

# COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSSAHARIENNE

L'Algérie industrielle  
Compagnie générale transsaharienne  
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 juillet 1923)  
(*Le Sémaphore algérien*, 24 août 1923)

Il vient de se constituer sous cette dénomination une société anonyme au capital de 3 millions de francs en 6.000 actions de 500 francs chacune dont 400 entièrement libérées ont été attribuées à M. le général Estienne, en rémunération de ses études techniques

L'objet social de la société, dont le siège est à Billancourt, 13, rue Couchot, comporte notamment la réalisation et l'exploitation des communications terrestres et aériennes entre l'Algérie et le Niger, l'exécution de travaux et études en vue de l'établissement d'un projet définitif de chemin de fer transsaharien.

Les premiers administrateurs sont : MM. le général Estienne, Gustave Delage <sup>1</sup>, Gaston Gradis <sup>2</sup> et Jacques Orcel <sup>3</sup>.

---

## La liaison aérienne entre l'Algérie et le Niger (*L'Écho d'Alger*, 14 octobre 1923)

Paris. 13 octobre. — Voici quelques détails sur l'expédition à organiser pour étudier le tracé de la future ligne aérienne transsaharienne reliant l'Algérie à Ouagadou, la future métropole de la boucle du Niger.

La Compagnie générale transsaharienne, fondée par M. Gaston Gradis pour étudier et réaliser la liaison aérienne directe entre l'Algérie et le Niger, estime qu'il faut, avant tout, procéder à une reconnaissance pour effectuer le lever topographique de la plus courte traversée du Sahara.

Avec le bienveillant appui des ministères intéressés de l'Aéronautique, de la Guerre, des Colonies et des Travaux publics, elle a organisé une expédition qui, partant de Beni-Ounif et Figuig, au début de novembre, franchira le désert par l'Adrar, Ouallen, Tessalit et l'Afrique occidentale, puis reviendra à Colomb-Béchar.

Le matériel comporte quatre automobiles-chenilles. Une des automobiles remorque un avion Nieuport-Delage aux ailes repliables, essentiellement destiné à la photographie aérienne. Cet avion rendra, par surcroît, d'inappréciables services quand il s'agira de découvrir un passage à travers des dunes inexplorées.

Il importe, en effet, de remarquer qu'entre Ouallen et Tessalit, cette reconnaissance doit franchir 600 kilomètres totalement inconnus. Les moyens modernes de l'automobile et de l'avion indépendants des puits et des pâturages, permettront d'affronter des régions inaccessibles au chameau.

---

<sup>1</sup> Gustave Delage : directeur technique de Nieuport-Astra, constructeur d'avions à Issy-les-Moulineaux.

<sup>2</sup> Gaston Gradis (1889-1968) : d'une famille d'armateurs bordelais. Polytechnicien, président de Nieuport-Astra, administrateur de nombreuses sociétés. Voir [encadré](#).

<sup>3</sup> Jacques Orcel (1884-1956) : ingénieur E.C.P., bras droit du banquier René Gaston-Dreyfus, administrateur délégué des Brasseries du Maroc. Voir [encadré](#).

On peut même espérer que, grâce au sol plat et résistant, la région du Tanezrouf, naguère si redoutée, se révélera particulièrement favorable à l'atterrissage des avions, aux randonnées des automobiles de dépannage et aussi à la pose du rail.

Le personnel de la reconnaissance se compose du lieutenant Georges Estienne, de la section technique d'aviation ; du lieutenant Hubet, du service géographique de l'armée ; de MM. René Estienne, Prudhomme, Billy, Aabaud, Plat, tous mécaniciens éprouvés par les 7.000 kilomètres du raid Citroën.

L'itinéraire prévu, s'il est reconnu praticable, sera environ de 1.800 kilomètres et procurera une économie de plus de 300 kilomètres sur tous les projets de traversée du Sahara, envisagés ou réalisés jusqu'à ce jour.

Un tel résultat a un intérêt considérable pour le tracé du chemin de fer transsaharien et permettra, en outre, dès l'an prochain, de franchir le désert en deux jours par l'air et en moins, de huit jours .par terre. Il suffira d'organiser sans frais deux postes, un puits à Ouallen et un autre puits à Tessalit, à 400 kilomètres du Niger.

On pourra donc songer, en attendant l'ouverture du Transsaharien, à orienter immédiatement vers la boucle du Niger un courant de grand, tourisme qui contribuera plus que les alléchantes réclames à la mise en valeur de cette région.

Le personnel et le matériel de cette mission ont été présentés, sur le champ d'aviation d'Issy-les-Moulineaux, à M. Laurent Eynac, sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique. La présentation a été faite par le général Estienne et MM. Gradis et Delage.

---



Le raid Colomb-Béchar-Bourem (*Presse coloniale illustrée*, 1<sup>er</sup> août 1924)

### La traversée du Sahara

#### MAGNIFIQUE RANDONNÉE DE-TROIS AUTOS RENAULT (*L'Écho d'Alger*, 4 février 1924)

Paris, 3 février. — Au moment même où la maison Citroën faisait annoncer quelque peu bruyamment sa 2<sup>e</sup> traversée du Sahara accomplie en 7 jours par les autos chenilles Citroën, on apprenait le succès plus éclatant de la mission Gradis, envoyée par la maison Renault.

Celle-ci, en effet, est allée de Colomb-Béchar à Bourem en six jours, avec trois autos montées sur roues ordinaires, mais sur six roues au lieu de quatre.

Le chef de la mission était M. Gradis, administrateur de la Compagnie générale transaharienne, accompagné du lieutenant Georges Estienne, de son frère, enfin de M. Schwob, ingénieur des usines Renault.

L'itinéraire suivi de Colomb-Béchar, par l'Adrar, Ouallen, Tessalit à Bourem, avait été reconnu, dans sa plus grande partie, par une reconnaissance antérieure.

Jusqu'à l'Adrar, le terrain est constitué par un sable dur, assez roulant, mais jonché de gros cailloux. De l'Adrar jusqu'à Tessalit, le sol devient meilleur. L'erg se déroule sans aucune élévation de terrain. Ensuite, jusqu'à Bourem, on rencontre un sable fin et friable où croît une herbe haute et sèche.

Dans les trois régions, les voitures se sont comportées remarquablement. Aucun incident. Aucune panne, pendant les 500 lieues désertiques.

La rapidité avec laquelle le raid a été exécuté est tout à fait remarquable. En effet, si le parcours total a été accompli en six jours, il faut retenir que les trois Renault ont allongé de 400 kilomètres leur itinéraire ; et si on retire du temps total, celui qu'il a fallu consacrer à ce crochet, c'est en moins de cinq jours que la randonnée Colomb-Béchar Bourem a été accomplie.

Les nouvelles voitures Renault, qui ont pu si facilement se jouer des difficultés du parcours, sont des automobiles à six roues, d'un nouveau modèle, qui ont fait déjà leurs preuves sur des terrains extrêmement variés, aussi bien dans les dunes de sable du trajet Touggourt-Tozeur, que dans les neiges des Alpes.

Les automobiles sont munies d'un simple moteur de 10 CV en série. Ils ont, en réalité, douze roues jumelées deux à deux et munies de gros pneus qu'on ne gonfle qu'à très basse pression. La surface de contact avec le sol est très grande. Ces véhicules, dont le poids est ainsi réparti sur un grand nombre de pneumatiques, n'enfoncent pas dans les sables les plus fluides. Leurs douze roues grimpent les dunes, sans laisser aucune trace autre qu'un sillon à peine creusé.

Une disposition particulière des deux essieux arrière, qui sont moteurs, permet aux roues de suivre (profils différents), sans entraîner pour la voiture aucun mouvement de roulis. La stabilité est parfaite, le confort assuré aux voyageurs est très supérieur à celui des automobiles ordinaires.

Pour la première fois, le Sahara est ainsi entièrement traversé par des voitures à roues.

Voici le désert définitivement ouvert au tourisme. Les voyageurs qui ont fait Touggourt-Tozeur, pourront, quand ils le voudront, faire Colomb-Béchar, Bourem-Tombouctou. La rapidité, désormais pratiquement prouvée avec laquelle est établie la liaison entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale, est grosse de conséquences, tant au point de vue militaire qu'en ce qui concerne nos relations administratives et économiques avec le Soudan et la Haute-Volta.

Cette colonie, une des plus riches de l'Afrique Occidentale française, se trouve au sud de la boucle du Niger. Le fleuve, une fois traversé en chaland, au seuil de Tosaye, les automobiles pourraient continuer leur randonnée encore plus au Sud. On prête déjà à de hardis sportsmen, qui viennent d'arriver à Bourem l'intention de descendre vers Gao, et peut-être jusqu'à la Nigeria anglaise.

---

Les grandes reconnaissances transsahariennes en automobiles  
(*La Journée industrielle*, 12 février 1924)

On nous communique le télégramme suivant reçu par le général Estienne au ministère de la guerre :

Gao, 9 février, 17 h. 30. — Avons poussé reconnaissance vers le Sud. Avons rencontré 100 kilomètres au sud Ansongo, à frontière colonie Niger, piste venant du Sud.

Avons donc assuré, avec nos automobiles six roues Renault, liaison entre l'Afrique du Nord et colonies du sud de l'Afrique occidentale française

Etat physique et moral excellent malgré difficultés rencontrées.

Signé : Gradis.

---

## À travers le Sahara

---

### GRADIS ET SES COMPAGNONS PARTENT AUJOURD'HUI (*L'Écho d'Alger*, 16 novembre 1924)

Paris, 15 novembre. — Aujourd'hui l'importante mission dirigée par M. Gaston Gradis quitte Colomb-Béchar et s'élancera à travers l'Afrique, sur trois autos Renault à six roues.

*L'Écho de Paris*, dont un des collaborateurs accompagne M. Gradis, donne sur cette expédition les détails suivants :

En outre de M. Gaston Gradis. l'expédition comprend onze voyageurs : le maréchal Franchet d'Esperey, le commandant Ihler de l'état-major général de l'armée, le lieutenant Georges Estienne, M. René Estienne (tous deux fils du général Estienne. habitués du Sahara), notre collaborateur Henri Kérillis, trois soldats légionnaires du 1<sup>er</sup> régiment étranger et trois chauffeurs.

L'intention de M. Gradis est de suivre l'itinéraire jalonné par Beni Abbès à 200 kilomètres de Colomb-Béchar : Adrar à 400 kilomètres plus loin : Zaouiet Reggant ou Taourirt. à 150 kilomètres d'Adrar où commence la partie la plus désolée du Sahara ; Ouallen Tessalit 150 kilomètres d'Ouallen ; il compte atteindre le Niger vers Bourem à 450 kilomètres de Tessalit et descendre le fleuve vers Gao Ansango Niamey jusqu'à Gaya.

L'expédition traversera alors le Niger prenant le Dahomey dans toute sa profondeur : elle piquera droit vers Savé et, enfin gagnera Kotonou.

La présence d'un maréchal de France suffit à souligner l'importance de cette grande exploration ; jamais, d'ailleurs, les questions intéressant nos colonies africaines n'ont été d'avantage à l'ordre du jour, mais il suffit d'observer l'itinéraire qu'a choisi M. Gaston Gradis, itinéraire qu'il a d'ailleurs été le premier à reconnaître entre Adrar et Bourem et que le service géographique de l'armée a décidé de nommer, sur ce parcours, « route Gradis », pour comprendre que l'étude de communications transafricaines sur ce tracé absolument linéaire est un des buts essentiels de la mission.

M. Gaston Gradis, qui appartient à une très vieille famille d'armateurs bordelais, se propose de relier par avions, en ligne droite l'Algérie, au golfe de Guinée.

On saisit sans peine l'intérêt économique et surtout militaire d'une pareille liaison.

---

## La Conquête du Sahara

---

### LA MISSION GRADIS EST ARRIVÉE AU DAHOMEY (*L'Écho d'Alger*, 6 décembre 1924)

Paris, 5 décembre. — La mission Gradis a télégraphié à l'Agence Havas :

« Save, 2 décembre, 17 h. 30. — Nous avons atteint le but de notre voyage après avoir traversé en deux jours le Haut-Dahomey.

« Nous sommes arrivés le 3 décembre, à midi, à Save, terminus du chemin de fer du Dahomey. De grandes fêtes ont été organisées partout en l'honneur du maréchal Franchet d'Esperey et de la mission Gradis qui ont réalisé la première liaison automobile de l'Algérie et du Dahomey par le Sahara, le Soudan et le Niger. »

---

RAIDS AFRICAINS  
(*La Journée industrielle*, 4 février 1925)

Les manifestations d'endurance et de courage que sont les nombreux raids à travers l'Afrique, qui se poursuivent en ce moment par terre et par la voie des airs, sont suivies par tous avec le plus grand intérêt.

Ces merveilleux exploits, qui sont la plus belle démonstration des qualités de notre race, ajoutent à l'histoire de nos industries de l'automobile et de l'aviation de pures pages de gloire.

Parmi tant de fructueux efforts et de réels succès, on ne saurait, en vérité, distinguer quels sont les plus méritoires, mais ne suffit-il pas de constater qu'ils mettent notre industrie nationale grandement à l'honneur.

Par la voie des airs, c'est l'avion des capitaines Lemaître et Arrachard, équipé d'un moteur de série Renault de 480 CV, qui s'envole d'Étampes pour Dakar ; c'est la mission du colonel de Goys qui, de Paris, prend son essor pour le lac Tchad sur deux avions Blériot quadrimoteurs Hispano-Suiza ; c'est la liaison établie par le lieutenant Georges Estienne avec deux 6 roues Renault, entre le Dahomey et l'Algérie ; c'est la mission Gaston Gradis partie à la recherche du Grand Axe ; ce sont les hardis automobilistes Duverne et Tranin qui, partis pour traverser l'Afrique, arrivent au Tchad avec deux 10 CV Rolland-Pilain, c'est encore le capitaine Delingette, accompagné de sa dame, qui, après avoir traversé le Sahara, le Soudan, la Nigeria anglaise de l'ouest à l'est, touche le lac Tchad avec sa 6 roues Renault ; c'est enfin le voyage de Tunis à Biskra en partie sur automotrice Renault, en partie sur 6 roues Renault, effectué en deux journées.

C'est la maîtrise de notre fabrication qui s'affirme.

N'est-il pas merveilleux que pareilles randonnées soient désormais possibles, que ces immensités désertiques puissent être ainsi parcourues par des machines, qui, bien que devant tracer leur chemin, avancent avec la régularité du chemin de fer ?

Les progrès réalisés par nos constructeurs durant ces dernières années se mesurent à la valeur de ces exploits et c'est aussi pour la Compagnie d'Applications Mécaniques, qui a équipé tous ces appareils et voitures sans exception, la consécration de la qualité de ses roulements RBF et de ses roues RAF également, puisque les Rolland-Pilain de Duverne et Tranin en sont pourvus.

---

LA MÉDAILLE COLONIALE À LA MISSION GRADIS  
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1926)

Le *Journal officiel* publie un décret du président de la République attribuant la médaille coloniale avec agrafe « Sahara » au personnel de la mission Gradis.

Ce personnel se compose comme suit :

Personnel civil : MM. Gaston Gradis, administrateur de la Compagnie générale transsaharienne ; René Estienne, secrétaire de la Compagnie générale transsaharienne ; Pierre Schwob, ingénieur des usines Renault ; Fernand Liaume, mécanicien des usines Renault ; Charles Liocourt, mécanicien des usines Renault ; Marcel Durand, mécanicien des usines Renault.

Personnel militaire : M. Georges Estienne, lieutenant de l'aéronautique.

---

(*Le Mercure africain*, 10 novembre 1927)

Le voyage des missions algériennes au Niger va recevoir une première consécration. Il a montré, en effet, que la liaison entre l'Afrique du Nord et le Niger était si facilement réalisable, notamment par le tracé oranais, qu'on a pu, dès cette année, prendre la décision d'établir une liaison automobile régulière, pendant les six mois de l'année où le voyage n'est pas trop pénible, c'est-à-dire d'octobre à avril.

Bien entendu, c'est la Compagnie générale transsaharienne, dont les animateurs ont été les frères Estienne, qui va exploiter la ligne Oran-Colomb-Béchar-Niger. M. Georges Estienne étant retenu dans la Métropole par ses affaires et son regretté frère René ayant été assassiné au Maroc, dans les tragiques circonstances que l'on connaît, c'est à leur dévoué collaborateur, M. Ardoin, qu'a été confiée la direction saharienne du service.

M. Ardoin a participé, pendant deux années, aux travaux de reconnaissances des frères Estienne dans le désert ; il a, plusieurs fois, effectué la traversée du Sahara ; il connaît parfaitement la piste à travers le Tanezrouft qu'il a contribué à organiser. Il possède donc une expérience accomplie qui va lui permettre de poursuivre avec un plein succès la belle œuvre française entreprise par la Compagnie générale transsaharienne et dont l'Oranie entière a suivi avec une si ardente sympathie l'heureux développement.

Arrivé dernièrement à Oran, venant de Paris, il est parti trois jours après pour Colomb-Béchar et Reggane (bordj René Estienne), où il va mettre la dernière main à la préparation du premier voyage régulier.

La liaison Oran-Colomb-Béchar-Niger a été rendue possible par l'attribution d'une subvention. Elle fonctionnera dans les conditions suivantes :

Oran-Colomb-Béchar en chemin de fer.

Colomb-Béchar-Gao en automobile.

On a eu l'excellente inspiration de choisir Gao comme terminus de la ligne.

Gao, en effet, située sur le Niger, est un centre administratif et militaire important, comptant une population nombreuse, un marché très fréquenté et offrant, au point de vue touristique, un réel attrait, alors que Bourem n'est qu'une petite bourgade sans intérêt particulier.

L'horaire sera le suivant :

D'octobre à avril, départ de Colomb-Béchar le 1<sup>er</sup> du mois.

1<sup>re</sup> étape : Béchar-Timoudi.

2<sup>e</sup> étape: Timoudi-Reggane (séjour de vingt-quatre heures).

3<sup>e</sup> étape : Reggane-Tabankort (trajet en quarante-huit heures environ).

4<sup>e</sup> étape : Tabankort-Gao.

Le voyage de Béchar à Gao durera donc seulement six jours et s'accomplira en cinq étapes.

Le voyage de retour, Gao-Béchar, durera également six jours, en effectuant les mêmes étapes en sens inverse du 20 au 25 inclus du mois.

Le prix du voyage de Béchar à Gao est fixé à 2.500 francs et au même prix pour le retour. Chaque voyageur a droit à 25 kilos de bagages.

A Gao, les touristes pourront se procurer des automobiles pour aller soit jusqu'à Tombouctou, soit jusqu'à Niamey, au prix de 8.000 francs aller et retour, pour une voiture de quatre places.

D'avril à octobre. — La traversée du Sahara étant trop pénible pour les voyageurs durant la saison chaude, la Compagnie transsaharienne assurera seulement, pendant cette période, la liaison Colomb-Béchar-Adrar.

La vallée de la Saoura sera donc desservie, désormais, d'une façon permanente.

On ne saurait trop remercier la Compagnie générale transsaharienne de son effort et nous lui souhaitons le plus complet succès.

---



## PRISE DE CONTRÔLE PAR LA STAIC (GROUPE MIRABAUD)

LA TRAVERSÉE DU SAHARA MÉDITERRANÉE-NIGER EN HUIT JOURS  
EN AUTO-SLEEPING PAR LA ROUTE GRADIS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 juin 1929)

La Compagnie générale transsaharienne a, la première, établi un service régulier par automobiles Renault six roues entre Colomb-Béchar et Gao, sur le Niger, par la route Gradis.

Les services de la Compagnie générale transsaharienne, dont les bureaux se trouvent 21, rue de la Fédération, à Paris, sont actuellement subventionnés par le Gouvernement général de l'Algérie et vont recevoir une nouvelle impulsion du fait de la participation importante que vient de leur apporter la Société anonyme des transports automobiles industriels et commerciaux, qui désormais en assure la direction.

Cette dernière effectue, depuis quelques années déjà, les Auto-circuits nord-africains de la Compagnie générale transatlantique qui s'étendent jusqu'en bordure du Tanezrouft.

En France, la Société anonyme des transports automobiles industriels et commerciaux est la plus importante et la plus ancienne des sociétés de transports, ayant été créée en 1908.

Un millier de voitures Renault lui appartenant sillonnent journallement les rues de la capitale, en fourgons de livraisons ; d'autres en auto-cars de luxe parcourent les itinéraires touristiques des Compagnies P.-L.-M. et P.-O., ainsi que la nouvelle Route bleue de la Compagnie des Wagons-Lits, qui vient d'être inaugurée avec le plus grand succès entre Londres et Nice.

La liaison étroite de la Société anonyme des transports automobiles industriels et commerciaux et de la Compagnie générale transsaharienne permettra de donner une extension considérable aux services déjà organisés au Sahara et en Afrique Occidentale Française par cette dernière.

Le prolongement des lignes actuelles est envisagé, d'une part, en direction de Tombouctou et de Bamako, d'autre part, entre Niamey et Zinder, première réalisation d'un plus vaste programme qui comprend des pénétrations automobiles au cœur de l'Afrique jusqu'au Congo Belge.

Enfin, les travaux entrepris par la Compagnie générale transsaharienne pour l'édification d'un hôtel à Gao, sur les bords du Niger, permettent d'envisager l'organisation d'un service rapide Alger-Niger, nouvelle ligne qui permettra aux amateurs de chasses au gros gibier de se livrer à leur sport favori et de goûter tout le long de leur randonnée, au milieu du confort européen des Hôtels Transatlantiques échelonnés d'Alger à Timimous. dans les belles oasis, le calme reposant des rives du Niger qui n'est plus maintenant qu'à dix jours de Paris.

---

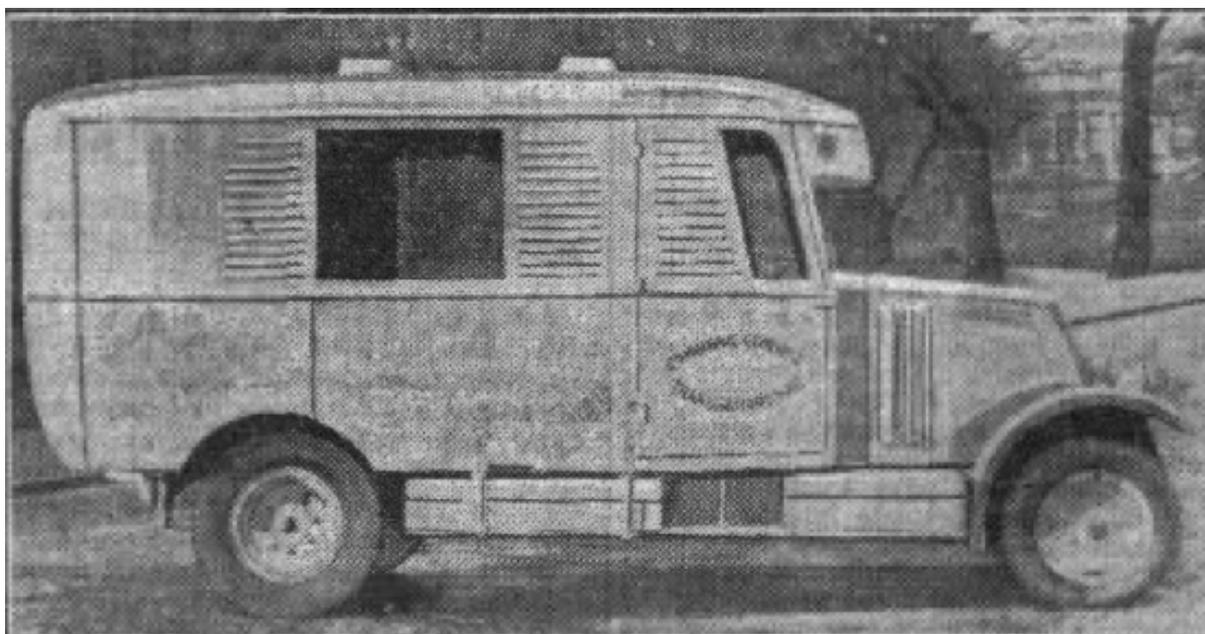
LÉGION D'HONNEUR  
(*Journal officiel de la République française*, 4 août 1929)  
(*La Journée industrielle*, 6 août 1929)

Officiers

Georges Estienne, directeur de la Compagnie générale transsaharienne;

---

L'automobile a conquis l'Afrique  
(*Le Petit Parisien*, 18 janvier 1930)



Autocar Renault de la Compagnie générale transsaharienne

[...] Durant la seule année 1929, la Société des voyages et hôtels nord-africains\* avait en service 88 véhicules Renault qui ont parcouru 900.000 kilomètres, et la Compagnie générale transsaharienne, 25 voitures qui ont fourni 220.000 kilomètres.

On reconnaîtra que c'est un merveilleux succès, et parodiant une parole célèbre, on peut dire aujourd'hui : « Grâce aux voitures Renault, il n'y a plus de Sahara. »

---

Les conquêtes de l'auto  
**LE TOURISME AU SAHARA**  
par A. CHOLLET  
(*Le Journal des débats*, 24 janvier 1930)

[...] La Compagnie générale transsaharienne inaugurerait il y a deux ans ses circuits avec 4 cars ; maintenant, plus de 25 cars sont en service ; ils ont couvert l'année dernière 220.000 kilomètres. [...]

---

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX <sup>4</sup>  
et  
Société générale des transports départementaux  
(*La Journée industrielle*, 2 juin 1931)

---

<sup>4</sup> Groupe Mirabaud.

.....  
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSSAHARIENNE

La Société des transports automobiles possède également le contrôle de la Compagnie générale transsaharienne, au capital de 3 millions, qui assure des traversées régulières du Sahara en voitures spéciales permettant le transport des voyageurs dans des conditions réellement confortables.

La Compagnie générale transsaharienne, fondée en 1923 par M. Gaston Gradis avec le concours du général Estienne et de ses fils, a tout d'abord reconnu et équipé une route transsaharienne, dont le tracé conviendrait à l'établissement d'une voie ferrée et d'une voie aérienne.

En 1923, elle effectuait ses premières reconnaissances, dirigées par le lieutenant Estienne, et découvrait la voie transsaharienne Adrar-Ouallen-Tessalit, empruntée dès l'année suivante par plusieurs missions. Puis, à la suite de nombreux voyages, la Compagnie transsaharienne réussissait à déterminer l'itinéraire direct Reggan-Gao, évitant la traversée de toute région accidentée, et d'ergs de sable mou.

En 1926, la Compagnie transsaharienne prenait l'initiative d'équiper la route reconnue. Elle construisait, au milieu du Sahara, à Reggan, et sur le Niger, à Gao, des centres importants, avec hôtels, garages, ateliers, stations de T.S.F., dépôts d'essence et de matériel.

Elle vient de terminer la construction d'un nouvel hôtel à Niamey.

Enfin, en 1927, elle a organisé, sur le parcours Colomb-Béchar, Reggan, Gao, le premier service transsaharien régulier par automobiles, qui devait se raccorder, en 1929, au nouveau service qu'elle a créé sur la ligne Alger-Reggan.

Depuis cette date, la Compagnie transsaharienne est passée de la période d'organisation à celle de l'exploitation régulière de ses lignes.

Ses services entre la Méditerranée et le Niger, permettant un gain de temps appréciable, sont maintenant adoptés par la plupart des voyageurs dont le temps est limité.

À titre d'exemple, par la voie transsaharienne, partant d'Alger, on atteint Niamey en huit jours, alors qu'il en fallait 25 à 30 par la voie ordinaire.

Le matériel roulant de la compagnie, entièrement composé depuis l'origine de voitures Renault, comprend actuellement 30 unités et comporte notamment des voitures-couchettes qui effectuent la traversée du Tanezrouft (1.300 km) en 38 heures, des cars limousines rapides, des camions et des camionnettes.

Le chiffre de 30.000 kilomètres, parcourus pendant l'année 1927, est passé, en 1930, à 420.000 kilomètres.

L'organisation de la Compagnie générale transsaharienne a non seulement permis l'exploitation de services réguliers de transports, mais elle facilite journellement la traversée du Sahara aux nombreux raids particuliers, tant par avion que par automobile, en leur fournissant les ravitaillements nécessaires, ainsi que la sécurité dans la région désertique.

Tout récemment, elle s'était chargée de la mise en place à Reggan, In-Salah et Iniker du gaz-oil et des vivres nécessaires aux camions de la mission scientifique Bénard Le Pontois, qui a traversé le Tanezrouft en empruntant la piste de la Compagnie générale transsaharienne.

En outre, les missions d'études du chemin de fer transsaharien ont utilisé, en 1928-29, le matériel et le personnel de la compagnie pour exécuter leurs travaux.

Pour la réalisation de cette œuvre de longue haleine, poursuivie avec méthode depuis huit ans, il a fallu une somme de courage et d'énergie considérable de la part du personnel de la Compagnie générale transsaharienne et il faut rendre hommage à ses dirigeants, qui ont fait preuve d'une ténacité remarquable.

---

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRANSPORTS AUTOMOBILES INDUSTRIELS  
ET COMMERCIAUX  
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 mai 1932)

.....  
Le rapport signale enfin que la Compagnie générale transsaharienne a continué sa mission d'avant-garde en Afrique. « Toutefois, ajoute le conseil, les appuis matériels à l'exploitation de nos lignes sont restés, jusqu'à présent, insuffisants, et il ne faut pas nous dissimuler que s'ils nous étaient plus longtemps refusés, il nous serait impossible de continuer davantage cette entreprise d'intérêt national » .

---

QUESTIONS COLONIALES  
Le développement de l'aviation en Algérie  
(*La Journée industrielle*, 25 avril 1935)

.....  
L'initiative privée  
Voici la grande voie d'accès France-Algérie réalisée par la compagnie nationale. L'initiative privée suit le mouvement. La Compagnie générale transsaharienne a établi la grande voie de pénétration Oran-Cotonou. par Colomb-Béchar et le Niger. La ligne Alger-Congo commence à fonctionner régulièrement, son prolongement sur Madagascar n'en est déjà plus à la période des essais. Restent les liaisons d'est en ouest une société purement algérienne, la LANA (Lignes aériennes nord africaines), sans subvention, assure l'exploitation, dans des conditions excellentes, la ligne Alger-Oran, [tandis que la Transsaharienne réunit chaque jour Bône à Tunis](#). C'est l'amorce de la grande transversale Casablanca-Tunis, dont la création ne saurait plus tarder, peut-être sous l'égide d'une compagnie Air Afrique... En attendant, on doit encore à l'entreprise des particuliers une société, Air Algérie, qui n'a pas hésité à instaurer là-bas le système des avions-taxis.

.....  
Gabriel AUDISIO.

---

On annonce  
(*La Journée industrielle*, 15 décembre 1935)

Le départ de la Troisième croisière technique africaine (mission Charles Roux 1936) aura lieu aujourd'hui dimanche 15 décembre, à 15 heures, au Premier Salon de la France d'Outre-Mer, devant l'entrée centrale du Grand Palais des Champs-Élysées, à bord d'une voiture de la Compagnie générale transsaharienne, sous la présidence d'honneur de M. Louis Marin, ministre d'État, président de la Société de géographie commerciale et d'études coloniales.

Cette croisière est organisée par la Société de géographie commerciale et d'études coloniales et le Comité de motorisation coloniale et de technique et Colonisation africaines.

---

Siège : 9, boulevard Malesherbes, PARIS (8<sup>e</sup>),  
Direction et bureaux : 5, avenue Hoche, Paris (8<sup>e</sup>).  
Tél. : Carnot 81-12. — Télég. : Transsaharienne-Paris. — © : Cogef Lugagne, A. Z.  
— Seine 209,105 B,

Capital. — Société anon., fondée en 1928, 3 millions de fr. en 6.000 actions de 500 fr., dont 400 d'apport attribuées au général Estienne.

Objet. — a) Exploitation d'un service régulier par automobiles et avions entre Colomb-Béchar, Reggan, Gao, Niamey, Cotonou, Kano, Fort-Lamy, b) Étude, réalisation, exploitation des communications terrestres et aériennes entre les divers territoires du Continent africain, notamment entre l'Algérie et le Niger et éventuellement entre la France et l'Algérie ; c) Exécution dans les régions désertiques dudit Continent, par automobiles et avions, de reconnaissances, études topographiques et toutes études en vue de l'établissement d'un projet définitif de chemin de fer transsaharien ; d'y susciter et y développer le tourisme automobile et aérien.

Agences à Alger (6, bd Carnot), Colomb-Béchar, Reggan, Gao, Niamey.

Conseil. — MM. Puerari, présid. ; M. Bonhomme, admin.-délégué ; Gaston Gradis, Gustave Delage, Paul Hugé, R. Palier.

## ALGÉRIE

### Les grands services sahariens (*La Journée industrielle*, 9 décembre 1937)

La saison d'automne a marqué la reprise des services transsahariens.

La Compagnie générale transsaharienne (9, boulevard Malesherbes, Paris) assure un service hebdomadaire dans chaque sens. de Colomb-Béchar (départ le mercredi) à Gao (arrivée le lundi suivant) et Niamey (le mardi) par Béni-Abbès, Adrar, Reggan, Bidon-V et Kidal.

De plus, cette compagnie assure un service local hebdomadaire entre Colomb-Béchar (départ le dimanche) et Reggan (arrivée le lundi)

De son côté, la Société algérienne des transports tropicaux (26 bis, rue Sadi-Carnot, Alger) assure le service de la ligne du Hoggar et au delà.

Un service direct fonctionne une fois par semaine dans chaque sens entre Ghardaïa et Tamanrasset et tous les quatorze jours entre Alger (départ le vendredi) et Zinder (arrivée deux semaines après, le vendredi) par Tamanrasset et Agadès. De plus, un service est assuré entre Zinder et Fort-Lamy tous les vingt-huit jours à partir du mois de décembre, en prolongement du service transsaharien venant d'Alger.

Signalons que la S. A. T. T. exploite en outre un service hebdomadaire (le dimanche), entre Ghardala et El-Goléa, un service hebdomadaire (le dimanche) entre Ouargla et El-Goléa, un service bi-mensuel entre El-Goléa, Adrar et In-Salah, un service Tamanrasset-Kidal-Gao toutes les quatre semaines et enfin un service hebdomadaire Zinder-Niamey correspondance avec le service Bénin-Niger.

### Une nouvelle voiture transsaharienne

La Société algérienne des transports tropicaux, qui assure le service transsaharien Alger-lac Tchad par le Hoggar, va mettre en service un nouveau car perfectionné qui offrira le maximum de confort aux voyageurs.

Cette voiture comprend sept places de première classe, six de seconde, un compartiment pouvant contenir trois tonnes de bagages et un coffre destiné au transport du courrier.

Par sa puissance et son excellente suspension, par les aménagements intérieurs dont il bénéficie, ce car répondra à toutes les exigences de ce service qui, assuré sur une distance de plus de 4.500 kilomètres, est le plus long service automobile du monde.

---

## TOURISME

---

### LIAISONS IMPÉRIALES

(*L'Information financière, économique et politique*, 15 février 1939)

À l'heure où la question si importante de nos liaisons intercoloniales est à l'ordre du jour, il convient de signaler que la Compagnie générale transsaharienne met en service de nouveaux cars sur sa ligne régulière. Cette compagnie assure en sept jours un service hebdomadaire de Colomb-Béchar (terminus des chemins de fer Algériens) à Niamey, et retour, via Bidon V et Gao dans des conditions de confort et de prix qui lui valent la clientèle de grand tourisme.

On est heureux de constater que l'axe impérial créé par la Compagnie générale transsaharienne s'améliore constamment grâce à ses intéressantes initiatives.

---

### SEMAINE FINANCIÈRE

(*L'Information financière, économique et politique*, 18 juin 1939)

La Compagnie générale transsaharienne, filiale de cette société [STAIC], a été récemment réorganisée par une augmentation de capital et l'obtention de concours financiers importants.

Ces ressources nouvelles vont lui permettre de mettre en œuvre les contrats récemment passés avec les Pouvoirs publics pour des transports entre l'Afrique Occidentale et l'Afrique du Nord.

---

Compagnie générale Transsaharienne

Exercice 1948-49 : bénéfice : 5.321.000 fr. Dividende par action : 50 fr. net.

---

### DANS LA LEGION D'HONNEUR

(*Les Ailes*, 28 août 1948, p. 10)

#### Officier

Maurice Bonhomme, président-directeur général de la Compagnie générale transsaharienne

---

AEC 1951/310 — Cie générale transsaharienne, 5, avenue Hoche, PARIS (8<sup>e</sup>).

Direction générale : 15, rue Michelet, Alger.

Capital. — Société anon., fondée en 1923, 27.600.000 fr. en 55.200 actions de 500 fr. dont 400 d'apport attribuées au général Estienne.

Dividendes. — 1948/49 : 60 fr. ; 1949/50 : 60 fr. 24.

Objet. — Exploitation d'un service régulier par automobiles entre Colomb-Béchar, Reggan, Gao.

Conseil — MM. M. Bonhomme [STAIC], présid. ; Durand-Réville [SHO], A. Bourgeois [Cie du Nord], Banque de l'Afrique Occid., Sté comm. des ports africains [Socopao (SCAC)], Sté des transp. automob. industr. et commerciaux, Sté chérifienne de participation [(Sochepar)(Gradis)], Cie du Chemin de fer du Nord, Cie du chemin de fer de la Méditerranée au Niger [1951/301].

---

*(L'Information financière, économique et politique, 5 mai 1951)*

CIE GENERALE TRANSSAHARIENNE. — L'exercice au 31 juillet 1950 a laissé un bénéfice sensiblement inférieur au précédent. Le dividende sera ramené de 50 à 41 francs.

---

#### COMPAGNIE GENERALE TRANSSAHARIENNE

*(L'Information financière, économique et politique, 19 juin 1954)*

Il sera proposé à l'assemblée ordinaire du 25 juin de distribuer 9 actions de la Compagnie Transafricaine pour 16 actions de la Compagnie Générale Transsaharienne.

Les résultats de 1953 permettront — rappelons-le — de répartir un dividende de 6 %, soit 30 fr. brut par action de 500 fr.

---