Mise en ligne : 26 février 2014.
Dernière modification : 11 avril 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE (CGTA)

Épisode précédent :
Messageries fluviales du Congo.

Marcel BÉNARD (1881-1930), président

successeur de son père Adrien à la tête de la banque Bénard, Paris
Voir encadré.

Afrique et Congo

(*Les Annales coloniales*, 18 octobre 1928)

Siège social : 64, r. de la Victoire, Paris.

Droit de préf. p. souscription 40.000 actions « A » CGTA, SA en formation au capital de 20 MF en 200.000 actions de 100 fr.

Ces 40.000 actions seront mises en souscription au prix de 110 fr. payable en souscrivant avec attribution gratuite, sans tenir compte des fractions, d'1 part de fondateur par 50 act. souscrites.

Ce droit s'exercera à titre irréductible et sans délivrance de fractions dans la proportion d'1 action CGTA pour 5 actions Afrique et Congo.

Du 22 oct. au 10 nov. aux guichets de MM. Bénard frères, banquiers, 18, av. Matignon, Paris.

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE DU CONGO FRANÇAIS

Société anonyme
au capital de 30.000.000 de francs
R. C. Seine nº 232.725 B
Siège social : 18, avenue Matignon, Paris
AVIS AUX ACTIONNAIRES
(*Les Annales coloniales,* 18 octobre 1928)

Porteurs de parts de fondateur
et de certificats de souscription d'origine

Le conseil d'administration de la Société financière du Congo français informe les actionnaires, porteurs de parts de fondateur et porteurs de certificats de souscription d'origine, qu'il leur est réservé :

1° Un droit de préférence pour la souscription de 20.000 actions « A » de la Compagnie générale de transports en Afrique, société anonyme en formation au capital de 20.000.000 de francs divisé en 200.000 actions de 100 francs chacune. […]

———————————

Publicité

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS EN AFRIQUE

(*Les Annales coloniales*, 19 novembre 1928)

Cette société, au capital de 20.000.000 de francs, a repris le service des Messageries Fluviales précédemment exploitées par la Compagnie Afrique et Congo ; tant en raison de l'importance des capitaux investis par le groupe dans cette entreprise de transports, que des appuis financiers que la nouvelle société possède (la nouvelle compagnie a été fondée par la Société financière du Congo français), la Compagnie générale des transports en Afrique pourra apporter les solutions nécessaires au problème des transports dans les Colonies de l'Afrique équatoriale française, problème essentiel pour le développement économique de ces immenses territoires.

La nouvelle Compagnie dispose d'une flotte pouvant transporter près de 3.000 tonnes et composée de deux unités de 250 tonnes pouvant remorquer deux chalands de 250 tonnes également chacun ; d'une troisième unité de 150 tonnes qui remorquera 4 barges de 150 tonnes, de 6 bateaux de 100 tonnes et d'un grand nombre de chalands.

En 1927, le tonnage transporté a atteint 9.500 tonnes dont 6.700 à la descente, 1.200 Européens et 12.300 Indigènes. Il n'est pas douteux que les nouvelles unités construites par la Compagnie générale de transports en Afrique permettront d'augmenter très sensiblement ce tonnage et ce trafic.

La Compagnie générale de transports se propose de porter également son activité non seulement sur l'exploitation des messageries sur l'Oubangui et le Congo (voies d'évacuation sur les lignes ferrées de Kinshasa et Matadi, voies belges) et d'ici quelques années de Brazzaville à Pointe-Noire (ligne de chemin de fer français), mais encore dans les régions Nord de l'Oubangui et dans le Tchad.

L'Oubangui et le Tchad sont reliés du Sud au Nord par deux voies d'eau extrêmement précieuses : le Chari qui se déverse dans le lac Tchad, et le Logone, affluent de la première rivière.

Le Logone permet le transport sans rupture de charge sur un parcours de plus de 600 kilomètres. Par l'intermédiaire du Mayo-Kebbi, ces deux voies d'eau peuvent assurer l'évacuation des produits de la zone la plus fertile de notre empire africain (zone cotonnière) en utilisant les cours de la Bénoué et du Niger : sur ces cours d'eau internationalisés par Ici convention du 10 septembre 1919, nos produits africains pourront être transportés, sous notre pavillon, jusqu'à Força dos et, de là, être embarqués pour l'Europe.

Par ailleurs, la nouvelle société se propose d'exploiter les transports sur route qui doivent compléter le remarquable réseau fluvial dont nous disposons. Deux routes principales, l'une allant de Bangui jusqu'à Yaoundé (Cameroun), tête de ligne du chemin de fer Douala-Yaoundé, l'autre allant de Yaoundé jusqu'à Garoua sur le Mayo-Kebbi, doivent permettre l'acheminement rapide du personnel européen qui doit diriger, contrôler, et même assurer l'exploitation technique des territoires du Tchad et de l'Oubangui-Chari, ce qui permettra d'éviter, entre Bangui et Douala, un détour de près de 3.000 kilomètres, tant par terre que par mer.

Ce simple exposé montre l'importance de l'objet qui s'offre à l'activité de la Compagnie générale de transports.

Robert LANDIECH, directeur (1927-1930)

……

En 1927, on retrouve Robert Landiech au Congo. Il est directeur de la « Galtransaf », entreprise qui exploite des bateaux allant de Brazzaville à Bangui et un chantier de constructions navales. Il demeure à ce poste jusqu'en 1930. À la mort du président de la compagnie, M. Fondère, il passe trois années à Léopoldville.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*La Journée industrielle*, 12 janvier 1929)

La société anonyme dont nous avons annoncé la formation dans notre numéro du 19 octobre dernier est aujourd'hui définitivement constituée.

Rappelons qu'elle a pour objet l'exploitation ou la création de tous services de transports, utilisant toutes voies de communication et intéressant tous États, colonies, pays de protectorat, territoires sous mandat français et étrangers en Afrique.

Le siège social est à Paris, 64, rue de la Victoire.

Le capital est de 20 millions, représenté par 200.0-00 actions de 100 fr. , dont 50.000 catégorie B et 150.000 catégorie A ; sur ces dernières, 90.000 ont été allouées à la société Afrique et Congo, à Paris, 64, rue de la Victoire ; ce capital pourra être augmenté jusqu'à concurrence de 50 millions. En outre, il a été créé 12.000 parts de fondateur dont 9.800 ont été attribuées à M. Lucien Gainsette.

Le premier conseil d'administration est composé de MM. Albert Becq [1], ingénieur, à Paris, rue François-Ponsard, 11 ; Marcel Bénard, à Paris, avenue Malakoff, 88 ; Édouard Bénédic [2], à Paris, 11, rue Desbordes-Valmore ; Alphonse Fondère [3], à Paris, 64, rue de

---

[1] Louis-*Albert* Becq (Miliana, Algérie, 25 septembre 1878-? 20 septembre 1949) : fils de Jean Volusien Becq, ingénieur civil, et de Marie Barban. Marié en 1905 à Marie Lacronique, dont un fils, Marcel. Polytechnique 1899. Après la Première guerre mondiale, ingénieur-conseil de la Banque de la Seine : administrateur des Société des gaz industriels de province (1918), de la Compagnie nationale des papiers (1919), de la Société auxiliaire de reconstitution immobilière et industrielle (1920). Spécialisé dans les questions électriques : administrateur de la Société des grandes entreprises méridionales et de sa filiale, la Société des Grands Réseaux électriques (1920), de Force et lumière électriques (Forclum),des Forces motrices de la Vienne. En outre administrateur des Établissements Luchaire et (1937) du Gaz de Paris. Expert auprès de la cour d'appel de Paris, commissaire lors de l'augmentation de capital de la Lyonnaise des eaux et d'éclairage fin 1941. Sa présence à la CGTA pourrait s'expliquer par une lointaine parenté avec Daniel Guynet, fils de Julie Becq.

Auteur d'une lettre sur le Congo-Océan parue dans le *Journal des débats* du 1er octobre 1929.

[2] Édouard Bénédic (1879-1962) : colonel de la Légion au Maroc, chef de cabinet de Lyautey, marié en novembre 1919 à Édith Guynet, fille de William. : président à la suite de la faillite de la Banque Bénard. Voir encadré ci-dessous.

[3] Alphonse Fondère (Marseille, 1865-Addis-Abéba, 1930) : ancien président des Messageries fluviales du Congo. Voir encadré.

la Victoire ; *Daniel*-Henri Guynet [4], à Paris, rue Desbordes-Valmore, 11, et Paul Robert, à Paris, avenue d'Orléans, 19.

---

[4] Daniel Guynet : fils de William Guynet (1860-1927), administrateur délégué (1911), puis président (1918) de la Cie forestière Sangha-Oubangui (CFSO). Voir encadré.

Marié en novembre 1925 à Édith Péchadre, fille de feu le Dr Adhémar Péchadre, ancien député radical-socialiste de la Marne (1906-1919), administrateur de l'Énergie industrie industrielle dès sa création (déc. 1906) et de plusieurs de ses filiales.

Administrateur d'Afrique et Congo et de la Cie minière du Congo français.

Coll. Serge Volper

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
Société anonyme au capital de fr. 20.000.000
divisé en 200.000 actions de 100 fr. chacune
dont 150.000 actions A et 50.000 actions B
Statuts déposés en l'étude de Me Ferrand, notaire à Paris, le 15 octobre 1928
Siège social à Paris

ACTION A DE CENT FRANCS AU PORTEUR
Le président du conseil d'administration : Marcel Bénard
Par délégation du conseil d'administration : ?

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 27 janvier 1929

Imp. . Maréchal,Paris

Coll. Serge Volper
COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
Idem avec une signature différente à droite

AFRIQUE ET CONGO
(*Les Annales coloniales,* 4 juillet 1929)

[…] Par suite de la cession [à la CGTA], à la date du 30 juin 1928, des transports de la société, en Afrique équatoriale française, la branche principale de son activité dans cette colonie a été supprimée. […]

Jean Suret-Canale, *L'Afrique noire occidentale et centrale, 1900-1945*

L'Afrique équatoriale a conservé en matière de transports comme en matière d'écoulement des produits le régime du monopole.

Sur le réseau fluvial Congo-Oubangui, le monopole des transports publics est pratiquement entre les mains de la société « Afrique et Congo » (créée en 1907), qui réunit les intérêts Fondère et Guynet, et a recueilli l'héritage des « Messageries fluviales du Congo », créées en 1900 par un groupe de sociétés concessionnaires. En 1927 [1928], elle transmet son réseau fluvial à une filiale, la « Compagnie générale des transports en Afrique » (C.G.T.A) La C.G.T.A. dispose d'une flottille de 2.000 tonneaux de jauge, desservant les lignes Brazzaville-Bangui (Mongoumba aux basses-eaux) sur l'itinéraire Congo-Oubangui, et Brazzaville-Nola (Ouesso aux basses-eaux) sur l'itinéraire Congo-Sangha.

À côté, quelques compagnies concessionnaires (ou filiales de sociétés concessionnaires) possèdent des flottilles qui desservent la factoreries. Ainsi la compagnie « Sangha-Likouala », filiale de la « Forestière Sangha-Oubangui », ou la compagnie du Haut et Bas-Congo qui possède 14 vapeurs et 30 chalands desservant ses factoreries par l'Alima et la Likouala.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*Courrier colonial illustré*, 15 septembre 1929)

La question des transports est, pour le développement de la colonie, d'un intérêt primordial. La Société financière du Congo français a pris une participation efficace à la solution de ce problème. Les pourparlers qu'elle a engagés, peu de temps après sa constitution, aboutirent, en décembre 1928, à la création de la Compagnie générale de transports en Afrique. Cette société reprit la flotte, le matériel et les terrains de la Société Afrique et Congo qui assurait les services sur l'Oubangui et la Sangha et avait le bénéfice du privilège des transports publics.

Si nous laissons de côté la voie ferrée en construction Brazzaville-Océan, et le remarquable réseau routier créé dans l'Oubangui dans ces dernières années, le problème des transports en A. E. F. correspond à l'utilisation de son magnifique réseau fluvial. Si certaines des grandes rivières sont navigables aux époques des hautes eaux par des bateaux pouvant aller jusqu'à 500 ou 600 tonnes, leurs affluents ne peuvent être parcourus que par des bateaux de petit tonnage ; aux basses eaux, la navigation est rendue extrêmement difficile, et parfois même impossible, sur certains parcours ; de plus, la longue durée des trajets occasionne encore des difficultés : pour aller, par exemple, de Brazzaville à Bangui (voie fluviale de 1.167 kilomètres), il faut douze jours. Si l'on ajoute les séjours et trajets ultérieurs pour pénétrer dans l'intérieur, on se rend compte du temps énorme qu'il faut au fret pour parvenir aux destinataires, ainsi que des manutentions complètes et incessantes qu'il doit subir. On imagine, par conséquent, assez facilement les difficultés que comporte l'organisation de la navigation, les types spéciaux de bateaux, la diversité du matériel, spécialisation nécessaire des entreprises et du personnel exploitant.

M. Fondère, administrateur colonial en disponibilité, utilisant sa parfaite connaissance du Congo, fut le premier à créer une organisation de transport viable. Dès 1905, il y avait déjà deux bateaux, dont un de 100 tonnes, cinq remorqueurs et six chalands, pouvant transporter près de 400 tonnes. Peu avant la guerre, le matériel comprenait cinq bateaux à roue arrière dont deux de 300 et de 100 tonnes, plus six remorqueurs et des chalands pouvant porter le total à 900 tonnes.

Depuis 1901, le gouvernement s'était lié avec la Compagnie de Transports en lui confiant par contrat tous les transports de l'Administration. Survint la guerre et ses suites qui empêchèrent la société de se développer comme elle l'aurait dû, le matériel resta ce qu'il était. En 1927, l'Administration renouvelle son contrat avec la société et, peu après, le groupe de la Société financière du Congo français constituait une entreprise vitale avec les éléments d'Afrique et du Congo et des capitaux nouveaux. Cette nouvelle aisance financière permit à cette compagnie de commander un matériel moderne et d'améliorer les installations de Brazzaville (construction de nouveaux ateliers, slip, appontements, etc.).

Une nouvelle unité, l'*Alphonse-Fondère*, vient d'être lancée le mois dernier à Brazzaville.. Ce vapeur pourra transporter 300 tonnes et remorquer deux chalands de 300 tonnes chacun.

Un second bateau, le *William-Guynet*, sera en service avant fin 1929 et pourra transporter 150 tonnes et 2 barges de 100 tonnes chacune.

Quatre nouveaux remorqueurs sont déjà en service.

En outre, le service des transports dispose du matériel flottant existant et qui correspond à 10 bateaux, dont 1 de 250 tonnes, 6 de 100 tonnes et un grand nombre de chalands. Si l'on considère que le fret transporté a pu passer de :

En 1907 : 3.800 tonnes ; 600 Européens ; 2.200 indigènes à

En 1927 : 9.500 tonnes ; 1.200 Européens ; 12.300 indigènes.

on se rend compte que l'entreprise pourra faire facilement face à la situation actuelle, ainsi qu'aux transports nécessités par les travaux de mise en valeur de la Colonie.

La société s'intéresse, dès à présent, à la création de tous autres moyens de transports nécessaires à la vie de la colonie (chemins de fer, services automobiles et aériens).

Elle porte à l'heure actuelle une grande part de son effort d'études, en accord avec la Compagnie cotonnière équatoriale française, sur les possibilités de prolongation des parties navigables du bassin de l'Oubangui et du Chari.

La [Compagnie] générale de transports en Afrique a, dans son programme, de poursuivre la réalisation de transports automobiles, notamment entre Yaoundé et Bangui : elle pourra mettre à la disposition des autres sociétés du groupe les ateliers de réparations et le personnel technique nécessaire à l'entretien des parcs automobiles des différentes sociétés, en même temps qu'un magasin général de pièces détachées correspondant aux meilleurs types de voitures automobiles.

En accord avec le Crédit foncier du Congo, la société s'est assuré des terrains extrêmement intéressants à Bangui pour l'établissement d'un port et de magasins de réparations.

Bangui deviendra, selon toutes probabilités, un très grand centre ; la ligne d'avions France-Madagascar passera inévitablement à Bangui, en raison même de l'impossibilité de faire desservir Brazzaville par cette ligne. Il ne faut pas non plus négliger les moyens de transport appartenant à des particuliers et qui constituent un appoint appréciable. Le temps est très proche où le voyageur, descendant du chemin de fer à Brazzaville même, trouvera à côté du quai où il débarquera, l'hydroglisseur ou l'hydravion qui l'amènera en quelques heures vers Bangui et l'intérieur, cependant que les marchandises, arrivant par la même voie ferrée, seront transbordées directement du train dans le bateau qui doit les faire parvenir à bon compte dans le haut pays, pour le plus grand bien des exportateurs de la Métropole. De même, les ports fluviaux du Congo qui compléteront leur équipement mécanique pourront manutentionner facilement, venant de l'intérieur pour être écoulés sur les marchés d'Europe, les palmistes, les bois, l'ivoire, les peaux, le caoutchouc, etc., auxquels viendront bientôt s'ajouter le coton, le cacao, le cuivre, l'or, bref, tout ce que doit nous fournir dans un délai rapproché l'exploitation des richesses incontestables du sol et du sous-sol de notre belle Colonie.

———————————

Transports automobiles

(*Les Annales coloniales, 12* novembre 1929)

Vu le traité de gré à gré intervenu le 5 janvier 1922 entre le Service local et la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana pour les transports à effectuer par automobiles de Bangui à Batanfago et Fort-Archambault, et d'après les ordres du gouverneur général de l'A. E. F., a été autorisé le remboursement au profit de la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana de la somme de 50.202 fr.

———————————

Les Assemblées d'hier
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 février 1930)

Compagnie générale de transports en Afrique (Société financière du Conqo Français). — Après une somme du 257.321 fr. portée aux amortissements, le bénéfice distribuable du premier exercice social est de 1.643.360 fr. 58, permettant la mise en paiement, *prorata temporis*, de l'intérêt statutaire, soit 6 % et le report à nouveau d'une somme de 707.234 fr.

———————————

Les transports en Afrique équatoriale
———————

Pour une voie ferrée assurant la liaison du bassin du Chari à l'Oubangui
(*La Journée industrielle*, 7 février 1930)

La Compagnie générale en Afrique exploite des transports fluviaux sur le Congo et ses affluents, la Likouala, la Sangha et l'Oubangui jusqu'à Bangui. Elle vient de décider de monter un. bateau sur le Bahr Sara, affluent du Chari, qui appartient au bassin du Tchad. Le rapport qu'elle vient de présenter à ses actionnaires présente un intérêt particulier du fait des développements qu'il consacre à la nécessité d'une liaison ferrée entre ces deux bassins fluviaux. Voici l'essentiel de cet exposé qui tient compte, évidemment, des intérêts de la compagnie.

Les difficultés d'accès du bassin du Tchad

Le bassin du Tchad, desservi par voies fluviales navigables du Chari, du Logone et du Bahr-Sara, n'est accessible, économiquement parlant, par Bangui, qu'en employant une route automobilable d'environ 400 kilomètres, entre Bangui et Batangafou, sur le Bahr-Sara, affluent du Chari.

La colonie utilise cette voie pour assurer le ravitaillement de la colonie du Tchad en employant des camions automobiles qui ne peuvent porter chacun plus de 2.000 kilos, par suite de l'état de cette route et des ponts primitifs qui permettent seuls de traverser de multiples cours d'eau.

Le prix de revient de la tonne kilométrique ainsi transportée est extrêmement élevé, et le développement économique des régions très productives du Bahr-Sara navigable et du Chari rencontre, de ce fait, un obstacle qui n'a pas échappé aux pouvoirs publics. Or, le gouvernement général de l'Afrique Equatoriale française a appelé, récemment, d'importantes sociétés à exercer leur activité dans ces régions ; c'est ainsi que deux compagnies cotonnières ont installé d'importantes usines dans différentes circonscriptions de l'Oubangui-Chari et du Tchad.

En dehors du coton, ces régions produisent des oléagineux, notamment l'arachide, qui ne peuvent être exportés à l'heure actuelle.

L'urgence de la construction d'une voie ferrée à Bangui-Batangafou

La construction de la voie ferrée prévue par le gouvernement pour relier Bangui à Batangafou ne saurait donc tarder, à l'heure actuelle, à se réaliser, car l'administration doit se préoccuper de fournir au chemin de fer Congo-Océan un tonnage d'exportation qu'il ne peut trouver que dans les régions de l'Oubangui-Chari et du Tchad ; nos voisins du Congo belge ont créé tout un système de voies ferrées secondaires, reliant leurs biefs navigables, et qu'ils se préoccupent à l'heure actuelle de prolonger dans le nord-est (région de Bouta-Bangassou) et proposent même de pousser leurs rails sur le territoire français, ce qui aurait pour effet de réserver le tonnage d'une partie de nos

colonies du Nord à leur chemin de fer Kinshasa-Matadi ; ces projets démontrent la nécessité qu'il y a à ce que la voie ferrée française de Bangui à Batangafou soit construite avant la mise en service du chemin de fer de Pointe-Noire à Brazzaville, de manière à donner à ce chemin de fer, dès sa mise en exploitation, un tonnage complémentaire très nettement supérieur à celui que peut lui procurer le Moyen-Congo ; si le Brazzaville-Océan était réduit à quelque 20.000 tonnes de trafic, ce tonnage serait absolument insuffisant.

Il faut donc que la colonie envisage sans délai la construction de cette voie étroite entre Bangui et Batangafou ; en comptant une année pour les études définitives de cette voie, ce chemin de fer pourrait être terminé bien avant la mise en service du Congo-Océan.

Ce chemin de fer alimenterait le Congo-Océan, notamment en coton

Dès le fonctionnement de ce chemin de fer à voie étroite et en se basant sur le prix de transport d'un franc la tonne kilométrique, entre Bangui et Batangafou, c'est l'exploitation économique de tout le bassin du Bahr-Sara. et même des plaines entre Fort-Archambault et Barangafou qui devient immédiatement possible. Or, cette région pourra exporter, dès la deuxième année d'exploitation de ce chemin de fer à voie étroite, plus de 50.000 tonnes d'arachides décortiquées vers l'Europe, et les productions cotonnières de l'Oubangui-Chari et des provinces méridionales du Tchad pourront assurer au Congo-Océan, grâce à la voie ferrée Bangui-Batanbafou, un tonnage de coton supérieur à 10.000 tonnes par an.

Cette région est la plus peuplée de toutes les colonies de l'Afrique équatoriale française. C'est cette population qui fournit, à l'heure actuelle, la plus grande partie de la main-d'œuvre employée à la construction du chemin de fer CongoOcéan. Cette population a été exercée dans la culture européenne et elle développera cette culture aussitôt qu'elle sera vendre son coton aux Européens.

Ce programme, le gouvernement, qui est parfaitement informé de la situation ne peut le remettre à plus tard; il s'impose si l'on ne veut pas voir le trafic de ces régions dériver sur les voies fermées belges au détriment du Conco-Océan.

En ce qui nous concerne, nous sommes pénétrés de cette idée que le CongoOcéan doit transporter les produits d'exportation susceptibles d'être fournis par les régions peuplées et agricoles du Bahr-Sara et du Chari ; nous sommes convaincus que le gouvernement général, qui montre chaque jour une volonté tenace et une autorité certaine pour faire aboutir les travaux du Congo-Océan, se rendra compte qu'il est indispensable le réaliser, dans ce but et par la création d'une voie ferrée, la jonction économique du bassin du Bahr-Sara navigable à l'Oubangui navigable, c'est-à-dire à Bangui.

Ajoutons que le projet d'une voie ferrée à écartement de 0 m. 60, reliant Bangui à Batangafou, a, depuis plusieurs années déjà, retenu l'attention des pouvoirs publics.

Compagnie Générale de Transports en Afrique
(*La Journée industrielle*, 11 février 1930)

Cette société va émettre 7.500 obligations de 1.000 fr. 6 % demi-net.

(*Les Archives commerciales de la France*, 11 juillet 1930)

PARIS. — Modification. — Soc. dite Cie GÉNÉRALE de TRANSPORTS en AFRIQUE, 64, Victoire. — Transfert du siège, 19, bd Malesherbes. — 13 juin 1930. — *Gazette du Palais*.

———————————

Les importations de navire
(*Les Annales coloniales,* 5 août 1930)

Un arrêté du 2 août 1929 a prévu des primes aux importateurs de- navires destinés à naviguer sous pavillon français et à assurer le transport dies courriers postaux.

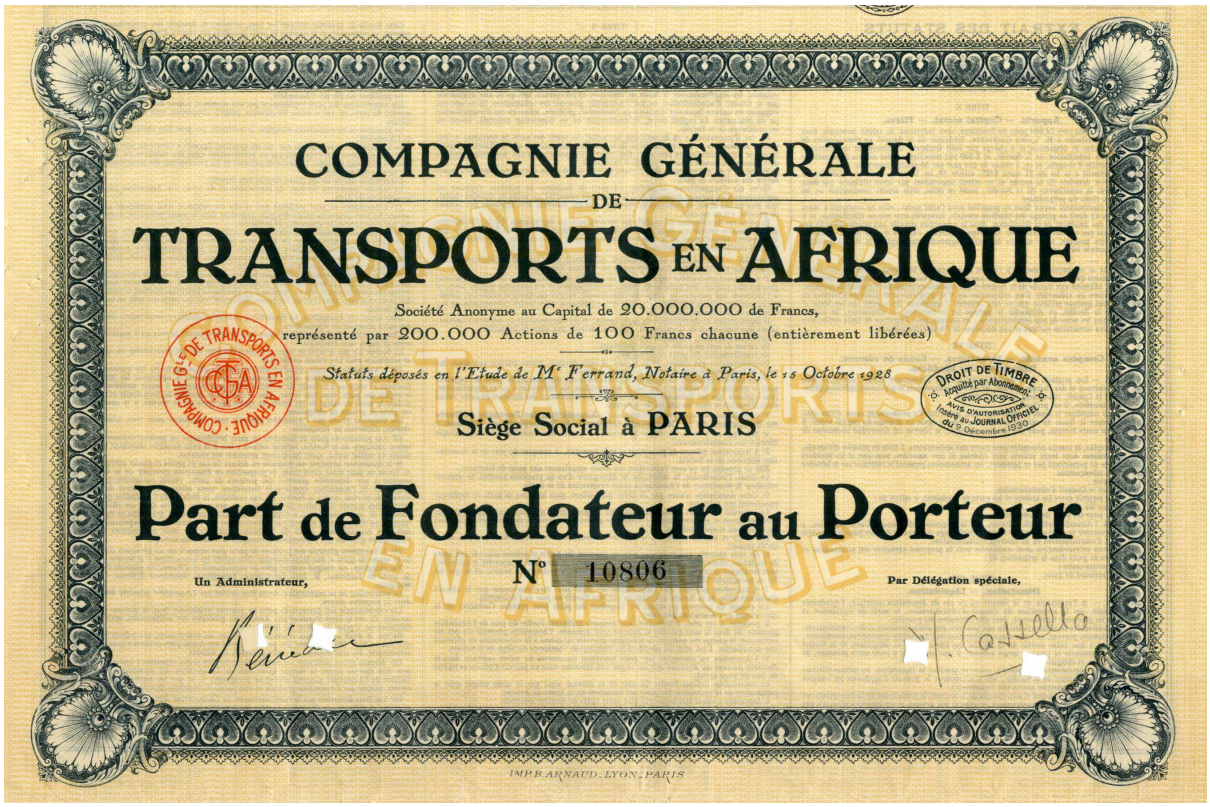
Faisant application de ce texte, le gouvernement général vient d'allouer à la Compagnie générale des transports en Afrique une somme de 38.000 francs pour l'importation du navire *William-Guynet*.

Il n'est que temps que notre grande colonie possède, sur le Congo, quelques. unités fluviales qui ne fassent pas trop piteuse figure devant les bateaux de la flotte belge.

———————————

1930 (10 octobre) : fermeture de la Banque Bénard frères,
principal actionnaire de la CGTA à travers la Financière du Congo.

———————————



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
Société anonyme au capital de 20.000.000 de fr.
représenté par 200.000 actions de 100 fr. chacune (entièrement libérées)

Statuts déposés en l'étude de Me Ferrand, notaire à Paris, le 15 octobre 1928

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 9 décembre 1930

Siège social à Paris

PART DE FONDATEUR AU PORTEUR
Un administrateur : Bénédic
Par délégation spéciale : Y. Cassella ?
Imp. B. Arnaud, Lyon-Paris

L'exemple de l'A. E. F.
par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 4 novembre 1930)

[Cruelle comparaison]

……

À l'intérieur, l'A.-E.F. dispose d'un incomparable réseau de voies fluviales navigables.

Mais tandis que les Belges possèdent plusieurs compagnies de navigation fluviale avec de grands ateliers de construction à Kinshasa, notre A.-E. F. ne possède qu'une misérable flotte utilisant des installations plus que sommaires.

Voici ce que je lis sous la plume d'un voyageur qui est descendu, il y a quelques semaines, par le fleuve, de Bangui à Brazzaville :

« …Je garde un souvenir singulier de ces dix jours de navigation sur l'Oubangui et sur le Congo pour atteindre le Pool et Brazzaville.

Inconfort total, inimaginable pour qui ne l'a pas vu. Nous croisions des vapeurs, belges pour la plupart, dont le luxe visible, tandis que nous les côtoyions, déclenchait de longues palabres comparatives… »

Il faudrait baliser les fleuves, aménager les ports comme Brazzaville et Bangui, enfin mettre en service une flotte moderne, rapide et confortable. Déjà, on a entrepris le dérochage du seuil de Zinga sur l'Oubangui, à quelque distance de Bangui. ce qui permettra aux gros bateaux de rivière d'aller directement de Brazzaville à Bangui sans être contraints d'opérer, comme aujourd'hui, deux déchargements successifs de leur cargaison. Mais tout, à peu près, est encore à faire dans ce domaine.

……

———————

Édouard BÉNÉDIC, président

Président d'Afrique et Congo.
Voir encadré

AEC 1931/482 [5] — Cie générale de transports en Afrique (C.G.T.A.)
19, bd Malesherbes, Paris 8e.
Conseil. — MM. Édouard Bénédic, admin.-dél. ; Albert Becq, Paul Robert, Daniel Guynet.

———————————

Le s/s « Lamy » coule à Kin
(*L'Étoile de l'AEF*, 14 février 1931)

[5] Archives Serge Volper.

Ce beau bateau (car *Chanado* [6], du vieux « Lamy » avait fait une superbe unité) a été pris par la tornade vers le beach Cominex à-N'Dolo.

Une grave faute professionnelle aurait-elle été commise par le capitaine ou l'équipage ?

Nous ne connaissons pas le résultat de l'enquête.

Nous savons que la tornade a été d'une exceptionnelle brutalité. Bien des bateaux des deux côtés du Congo en ont souffert.

Le service technique de la Marine des H.G.B. s'occupe de remettre à flot la belle unité coulée par un fond de quelques 3 mètres.

Souhaitons pour la C.G.T.A. le succès de l'opération.

———————————

Le s/s « Lamy » flotte de nouveau
(*L'Étoile de l'AEF*, 27 février 1931)

Le jour même où j'annonçais qu'il avait coulé à la suite de la terrible tornade, le beau bateau était remis à flot [7].

Les efforts intelligents de techniciens, l'aide du matériel des H. C. B. permirent ce dont beaucoup doutaient.

Détruisons la légende de l'équipage abandonnant le bateau. Rien de cela ! Le capitaine Tusset l'a eu toujours bien en mains, au contraire.

D'autre part, aucune faute professionnelle de la part du capitaine.

Tout simplement la violence exceptionnelle du coup de vent, faisant former aux abords du beach de N'Dolo, des vagues de trois mètres de hauteur, est la cause de cet accident.

Le s/s « Lamy » n'a subi aucune avarie.

Il repart ce jour de Brazzaville.

———————————

À l'Union coloniale française
Pour la colonie du Tchad
(*Les Annales coloniales*, 2 mars 1931)

Le problème du transport des marchandises à destination de la colonie du Tchad présente d'assez sérieuses difficultés. La colonie, en effet, n'a que deux voies d'accès et les marchandises ne peuvent passer que par l'Afrique équatoriale Française ou par la Nigeria anglaise.

Si elles utilisent la voie de l'Afrique équatoriale française, elles sont débarquées à Matadi, prennent le chemin de fer belge de Matadi à Kinchassa, le bateau de Kinchassa à Brazzaville, le bateau encore de Brazzaville à Bangui, puis des camions automobiles de Bangui à Batangafo et enfin des moyens de fortune de Batangafo à Fort-Archambault ou à Fort-Lamy. C'est évidemment fort long.

Par l'autre voie, les marchandises sont débarquées en Nigeria anglaise, elles prennent ensuite le chemin de fer nigérian, puis la voie fluviale de la Bénoué et enfin la voie fluviale du Logone.

Cette dernière voie est assurément beaucoup plus courte, mais elle présente de très sérieux inconvénients. Tout d'abord, en effet, il faut transporter les marchandises

---

[6] Chantier naval de N'Dolo (Chanado). Siège social : Léopoldville-Est. Siège administratif : 107, place de Meir, Anvers.

[7] La C. G. T. A. étant â proximité de l'*Étoile de l'A.-E.F.*, j'eusse dû être avisé avant la parution du journal. Simple oubli.

françaises dans un port anglais, généralement Liverpool, ce qui entraîne une augmentation sensible de frais et de délais ; ensuite et surtout, la Bénoué n'est guère navigable que pendant un mois par an. La voie de la Nigeria anglaise est donc difficilement utilisable ; la voie française de l'Afrique équatoriale française présente, au contraire, l'avantage d'être praticable à toute époque de l'année et de permettre, par conséquent, des transports réguliers.

Au surplus, la Section de l'Afrique Équatoriale de l'Union coloniale française a été mise au courant, pendant sa dernière séance, de pourparlers qui ont lieu en ce moment entre les diverses sociétés de transport de l'Afrique Équatoriale et qui aboutiront à une entente permettant une coordination de ces transports et une diminution de délais importants. On prévoit que, prochainement, l'acheminement de ces marchandises et du matériel pourra se faire en cinquante jours de Bordeaux à Fort-Lamy et en quarante-cinq jours de Bordeaux à Fort-Archambault.

L'achèvement du Congo-Océan permettra de réduire ces délais d'environ six jours : les marchandises seront ainsi transportées exclusivement sur territoire français et manipulées par des sociétés françaises seules.

Ajoutons que le délai de transport des voyageurs à destination du Tchad peut être réduit d'environ trois semaines lorsqu'ils empruntent la voie nouvelle de Douala, Yaoundé et Bangui où des services automobiles fonctionnent depuis quelque temps déjà, très régulièrement, entre Yaoundé et Bangui, en correspondance avec les paquebots français faisant escale à Douala.

Au cours de la même séance, la Section de l'Afrique Équatoriale de l'Union Coloniale a également examiné un certain nombre d'autres questions, parmi lesquelles la production de l'okoumé ; l'utilisation des bois coloniaux dans les travaux de la Ville de Paris ; les transports sur le chemin de fer belge de Matadi à Léopoldville ; les frais de retour de la colonie du Gabon, etc.

———————————

Compagnie générale de transports en Afrique
(*Les Annales coloniales*, 9 mars 1931)

Les bénéfices d'exploitation de l'exercice clos le 30 septembre 1930 seront affectés aux amortissements.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 juillet 1931)

L’assemblée ordinaire du 3 juillet a approuvé les comptes arrêtés au 30 septembre 1930 accusant un solde créditeur de 86.730 francs, reporté à nouveau. Ce solde s'entend après affectation d’un million à la réserve spéciale et des amortissements divers.

Au cours de l’exercice, la Société a pu achever son programme d’outillage, tant en ce qui concerne le matériel flottant que ses installations à terre, et elle a maintenant en service deux grands bateaux nouveaux et onze unités de plus faible tonnage. Elle peut ainsi faire face largement à tous les besoins de la colonie. En raison de la crise, elle n’a pas eu à organiser le service fluvial au delà de Bangui. La colonie ne semble pas envisager pour l’instant la construction de la voie ferrée étroite de Bangui à Batangafou.

La construction du Congo-Océan se poursuit activement et une grande partie du. fret de la Société est représentée par le transport du matériel, destiné à l’établissement de cette voie ferrée.

Le rapport fait observer que l'exercice en cours a été assez difficile, la Société étant obligée d'assurer des départs réguliers pour satisfaire à ses contrats, alors que le fret se raréfie.

———————————

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*Le Journal des débats*, 7 juillet 1931)

L'assemblée ordinaire, qui s'est tenue le 3 juillet, a approuvé les comptes de l'exercice 1930 faisant état de 3.768.635 fr. de produits divers, auxquels s'ajoutent 707.234 fr. de report antérieur. Après déduction des frais généraux, il a été pratiqué 236.397 fr. d'amortissements et affecté 500.000 fr. au fonds d'assurances et d'amortissement de la flottille et 1 million à la réserve spéciale. Il reste un solde créditeur de 86.730 fr.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Africain*, 14 juillet 1931)

L'assemblée annuelle qui vient de se tenir a approuvé les comptes au 30 septembre 1930 présentant un solde créditeur de 86.730 fr. (après affectation d'un million à une réserve spéciale) qui a été reporté à nouveau.

Le rapport du conseil souligne que cet exercice, le deuxième de la société, a été marqué principalement par la crise économique.

La société à pu achever son programme d'outillage tant en ce qui concerne le matériel flottant que les installations à terre.

Deux grands bateaux nouveaux et onze unités de plus faible tonnage sont maintenant en service et suffisent à faire face largement à tous les besoins de la colonie.

Les fonds provenant de l'émission de 7 millions et demi d'obligations 6 % demi-net ont permis de poursuivre ce programme.

Mais il est nécessaire que l'administration aide la société, du moins par un relèvement des tarifs.

———————————

GUIDE DU CAPITALISTE

———————

GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*Le Petit Bleu de Paris*, 21 juin 1932)

Si nous n'avions pas toute confiance dans le banquier qui nous a remis le document, nous croirions à une farce. Voici les faits.

La Société financière de transactions et d'études* place en ce moment les obligations de 1.000 fr. 6 % de la Compagnie générale des transports en Afrique.

Pour aider les démarcheurs, la Société financière de transactions et d'études a fait imprimer une notice vantant les mérites et la sécurité des titres en question.

Tout ce que dit la notice est peut-être vrai. Mais pourquoi faut-il qu'on ait, à cette notice, épinglé un papillon portant la mention suivante : « prix de cession 550 francs ».

Ou le titre est aussi sérieux et aussi sûr que l'affirme le placeur et une commission de 450 francs pour mille sent l'usure d'une lieue ou e le rabais est justifié et la notice

mérite un qualificatif que nos lecteurs découvriront aisément. — (*Commentaires*. 19-6-32.)

———————————

Pierre Guillaume Manuel BARRIS, administrateur

Fils d'une Dlle Hervé du Penher, il épouse en 1901 Anna Barris,
puis se remarie avec Domenica Oldani,
fille d'un propriétaire bordelais de comptoirs au Sénégal.

———————————

Enseigne de vaisseau, il démissionne de la Marine en 1903 et devient administrateur de sociétés d'électricité : Éclairage électrique du Sud-Est, Sud-électrique à Avignon, Nîmoise d'électricité, Sud-Lumière à Paris, en 1907, Société pour le développement des véhicules électriques (1923), Versaillaise de tramways électriques et de distribution d'énergie, Société de distribution d'énergie électrique du canton de Boissy-Saint-Léger (1926), Union d'électricité, Ouest-Lumière (1927), Union électrique coloniale…
Par ailleurs, il fait une incursion dans les mines
comme administrateur d'une confidentielle Cie générale de minerais
revendiquant le monopole de vente des futurs graphites d'une mine italienne (1906).
Il s'investit dans les affaires algériennes avec Joseph Barris, qui semble être son beau-père :
administrateur de la
Société (puis banque) franco-algérienne industrielle et commerciale (1908),
et des Forêts de La Calle
Avec Paul Corbin pour président, on le trouve :
administrateur délégué de la Société industrielle de la grande pêche,
administrateur de la Stéréographie
et de la Société industrielle d'optique et de précision.
En 1934, il devient co-gérant de Pêche et froid,
pionnier de la congélation en mer avec ses chalutiers « Vivagel » et « Pescagel ».
En outre administrateur de la Banque de l'Afrique occidentale (BAO).

———————————

Chevalier de la Légion d'honneur en 1916 (ministère de la Guerre),
officier en 1933 (ministère des colonies).

CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*La Journée industrielle*, 5 juillet 1932)

Réunis hier en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Bénédic, président du conseil d'administration, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1931 faisant apparaître un solde créditeur de 38.207 fr. 27 qui a été reporté à nouveau.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Pierre Barris en qualité d administrateur.

———————————

À l'Exposition coloniale
Congrès de l'outillage économique et des communications
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1931)

M. [Édouard] Bénédic, président de la Compagnie générale des transports en Afrique, sur la navigation fluviale en Afrique Équatoriale française.

———————————

Georges-Olivier HENRIQUEZ, administrateur délégué

Né le 5 juin 1897 à Rueil-Malmaison (Seine-et-Oise).
Fils de Marc-*Jules* Henriquez, représentant de la Banque Gunzbourg dans de nombreuses sociétés dont la Compagnie forestière Sangha-Oubangui,
et de Eugénie Braunstein.
Frère d'André Henriquez, qui succèdera à Georges à la Cie financière du Congo et au Crédit foncier du Congo.

———————

Engagé volontaire pour la durée de la guerre le 22 août 1915. Réformé pour blessure (chute d'avion).
Ingénieur ECP.
Fondateur (oct. 1923), puis liquidateur (1926) de Georges Henriquez & Cie, 48, rue de Londres, Paris (VIIIe) : grains et graines, céréales et dérivés,
Fondateur (1928) et administrateur délégué de la Compagnie commerciale Sangha-Oubangui,
administrateur délégué de la Société financière du Congo français (mai 1933),
administrateur du Crédit foncier du Congo (août 1933),
administrateur directeur de la Compagnie française du Haut et du Bas-Congo,
administrateur délégué. de la Société coloniale pour le commerce et l'industrie.

———————

Chevalier de la Légion d'honneur du 25 février 1937.
Décédé le 25 janvier 1944 à Auschwitz (Pologne).

CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*La Journée industrielle*, 1er juillet 1933)

L'assemblée ordinaire tenue hier approuvé les comptes de l'exercice 1931-1932 clos le 30 septembre 1932 se soldant par un bénéfice d'exploitation de 1.074.201 fr. auquel s'ajoute le report antérieur de 48.207 fr. Après diverses affectations, le solde disponible ressort à 67.710 fr. et a été reporté à nouveau.

L'assemblée a ratifié les nominations de MM. Maurice Superville [8], Henri d'Erceville, Marc Henriquez, Georges Henriquez et le baron de Montreuil en qualité d'administrateurs.

———————————

Toutes les sources de prospérité de l'A.E.F. n'ont pas encore été atteintes
(*L'Étoile de l'AEF*, 7 septembre 1933)

Le rapport du conseil de la Cie générale de transports en Afrique, dont l'assemblée du 30 juin a constaté, pour 1932, un bénéfice d'exploitation de 1.074.201 fr. , ramené, il est vrai, par les amortissements à 67.710, manifeste le ferme espoir que, bientôt, l'aménagement et l'équipement du fleuve Congo lui permettront d'aller chercher du fret nouveau en des endroits qui, actuellement, sont inaccessibles aux vapeurs et où se trouvent des sources de prospérité et de développement économiques incontestables pour toutes les colonies du groupe de.l'A.E. F.

[8] Maurice Superville (Bordeaux, 22 avril 1867-Saint-Médard-en-Jalles, 17 déc. 1942) : administrateur colonial, explorateur, puis homme d'affaires. Il fut impliqué dans une quarantaine de sociétés, depuis la Kotto en 1899 jusqu'à la Holding coloniale, qu'il présida. Voir encadré.

———————————

Excursion nautique
(*L'Étoile de l'AEF*, 28 septembre 1933)

La Compagnie générale des transports en Afrique organise pour dimanche une excursion nautique qui durera toute la journée, à bord du s/w *Fondère*. Les Autorités y participent ainsi qu'un certain nombre d'invités.

Le départ aura lieu à 9 heures 30 et le retour à 17 h. 30.

Le déjeuner aura lieu à bord, offert par M et Madame Bénédic.

———————————

Rubans rouges
La promotion du ministère des Colonies
(*JORF*, 7 janvier 1934)
(*Les Annales coloniales*, 9 janvier 1934)

Au grade de chevalier.

Guynet (Henri-Georges-Marie-*Daniel*), administrateur de sociétés coloniales ; 21 ans 27 jours de services et de pratique professionnelle, dont 4 ans de majoration pour mobilisation. Titres exceptionnels : s'attache depuis plusieurs années à la mise en va leur de nos possessions d'outre-mer, développant en particulier les moyens de transports publics.

———————————

CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*La Journée industrielle*, 30 juin 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercée 1932-1933 clos le 30 septembre 1933, se soldant par un bénéfice de 67.710 fr. , représentant le report de l'exercice précédent.

———————————

TRANSFERT DE SIÈGES
Afrique et Congo, la CGTA et L'Industrielle Coloniale
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1935)
(*Le Journal des finances*, 19 juillet 1935)

Siège transféré du 19, boulevard Malesherbes au 52, rue de Lisbonne, à Paris.

———————————

(*Journal officiel de l'AEF*, 1er juin 1935)

MM. Delorme [9], agent général de la C. G. T. A.

———————————

[9] *Jacques*-Marie-Joseph Delorme (Paris VIe, 14 avril 1886-Paris XVIe, 27 avril 1979) : lieutenant de vaisseau, ancien officier d'ordonnance du gouverneur général de l'Indochine Maurice Long. Administrateur de la Compagnie des mines d'or du Gabon (1943), d'Afrique et Congo (vers 1948) et de la C.G.T.A. (vers 1949).

Clarke de Dromantin, directeur du Crédit Foncier de l'Ouest Africain,

sont nommés membres suppléants du Conseil colonial d'hygiène pour une même période de deux ans.

———————————

CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*La Journée industrielle*, 8 novembre 1935)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1933-1934, clos le 30 septembre 1934, faisant ressortir une perte de 1.617.022 fr. , après déduction du report créditeur antérieur.

Une assemblée extraordinaire, tenue ensuite, a décidé, conformément aux prescriptions de la loi du 13 novembre 1933, de supprimer le droit de vote pluvial attribué aux 50.0000 actions B. Ces derniers titres seront échangés contre des actions A qui auront droit, au nominatif, à un droit de vote double dans les assemblées.

———————————

Anniversaire
(*L'Étoile de l'AEF*, 28 novembre 1935)

Le 26 novembre a eu lieu à la cathédrale de Brazzaville un service à la mémoire de M. Alphonse Fondère, président du conseil d'administration et directeur général de la Compagnie générale de transports en Afrique, mort il y a quatre ans.

M. le gouverneur général Marchessou, ainsi que plusieurs personnalités civiles et militaires, M. Delorme, directeur général de la Galtransaf, entouré de ses collaborateurs et quelques représentants du Commerce, assistèrent au service anniversaire de celui qui fut un grand colonial et un animateur sans pareil.

———————————

A.-E. F.
Commission municipale de Brazzaville
(*Les Annales coloniales*, 29 novembre 1935)

Par un arrêté en date du 24 septembre, ont été nommés membres de la commission municipale de Brazzaville, pour une durée de deux ans :

Membres titulaires. — MM. Amouroux, président de l'Association des commerçants, industriels et colons.

Delorme, directeur de la Compagnie générale des transports en Afrique [CGTA] ;

[Clarke] De Dromantin, directeur du Crédit foncier de l'Ouest-Africain*.

Membres suppléants européens. — MM. Bouchet, directeur de la Compagnie française du Haut et Bas-Congo* ;

[Abel Philippe François] Vadier [1902-1964], directeur de la Banque de l'Afrique Occidentale [BAO].

Membre titulaire indigène. — M. Bayonne.

Membre suppléant indigène. — M. Komba.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DE TRANSPORTS EN AFRIQUE

(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1935)

L'assemblée ordinaire du 7 novembre a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1934.

Cet exercice, comme le précédent, dit le rapport, a été influencé par la situation économique générale. Une source importante de recettes s'est tarie définitivement du fait de la fin des transports en retour des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan.

Le tonnage global des marchandises et produits transportés pendant l'exercice s'est avéré légèrement supérieur à celui de l'année 1932-1933, mais l'avilissement des prix de fret a été tel que les recettes provenant de ce chapitre se sont inscrites en diminution sur le chiffre de l'exercice précédent.

Étant donné la gravité de l'époque actuelle, le conseil n'a pas cru devoir renoncer à la politique de prudence qu'il a toujours poursuivie, et c'est pourquoi les amortissements industriels normaux et indispensables qui ont été pratiqués chaque année depuis l'origine de la société ont été maintenus, faisant ressortir une perte de 1 million 017.022 francs après déduction du report créditeur de l'exercice 1932-1933. La société envisage pour la fin de l'exercice 1934-1935 la mise en exploitation d'un nouveau service sur le bief Bangui-Mobaye, en prolongement de sa ligne principale Brazzaville-Bangui. Cette nouvelle exploitation permettra d'atteindre une clientèle qu'elle n'a pu satisfaire jusqu'ici et lui procurera des ressources intéressantes.

Une assemblée extraordinaire, tenue à l'issue de l'assemblée ordinaire, a mis en harmonie les statuts avec la loi du 13 novembre 1933. Le vote plural des actions B étant supprimé, celles-ci seront échangées contre des actions A, un droit de vote double étant accordé aux actions nominatives, dans les conditions stipulées par la loi.

———————————

À l'Institut colonial français
(*La Journée industrielle*, 4 mars 1936)

.....

M. le colonel Bénédic et M. Guynet ont insisté sur la nécessité de l'amélioration des voies fluviales par l'organisation plus économique des points de rupture de charge et le soutien des organismes de transport, si l'on veut obtenir des frais moindres d'évacuation.

———————————

(*Les Annales coloniales*, 5 mai 1936)

L'aéro-Club de l'A.-E.F. a constitué comme suit son bureau pour 1936 :
Président : M. Jean Ottino*.
Vice-président :
MM. Delorme [CGTA] et Léal.
Secrétaire général : M. Blanchet.
Trésorier : M. R. Saussard.
Membres : MM. Dupart, Grant, Combet, Barbillon père, Dr Staub, Richard.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*Les Annales coloniales*, 16 octobre 1936)

L'assemblée ordinaire tenue avant-hier a approuvé les comptes de l'exercice 1934-1935, qui se soldent par un déficit de 316.841 francs.

Le bilan au 30 septembre dernier indique que la situation de la société ne s'est pas encore redressée, mais le conseil déclare, dans son rapport, qu'il a tout lieu d'espérer que cet exercice sera l'un des derniers de la période de crise.

Le tonnage global du fret transporté durant l'exercice écoulé s'est augmenté de près de 1.000 tonnes, mais comme précédemment, c'est l'avilissement des prix du fret qui n'a pas permis à la société de trouver encore une légitime rémunération.

L'exploitation nouvelle du bief Bangui-Mobaye n'a pu être ouverte que dans les derniers mois du présent exercice. Elle semble, pour un avenir assez rapproché, ajoute le rapport, devoir correspondra aux espoirs fondés sur elle. Le matériel a été revu et se trouve en parfait état d'entretien. L'organisation commerciale de la société tend de plus en plus, pour donner satisfaction à la clientèle, à assurer les expéditions directes dans les deux sens, entre un port de la métropole et les villes de l'intérieur de l'A. E. F.

L'assemblée a réélu administrateurs MM. [le baron] de Montreuil [anc. dirigeant de la Banque centrale frse et de la Société auxiliaire de crédit, affaires du banquier sulfureux Victor, associé à la création de la Banque industrielle de Chine*. Pdg Financière du Congo], Barris et [Daniel] Guynet arrivés au terme de leur mandat.

———————

A.-E. F. 1937
VUE DE BRAZZAVILLE
par Géo Coulon
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1937)

[…] la Compagnie générale de transports en Afrique [CGTA][…] s'inscrit pour 7.232 tonnes de marchandises transportées pendant les cinq premiers mois de l'année, et se voit dans l'obligation de mettre en chantier un nouveau matériel flottant pour subvenir aux exigences de la colonie. […]

———————————

FOIRE-EXPOSITION DE BRAZZAVILLE
À TRAVERS LES STANDS
(*L'Étoile de l'AEF*, 17 juillet 1937, p. 9)

……

Stand C. G. T. A. — La Cie générale de transports en Afrique assure un service régulier cargo et passagers entre Brazzaville et Bangui, soit 1.200 km.

Elle a créé, il y a deux ans, un nouveau service cargo entre Bangui et Ouango, prolongeant ainsi sa ligne fluviale de plus de 700 km.

Cette ligne fluviale offre de grosses difficultés d'exploitation par suite de nombreux rapides échelonnés exigeant des ruptures de charge, soit par voie ferrée, soit par camion, soit par baleinière.

Malgré ces difficultés, C. G. T. A. continue son effort et améliore ses capacités d'évacuation. Au cours de l'année 1937, des chalands vont être construits, et de nouveaux remorqueurs seront commandés au début de l'année 1938.

La C. G. T. A. représente la Régie Air Afrique et les Chargeurs Réunis.

———————

Une singulière visite

(*L'Étoile de l'AEF*, 31 juillet 1937, p. 2)

Le directeur de la C. G. T. A. reçut la visite d'un caïman de plus de 2 m. 50 de long. Avant de pénétrer dans le bureau, le crocodile réalisa de véritables performances. Il franchit un mur de près de 1 m. 30 de hauteur et monta 16 ou 18 marches pour arriver à un premier étage. Il pénétra dans le bureau mais s'immobilisa ou presque sur le parquet ciré.

Cette fantaisie de crocodile constitue un danger pour les riverains et des précautions doivent être prises. Heureusement qu'un Brazzavillois, M. Moura, a inventé un piège pratique, dont les principaux avantages sont :

1 — un seul ressort acier incassable ;

2 — inusable et peut être garanti pendant vingt ans ;

3 — un poids inférieur à dix kg ;

4 — peut s'armer en deux minutes. Son piège peut être livré au prix d'une livre sterling. Ce prix est modique et bientôt, tous les riverains de cours d'eau infestés de sauriens en dresseront en permanence autour de leur propriété.

Cette singulière visite constitue un sérieux avertissement.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*Les Annales coloniales*, 15 novembre 1937)

L'assemblée ordinaire, tenue le 5 novembre sous la présidence de M. [Édouard] Bénédic, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1936 se soldant par un bénéfice net de 1 million 189.378 fr. contre une perte de 316.845 fr. pour l'exercice précédent. Ce solde bénéficiaire a été porté en amortissement du solde déficitaire antérieur.

Le rapport indique que, pendant l'exercice écoulé, le fret de la société s'est augmenté de mille tonnes environ : l'exploitation du bief Bangui-Mobaye, qui en est à sa deuxième année, commence à donner des résultats appréciables et confirme un avenir intéressant. Les premiers travaux entrepris par la colonie pour améliorer l'infrastructure de l'Oubangui ont commencé et semblent prouver leur efficacité. Il s'agit de pouvoir utiliser, même aux basses-eaux, du matériel gros porteur à grand rendement, alors que les conditions actuelles des voies fluviales ne permettent pas d'améliorer suffisamment le coefficient d'exploitation.

Si le nombre des voyageurs n'a guère varié, et est même notoirement en diminution pour les passagers indigènes, les recettes provenant tant du fret fluvial que des organisations de transit à Pointe-Noire, Brazzaville et Bangui sont en augmentation de 1.000.000 de francs. Par contre, les frais généraux sont partout en très notable diminution et le coefficient d'exploitation, qui était précédemment de 0,85, a pu être abaissé à 0,68. Le matériel fluvial a été accru considérablement, si bien que la capacité de transport annuelle de la société va se trouver augmentée de plus de 6.000 tonnes.

———————————

Raymond Susset*,
La vérité sur le Cameroun et l'AEF,
Éditions de la Nouvelle Revue critique, Paris, 1934.

LA NAVIGATION

Elle pourrait déjà être sérieusement améliorée sur de nombreuses rivières et petits fleuves, encombrés de débris d'arbres et de quelques rochers faciles à faire disparaître avec de faibles crédits, pour le rendre au moins accessibles à la petite navigation. Dans le même ordre d'idée, il semble qu'il serait utile de construire une petite voie Decauville permettant de contourner les rapides de l'Éléphant, à proximité de Bangui, ce qui faciliterait grandement la circulation des produits par voie fluviale de Bangassou et Mobaye à Bangui et au-delà.

Mais où la situation est franchement lamentable, sans que l'on envisage de notables améliorations d'ici longtemps, c'est sur l'Oubangui et sur le Congo. J'en ai fait la peu réjouissante expérience, à bord du vapeur qui m'amenait à Brazzaville et qui me fit passer six heures d'attente à une demi-heure de cette capitale, échoué sur un banc de sable. C'est, finalement, un remorqueur qui vint me chercher et le vapeur échoué ne put se tirer d'affaire que le lendemain matin.

Le plus désolant, c'est que le directeur de la Compagnie de Navigation, pour me consoler, me déclara que c'était là un incident courant et que j'avais même en de la chance de n'être qu'une fois en huit jours victime d'un échouage.

Car il faut huit jours pour parcourir en descendant l'Oubangui puis le Congo les 1.100 kilomètres qui séparent Bangui de Brazzaville, alors que deux ou trois jours suffiraient si une route était construite...

Cela ne ferait sans doute pas l'affaire de la Société concessionnaire qui tient à son contrat d'exclusivité et l'a prouvé dans l'histoire suivante :

Un colon désirait une route pour joindre une de ses plantations au chef-lieu de subdivision. Il la demanda à l'Administration. Celle-ci lui répondit qu'elle ne pouvait envisager cette dépense, car le terrain étant particulièrement marécageux, il fallait employer une grande quantité de buses métalliques pour construire des ponceaux et qu'outre leur prix d'achat ces buses coûteraient tellement cher à transporter sur le fleuve, en raison de leur poids et de leur encombrement, qu'il était impossible de pousser plus loin l'étude de la question.

Le colon qui tenait à sa route pour épargner à ses noirs un portage pénible informe alors l'Administration que ses bateaux remontant à vide à sa plantation, il se chargerait volontiers du transport gratuit desdites buses. L'Administration accepte avec empressement, heureuse d'avoir là l'occasion d'équiper un secteur avec un minimum de frais. Mais le concessionnaire des transports fluviaux veillait. Il laissa commencer l'opération, puis lorsqu'elle fut bien en cours et qu'il ne pouvait plus être question de l'arrêter, il exigea que le reste du fret lui fut confié en vertu de son contrat. La loi était pour lui. L'Administration s'inclina. Il ne lui en coûta qu'une cinquantaine de mille francs.

Il est à noter d'ailleurs que le Gouvernement général n'a pas souvent eu la main heureuse dans le choix des concessionnaires de transports.

La chose est d'autant plus étonnante que les surprises de l'adjudication ne peuvent être invoquées, tous ces contrats étant passés de gré à gré ce qui permet, entre autres avantages — si je puis dire — de bien connaître les gens avec lesquels on traite et leurs possibilités…

CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*Le Monde colonial illustré*, novembre 1937, suppl., p. 113 a)

Services réguliers sur le Congo et l'Oubangui
Pointe-Noire Brazzaville Ouesso Bangui Mobaye

CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*La Journée industrielle*, 6 novembre 1937)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1936. faisant rassortir un bénéfice de 1.189.378 fr. , qui a étê affecté à l'amortissement à due concurrence des pertes antérieures, s'élevant à 1.933.863 francs.

Quitus définitif de la gestion d'administrateur de M. Marc Henriquez, administrateur décédé, a été donné.

A. E. F.
Une nouvelle tournée du gouverneur général
(*Les Annales coloniales*, 3 janvier 1938)

Fidèle à sa politique de la présence, le gouverneur général Reste* est parti, le 14 décembre, pour une nouvelle tournée en Oubangui-Chari et au Tchad.

Il s'est embarqué pour Bangui sur *Fondère*, en compagnie de Mme Reste, de son secrétaire particulier et de son officier d'ordonnance.

———————————

CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*La Journée industrielle*, 21 avril 1939)

Réunis le 20 avril en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1936-1937 présentant un bénéfice.net de 793.631 fr. Après amortissement du solde déficitaire antérieur de 744.485.fr et dotation de la réserve légale, un reliquat de 46.689 fr. a été reporté à nouveau.

Quitus a été donné à la succession de M. Marc Henriquez, administrateur décédé, et MM. Lambin et Bénédic ont été réélus administrateurs.

———————————

INFORMATIONS D'OUTRE-MER
(*Climats*, 18 avril 1946)

Compagnie générale de transports en Afrique. — Les actionnaires ont ratifié, le 11 avril, l'accord intervenu avec la Société financière du Congo Français, concernant l'échange des actions à vote plural détenues par cette dernière société.

———————————

Annuaire Desfossés, 1948, p. 679 :

Compagnie générale de transport en Afrique

Conseil : Bénédic, pdt ; Guynet, adm.-dir. ; baron de Montreuil, Société Afrique et Congo, E. Blanc, Ch. Le Neveu, P. Barris, Madier [*sic :* Vadier].

Commissaires des comptes : G. Delpech, J. Radiguet, Roche, Biran.

———————————

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer
(*Journal officiel de la république française*, 29 août 1948)

Officier

Delorme (*Jacques*-Marie-Joseph), agent général de la Compagnie générale de transports en Afrique, société Afrique et Congo. Chevalier depuis 1920.

———————————

1949 : CAPITAL DE 105,5 MF

Coll. Serge Volper

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
Société anonyme au capital de de fr. métropolitains 105.500.000
représenté par 105.500 actions de 1.000 fr. métropolitains chacune

---

Statuts déposés en l'étude de Me Ferrand, notaire à Paris, le 15 octobre 1928

Siège social à Brazzaville (Afrique équatoriale française)
Registre du commerce : Brazzaville no 12-B

ACTION DE MILLE FR. MÉTROPOLITAINS AU PORTEUR
Le président du conseil d'administration : Bénédic
Par délégation du conseil d'administration : ?
Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — 1038-3-1949

A. E. F.
(*Climats*, 22 septembre 1949)

En présence de M. Cornut-Gentille, haut commissaire de France en A.E.F., la Compagnie générale des transports en Afrique a procédé, mercredi, au lancement d'un nouveau remorqueur pour le trafic fluvial entre Brazzaville et Bangui.

Ce remorqueur, de 340 CV Diesel, appelé *Gouverneur-Général-Antonetti*, a pour marraine Mme Cornut-Gentille. Il est la quatrième unité mise en service, depuis un an, par la C.G.T.A.

Le colonel Benédict [Bénédic], président du conseil d'administration de la C.G.T.A., a prononcé une allocution.

Dans sa réponse, le haut commissaire a souligné l'importance du trafic fluvial et de la collaboration entre l'administration et les sociétés privées qui doit permettre la réalisation de l'équipement de l'A.E.F.

Échos de la brousse et de la jungle.

———————

Le manioc, ennemi des bateaux
(*Climats*, 22 septembre 1949)

LA Compagnie générale des transports en Afrique est le principal — on peut même dire l'unique — organisme de transport fluvial de l'A.E.F. Sa flotte est chargée d'assurer une liaison régulière entre Brazzaville et Bangui.

Elle n'y parvient pas toujours. Et de nombreux coloniaux gardent un souvenir pénible des interminables voyages qu'ils durent subir sur l'un de ses vieux rafiots. La C.G T.A. a décidé de se moderniser. Elle voit grand et l'on peut espérer que dans un avenir assez proche, notre orgueil national ne souffrira plus trop de la comparaison qu'on ne peut manquer de faire entre les bateaux français et ceux de nos voisins belges.

Mais savez-vous que l'une des difficultés que rencontre la C.G.T.A. pour l'entretien de ses bâtiments est due à la nourriture des populations riveraines ?

Les eaux du Congo rongent en effet les tôleries des bateaux plus rapidement que ne le fait l'eau de mer. Or, ceci est dû au fait que les bateaux font escale le long du fleuve à proximité immédiate des villages ; les autochtones font rouir le manioc dans l'eau, qui se charge ainsi d'acide prussique en quantité suffisante pour détériorer assez rapidement le métal des coques.

On se demande avec inquiétude quelle serait la durée de vie des bateaux de la C.G.T.A. si les populations congolaises abandonnaient leur nourriture traditionnelle.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 janvier 1950)

Tenue à Brazzaville, l'assemblée extraordinaire du 23 janvier a décidé de reporter la date de clôture des exercices sociaux du 30 septembre au 31 décembre. L'exercice en cours aura donc une durée exceptionnelle de 15 mois.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 juillet 1950)

L'assemblée d'information tenue le 19 juillet sous la présidence de M. Bénédic a pris connaissance du rapport qui sera présenté aux actionnaires à l'assemblée ordinaire qui se tiendra, le 24 juillet, à Brazzaville.

L'exercice de quinze mois, arrêté au 31 décembre 1949, fait ressortir un bénéfice de 8.499.807 francs, après 20 millions de dotation à un Fonds d'assurance-flottille, 10 millions pour litiges en cours, 12.600 000 francs pour créances douteuses, 8 millions pour la retraite du personnel, 12 millions pour provisions de frais de voyage, 20 millions de provision pour l'équipement, 19.400.000 francs pour impôts.

Il sera proposé la distribution d'un dividende de 61 fr. net (coupon numéro 9) qui sera mis en paiement le 26 novembre.

L'assemblée renouvellera le mandat de M. Bénédic, administrateur sortant, et ratifiera la nomination de la Compagnie de l'Afrique Noire et de M. P. Coquelin, nouveaux administrateurs.

Le rapport signale que le programme d'augmentation de la flotte entreprise dès 1945, se réalise progressivement ; elle était de 9.000 tonnes à la fin de 1949.

Devant l'intensification du trafic et l'augmentation de la rotation du matériel, le conseil a réorganisé les services techniques et administratifs de la société. Au cours de l'exercice sous revue, elle a mis en service deux remorqueurs Diesel de 320 CV. et un remorqueur de port de 140 CV., trois nouvelles barges de 600 tonnes ; a été transformé en Diesel le remorqueur à charbon « Marchand ». À ce matériel viendra s'ajouter, pendant l'année en cours, six barges de 600 tonnes pour les hautes eaux (financées par un emprunt de 75 millions de francs C.F.A., remboursables en cinq ans auprès de la Caisse centrale de la France d'Outre-mer).

Le rapport signale que les équipements de la société dans les ports de Brazzaville et Bangui ont été mécanisés et que l'agence de Pointe-Noire a été dotée d'un hangar, augmenté de nouveaux moyens de levage et de transports.

Pour les 15 mois de l'exercice, il a été transporté 75.000 tonnes, dont 50.000 à la montée et 25.000 à la descente.

———————————

CIE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 août 1950)

Le conseil proposera à une assemblée extraordinaire, convoquée pour le 2 septembre, l'augmentation du capital de 105.500.000 fr. à 156 millions 700.000 francs par émission au pair de 12.800 actions de priorité au nominal de 4.000 fr. Les nouveaux titres émis seront assortis pour une durée de cinq ans d'un intérêt cumulatif à 8 %.

Il est prévu l'abandon par un actionnaire de 1.500 droits, de telle sorte que la souscription aura lieu à raison d'une action nouvelle de priorité de 4 000 fr. pour 5 parts ou 10 actions anciennes.

Le regroupement des actions anciennes de 1.000 francs en titres de 4.000 francs figure également à l'ordre du jour de la réunion précitée.

———————————

AEC 1951/543 — Cie générale de transports en Afrique (C.G.T.A.)

Siège social : BRAZZAVILLE (A. E. F.).

Bureau de correspondance : 29, rue de Monceau, PARIS (8e).

Capital. — Société anon., fondée le 8 octobre 1928, 105.500.000 fr. en 105.000 act. de 1.000 fr. libérées. — Parts de fondateur : 12.000 dont 9.800 attribuées à M. L. Gainsette, fondateur.

Dividendes : 1947, 6 fr. ; 1948, act. 1 à 211.000, 10 fr., act. 211.001 à 1.055.000, 7 fr. 50.

Objet. — Transports fluviaux, terrestres et aériens en Afrique sur le Congo et l'Oubangui (fret et passagers) ; toutes opérations commerciales, industrielles et financières s'y rapportant. — A repris l'exploitation de transports fluviaux, au Congo, de la société Afrique et Congo. — Transit.

Conseil. — MM. [le colonel] Édouard Bénédic [ép. Édith Guynet, fille de William], présid. ; Daniel Guynet [fils de William], gouv. *[sic : dir.]* gén ; [Joseph] Vadier [pdt Expl. min. Inini, adm. Équatoriale des mines, SHO], Sté « Afrique et Congo », P. Barris [Indus. Grde pêche (Mauritanie)], J. Delorme [anc. dir. CGTA en AEF], Cie de l'Afrique Noire [133 *bis*][holding commun à la Bq de l'Indoch., Worms et la BNCI-A], [Pierre-Édouard] Coquelin [Worms], Le Neveu [dir. de L'Union coloniale, selon Jacques Marseille, *ECCF*], admin.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 septembre 1951)

L'assemblée ordinaire du 24 septembre, tenue à Brazzaville a approuvé les comptes de 1950 se soldant par un bénéfice net de 18.198.727 fr. et voté un dividende net de 102 fr. par action et 224 fr. par part.

L'assemblée extraordinaire tenue ensuite a décidé la transformation des 12.000 parts en actions par l'échange d'une action au nominal de 4.000 fr. pour une part et l'augmentation du capital de 48 millions de francs portant celui-ci à 204 700.000 francs.

L'assemblée a décidé ensuite de porter le capital de 204.700.000 francs à 409.400.000 francs par incorporation de réserves et attribution d'une action gratuite au nominal de 4.000 fr. pour une ancienne de même nominal.

Enfin, le conseil a été autorisé à porter le capital à un milliard.

Publicité
(*Tropiques*, 1er février 1952, p. 82)

1952 : REPRISE DE LA FLOTTILLE DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE SANGHA-LIKOUALA

Compagnie générale de Transports en Afrique
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 juillet 1952)

L'assemblée ordinaire tenue à Brazzaville le 17 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1951 se soldant par un bénéfice net de 57.221.849 fr. Le dividende net a été fixé à 400 fr. par action ordinaire et 465 francs par action de priorité. Mise en paiement à partir du 15 septembre.

L'assemblée a ratifié les nominations d'administrateurs de MM. d'Adlett [Rodolphe d'Adler], Hannotin et la Compagnie minière de l'Oubanghi Oriental [représentée par Mario Pinci].

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 octobre 1952)

L'assemblée extraordinaire du 17 octobre, tenue à Brazzaville, a vérifié et rendu définitive l'augmentation de capital de 409.400.000 francs à 511.748.000 fr. par émission à 4.200 fr. de 25.587 actions de 4.000 fr.

———————————

Annuaire Desfossés, 1953, p. 679 :
Compagnie générale de transport en Afrique
Conseil : MM. E. Benedic, pdt ; D. Guynet, P. Barris, E. Blanc, J. Delorme, P. Coquelin, J. Vadier, L. Dupré, d'Adler, Hannotin, Cie minière de l'Oubanghi Oriental [représentée par Mario Pinci], Cie de l'Afrique Noire.
Commissaires aux comptes : MM. G. Delpech, J. Radiguet, Roche, Biran.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 juillet 1953)

« Grâce à l'accroissement de la flotte et à l'expérience acquise par le personnel, la société a pu tirer le meilleur parti des nouvelles méthodes d'exploitation mises en œuvre en apportant des solutions valables à d'importants problèmes, tels que la navigation sur le Haut-Oubangui et la technique de navigation en basses eaux », précise le rapport présenté à l'assemblée tenue le 7 juillet à Brazzaville.

Le tonnage transporté sur l'Oubangui Sud est passé de 84.000 tonnes en 1951 avec le concours de deux remorqueurs loués à l'administration, à plus de 95.000 tonnes réalisés avec les seuls moyens de la société. Elle a également transporté 8.886 tonnes sur l'Oubangui Nord et 7.213 tonnes entre Brazzaville et Léopoldville.

La flotte en service sur l'Oubangui Sud s'est accrue de 2 sternwheelen Diesel neufs de 200 CV et 10 barges neuves de 100/200 tonnes spécialement conçus pour la navigation en basses eaux. Un nouveau remorqueur neuf de 700 CV est en cours de construction à La Chanie pour entrer en service aux hautes eaux en 1954 et 2 nouvelles barges de 600 tonnes sont en cours de montage dans les ateliers de la Compagnie à Brazzaville.

Sur l'Oubangui Nord, un second moteur à hélice de la série Poumeyrac a été transformé et diesellisé.

La Compagnie a conclu avec la Cie française du Haut et Bas Congo des accords qui ont abouti à la location-vente d'un sternwheeler de 350 CV., lequel, après changement de ses chaudières, est entré en service sur l'Oubangui Sud.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1952 se soldant par un bénéfice net de 113.705.700 fr. Le dividende net a été fixé à 480 fr. par action ordinaire regroupée de 4.000 fr. et 545 fr. par action de priorité de 4.000 francs.

———————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 1er juin 1954)

Siège social à Brazzaville

Augmentation de- capital de 131 millions de francs métropolitains, par l'émission au pair de 32.750 actions de 4.000 francs, jouissance : 1er janvier 1954, à libérer entièrement à la souscription.

Droit à titre irréductible, à raison d'une action nouvelle pour 4 anciennes regroupées contre remise du coupon no 17.

Droit à titre réductible admis.

Durée de la souscription du 25 mai au 25 juin 1954.

Souscriptions reçues aux guichets des banques suivantes : Banque de l'Indochine, 96, boulevard Haussmann ; B.N.C.I, 16, boulevard des Italiens ; Union française d'outre-mer, 1, boulevard Haussmann ; MM. Worms et Cie, 45, boulevard Haussmann, à Paris ; Banque commerciale africaine, 52, rue Laffitte, et au siège social de la Compagnie.

Nota. — Après réalisation définitive de cette augmentation en numéraire, une nouvelle augmentation de capital de 131 millions de francs métropolitains par incorporation de réserves est prévue, à laquelle participera l'ensemble du capital ancien et nouveau.

(*B.A.L.O*. du 17 mai 1954.)

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 6 juillet 1954)

L'assemblée du 1er juillet a approuvé les comptes de 1953 qui se soldent par un bénéfice net de 95 millions 940.733 fr. et voté la répartition d'un dividende de 500 fr. net par action ordinaire et 565 fr. par action de priorité de 4.000 fr.

Le rapport déclare que le tonnage transporté en 1953 par la compagnie sur l'Oubangui-Sud a été de 81.000 t., dont 58.000 à la montée et 23.000 à la descente en même temps qu'elle assurait un trafic de 6.200 t. sur l'Oubangui-Nord, 4.100 t. sur la Sangha et 11.000 t. entre Brazzaville et Léopoldville.

La flotte de la compagnie s'est accrue de deux nouvelle barges de 600 tonnes destinées à l'Oubangui-Sud et de deux remorqueurs Diesel neufs à hélices sous voûte de 200 CV. destinés à l'Oubangui-Nord et entièrement construits dans les ateliers de la compagnie.

L'année 1953 a été également consacrée à la mise au point, avec l'administration supérieure et les compagnies pétrolières intéressées à la distribution des carburants en A.E.F., d'une convention de transports des carburants en vrac de Léopoldville à Bangui. Aux termes de cette convention signée le 30 avril dernier à Brazzaville, la compagnie a accepté de faire construire trois chalands-citernes de 580 t. de charge utile qui assureront pendant les hautes eaux, le transport des carburants en vrac que les compagnies pétrolières se sont engagées à lui confier pour une durée de dix ans. Ces trois chalands-citernes ont été commandés en avril 1954 aux chantiers de la CHANIC à Léopoldville et entreront successivement en service en début des hautes eaux en 1955.

———————————

Cie générale de transports en Afrique
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 octobre 1954)

L'assemblée extraordinaire du 7 octobre a constaté la réalisation définitive de l'augmentation de capital de 524 à 655 millions de francs par émission d'actions nouvelles souscrites en numéraire.

Elle a décidé une seconde augmentation de capital par conversion d'une partie des réserves en capital et création d'actions nouvelles, pour porter le capital à 786 millions. Il sera attribué 1 action nouvelle gratuite pour 5 actions anciennes formant le capital de 655 millions.

L'assemblée extraordinaire a également décidé la modification consécutive des statuts.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 juillet 1955)

Le rapport présenté à l'assemblée ordinaire du 29 juin, tenue à Brazzaville, note que les résultats obtenus en 1954 confirment les progrès qui ont été accomplis.

Le tonnage transporté en 1954 sur l'Oubanghi Sud a été de 90.000 tonnes, dont 63.000 tonnes à la montée et 27.000 à la descente, contre 81.000 en 1953, dont 58.000 et 23 00 tonnes respectivement.

La campagne de 1954 a été manquée par l'entrée en service d'un nouveau remorqueur Diesel de 700 CV nominaux, s/w « Hubert-Balme ».

Par ailleurs, indépendamment de la mise en construction des trois chalands-citernes de 580 tonnes destinés au transport des carburants en vrac, la flotte de la compagnie s'est accrue en 1954 de quatre nouvelles barges de 200 tonnes et de deux remorqueurs Diesel de 200 CV à hélices sous voûte construits dans les ateliers de la compagnie.

Parallèlement, la compagnie a poursuivi la réalisation du programme de modernisation en développant son réseau de liaison radio et en complétant l'équipement de son atelier central et de ses postes de transit et de manutention.

L'assemblée a approuvé les comptes de 1954, se soldant par un bénéfice net de 126.500.654 fr. et fixé le dividende net à 500 fr. par action regroupée et 565 fr. par action de priorité.

———————————

GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 août 1955)

L'assemblée extraordinaire du 8 août, tenue à Brazzaville, a décidé de porter le capital de 786 millions à 982.500.000 francs par incorporation de réserves. Cette opération sera réalisée par l'élévation du nominal des actions ordinaires de 4.000 à 5.000 francs et attribution d'une action ordinaire gratuite de 5.000 francs pour 5 actions de priorité de 4.000 francs.

L'assemblée a ensuite donné au conseil les pouvoirs nécessaires en vue de procéder à la remise de 4 actions ordinaires de 5.000 francs en échange de 5 actions de priorité de 4.000 fr.

Enfin, le conseil a été autorisé à augmenter le capital jusqu'à 1.500 millions, soit en numéraire, soit par incorporation de réserves.

Compagnie générale de transports en Afrique
[Desfossés 1956/469]

Berthelot (Jean)(1897-1985)[X-Mines, ing. ch. fer, min. communications sept. 1940-avril 1942, deux ans de prison à la Libération], 469 (pdg CGTA), 735 (Minière de l'Oubanghi oriental-CMOO).

Blanc (André Étienne)[WWE 1967], 469 (CGTA), 1012 (pdt Sulzer-F), 1473 (Lory peint.+vernis), 1724 (Afrique et Congo).

Delorme (*Jacques*-Marie-Joseph)[1886-1979][lieutenant de vaisseau, anc. off. ordonnance de Maurice Long, gouv. gén. Indochine, anc. dir. CGTA en AEF (1935-1948)], 469 (CGTA-Transp. en Afrique), 1724 (Afrique et Congo).

Degrain (J.)[Grds Garages du Chari à Bangui et Fort-Lamy], 469 (CGTA).

Coquelin (Pierre-Édouard)[insp. des finances ayant pantouflé chez Worms (v. Pierre Taittinger, *Et Paris ne fut pas détruit*], 469 (CGTA), 573 (M'Zaïta), 728 (Cofirep), 1391 (Fournier-Ferrier), 1400 (Terres rares), 1724 (Afrique+Congo), 1736 (Ht+Bas-Congo).

Vadier (Joseph)[1881-1963][gouv. des colonies, comm. du gouv. auprès de la Bq de l'Indoch. (1938-1941), pdt Soc. indus. et agricole du tabac colonial (SIAT), à Brazzaville, Cie min. de Koula-Moutou (Oubangui-Chari) et Expl. min. Inini (Guyane)], 469 (CGTA), 734 (Équat. mines), 1732 (SHO).

Dupré (Louis)(contre-amiral), 469 (CGTA).

Adler (Rodolphe d')[Vienne, Autriche, 1898-Paris, 1969][Ép. Jacqueline Arnodin][Fondé de pouvoirs (1923), puis associé-gérant (1928) de la banque Arthur Spitzer & Cie. Son représentant aux Phosphates tunisiens (1935). Dir. BNCI-Alger (1942). Adg Un. frse d'outre-mer (gr. BNCI)(1946), son repr. comme pdt Unicomer, adm. du Dakar-Saint-Louis et de la Soc. afr. des Grands Travaux de l'Est], 469 (CGTA), 1736 (Haut et Bas-Congo), 1912 (Cinzano)[association en 1938 de Pernod et de Spitzer].

Hannotin (Marc)[^{x} /$_{0x0}$]([1909-1989). Fils d'Edmond. Ép. Françoise Heurteau, fille de Charles-Émile (Peñarroya)], 113 (Bq Indoch), 156 (Caisse gale prêts fonc. + indus.), 226 (Santa-Fé), 246 (Foncière Manitoba), 249 (Créd. fonc. Brésil), 296 (COGISA), 469 (CGTA), 1319 (Indoch. élect.), 1736 (Haut et Bas-Congo), 1814 (Mimot), 1844 (Plantations indoch. thé), 2178 (Cenpa).

Afrique noire (Cie de l')(S.A. 1949. Holding détenu à égalité par la Bq de l'Indoch., le Crédit marocain (BNCI-A) et Worms), 469 (CGTA), 1724 (Afrique+Congo), 1736 (Ht+Bas-Congo)

Pinci (comte Mario)[1896-1987][adm. CMOO (1940-1953), Études et Entreprises (1948-1955)…], 469 (CGTA), 561 (Dombrowa), 1163 (Huta Bankowa depuis 1952).

Bardot (P.), 469 (secr. gén. CGTA), 470 (secr. gén. Transp. Oubangui-Cameroun), 1857 (secr. gén. Soc. nat. Cameroun).

Delpech (G.), 469 (comm. cptes CGTA), 1698 (comm. cptes Blanch. et teint. F.), 1741 (comm. cptes Comm. des Antilles françaises Fréd. Tanon et Cie), 1773 (comm. cptes Cotonfran).

Gros, 469 (comm. cptes CGTA).

Gay, 469 (comm. cptes suppl. CGTA).

Biran (R.), 469 (comm. cptes suppl. CGTA).

CAPITAL SOCIAL : 982.500.000 fr., divisé en 186.260 actions de 5.000 fr. et 12.800 actions de priorité de 4.000 fr. Porté en 1952 de 409.400.000 fr. à 511.748.000 fr. par émission à 4.200 fr. de 25.587 act. de 4.000 fr. (1 pour 4). Porté en 1953 à 521 millions par création de 3.063 act. (apports). Porté en 1954 à 655 millions par émission au pair de 32.750 actions de 4.000 fr. (1 pour 4). Porté à 786 millions par émission de 32.750 actions de 1.000 fr. réparties gratuitement (1 pour 5), puis à 982.500.000 fr. par élévation du nominal de 4.000 à 5.000 fr. et attribution aux 12.800 actions de priorité de 2.560 actions nouvelles de 5.000 fr.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale : a) Tant que les actions de priorité existeront (jusqu'à ce qu'elles aient reçu durant 5 années consécutives un intérêt annuel cumulatif de 8 %) ; 8 % d'intérêt cumulatif aux actions de priorité ; 6 % d'intérêt non cumulatif aux actions ordinaires.

b) Après l'assimilation des actions ordinaires et des actions de priorité : 6 % d'intérêt non cumulatif à toutes les actions ; sur le solde, après prélèvements facultatifs pour réserves extraordinaires en faveur des actionnaires : 10 % au conseil, le solde aux actions.

SERVICE FINANCIER, CONVERSIONS ET TRANSFERTS : B.N.C.I.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n^{o} 11 (1er octobre 1951), 102 fr. ; 12, sans valeur ; 13 : droit d'attribution ; 14 : droit de souscription (1 pour 4) ; 15 (15 septembre 1952), 400 fr. aux actions ordinaires et 465 fr. aux actions de priorité ; 16 (15 septembre 1953), 480 fr. aux actions ordinaires, 545 fr. aux actions de priorité ; 17 : droit de souscription (1 pour 4) ; 18 (1er octobre 1954), 500 fr. aux

actions ordinaires et 565 fr. aux actions de priorité ; 19 : droit d'attribution (1 pour 5) ; 20 (1er octobre 1955), 500 fr. aux actions ordinaires et 565 fr. aux actions de priorité ; 21 : droit d'attribution des actions de priorité (1 ordinaire de 5.000 fr. pour 5 de priorité de 4.000 fr.).

en milliers de FF	Bénéfice nets	Dividende total
1949	8.500	7.913
1950	18.198	17.289
1951	57.222	53.764
1952	113.706	81.505
1953	95.941	86.438
1954	126.501	121.154

BILANS AU 31 DECEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	105.500	409.400	511.748	524.000	786.000
Réserves et provisions	655.721	437.703	880.797	870.761	779.922
Dette consolidée	137.500	119.035	232.576	221.077	184.555
Dette flottante	342 095	252.027	281.856	253.674	318.434
Bénéfices	18.198	57.222	113.706	95.941	126.501
	1.269.014	1.215.387	1.970.677	1.965.453	2.195.412
ACTIF					
Immobilisations	748.880	862.199	1.387.050	1.452.775	1.484.984
Réalisable					
Valeurs d'exploitation	101.121	145.277	173.566	236.084	267.717
Portefeuille	200	20.476	8.238	24.292	24.290
Débiteurs	264.381	212.820	12.099	130.875	115.928
Disponible	155.032	33.615	189.724	121.427	302.383
	1.269.014	1.215.387	1.970.677	1.965.453	2.195.412

Compagnie générale de transports en Afrique
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juin 1956)

Cette société a tenu le 15 juin 1956 une assemblée d'information pour présenter à ses actionnaires de la métropole les comptes de l'exercice 1955 qui vont être soumis à

l'approbation de l'assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 29 juin à Brazzaville.

Les résultats que font apparaître ces comptes permettront au conseil d'administration de proposer à l'assemblée ordinaire la répartition d'un dividende de 600 francs net par action ordinaire regroupée de 5.000 francs et de 553 fr. net par action de priorité de 4.000 fr. , sous la réserve toutefois de l'incidence éventuelle des nouvelles mesures fiscales qui viendraient à être prises avant la date de mise en paiement de ces dividendes.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 octobre 1956)

Nous apprenons que le conseil d'administration a décidé, dans le cadre de l'autorisation qui lui avait été donnée par l'assemblée extraordinaire du 8 août 1955, de procéder, par incorporation de 196.500.000 francs métropolitains de réserves, à la distribution d'une action ordinaire gratuite de 5.000 francs métropolitains pour cinq actions ordinaires anciennes de même nominal.

Cette opération aura pour effet de porter de 982.500.000 à 1.179.000.000 de francs métropolitains le capital social de la compagnie.

Les actions gratuites ainsi distribuées prendront jouissance du 1er janvier 1956 et les opérations matérielles de distribution aux actionnaires commenceront en janvier 1957 à la suite des opérations, actuellement en cours, d'échange des actions de priorité devenues assimilables aux actions ordinaires depuis la mise en paiement dividende afférent aux résultats l'exercice 1955.

———————————

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juillet 1957)

La construction, dans les ateliers de la compagnie, de deux nouveaux remorqueurs de 300 CV sera terminée cette année.

Par ailleurs, la société a passé commande, à la requête des compagnies pétrolières, d'un chaland-citerne de 400 m^3 destiné au ravitaillement du dépôt en vrac de Brazzaville à partir de Léopoldville, terminus du pipeline de Matadi, et de deux nouveaux chalands-citernes de 800 m^3 qui seront livrés successivement cette année et l'année prochaine et s'ajouteront aux trois unités du même type mises en service en 1955

Les moyens de levage ont été renforcés par l'installation de quatre grues Diesel électriques et d'un derrrick de 5 tonnes, ainsi que par la mise en ligne de quatre nouveaux Hysters 80 et de deux Karry-Krane.

Le tonnage transporté en 1956 sur la ligne principale de l'Oubangui a dépassé 100.000 tonnes, dont 64.000 tonnes à la montée et 36.000 tonnes à la descente. Ce dernier chiffre représente, par rapport au tonnage descendu en 1955, une augmentation de 7.000 tonnes. La diésélisation de la flotte, achevée à 100 % en 1956, a permis de retirer du service les derniers remorqueurs-vapeur.

———————————

Cie GÉNÉRALE DE TRANSPORTS EN AFRIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juin 1958)

Il sera proposé à l'assemblée du 14 août de répartir pour l'exercice 1957 un dividende de 300 fr. CFA net (soit 600 fr. métropolitains net).

———————————

Compagnie générale de transports en Afrique
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 juin 1959)

Une assemblée d'information s'est tenue le 16 juin pour présenter aux actionnaires de la métropole les comptes de l'exercice 1958, qui ont être soumis à l'approbation de l'assemblée ordinaire convoquée pour le 10 août 1959, à Brazzaville.

Les résultats permettront au conseil d'administration de proposer à l'assemblée ordinaire la répartition d'un dividende de 300 C.F.A. net (soit 600 francs métros) par action ordinaire de 2.500 C.F.A., sous la réserve toutefois de l'incidence éventuelle des nouvelles mesures fiscales qui pourraient être prises avant la date de mise paiement de ce dividende.

———————————

Who's who, 1961 :

BAUDOUIN (*Paul*, Louis, Arthur), administrateur de sociétés. Né le 19 décembre 1894, à Paris. Mar. le 14 janvier 1924, avec M^lle^ Gabrielle Angoulvant (2 enfants : Jean-Paul, Colette). Études : École polytechnique. Grade univ. : ancien élève de l'École polytechnique. Carr. : inspecteur des Finances (1921), chef de cabinet technique des ministres des Finances de Monzie, Caillaux, Bonnet, Loucheur, Paul Doumer (1925-1926), directeur général de la Banque de l'Indochine (1927-1940), secrétaire d'État à la présidence du conseil et aux Affaires étrangères dans le cabinet Paul-Reynaud (mars-juin 1940), ministre des Affaires étrangères (juin-novembre 1940), ministre de la présidence. du Conseil (novembre 1940-janvier 1941), président-directeur général de la Banque de l'Indochine (janvier 1941-septembre 1944), président-directeur général de la Société anonyme des anciens établissements de Huta-Bankowa, président de l'Union financière d'Extrême-Orient, vice-président des Distilleries de l'Indochine, administrateur du Comptoir Lyon-Alemand, de la Compagnie générale de transports en Afrique. Décor. : commandeur de la Légion d'honneur. Adr. : 88, rue de Grenelle, Paris (7^e^).

———————————

Le remorqueur *Marino-Scola*, de la CGTA

Dans l'arrondissement de Confolens
CHABANAIS
Obsèques
(*Centre Presse*, 23 juin 1961)

C'est une foule nombreuse et recueillie qui, mardi matin, a accompagné à sa dernière demeure monsieur Marino Scola [10], rapidement emporté par un mal implacable à l'âge de 35 ans seulement.

M. Scola était le gendre de M. [Jean] Léger, ancien ouvrier des Éts Vissol-Giraud [scierie], demeurant à Grène [commune d'Exideuil-sur-Vienne].

M. Scola était agent de maîtrise dans une entreprise de transports de l'Oubangui [la CGTA], où, depuis 14 ans, il avait réussi par son travail à se créer une belle situation.

En cette très pénible circonstance, nous présentons à Mme [Denise] Scola et à sa fille [Anne-Marie, née à Bangui], à M. et Mme Léger, ainsi qu'à toute la famille, nos bien vives condoléances.

———————————————

[10] Né à Palcade (Italie), le 6 septembre 1925, naturalisé français le 5 mars 1947, demeurant alors à Chatou (Seine-et-Oise) et exerçant la profession de comptable (*JORF*, 9 mars 1947, p. 2169).

1962 : A. Poirrier (assurances La Paternelle), nouvel adm.

Suret-Canale (Jean), *Afrique et capitaux*, t. 1, Éditons sociales, 1987, p. 142-143 :

La Banque de l'Indochine était associée à la Banque Worms et à Union française d'Outre-mer (devenue en 1960 Banque auxiliaire pour le commerce et l'industrie) dans la Compagnie ~~française~~ de l'Afrique noire.

Celle-ci participait à la Société nationale du Cameroun (contrôlée par Worms) et à la SOPECOBA (pêche au Cameroun)[Soc. de pêche côtière à la baleine à Libreville et Douala], cette dernière liquidée en 1965.

Elle contrôlait la Compagnie générale de transports en Afrique (C.G.T.A.) qui jouissait d'un quasi monopole des transports fluviaux sur le Congo et l'Oubangui (90% du trafic) et contrôlait une filiale transports routiers [Transports Oubangui-Cameroun]. Elle contrôlait la Compagnie française Française du Haut et du Bas-Congo (CFHBC), maison de commerce de traite au Congo, héritière d'une ancienne société concessionnaire fondée les frères Tréchot (réseau de factoreries, plantations de palmiers à huile, huileries, flottille fluviale).

Elle contrôlait enfin une société immobilière, la Société mobilière et immobilière de l'Afrique Noire (SOMIAN) et un holding, la Société financière de l'Afrique équatoriale (ex-Société financière du Congo français), dissout en 1963.

Depuis longtemps déficitaire (avec un déficit record de 4,85 de millions de F. en 1963-1964), la CFHBC a vendu en 1964 à l'État congolais l'ensemble de ses actifs : plantations et huileries à la Société des Plantations de la Sangha, flottille aux Messageries Fluviales de la cuvette, factoreries à l'Office national du Commerce (OFNACOM), dans des conditions très avantageuses, et n'a conservé que les actifs immobiliers.

La C.G.T.A., représentée à partir de 1962 par une filiale à 96 %, la Compagnie générale de transports en Afrique équatoriale (C.G.T.A.E.) a été nationalisée en 1969 par le Congo et la République Centrafricaine.

Who's who, 1979 :

AUJARD (Henry, Joseph), ingénieur. Né le 21 oct. 1920 à Saint-Clément-des-Baleines (île de Ré, Ch.-Mar.). Fils de Marcel Aujard, directeur d'écoles, et de M^me^, née Paulette Magneint. Mar. le 15 juin 1945 à M^lle^ Micheline Milbeau (2 enf. : Yannick, Martine). Études : Lycées Pasteur à Neuilly-sur-Seine, Michel-Montaigne à Bordeaux, Janson-de-Sailly à Paris. Dipl. : ingénieur de l'École centrale des arts et manufactures. Carr. : attaché à la S.N.C.F. (1944-1945), ingénieur à la Société de constructions E. Coignet (1946-1947), ingénieur en chef de l'Institut de recherches pour les huiles et oléagineux [IRHO](1947-1951), puis à la Compagnie générale de transports en Afrique [CGTA] (1951-1960), président-directeur général (1960) de la Société Sucmanu, président-directeur général (depuis 1951) de Sedelem et responsable auprès de la direction générale de la Compagnie française Philips de la qualité et de la fiabilité des produits et composants Grand Public, membre du conseil de la Société des ingénieurs civils de France. Diverses missions d'études et d'inspection en Afrique, aux États-Unis, au Japon, etc. Œuvres et travaux : engineering et constructions d'huileries de palme de grande capacité en Afrique noire (1947-1951), divers articles (notamment dans *la Revue de l'École centrale des arts et manufactures* et dans *la Revue de la navigation*) et conférences sur la navigation par poussage. Violon d'Ingres : la photographie. Collection de timbres poste. Sports : athlétisme, volley-ball (ancien international dans ces deux disciplines), tennis, ski. Membre du comité du Racing-Club de France,

secrétaire-trésorier de la Fédération internationale de volley-ball, membre du Comité olympique français. Adr. : prof., 50, av. Montaignon, 75008 Paris ; privée, 12, route de Croissy, 78110 Le Vésinet.

Who's who européen, 1967 :

BLANC André Étienne. Administrateur de sociétés. Né à Paris, le 14.10.1891. F. : de Frédéric, cons. à la Cour d'appel de Paris, et de Marie Delahaye. M. : le 27.8.1917, avec Rose-Marie Petit-Delchet. Enf. : Jacqueline. Ét. : Éc. centrale des arts et manuf. Gr. : ing. A-M. Carr. : prés. d'hon. Cie de construction mécanique (procédés prés. Soc. chauffage Sulzer), adm. Cie gén. des transports en Afr. et des Éts Celomer. Décor. : Ch. O. nat. Légion d'hon., Cr. de guerre G.M. 1 et G.M. II. Membre: A.C.F., Travellers Club. A.: 106, rue d'Assas, 75 Paris 6, France.

Who's who, 1979 :

FOURNIER (Michel, Yves. Georges), directeur de banque. Né le 24 nov. 1924 à Fontainebleau (S.-et-M.). Fils de Maurice Fournier, colonel d'artillerie, et de M^me^, née Germaine Malathiré. Mar. le 25 mai 1953 à M^lle^ Jacqueline Larrivé (4 enf. : Véronique, Hugues, Matthieu, Charles-Henri). Études : Collège Saint-Aspais à Fontainebleau, Collège Sainte-Marie à Belfort, Lycée de Vichy, Faculté de droit de Paris. Dipl. : diplômé de l'institut d'études politiques de Paris, licencié en droit. Carr. : à la Banque de l'Indochine* … vice-président de la Compagnie générale de transports en Afrique et de participations (1969)…

Who's who, 1979 :

PINCI (comte Mario). Ministre plénipotentiaire et envoyé extraordinaire de la République de Saint-Marin en France. Né le 29 sept. 1896 à Rome (Italie)[† Antibes, 2 avril 1987]. Fils du comte Jean Pinci et de la comtesse, née Trotti. Mar. en 1^res^ noces, le 18 juillet 1922, à M^me^ Gwendoline Kennedy (2 enf. : Michael [déc.][mpf, 11 septembre 1944], Rossana [M^me^ Galeazzo Vigano]) ; en 2^es^ noces, le 12 juin 1956, à M^me^ veuve du Luart de Montsaulnin, née Élisabeth de La Rochefoucauld (4 enf. du 1^er^ mar. de M^me^ : Yolande, Irène [M^me^ B. Brooks Baker], Roland, Diane [M^me^ H. Segard]). Études : Collège Nazareno à Rome, Technische Hochschule à Stuttgart, Université de Cambridge. Carr. : [Fondateur de Caracachian et Mario Pinci, commissionnaires à Paris (avril 1923)] [représentant en France du Syndicat des diamantaires britanniques], administrateur (1940-1953) et directeur général (1950-1953) de la Compagnie minière de l'Oubanghi oriental, administrateur de la Compagnie générale de transports en Afrique (1948-1956), de la Société Études et Entreprises [à Carcassonne](1948-1955), de la Société industrielle et minière (1949-1956), de la Société des anciens Ets de Huta-Bankowa (1949-1958)[de la Dombrowa], administrateur, membre du comité de direction de la Compagnie générale des mines de Bruxelles (1946-1956), administrateur de la société Kinorétain de Bruxelles (1948-1956), de la Diamond Distributors Inc. de New York, de la société Études et Entreprises de Martigny (Suisse)(1956-1961), conseiller économique du Centre européen de la culture à Genève (1954-1962), ministre plénipotentiaire, Envoyé extraordinaire de la République de Saint-Marin en France (depuis 1963). Décor. : Croix de guerre 14-18, Distinguished Service Order. Membre du Yacht-Club de France, de l'Association sportive du Golf de Saint-Cloud, du Cercle Interallié et du Cercle de l'Union. Adr. : [29, rue de la Faisanderie (1950) et Ker Gwen, La Richardais (Ille-et-Vilaine)(BM 1955), 56, av. Montaigne, Paris et domaine de Montvert, Antibes (BM 1966), 4, square de l'Alboni, Paris (WWE 1967)], 5, rue du Cirque, 75008 Paris.

———————

Dafsa, *Liaisons financières*, 1978 :

INVESTISSEMENTS MÉTROPOLITAINS ET D'OUTREMER (SOCIÉTÉ D')[SIMER][ex-Messageries fluviale de Cochinchine]
45, BOULEVARD HAUSSMANN, 75008 PARIS

ACTIONNAIRES

LEBON (COMPAGNIE) 1,66
détenu par PECHELBRONN 13,52
PUBLIC 65,82
SIDOR (ÉTUDE INVESTISSEMENT AFRIQUE ORIENTALE) 8,08
WAINER (MADAME) 4,67
WORMS ET CIE 63,84

PARTICIPATIONS

C.G.T.A.P. (CIE GÉNÉRALE DE TRANSPORT EN AFRIQUE ET DE PARTICIPATION)[anc. Cie de transports fluviaux sur le Congo] 84,19
qui détient SOMIAN (MOBILIÈRE ET IMMOBILIÈRE D’AFRIQUE NOIRE)(CONGO) 99,95

———————