

## SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES AUTOMOBILES RENAULT

S.A., 3 nov. 1922, p. 20 ans.

---

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES AUTOMOBILES RENAULT  
S.A. frse au capital de 0,8 MF.  
Siège social : Alger, 28, r. de la Liberté  
Registre du commerce : n° 4.809  
Adresse télégraphique : AUTORENO  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1924-1925, p. 805*)

### CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 3 à 6 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 10 actions.  
GUILLEMON (Samuel), 8, bd d'Argenson, Neuilly-sur-Seine ; pdt ;  
HUGE (Paul), 76, av. de Wagram, Paris ;  
GUIAUCHAIN (Pierre)<sup>1</sup>, 2, r. Bourbon, Alger ; adm. délégué ;  
THÉVENET (Charles), villa des Hirondelles, Alger ;  
VINCENT (Max), r. Michelet prolongée, Alger ;  
LA LAURENCIE (Pierre de), 41, r. de Douai, Paris.

### COMMISSAIRES AUX COMPTES

CORNU (Georges), 29, r. d'Isly, Alger ;  
JOURDAN (Gabriel), 24, r. Dupuch, Alger.

Capital social. — 0,8 MF en 1.600 act. de 500 fr. dt 250 act. A et 1.350 act. B.  
Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; 6 % d'intérêt aux act. Sur le surplus :  
10 % au conseil d'adm. ; somme nécessair p. constituer un fds de rés., de prévoyance  
ou d'amortissement. Le solde aux act.

---

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES AUTOMOBILES RENAULT  
S.A. frse au capital de 1,8 MF.  
Siège social : Alger, 28, r. de la Liberté  
Registre du commerce : n° 4.809  
Adresse télégraphique : AUTORENO  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 823*)

### CONSEIL D'ADMINISTRATION

*Idem* moins VINCENT

---

<sup>1</sup> Pierre Guiauchain : fils de Georges Guiauchain, architecte, créateur de l'hôtel Saint-George. Frère de Jacques, architecte. Administrateur délégué de la Société des grands hôtels de l'Afrique du Nord, propriétaire du Continental, d'Alger, transformé en Algéria, et du Grand Hôtel d'Oran ; administrateur de l'Hôtel Saint-George et de l'Alhambra de la rue d'Isly.

LA LAURENCIE (Pierre de), désormais domicilié 68, r. de Bois-Colombes, La Garenne-Colombes (Seine).

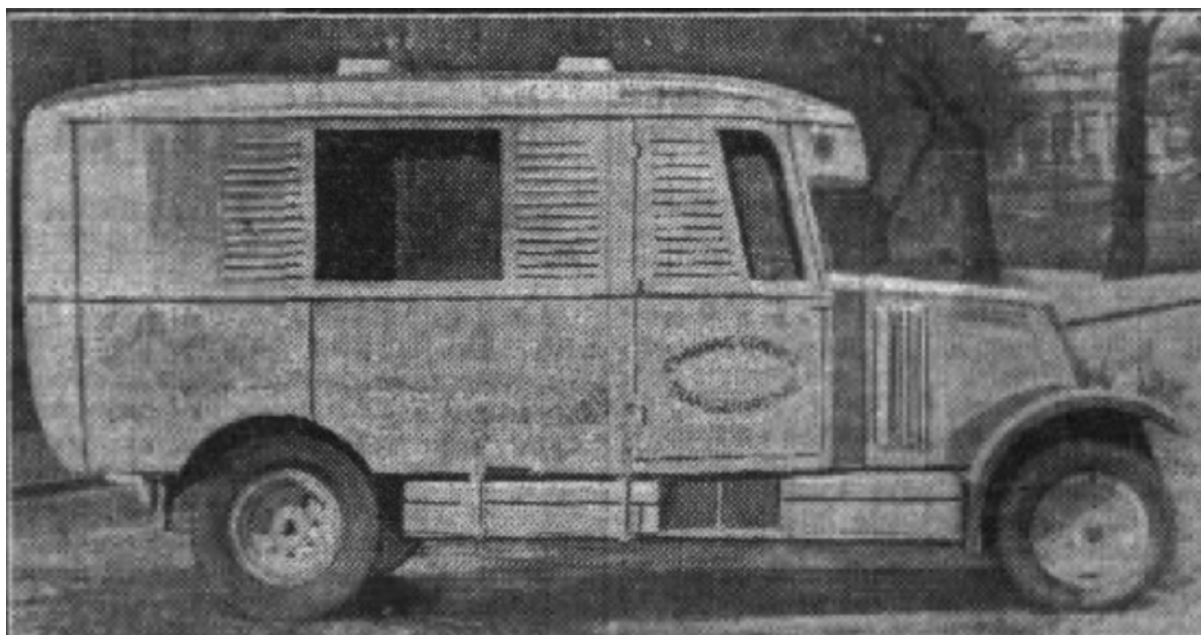
#### COMMISSAIRE AUX COMPTES

CORNU seul..

Capital social. — 1,8 MF en 3.600 act. de 500 fr. dt 250 act. A et 3.350 act. B.

---

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



Autocar Renault de la Compagnie générale transsaharienne

Des services réguliers assurés par des voitures Renault sillonnent non seulement nos possessions nord-africaines, du Maroc à la Tunisie, mais encore traversent le Sahara.

Dans quelques jours vont commencer les fêtes du centenaire de l'Algérie, qui ne sauraient manquer d'attirer de nombreux touristes en Afrique du Nord et même au Sahara.

A cette occasion, il n'est pas sans intérêt de signaler l'effort considérable qui s'est accompli depuis une dizaine d'années, en vue de généraliser l'emploi de l'automobile dans ces régions qui furent longtemps considérées comme inaccessibles.

Cet effort a été, du reste, couronné du plus complet succès. En effet, il n'est pas une partie de nos possessions africaines qui ne soit aujourd'hui desservie par des lignes automobiles fonctionnant régulièrement.

Un tel résultat est dû à l'initiative d'entreprises hardies, telles la Société des voyages et hôtels nord-africains et la Compagnie générale transsaharienne, et aussi à l'excellence du matériel que leur ont fourni, depuis l'origine, les établissements Renault. A ce point de vue, l'intérêt de cette constatation s'accroît de ce que les véhicules utilisés, tout en appartenant à des modèles très variés et parfois spéciaux, ont toujours comporté, néanmoins, une majorité de voitures strictement de série, analogues à celles que l'on rencontre constamment sur les routes de France.

L'organisation des deux sociétés que nous citons plus haut est telle qu'elles ont dû se munir aussi bien de voitures de tourisme que de grands cars et de véhicules

spécialement adaptés aux parcours sahariens, les six-roues.

Cette variété d'engins est rendue nécessaire par la très grande diversité des parcours touristiques desservis.

De Casablanca (Maroc) à Gabès (Sud-Tunisien), par Rabat, Fez, Oran, Alger et Tunis, les matériels Renault desservent régulièrement cette longue artère côtière qui, dans certaines régions, peut être comparée, comme pittoresque, à la merveilleuse route qui suit les méandres de la Corniche sur la Riviera.

De cette artère principale, plusieurs itinéraires pointent vers le sud, au départ de Casablanca, d'Oran, d'Alger, de Constantine et de Tunis : certains vont au Figuig, d'autres à Fort-Mac-Mahon, une des grandes oasis sahariennes, et des transversales complètent. A l'intérieur de l'Afrique du Nord, ce réseau les unes suivent les routes de montagne de l'Aurès et de la Kabylie, les autres traversent la région du Grand Erg et la mer de Sable, qui s'étend entre Touggourt (Sud-Algérien) et Tozeur (Sud-Tunisien).

Enfin, à travers le Sahara, s'étend, jusqu'au Niger, la piste longue de plus de deux mille kilomètres que de grands cars sleepings, montés sur châssis six roues à moteurs 20 CV, desservent régulièrement, de concert avec les cars six-cylindres montés sur châssis Renault 15 CV. type SX, et 40 CV. type SI.

Là, ce ne sont plus des routes, mais de simples pistes, dans des régions parfois chaotiques, dépourvues d'eau et de point de ravitaillement.

Si, aujourd'hui, ces résultats sont obtenus, il ne faut pas oublier qu'ils sont le fruit des pénibles missions qui, conduites en 1923 par Schwob et en 1924 par Gradis et Estienne, explorèrent largement le Sahara et montrèrent les possibilités des voitures Renault.

Depuis, l'œuvre entreprise a prospéré, et, 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. »

---

Société algérienne des Automobiles Renault  
(*L'Écho d'Alger*, 19 février 1930)

# RENAULT

## SES MOTEURS D'AVIATION

### DES RÉFÉRENCES

LA PREMIERE LIAISON POSTALE AERIENNE  
ALGER - EL-GOLÉA ET RETOUR  
A ETE ETABLIE PAR UN AVION DE LA COMPAGNIE AEROPOSTALE  
équipé d'un moteur RENAULT 450 CV.

Le pilote, M. POULAIN ; les passagers, M. BLAIGNANT, directeur de la Compagnie  
aéropostale ; M. BERLUREAU, rédacteur à l' " Echo d'Alger " ; M. LEUNE, rédac-  
teur au " Temps " ; Mme LEUNE, se sont déclarés enchantés de leur randonnée et  
de la régularité de marche du

## MOTEUR RENAULT

Cette performance prouve une fois de plus la  
qualité et l'endurance du matériel de la grande  
marque française RENAULT.

Les avions qui survolent la ligne aérienne la  
plus longue du monde sont tous équipés avec  
des moteurs RENAULT.

## Société Algérienne des Automobiles RENAULT

ORAN  
20, boulevard Magenta, 20

ALGER  
28, rue de la Liberté, 25

CONSTANTINE  
4, rue Blanchot, 4

54 AGENTS DANS TOUTE L'ALGERIE

L'INDUSTRIE FRANÇAISE EN AFRIQUE  
LES USINES RENAULT POSSEDENT PLUSIEURS ENTREPRISES EN ALGERIE  
(*Le Figaro*, 26 janvier 1942)

En Afrique du Nord, les organismes Renault sont nombreux et nous trouvons à leur tête la Société algérienne des automobiles Renault, dont le siège social est à Alger, 206, rue Sadi-Carnot.

Ses ateliers emploient, à l'heure actuelle, 150 ouvriers et employés et une très grande activité règne en ce moment dans les compartiments Réparations, Pièces détachées, Gazogènes.

La Société algérienne des automobiles Renault a été la première à utiliser, après modifications, l'alcool dans les moteurs à explosion, et, rapidement, elle a été suivie dans ce compartiment qui, actuellement et dans ce pays, est de première importance.

Dans le compartiment Gazogènes, Renault a pris, là encore, une toute première place.

Une même activité se retrouve dans les succursales d'Oran et de Constantine, ainsi que dans celles de Tunis et de Casablanca.

Depuis la guerre, ces organismes sont placés sous la direction de M. Paul Casseville.

#### L'AVIATION

En Afrique du Nord également, l'essor de l'aviation, sous l'impulsion de Caudron-Renault, a pris une très grande place et Renault avait la sienne : 85 % des appareils tourisme en 1940 étaient des appareils Caudron-Renault.

P. Casseville avait comme adjoint, dans ce compartiment aviation, le commandant A. Bernard, le grand Saharien qui, en qualité d'inspecteur général des services Caudron-Renault, avait su donner une impulsion rapide dans ce compartiment aviation de tourisme (stations-service aviation, écoles de pilotage, voyages à longue distance, etc.)

Les « Ailes Renault nord-africaines » ont contribué largement au développement de l'aviation de tourisme et les pilotes formés par le commandant Bernard ont été pris pour 90 % parmi les collaborateurs de la Société algérienne des automobiles Renault. On voit combien l'industrie française joue un rôle de premier plan en Afrique du Nord.

---