E. 19,3 %, Chemins de fer économiques 14,7 %, Banque de Bruxelles et Banque de Paris et des Pays-Bas 6,7 % chacune) ; celui de la Sofina 40 % (Sofina 19,3 %, Gesfürel 10,4 %, Banque internationale de Bruxelles 5,3 %, Cassel et Cie et Josse Allard 4 % chacun) ; le groupe espagnol 9,7 %²⁷. Les parts respectives des principaux partenaires restent à peu près les mêmes jusqu'en 1914. En 1910, le conseil d'administration compte parmi ses membres, le baron Janssen et Charles Cicogna qui représentent la S.G.B.E.E., V. Fris, D. Heineman et L. Cassel pour la Sofina, O. Oliven de la Gesfürel, J. Hamsponh de l'A.E.G., G. de Laveleye pour la Banque de Bruxelles et R. de Bauer pour la Banque de Paris et des Pays-Bas, Bruxelles²⁸.

Au total, à la veille de la guerre, la S.G.B.E.E. a des intérêts dans plus de trente sociétés²⁹ travaillant dans une dizaine de pays.

.....

1924 : Électricité d'Alep

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Electricite_d'Alep.pdf

Suite :

1929 : absorption par Électrobel.

²⁶ A. de BOECK, Mémoire (répertoire). pp. 390-397.

²⁷ *Ibid*, p. 393.

²⁸ L'Expansion belge, 1910, pp. 482-483.

²⁹ En comptant les sociétés qui opèrent en Belgique dans le domaine surtout des transports de force et éclairage.