

ARCHIVES
départementales et métropolitaines

La Compagnie Générale de Navigation
Havre-Paris-Lyon-Marseille

37J 1-37J624

1856-1969

Caroline NOAILLES

Introduction

Zone d'identification

Cote :

37J 1-37J624

Date :

1856-1969

Description physique :

50 ml

Auteur :

Caroline NOAILLES

Origine :

Compagnie générale de navigation Le Havre-Paris-Lyon-Marseille (Lyon, Rhône, France)

Biographie ou Histoire :

La navigation dans le bassin du Rhône durant la première moitié du XIXe siècle

Sur ses 535 kilomètres de voies flottables et ses 1100 kilomètres de voies navigables, ce bassin abrite une navigation plus ou moins aisée et régulière selon les espaces géographiques. Les brusques mouvements d'humeur du fleuve mettent à rude épreuve le courage des marinières et la solidité des premières embarcations. Bien qu'ayant fait l'objet d'aménagements dès le Moyen Age, le Rhône est encore ce « taureau furieux » décrit par Jules Michelet (1798-1874). L'activité sur le fleuve et ses affluents demeure néanmoins intense. Ce bassin concentre, au début du siècle, le quart du tonnage transporté sur les voies navigables françaises. Et cette activité s'accroît pour atteindre les 335-345 000 tonnes vers 1840, dont 70 % de Lyon vers Arles.

Ce bassin est également une région pionnière en matière de navigation à vapeur. La Saône et le Doubs sont le théâtre des premières expériences significatives, notamment celle du « Pyroscaphe » de Jouffroy d'Abbans en 1783.

Trois grands types de bateaux, utilisant cette énergie nouvelle, sont mis au point : le toueur (qui est un remorqueur se déplaçant par traction sur une chaîne ou un câble qui repose sur le fond du chenal et s'enroule sur le tambour d'un treuil porté par le remorqueur), le grappin (il s'agit d'un bateau remorqueur muni de grandes roues à aube latérales et à l'avant d'une énorme roue métallique dentée d'une quinzaine de durs crocs qui s'agrippent sur le fond de la rivière) et le bateau à roues. La navigation à vapeur réalise une percée complète. Supplantant les services de coches d'eau, elle apparaît très vite comme le moyen le plus efficace pour triompher des éléments naturels. Des progrès techniques continus viennent conforter cet essor, notamment la création en 1841 par François Bourdon du marteau-pilon à vapeur.

Cet essor entraîne le développement de grandes compagnies capitalistes de navigation. Les relations entre ces différentes sociétés diffèrent selon les secteurs géographiques et les périodes. Si la « Compagnie Générale des Bateaux à Vapeur » fondée par Jacques Breitmayer en 1829, bénéficie, entre 1830 et 1837, d'un monopole sur le Rhône, partout ailleurs, plusieurs compagnies se livrent une concurrence plus ou moins vive. Ainsi en aval de Lyon, six compagnies s'entredéchirent : la Compagnie Générale, les « Aigles » (1838), les « Papins » (1836), les « Sirius » (1834), la « Compagnie Bonnardel » (1840) et celle plus ancienne du Canal de Givors. Ces sociétés s'épuisent en lutte stériles alors même que plusieurs dangers menacent de ruiner leurs efforts.

D'une part, les succès commerciaux de la navigation à vapeur se révèlent éphémères. Les compagnies n'ont guère profité du trafic important né du développement de l'industrie minière dans le bassin de la Loire. Par ailleurs, dans les années 1850, la conjoncture économique devient moins favorable pour l'activité fluviale. Stimulée dans un premier temps par les disettes et les nécessaires importations de blés russes, la demande de transports diminue et les tarifs de l'affrètement sont revus à la baisse.

D'autre part, le chemin de fer, en plein développement, devient très vite un redoutable concurrent. Dès les années 1820, les premières liaisons ferrées font leur apparition dans la vallée du Rhône et ses environs. Au milieu du siècle, l'emprise du chemin de fer devient totale avec l'ouverture en janvier 1852 de la ligne Paris-Marseille et l'unification, le 11 avril 1857, des deux principales compagnies, la Compagnie de Lyon et celle de la Méditerranée. La puissante PLM ainsi constitué parvient à enserrer dans les mailles de son vaste réseau toutes les voies navigables du sud-est, mettant la main sur les ports de transbordement les plus utiles pour les ruiner. La batellerie résiste en maintenant un trafic de transit entre la Méditerranée, Lyon, Paris et la Manche, grâce à la création du port de Saint-Louis et aux travaux de régulation qui améliorent les conditions de navigabilité du fleuve.

L'avènement des principales artères du réseau ferré entre 1850 et 1860 porte un coup très dur à la batellerie, que caractérise encore sa grande hétérogénéité. On voit ainsi coexister des transports de nature et de taille très variées : les flottes privées des entreprises du secteur des matériaux de construction, du pétrole et de la chimie, les transporteurs publics travaillant pour compte d'autrui, grandes compagnies et petites flottes, enfin les milliers d'artisans-mariniers.

De nombreuses entreprises ne peuvent résister à cette concurrence et commencent à périr. L'insuffisance des résultats ne permet pas un entretien convenable du matériel. Seule une concentration des efforts peut sauver la batellerie. C'est dans ce contexte difficile que débute l'histoire de la Compagnie Générale de Navigation-HPLM.

Une création en deux temps : 1855-1862.

Ce fonds ne contient pas d'archives datant de la fondation de l'entreprise. Deux notices publiées par la compagnie en 1900 et 1931 relatent ses premières années. L'ouvrage de Bernard Le Sueur est, par ailleurs, fort utile pour appréhender les circonstances de cette création.

Le 20 octobre 1855, un premier accord est signé entre diverses compagnies dont la Compagnie Générale, les « Aigles », les « Sirius », la « Compagnie Méridionale ». Ces quatre compagnies constituent le noyau dur d'une société en commandite simple, au capital de 7 millions de francs, Jacques Breittmayer et compagnie (une société en commandite est une société commerciale dans laquelle les associés sont tenus des dettes sociales (les commandités) ou tenus dans la limite de leur apport). Celle-ci détient alors la moitié de la flotte de vapeurs en activité dans le bassin rhodanien, quinze bateaux de canal et plusieurs ateliers. En novembre, une compagnie dirigée par Emile Plasson rejoint la nouvelle société.

Quelques mois plus tard, la Compagnie Générale de Navigation absorbe la « Société Lyonnaise des Transports sur le Rhône et la Saône » (Les Papins) ainsi que la « Compagnie des Creusots », spécialisée dans le transport du sel.

N'ayant pu obtenir l'ouverture en 1856 d'une liaison directe entre Lyon et Marseille, elle se tourne vers la navigation maritime et l'envoi de matériel sur le Danube. L'assemblée extraordinaire du 7 février 1860 approuve ce projet, qui faute de réunir les capitaux nécessaires, n'est suivi d'aucune réalisation. La pratique de tarifs différentiels anéantit les services fluviaux de voyageurs et ceux des marchandises accélérées par bateau. On leur préfère le rail moins cher, plus rapide et plus régulier. Pourtant, la CGN maintient un service mixte de voyageurs et marchandises sur le Rhône, suite à un accord passé avec les usines de chaux du Teil et de Lafarge qui lui fournissent un fret régulier de remonte.

La société nouvellement créée change de statut juridique : elle devient une Société Anonyme, autorisée par le décret impérial du 15 septembre 1858 et constituée par l'assemblée générale du 28 octobre suivant (une société anonyme est une société de capitaux, dont le capital est divisé en actions négociables).

Dès le début, la nouvelle compagnie impose sa politique d'union. Elle engage en janvier 1859, des négociations avec Francisque Bonnardel, dont les services s'étendent jusqu'à Marseille par chalands remorqués et qui détient, sur le Rhône, l'armement le plus compétitif. Des accords informels entre les deux compagnies aboutissent au partage des transports à partir d'Arles. Un rapprochement définitif s'opère en septembre 1862. L'assemblée générale extraordinaire du 14 octobre consacre la création d'une nouvelle Compagnie Générale de Navigation qui rassemble l'essentiel des compagnies existantes à l'exception des « Grappins ». Francisque Bonnardel reçoit la moitié des parts d'intérêts de la Compagnie Générale, dont il est nommé administrateur. Cette union marque la fin de la batellerie traditionnelle.

Trois grandes priorités : 1862-1894.

La Compagnie Générale de Navigation concentre ses efforts dans trois directions : le marché du transport fluvial rhodanien, l'amélioration du réseau et le renouvellement du matériel.

Elle cherche tout d'abord à conforter son hégémonie sur le Rhône. Si le transport fluvial a perdu définitivement sa place de leader, il peut espérer demeurer un rude concurrent pour le chemin de fer. D'autant plus que la construction du tunnel du Mont-Cenis en 1869 détourne une partie du trafic à destination de l'Italie. La concurrence entre les deux moyens de transports n'en est que plus âpre.

Pour mener à bien ce dessein, la compagnie va renforcer l'implantation lyonnaise et rechercher des sites plus favorables. En 1864, les bureaux de Vaise, qui se trouvaient à l'Observance sont transportés à la gare d'eau, dans un local loué à la Compagnie des Omnibus en même temps qu'un magasin. D'autre part, la compagnie est autorisée à occuper à partir du 1er janvier 1868, tout le port Rambaud jusqu'à l'Arsenal. Les bureaux centraux sont finalement installés cours Rambaud avec les ateliers de réparation fluviale. En 1869, la CGN loue un nouveau magasin à la « Compagnie des Magasins généraux de Vaise ». Elle prend également en location, en 1881, une partie des terrains que J. Bonnardel possède à Lyon dans le quartier de La Mouche afin d'y créer des ateliers. Une portion est sous-louée à un constructeur, M. Felizat, avant d'être reprise en exploitation directe en juillet 1904. Le 7 décembre 1880, la compagnie reporte la tête de son service d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, après la mise en eau du canal joignant le bassin avec le golfe de Fos. À côté de l'agence, des hangars et des ateliers sont bâtis sur les terrains achetés en 1882, puis en 1884 des maisons ouvrières pour le personnel.

La refonte de ses installations permet à la « Générale » d'ébaucher un véritable réseau commercial dont les centres névralgiques sont Paris, Strasbourg, Le Creusot et l'axe rhodanien.

En 1869, Francisque Bonnardel cède pour moitié les parts qu'il possède dans la Compagnie Générale à son gendre, M. Houitte de la Chesnais et à son fils, Jean Bonnardel. Ce dernier est nommé administrateur le 28 avril 1870, puis Président le 2 mai 1878. Il propose alors la transformation de la CGN en une Société Anonyme, conformément à la loi de 1867. Suivant la volonté de ses dirigeants, la « Générale » poursuit sa politique de fusion et de modernisation de sa flotte. En 1869, elle acquiert une petite société en faillite sur la Saône. Elle rachète en 1876 la société des « Grappins » et récupère une partie du matériel de la « Société d'Alais du Rhône », mise en liquidation en 1885. En 1887, elle absorbe la Compagnie « Rhône et Méditerranée », fondée par un ancien directeur des « Aigles », exploitant les bateaux dits les « Gladiateurs ». Ces unions successives s'accompagnent d'un accroissement régulier du capital.

La compagnie cherche ensuite à améliorer le potentiel de la voie d'eau.

À partir des années 1870, la France entre dans une phase de récession. L'État entreprend de relancer l'économie du pays par une politique de grands travaux en faveur des transports. En janvier 1878, le nouveau ministre des Travaux Publics du cabinet Dufaure, Charles-Louis de Saulces de

Freycinet annonce la création de cinq commissions administratives et techniques (correspondant aux grands bassins de navigation), dont une commission spéciale pour le Rhône.

La Compagnie Générale de Navigation participe activement à l'élaboration des premiers projets gouvernementaux : aménagement du Rhône suivant la méthode de l'ingénieur Girardon dite « à courant libre », ouverture du canal Saint-Louis vers l'est, construction d'une voie nouvelle entre le Rhône et Marseille, modernisation de la liaison directe entre le Rhône et Sète et ouverture en 1887 du canal de l'Est, qui réunit la Saône à la Meuse et à la Moselle en empruntant sur une vingtaine de kilomètres le canal de la Marne au Rhin. La conjoncture économique et politique s'assombrit dans la décennie 1890 avec l'accentuation des difficultés financières et le retour au protectionnisme (loi Méline). Elle perturbe la réalisation de ces projets. Pourtant, la CGN semble avoir largement profité de ces travaux.

Enfin, la « Générale » rénove son matériel et impulse une ambitieuse politique de recherche et d'innovation.

D'une part, en 1886, J. Bonnardel décide d'équiper ses vapeurs de chaudières avec des tubes à ailettes, selon le procédé mis au point par Serve. D'autre part, la compagnie voit dans le touage une solution intéressante pour remorquer ses bateaux ordinaires. Dès 1884, elle coopère avec l'ingénieur Lombar-Gérin pour l'application d'un système de touage à câble adapté au Rhône. Ce partenariat aboutit en 1888 à la constitution d'une « Société d'Études et d'Essais » puis à la fusion complète des deux sociétés en mai 1892. La nouvelle structure reçoit le nom de « Compagnie Lyonnaise de Navigation ». Celle-ci est dirigée essentiellement par les Bonnardel, les anciens de la CGN ne contrôlant plus que 60 % du capital. La construction de neuf toueurs et de trente barques sur le Rhône est entreprise.

De la CGN à la CGN-HPLM : 1894-1914.

Forte de ses succès techniques et financiers, la CGN tente de consolider son monopole. Jean Bonnardel relance les négociations avec la « Compagnie de Navigation du Havre à Paris et Lyon » (HPL). Celles-ci aboutissent durant l'été 1893. Le traité de fusion, signé le 19 novembre, est approuvé par les assemblées des deux sociétés en décembre (37J16). Le 30 décembre, l'opération est définitivement sanctionnée par une assemblée générale extraordinaire qui rend, en même temps, à la société son ancien nom de « Compagnie Générale de Navigation ». Le capital double, passant de 8 millions à 16,4 millions de francs répartis en 32 800 actions. Jean Bonnardel devient le premier président de la « Générale ». Il est assisté par deux administrateurs délégués (M. Larue à Lyon et M. Jossin à Paris). Les sept anciens administrateurs de la HPL se joignent aux quatorze représentants de la CGN. Le personnel employé par la HPL est mis au service de la nouvelle compagnie. Trois directeurs se répartissent les secteurs géographiques : M. Lamanon pour le Rhône, M. Albert Jossier pour la Saône et M. Pihou pour la Seine. L'absorption de la « Compagnie HPL » étend considérablement la zone d'action de la société jusque-là limitée à la Saône et surtout au Rhône. La CGN-HPLM possède alors la première flotte française, composée de bateaux de bois traditionnels et d'un secteur très dynamique d'unités innovantes.

Son président dirige l'entreprise augmentée suivant les mêmes principes de concentration des exploitations et de modernisation du matériel. Il va chercher à contrôler toutes les opérations du transport. Cette politique de concentration verticale passe par l'établissement de relations avec d'autres compagnies établies en Basse-Seine, dans le nord, l'est et le centre de la France. En 1900, la CGN conclut des accords commerciaux avec la Compagnie « La Seine » puis l'absorbe (37J384-387). En 1902, elle prend le contrôle de la « Compagnie de Transport de Conflans à la Mer » et rachète la flotte de la Compagnie « la Fluviale » en 1912. En février 1913, la HPLM entre pour un cinquième dans le capital d'une « Compagnie Parisienne des Bateaux de Banlieue » (qui disparaît en 1919).

Elle rachète également le matériel de la « Société des Porteurs de la Marne » et exploite sa ligne régulière de transport de marchandises entre Paris, Nancy et Épinal, profitant de l'ouverture de la branche sud du canal de l'Est en 1887. Enfin, la HPLM participe en 1914 à la création de la « Société Anonyme de Navigation et de Transports Automobile » qui transporte des marchandises entre Dunkerque et Nancy.

Elle absorbe en 1908 la Société « L'Escaut », spécialiste du transport des charbons entre les mines du nord et la capitale (37J388). En 1910, elle rachète deux entreprises complémentaires : la Compagnie Monniot et la Compagnie Pavot (elle-même associée aux Messageries Fluviales de France). Elle renforce sa position sur le marché lillois par des prises de participation dans la « Société de Navigation de Dunkerque » en 1912 et dans la « Société des Transports Fluviaux » en 1914.

Les voies du centre ne sont pas oubliées. En juillet 1909, la compagnie rachète le matériel de la Société Leveau et développe son propre service. Mais elle doit ici partager le marché avec un autre concurrent sérieux, la « Compagnie de Navigation sur les Canaux du Centre ».

La HPLM se désintéresse du service des voyageurs, n'engageant plus que des actions ponctuelles. Elle signe ainsi un traité avec la « Compagnie des Bateaux Omnibus », créée à Lyon par Emile Plasson, un des premiers gérants de la Compagnie Générale.

Dans le même temps, elle poursuit la modernisation de ses installations et de son matériel. Elle rachète ou fait construire de nombreux entrepôts et magasins (leur nombre s'élève à environ 130 à la veille de la Première Guerre mondiale). À Lyon, elle prend le contrôle de la « Compagnie des Magasins Généraux » et de la gare d'eau de Vaise qui est reliée au réseau ferré (1896). Dix ans plus tard, elle rachète les dépôts des tramways de Lyon-Vaise. Elle augmente ainsi considérablement ses possibilités de stockage qui s'élèvent alors à 10 000 m². Elle participe à la création de la « Société des Magasins Généraux et Docks Réunis de Nancy » en mars 1905 et intervient dans la constitution de la « Société du Port des Magasins Réunis d'Austerlitz » en août 1906. Elle se dote également de chantiers de construction et de réparations bien équipés pour entretenir sa flotte (La Mouche, Rouen, Chalon, Auxerre, Saint-Mammès, Laroche) et modernise dans ses différents ports (Marseille, Saint-Louis, Paris, Rouen, Le Havre) les appareils de manutentions. La compagnie se positionne aussi sur le nouveau créneau de l'affrètement au moyen de ses propres services ou par l'intermédiaire de la « Société des Mariniers Affréteurs ».

Elle cherche, par ailleurs, à contrôler le domaine de la traction des bateaux ordinaires. Pour les rivières, la HPLM se dote d'une importante flotte de remorqueurs à hélices, supplantant la traction animale, amenant la disparition des derniers charretiers. Exclue de la « Société Générale de Touage et de Remorquage » créée en 1899, la HPLM participe à la création, en Basse-Seine, de la Compagnie Française « Les Remorqueurs » (37J359-383). D'autre part, de 1880 à 1890, elle construit ou aménage une quinzaine de remorqueurs pour tracter ses propres bateaux et accessoirement ceux des artisans. De même, elle s'empare dès 1904 du monopole du remorquage sur la Saône, puis sur le Rhône, où les derniers grappins sont abandonnés. Quelques unités spécifiquement maritimes viennent compléter ce parc de navires.

A la veille de la Première Guerre mondiale, la HPLM offre le visage d'une entreprise audacieuse et maintenant rentable. Pour financer ses activités, elle a dû fortement emprunter : pour un capital de 16 millions de francs, le montant de ses emprunts frôle les 12 millions de francs en 1914. Mais sa flotte est considérable et très moderne : la « Générale » peut s'enorgueillir de posséder le tiers de la centaine de porteurs à propulsion mécanique du parc français. La seule ombre au tableau demeure la création en décembre 1911 de la « Compagnie Lyonnaise de Navigation et Remorquage » qui brise le monopole de la compagnie (37J393-543).

La guerre amène son cortège de perturbations. Bien qu'une grande partie du personnel soit mobilisée, le service est néanmoins maintenu. L'impossibilité de se procurer des matières premières arrête la construction d'unités nouvelles. Pendant l'été 1915, l'extension de l'Arsenal de Lyon, pour les besoins de la Défense Nationale, entraîne la reprise du local occupé jusque-là, cours Suchet, par l'atelier de réparation. Ce dernier doit être transporté dans un bâtiment construit à cet effet sur le bas-port du quai Rambaud. En 1917, la compagnie ne possédant pas de chantier de construction à Paris, une participation importante est prise dans la « Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de Choisy-le-Roi », transformation de l'affaire de M.M. Rancelant et Ollivaud (37J546-560). Enfin, la compagnie prend une série de mesures d'assistance envers son personnel : distributions d'allocations aux familles des

mobilisés, création en décembre 1917 d'un fonds d'invalidité, aide à la scolarisation des enfants, création en 1926 d'un service sanitaire et social.

1920-1930 : le plus grand armement français.

Trois atouts majeurs expliquent l'apogée de la compagnie entre 1920- 1930 : une structure industrielle et commerciale puissante, une flotte qui domine les autres compagnies par ses capacités, le nombre et la modernité de ses bateaux, une foi absolue dans la politique d'innovation technique.

À la suite de la mort de J. Bonnardel (1924), la compagnie procède à la réorganisation de ses services. Si le Siège Social est maintenu à Lyon, 11 quai Rambaud, la Direction Générale s'établit à Paris au 10 boulevard de la Bastille. La présidence revient à Henry Damour, la vice-présidence à J.-M. Bonnardel. Le choc de la Première Guerre mondiale, la sécheresse désastreuse de 1921 et l'organisation très réglementée des transports fluviaux durant le conflit ont rendu ce recentrage indispensable.

Les nouveaux dirigeants misent sur le développement de l'automoteur. Afin de mener à bien cette modernisation, le conseil d'administration décide d'augmenter à plusieurs reprises le capital de la compagnie (37J112-124).

Dans les années 1925-1930, la CGN possède entre 7 à 800 bateaux porteurs de marchandises (8 % de la flotte et près de 10 % de la jauge), soit près de 300 000 tonnes. Cette importante flotte est gérée par une kyrielle de filiales. La Direction Générale s'occupe directement de « Compagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace et de Lorraine » (créée en 1924) alors que les autres filiales sont sous la dépendance des différents services régionaux : Bourgogne-Centre pour la « Compagnie du Touage de l'Yonne » et la « Société des Mariniers Affréteurs », Seine pour la Compagnie Française « Les Remorqueurs », Rhône pour la « Société de Touage ».

En 1923, la Direction Générale s'associe avec l'entreprise Solvay de Dombasle. Cette dernière abandonne à la HPLM une part très importante de son trafic de produits chimiques. En contrepartie, les deux sociétés s'entendent pour construire une flotte d'automoteurs en acier. Solvay entre dans le capital de la compagnie.

En 1924, la compagnie introduit dans son champ d'activité le transport des produits pétroliers. Globalement, elle ne parviendra pas à s'imposer dans le transport des liquides en vrac, à l'exception, peut-être des services du vin.

En 1927, en accord avec la Maison Worms, elle procède à la réorganisation de la « Compagnie Fluviale du Midi », créée en 1924 et qui regroupait la plus grande partie des anciens transporteurs entre Bordeaux et Sète (37J351-356).

La « Générale » poursuit l'extension et la modernisation de ses chantiers : achat de la Mouche à la famille Bonnardel, du chantier Coureau à Chalon, augmentation potentiel de Port-Saint-Louis du Rhône (37J599).

Dans les années 1920, elle part à la conquête des marchés de l'est et prend des participations dans de multiples sociétés. Tout d'abord, elle crée en Alsace-Lorraine son propre service commercial avec cinq agences locales (Strasbourg, Sarrebruck, Mulhouse, Sarreguemines et Niderviller). En 1918, elle participe à la création de la « Société Nancéienne de Transports par Eau ». Elle passe des accords commerciaux en 1921 avec la « Compagnie Lyonnaise de Navigation et Remorquage » et s'évite la concurrence sur les voies de l'est. Elle crée en 1924 une filiale spécialisée dans le transport charbonnier, la CANAL, « Compagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace et de Lorraine ». Elle acquiert un chantier à Niderviller, près de Strasbourg et s'implante dans la « Société des Magasins Généraux de Nancy ». Mais surtout, la compagnie s'oriente vers le Rhin.

En 1919, elle entre dans le capital de la « Société d'Études pour la Navigation du Rhin » (37J580). Parallèlement, elle crée à Strasbourg la « Société Générale de Navigation et d'Entrepôts ». Le 5 août 1920, la HPLM et la « Compagnie Lyonnaise de Navigation et Remorquage » fondent en collaboration avec de grands marchands de charbon lyonnais et divers industriels la Société « Rhin-et-Rhône » qui devient une filiale de la « Générale ». Henry Damour est nommé président. De nombreuses figures de la compagnie entrent au conseil d'administration. La compagnie peut alors assurer le transport des charbons et coques de toutes provenances et la vente de produits en gros et au détail dans les trois départements du HautRhin, du Bas-Rhin et de la Moselle. En 1921, elle prend également la direction de la société « Le Rhin ». Cette société avait été créée pour exploiter un parc de 60 000 tonnes de chalands remis à la France au titre des réparations. Ce parc est complété par l'achat de la flotte des chalands du « Lloyd rhénan », ce qui porte sa capacité d'exploitation à 85 000 tonnes. La HPLM est également présente dans la « Société Française de Remorquage sur le Rhin » dont les activités se concentrent en aval de Duisbourg (37J581). En 1924, elle participe à la création de la « Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin ».

Enfin, en 1930, des participations sont prises dans la « Société de Traction Mécanique », créée pour exploiter des remorqueurs sur les canaux du Centre, dans la Société « Marne et Meuse » et dans la « Société des Magasins Généraux de la Meuse » (37J617).

Les années charnières : 1935-1955.

La crise économique amène un tassement du volume du fret. Au même moment, la concurrence des chemins de fer devient plus vive et la route révèle toutes ses potentialités avec le développement du transport par camions. Les grèves de 1933 et 1936 paralysent le trafic pendant de nombreux mois. Des conditions climatiques désastreuses durant l'hiver 1938 aggravent encore les difficultés de la HPLM à une époque où cette dernière a massivement investi dans le renouvellement de son matériel.

Les changements les plus importants apportés par le Front Populaire touchent l'affrètement. Sous la pression des artisans-bateliers, et malgré les protestations de la « Générale », sont instaurés des tours réglementaires avec des barèmes de prix fixés par l'administration. Le décret du 3 septembre 1937 atténue la rigidité de ces premières mesures. De la même façon, la compagnie s'oppose violemment aux gouvernements de gauche qui cherchent à organiser le marché charbonnier.

La guerre perturbe le trafic. La diminution des importations ne peut être compensée par des voyages organisés du Havre et de Rouen vers le Centre. La demande s'effondre. Les diverses compagnies se livrent à une rude concurrence pour décrocher les quelques marchés existants. Comme en 1914-1918, la mobilisation désorganise complètement la compagnie. Dans l'est, à l'annonce de la déclaration de guerre, les compagnies de navigation quittent la zone rhénane. La Rhénania s'empare alors du matériel laissé par les Français, notamment les biens des filiales de la HPLM, de « Rhin-et-Rhône » et la Société « Le Rhin ». Durant le conflit, la « Générale » continue à affréter des navires d'abord pour son propre compte puis en effectuant les voyages forcés imposés par l'occupant. Le trafic ne se ralentit qu'à partir de 1943 pour s'arrêter complètement durant l'été 1944 : les réquisitions de matériel par les Allemands et les destructions de voies navigables paralysent le trafic.

Au sortir de la guerre, le bilan est très lourd. La compagnie a perdu plus de 200 bateaux (37J97-111). Ses ateliers de Rouen et Lyon-Vaise sont totalement rasés. Le personnel n'est pas épargné par le conflit.

Plusieurs décisions importantes sont prises pour remettre sur pied la compagnie. Fidèle aux orientations prises dans les années 1930, la HPLM décide d'abandonner ses unités traditionnelles au profit de sa flotte d'automoteurs. Comme les autres compagnies, elle n'est guère aidée dans sa politique de modernisation. Depuis le début du siècle, le réseau navigable a peu évolué. Seuls deux ou trois secteurs ont été améliorés, les ouvrages existant simplement modernisés. L'unique fait marquant demeure la création en mai 1933 de la « Compagnie Nationale du Rhône », qui reçoit la concession de l'aménagement du Rhône et l'exploitation des futurs ouvrages. D'autres changements majeurs interviennent au sein de la compagnie. En 1945, tous les services régionaux, à l'exception du service « Le

Rhône », puis en 1953 tous les centres de décision sont rassemblés à Paris. Cette restructuration s'accompagne de plusieurs augmentations de capital, réalisées entre 1946 et 1949 (37J121). La « Générale » abandonne sa politique de concentration verticale au profit d'une stratégie de sous-traitance et réoriente ses activités. Elle délaisse le transport de petites quantités de marchandises sur des lignes régulières et privilégie le trafic de produits pondéreux et de masse. Enfin, elle participe, le 20 mai 1946, au côté de neuf autres compagnies dont la SANARA, à la création de la « Communauté de Navigation Française du Rhin ».

Une compagnie en perte de vitesse : 1956-1973.

La HPLM connaît un net ralentissement de ses activités à l'exception de sa filiale « Rhin-et-Rhône », qui fait de meilleurs choix économiques. Tenant compte de l'évolution de l'économie française, cette dernière réoriente ses activités vers le transport du charbon, du pétrole, du gaz butane et propane. Elle amplifie sa politique de diversification (appareils de chauffage, industries du bois, agro-alimentaire, activités de cabotage) et évolue de façon plus profonde et rapide que la HPLM. Pour satisfaire au mieux ses clients, elle n'hésite pas à faire appel au chemin de fer ou de la route.

En 1956, la « Générale » tente une ultime modernisation : elle vend son dernier vapeur, construit pour le transport des marchandises générales des bateaux équipés de moteurs Sulzer qui développent différentes puissances et s'adaptent à la demande, ainsi que cinq automoteurs pétroliers, les plus puissants du Rhône. Parallèlement, elle s'allie avec la CLNR pour l'exploitation en commun de bâtiments anciens et de quelques unités toutes récentes. Aussi la compagnie parvient elle à conserver son trafic même si une grande partie des hydrocarbures continue de lui échapper.

Dans les années 1960, les difficultés de la HPLM, qui exploite encore 300 bateaux, s'aggravent; ses activités stagnent. La compagnie pâtit de deux fléaux : l'indifférence des pouvoirs publics et le désintéressement des investisseurs qui lui préfèrent le chemin de fer et la route. Les administrateurs protestent également contre les conséquences de la loi Morice qui grève d'une taxe supplémentaire l'économie du transport fluvial. Afin d'assainir ses comptes, la « Générale » se soumet à un très sévère plan de redressement. Lourdemment endettée, elle procède à une augmentation de capital en 1961. Elle cherche ensuite à réaliser des économies. Les chantiers les moins rentables sont fermés (chaudronnerie de Rouen, ateliers de la Bastille et de la Mouche) (37J89). La compagnie reporte ses activités de réparation sur la Seine, en amont de Paris : elle absorbe en 1959 la « Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de Choisy-le-Roi ». Dans le même temps, elle décide, lors des assemblées générales extraordinaires des 21 octobre et 26 novembre 1959, de reprendre le contrôle direct de trois autres sociétés filiales « afin de compléter (son) équipement et d'organiser d'une façon plus rationnelle, sur le plan géographique, la répartition des travaux faisant l'objet de ce secteur ». Elle absorbe ainsi la Compagnie Française « Les Remorqueurs », la « Société Générale de Matériel Flottant », la « Compagnie Fluviale du Midi » (37J58). La gare d'eau de Vaise est cédée à la ville. En 1968, la compagnie ferme le service du Midi. Afin de limiter la concurrence, elle signe des accords commerciaux avec d'autres sociétés. Elle cherche enfin à adopter les dernières innovations techniques même si sa situation financière ne s'y prête guère.

En dépit de tous ses efforts, la crise s'installe. La compagnie ne joue plus le rôle d'entraînement qui était le sien. Seuls les Magasins généraux et les activités de camionnages enregistrent de bons résultats. L'année 1971 est particulièrement difficile. La « Communauté de Navigation Française du Rhin » traverse également une crise profonde. On décide alors de regrouper l'ensemble de la flotte française en une seule société. Un premier accord est signé avec la SANARA le 27 septembre 1972. La HPLM lui confie l'exploitation et la gestion de sa flotte de Seine ainsi que l'ensemble du secteur de l'affrètement. « Pour réaliser des économies de gestion et renforcer la position acquise antérieurement par les deux sociétés dans le secteur des transports », la SANARA absorbe en juillet 1973 la HPLM.

Ainsi s'achève l'histoire de la plus importante compagnie de navigation fluviale française, qui fit preuve pendant près de 120 ans de ténacité et d'inventivité pour tirer le meilleur parti des éléments naturels et résister à la concurrence grandissante des autres moyens de transports.

Histoire de la conservation :

Avant son dépôt, le fonds était conservé par la « Société Alsacienne de Navigation Rhénane », la SANARA.

Modalités d'entrée :

Le fonds d'archives de la Compagnie Générale de Navigation-HPLM a été remis à titre de dépôt aux Archives départementales du Rhône en 1973, par la « Société Alsacienne de Navigation Rhénane », la SANARA. A cette occasion, la SANARA remis un inventaire des archives.

Zone du contenu et de la structure

Présentation du contenu :

Le fonds de la CGN-HPLM rassemble les archives de vingt-sept sociétés. Les archives ne couvrent pas toute la période d'existence de la compagnie. L'ensemble le plus important du fonds est constitué des documents produits par les conseils et assemblées (conseil d'administration, comité d'exploitation et assemblées générales) ainsi que la comptabilité (livres comptables).

On peut repérer quelques lacunes dans le fonds. Les rubriques suivantes n'ont pu être constituées faute de documents : Direction Générale, approvisionnements et fabrication, services commerciaux, services techniques d'études, archives sonores et audiovisuelles. D'autre part, nous ne retrouvons dans ce fonds que trois dossiers concernant le personnel de la CGN-HPLM. Le transfert de la Direction Générale à Paris en 1924 (le Siège Social restant à Lyon, 11 quai Rambaud), de tous les services régionaux en 1945 (à l'exception de celui du Rhône) et de tous les centres de décision en 1953 expliquent que les documents produits par ces services nous échappent. Ces derniers sont vraisemblablement toujours conservés dans la région parisienne.

Évaluation, tris, et éliminations, sort final :

5 mètres linéaires ont été éliminés (doubles, publications légales, frais d'imprimerie).

Mode de classement :

Les dossiers 37 J sont répartis en huit grandes catégories : constitution de l'affaire, conseils et assemblées, domaine, service financier, comptabilité, personnel, correspondance, contentieux. Nous nous sommes inspirés du cadre de classement proposé par Mme Guérin-Brot qui nous semblait bien adapté à notre fonds. Il a été choisi de classer séparément les archives des différentes sociétés afin de se conformer au principe du respect des fonds. À la fin de chacune des analyses des dossiers, nous avons indiqué les dates extrêmes des documents. Pour les registres, nous avons relevé le jour, la date et l'année. Ce principe ne s'applique pas entièrement aux livres comptables : nous nous sommes contentés d'indiquer seulement le millésime lorsque le registre débute le 1er janvier et s'achève le 31 décembre de l'année d'exercice. Quant aux séries incomplètes, nous avons indiqué précisément les pièces manquantes uniquement pour les documents des assemblées générales. Étudions plus précisément chacune des huit catégories citées plus haut.

Constitution de l'affaire.

On place traditionnellement en tête de répertoire tous les documents relatifs à la création de l'entreprise et à son évolution. Ce fonds ne comporte aucun acte de constitution de la HPLM. En revanche, y sont présents, les dossiers de ses filiales. Ils se composent tous de la même façon : procès-verbaux du conseil d'administration, des assemblées générales, statuts, inscription et immatriculation au registre du commerce, actes d'apports et bulletins de souscriptions, pièces comptables. Sont aussi regroupés dans cette rubrique les réorganisations et liquidations de société. Il est de coutume de joindre aux actes de constitution des sociétés les documents relatifs aux actions et actionnaires : répertoires des souscripteurs d'actions nouvelles, registres des conversions et transferts (une action désigne un apport en espèces (action de capital) ou en autres biens (actions d'apport). Ce mot renvoie également au titre représentatif de cette part d'intérêt : il représente un titre de propriété (distinct de l'obligation) émis par une société commerciale et donnant le droit de participer aux bénéfices et aux assemblées générales. L'action de capital peut être remboursée et devenir action de jouissance. Elle peut être nominative, au porteur ou à ordre. L'action est dite nominative quand elle ne peut être transmise qu'au moyen d'un transfert et de l'inscription du nouveau propriétaire sur un registre. Elle est dite au porteur, quand elle se négocie de la

main à la main). Enfin, sont regroupés à la fin de cette rubrique les historiques entrepris par la société elle-même.

Conseils et assemblées.

Sous ce chapitre, sont rassemblés tous les documents relatifs à la marche de l'entreprise. Ils occupent une part importante du fonds de la HPLM et constituent le type de documents le plus fréquemment rencontrés dans les autres fonds. On trouve tout d'abord les procès-verbaux des délibérations du conseil d'administration de la HPLM et des autres sociétés, sous forme de registres ou de cahiers (le conseil d'administration est un groupe de personnes désignées par les statuts ou l'assemblée générale pour administrer et diriger un établissement, une institution, une société anonyme. Le conseil d'administration se réunit environ tous les deux mois). La consultation jointe des registres de présence permet d'en saisir la composition. Nous possédons également les procès-verbaux des délibérations du comité d'exploitation (dans les très grandes entreprises, le conseil est souvent divisé en comités chargés de certaines questions de moindre importance : comité de direction, de construction, des finances, des ateliers, de l'exploitation, du contentieux). Enfin, prennent place les documents (rapport dactylographié ou imprimé, registre, dossier) relatifs aux assemblées. Un procès-verbal, dont la composition est invariable, est dressé à la fin de chaque assemblée. Il comporte les rubriques suivantes : rapport du conseil d'administration, des commissaires aux comptes, rapport spécial concernant les opérations visées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, texte des résolutions, allocution du président.

Domaine.

Sont classées dans cette rubrique tous les dossiers concernant les bâtiments et l'outillage de l'entreprise - ainsi que particularité de notre fonds- la gestion des bateaux. Toutes les opérations immobilières menées par la CGN-HPLM à partir de 1930 sont classées dans le fonds de sa filiale, la « Société Immobilière HPLM ». La quasi-totalité des dossiers concerne les dommages causés aux bâtiments et à l'outillage de la société : on peut en consultant retracer les différentes étapes de la remise en état des installations de la compagnie. Une troisième sous-partie concernant la gestion de la flotte vient compléter cette rubrique. Y sont classées toutes les pièces relatives à l'acquisition, à l'entretien et à l'abandon d'un navire ainsi que les dossiers des dommages de guerre.

Service financier.

L'entreprise, confrontée aux variations monétaires et à sa propre expansion, peut être amenée à augmenter son capital. Chacune de ses opérations donne lieu à la création d'un dossier dans lequel nous trouvons : prospectus d'émission, correspondance avec les banques émettrices, avec les souscripteurs, avis et bulletins de souscription, procès-verbaux du conseil d'administration, de l'assemblée générale extraordinaire. Des registres de nouveaux actionnaires sont dressés à l'occasion. On peut ensuite consulter les documents relatifs aux emprunts et obligations. Cette sous-série comprend les pièces suivantes : prospectus d'émission, correspondance avec les banques, annonces légales. On consigne également dans un registre la liste des coupons et obligations à rembourser.

Comptabilité.

Nous avons choisi de classer tout d'abord les inventaires. L'inventaire consiste en un dénombrement des marchandises, valeurs et créances, permettant d'établir le compte des pertes et profits. En effet, toute entreprise doit en vertu de l'article 9 du code de commerce faire son inventaire et établir par sa balance sa situation commerciale. L'inventaire est, en fait, le relevé exact et sommaire de l'actif et du passif de l'entreprise. Suivent ensuite les comptes sociaux ou bilans de fin d'exercice, préparés en vue de la tenue de l'assemblée générale. Ils sont dressés à la fin de chaque trimestre, de chaque semestre ou annuellement. Le bilan, état comparatif de l'actif et du passif, est complété par de nombreuses pièces justificatives notamment les comptes de pertes et profits. Ces derniers se résument en un tableau des mouvements d'entrées et de sorties des richesses entre deux bilans successifs. Ils récapitulent les produits et les charges de manière à faire apparaître le bénéfice ou la perte de l'exercice. D'autres documents

complémentaires viennent confirmer le résultat du bilan : les comptes de régulation, le tableau des amortissements, des immobilisations, les balances générales, le projet de répartition, la situation active et pas La balance est la différence équilibrant le crédit et le débit : elle est, comme l'inventaire, le relevé de l'actif et du passif de l'entreprise. Le détail des écritures pour chaque compte s'accompagne souvent d'une analyse rétrospective de certains comptes. Viennent ensuite les collections de journaux et de grands livres. Ils permettent d'établir une approche chiffrée de l'histoire de la société. Les renseignements que l'on peut en tirer sont variés et dépassent de très loin la seule question comptable. Le journal est un registre où sont consignées par ordre chronologique toutes les écritures passées dans les comptes du grand livre. Chaque écriture comprend sept parties : la date, le compte débité, le compte crédité, la somme, la quantité de marchandises ou la qualité de l'opération, le mode de paiement et le prix. Les renseignements portés dans le journal sont très précieux. Ils sont plus explicites que sur le grand livre. Quand un journal est manquant, il peut avantageusement être remplacé par les feuilles d'écritures comptables. Le grand livre reprend toutes les opérations pour les remettre à leur place logique, c'est à dire par comptes, personnels ou impersonnels. Toutes les écritures sont rappelées deux fois, au crédit d'un compte, au débit d'un autre. À l'intérieur de chaque compte, les opérations sont classées chronologiquement. Alors que le journal est écrit page à page, le grand livre dispose ses écritures sur deux pages face à face. A gauche se trouve le débit, à droite le crédit. Chaque article comprend cinq parties : la date, le nom du compte où est passée l'écriture correspondante, débit ou crédit, le sujet de l'opération, le folio de l'écriture correspondante, la somme. En marge figurent les folios de rencontre du grand livre : le chiffre au-dessus du trait est le folio du compte débité, celui en dessous le folio du compte crédité. Enfin, le grand livre s'ouvre généralement sur un répertoire, inclus ou séparé, à l'aide duquel on peut retrouver n'importe quel compte. Pour faciliter les écritures, tous les comptes d'un grand livre commencent et finissent à la même date. On établit généralement plusieurs séries de grands livres : comptes généraux et collectifs, créditeurs et débiteurs. Le grand livre donne parfaitement la marche de certains comptes : capital, pertes et profits avec des détails qui ne figurent pas ailleurs. Dans une entreprise -comme la HPLM- dont l'activité est très variée et s'étend sur plusieurs espaces géographiques, l'analyse du grand livre permet d'étudier l'accroissement du capital, la provenance des bénéficiaires et leur utilisation, les rapports avec telle ou telle société complémentaire, avec telle ou telle région. En fin de rubrique, sont classées diverses sortes de documents comptables que la complication des écritures a rendu indispensable. Tout d'abord le livre de paye, très utile à consulter pour l'étude des salaires. D'autres documents ont une moindre portée historique comme le journal de caisse. Le journal de caisse ou livre de caisse répertorie pour chaque mois toutes les entrées et sorties d'argent. Y sont mentionnées la somme, les raisons du paiement et l'identité des destinataires. Enfin, parce qu'elle est une entreprise d'envergure, la HPLM dispose de grands livres complémentaires, ceux des constructions et magasins. Les comptes de chaque magasin ainsi que ceux de chaque bateau y sont reportés. Pour aider à la compréhension de ces documents, il est recommandé de consulter simultanément les dossiers contemporains du fonds.

Personnel.

Les documents conservés dans ce fonds concernant le personnel sont plutôt atypiques. Nous n'avons retrouvé aucun dossier de cadre, d'ouvrier, de mouvement du personnel. Il serait vain, à partir de ce seul fonds, d'espérer retracer des parcours professionnels, de vouloir reconstituer la carrière des marinières de la HPLM. Les trois dossiers retrouvés apportent néanmoins un témoignage sur la vie troublée de ces hommes, pendant la Seconde Guerre mondiale.

Correspondance.

La correspondance commerciale est une source importante de l'histoire de l'entreprise. Elle se subdivise habituellement en deux groupes : correspondance reçue et correspondance envoyée. Cette dernière est généralement conservée sous forme de copies de lettres. Deux importantes collections de copies de lettres sont conservées dans ce fonds. Elles s'échelonnent de 1959 à 1965 pour la CGN-HPLM et de 1954 à 1964 pour la CLNR. Bien que s'étendant également sur plus de dix ans, les copies de lettres conservées par la « Compagnie Nouvelle de Transport et d'Armement » tiennent en un seul volume. Cette proportion semble trahir un volume d'activités plus faible. N'omettons pas néanmoins de signaler que cet unique volume porte le n° 5 : il serait un fragment isolé d'une plus vaste série.

Contentieux.

Toute entreprise, au cours de son existence, est amenée à aller en justice pour défendre ses intérêts. Dans ce domaine, la CGN-HPLM ne constitue nullement une exception. Les dossiers de contentieux présentent un intérêt certain pour l'histoire des firmes et l'histoire économique en général. Ils apportent de multiples renseignements sur la pratique des affaires, sur les conflits d'intérêt, sur certains aspects de la vie sociale ou juridique des entreprises.

Zone des conditions d'accès et d'utilisation

Conditions d'accès :

L'ensemble du fonds est librement communicable.

Zone des sources complémentaires

Documents en relation :

SOURCES COMPLEMENTAIRES

Cette liste n'est pas exhaustive. Elle propose au chercheur des « pistes » permettant de compléter le fonds conservé aux Archives départementales du Rhône.

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon.

S 4 TFI 15 Navigation Compagnie de Navigation « Havre-Paris-Lyon Marseille » (HPLM) Activité : règlements, tarifs, correspondance, 1879-1937.

S 4 TFI 15 Navigation Compagnie de navigation « Compagnie des Bateaux Parisiens » Manque de personnel et de combustible : arrêt dans les transports : correspondance, 1917-1917.

S 4 TFI 15 Navigation Compagnie de navigation « Compagnie Générale de Navigation » Activité : notice explicative de la compagnie, bilans d'exploitation, correspondance, 1864-1935.

S 4 TFI 15 Navigation Compagnie de navigation « Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage » Désir de se voir confier le transport militaire : comptes rendus de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, correspondance, 1915-1916.

S 4 TF2 1 Navigation Compagnie de Navigation « Havre-Paris-Lyon Marseille » (HPLM) Organisation de services réguliers de navigation sur la Saône : arrêté, comptes-rendus des travaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, correspondance, 1934-1934.

S 4 TF1 15 Navigation Compagnie de Navigation de plaisance sur le Rhône et sur la Saône : développement : délibérations de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, rapports, bulletin municipal officiel de la ville de Lyon, comptes-rendus de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, tarifs, horaires, coupures de presse, correspondance, 1922-1932.

S 4 TF2 1 Ports Exploitation : répartition des rives des ports entre Perrache et La Mulatière, entre deux compagnies de navigation : LNR et HPLM (Havre-ParisLyon-Marseille) : comptes-rendus de la commission des ports de Lyon, 1918-1918.

S 4 TF2 22 Ports Infrastructures et équipements : Port Saint-Louis du Rhône : construction : procès-verbaux du conseil général de Saône-et-Loire, du conseil général de Loire, du conseil général de l'Ain, du conseil général des Bouches-du-Rhône, délibérations de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, notes, correspondance, 1847-1871. (Correspondances portant sur l'ensablement du Golfe de Fos (1888), sur l'attribution du statut de commune à Port Saint-Louis (1892), sur la nécessité de procéder à des dragages (1884), plaquette publicitaire sur l'agence Saint-Louis du Rhône).

S 4 TC1 19 Ports Infrastructures et équipements : gare d'eau de Vaise : magasins généraux : aménagements et exploitation : comptes-rendus des travaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, délibération de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, statuts, règlements et tarifs de la Compagnie Lyonnaise des Magasins généraux de la gare de Vaise, comptes d'exploitation, plans, correspondance, 1856-1930. (Concession accordée par la Compagnie Lyonnaise des Magasins Généraux et par la gare d'eau de Vaise à la Compagnie Générale de Navigation (12.12.1896), exploitation des Magasins généraux et de la gare d'eau de Vaise par la Compagnie Générale de Navigation puis par la CGNHPLM (1897).

S 4 TF2 22 Ports Trafic : Port Saint-Louis du Rhône : note, brochure, statistiques, délibérations de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, comptes-rendus des travaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, correspondance, 1950-1971 (correspondance portant sur le tunnel de Rove en 1963).

Archives municipales de Lyon.

La série O (Travaux publics, voirie, moyens de transport, régime des eaux) des archives municipales peut être consultée avec profit.

3 O 227 Bateaux

0342 WP 040 Bateaux mouvants : navigation et stationnement des bateaux à vapeur : Compagnies des Bateaux à Vapeur Omnibus « Les Mouches » : rapports, correspondance, plans, rapports de police, délibérations du conseil municipal, actes notariés, procès-verbaux de conférence, projets, affiches, pétitions, baux, arrêtés préfectoraux, 1864-1887.

3 O 227 Navigation sur la Saône et sur le Rhône.

0342 WP 041 Compagnie Générale de Navigation (1855-1871). Compagnie Les Parisiens (1853-1876). Compagnie Rhône et Méditerranée. Compagnie de l'Aigle (1845) : correspondance, pétitions, notifications, arrêtés préfectoraux, actes notariés, assignations, brouillons, rapports des délibérations du conseil municipal, notes, certificats, avis, baux, plan, 1842-1872.

3 O 227 Navigation sur la Saône et sur le Rhône.

0342 WP 041 Compagnie des Grappins (1868). Compagnie Bonnardel frères (1878-1881).

3 O 227 Navigation sur la Saône et sur le Rhône.

0342 WP 041 Bateaux mouvants : navigation de plaisance sur le Rhône : rétablissement d'un service de transport de voyageurs entre Lyon et Avignon (par la Compagnie Lyonnaise de Navigation de Plaisance), vente du bateau « Ville-de-Lyon » à l'État, demande d'acquisition du Ville-de-Valence par le War Office, litige entre les collectivités associées au financement du service, établissement du service interrompu pendant la guerre, problèmes financiers, échouage du « Ville de Lyon » : horaires, procès-verbaux de réunion, rapport d'expertise, procès-verbaux de séance, correspondance, rapports, délibérations du conseil municipal, plans, baux, affiches, 1911-1924.

3 O 227 Navigation sur la Saône et sur le Rhône.

0342 WP 041 Établissement de débarcadères : adjudication pour réparation de pontons, arbitrage d'emplacement, réclamation, pose d'organeaux : rapport, arrêtés du Maire, correspondance, arrêtés préfectoraux, plan, cahiers des charges, affiche, 1816-1885. Diverses compagnies dont la Compagnie des Bateaux à Vapeur Omnibus.

3 O 227 Compagnie Lyonnaise de Navigation de Plaisance.

0750 WP 006 Liquidation de la compagnie : correspondance, 1914-1930.

3 O 227 Quais : dessèchement de marais.

0342 WP 014 Contestations. Service de la navigation, service spécial du Rhône, Compagnie Générale de Navigation, administration des Ponts et Chaussées, 1833-1878.

3 O 227 Navigation sur la Saône et sur le Rhône.

0342 WP 041 Bateaux mouvants : navigation et stationnement des bateaux à vapeur : compagnies diverses : droits d'attache et d'amarrage à payer par chaque compagnie, 1863-1870. Compagnie Générale de Navigation (1855-1871). Compagnie Les Parisiens (1853-1876). Compagnie Rhône et Méditerranée. Compagnie des Gondoles (remorqueurs sur la Saône) (1858-1864). Compagnie Française de Navigation (1872). Compagnie des Bateaux à Vapeur sur le Rhône (1842-1849). Compagnie de l'Aigle (1845) : correspondance, pétitions, notifications, arrêtés préfectoraux, actes notariés, assignations, brouillons, rapports, délibérations du conseil municipal, notes, certificats, avis, baux, plan, 1842-1876.

3 O 227 Saint-Rambert-L'île Barbe.

005 WP 103 Police, circulation, réglementation, signalisation, autorisations : correspondance, textes officiels, 1905-1939.

Archives départementales du Rhône.

La sous-série 122 J rassemble les papiers scientifiques de Bernard Escudié (1937-1996), historien des sciences et des techniques. Ce fonds contient d'intéressants documents concernant l'histoire de notre compagnie et plus généralement celle de la navigation à vapeur : notice de la Compagnie Générale de Navigation publiée en 1914, atlas photographique du Rhône, documents préparatoires à la publication de son ouvrage, *Histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, paru en 1991. Fonds non classé.

La série S (Travaux publics et transports) comporte des dossiers intéressant la CGN, soit dans le fonds de la préfecture, soit dans le fonds du service de la navigation du Rhône. Cette série est en cours de classement.

Le Musée Historique de Lyon.

Ce musée rassemble des dessins et des lithographies retraçant les débuts de la navigation à vapeur à Lyon.

Archives nationales.

Centre historique de Paris.

La série F, constituée des versements des papiers des ministères, comporte des dossiers relatifs à la navigation et à l'aménagement des voies fluviales (correspondance, rapports, projets) pour les XIX^e et XX^e siècles. Sont plus particulièrement concernées les sous-séries F12 (commerce et industrie) et F14 (travaux publics).

Instrument de recherche : *État sommaire des versements faits aux Archives nationales* & , 6 vol., Paris, Archives nationales, 1929-1972.

Centre des Archives du Monde du Travail (Roubaix).

La sous-série 65 AQ (documentation imprimée concernant les sociétés) comporte quelques documents intéressant notre sujet. Il s'agit de pièces présentées aux assemblées générales des actionnaires par les conseils d'administration des sociétés : statuts, rapports imprimés, coupures de presse, catalogues, plaquettes illustrées. On signalera, dans la rubrique Q de cette sous-série (transports, télécommunications) les cotes suivantes :

Q 156 Compagnie des Bateaux Omnibus. Assemblées générales, avis, coupures de presse, 1899-1912.

- Q 576 Compagnie Anonyme de Touage et de Remorquage de l'Yonne. Statuts, 1893.
Q 156 Compagnie Lyonnaise de Navigation et Remorquage. Statuts, assemblées générales, avis, coupures de presse, avis d'émission d'obligations, 1911-1927.
Q 53 Société Anonyme des Bateaux à Vapeur Les Parisiens. Statuts, assemblées générales, avis, guide illustré avec cartes, documents concernant les tarifs, coupures de presse, 1886-1918.
Q 1107 Société Française de Remorquage sur le Rhin. Statuts, assemblée générale, 1921-1925.
Q 1068 Société de Traction Mécanique. Statuts, 1928.

Bibliographie :

Méthodologie.

CHOMEL (Vital), « Les archives d'entreprises dans les départements », *Gazette des Archives*, n° 84, 1974, p. 19-35.

Direction des Archives de France, *Manuel d'archivistique*, Paris, Archives Nationales, 1970, 805 p.

Direction des Archives de France, *La Pratique archivistique française*, Paris, Archives Nationales, 1993, 630 p.

DREYFUS (Michel), *Les sources de l'histoire ouvrière, sociale et industrielle en France. XIXe -XXe siècles, guide documentaire*, Paris, Éditions ouvrières, 1987.

GILLE (Bertrand), *État sommaire des archives d'entreprises conservées aux Archives Nationales, tome I (1 AQ à 64 AQ)*, Paris, Imprimerie nationale, 1957.

GILLE (Bertrand), « Les archives d'entreprises », *Revue historique*, 76e année, t. CCVIII, juillet - septembre 1952, p. 185-204.

ROBERT (François), *Les archives d'entreprise en Rhône-Alpes aux XIXe et XXe siècles, guide documentaire*, Lyon, Maison Rhône-Alpes des Sciences de l'Homme, 1993-1994, 2 tomes, 486 p.

VIDALENC (Jean), « Les archives d'entreprises et leur intérêt pour l'Histoire », *Gazette des Archives*, n° 73-74, 1971, p. 83-91.

Histoire scientifique et technique de la navigation.

BALLOT (Charles), *L'introduction du machinisme dans l'industrie française*, Slatkine, Genève, 1978, (réimpression de l'édition de 1923).

BAZIN (E.), « Sur l'état actuel de la navigation intérieure », *Annales des Ponts et Chaussées*, 1867.

BEAUDOIN (F.), *Bateaux des fleuves de France*, Paris, 1985.

BERNA (Henri), *Dictionnaire technique et administratif de la navigation intérieure*, Berger-Levrault, 1977.

CALLON (C.), MATHIAS (F.), *Étude sur la navigation fluviale à vapeur*, Librairie Scientifique et Industrielle, Paris, 1846.

CUENOT (M.), *Rivières canalisées et canaux*, Paris, 1913.

DAMBLY (Phil), *Nos inoubliables vapeurs*, Edition Le Rail, Bruxelles, 1968.

DAUMAS (M.), *Histoire Générale des Techniques*, P.U.F., Paris, 1962.

DUTENS (J.), *Histoire de la Navigation Intérieure de la France*, Paris, 1829.

ESCUDIE (Bernard), COMBE (Jean-Marc), *L'aventure scientifique et technique de la vapeur : d'Héron d'Alexandrie à la centrale nucléaire*, Ed. CNRS, Paris, 1986.

FREYCINET (C. de), *Mémoires*, Lib. Delagraves, Paris, 1913.

GAUDRY (J.), ORTOLAN (A.), *Construction, conduite et entretien des machines à vapeur*, E. Lacroix, Paris, 1878.

GONJO (Y.), « Le Plan Freycinet 1878-1882 : un aspect de la grande dépression économique en France », *Revue historique*, 96e année, t. CCXLVII, juillet-septembre 1972, p. 49-86.

LE SUEUR (Bernard), « Approche historique d'un réseau de voies navigables », dans *Colloque de Laudesec-en-Caux*, 1988.

LE SUEUR (Bernard), *Batelleries et bateliers de France. Histoire illustrée de la navigation intérieure*, Horvath, Roanne, 1985.

LE SUEUR (Bernard), « L'évolution de la navigation intérieure et ses métiers aux XIXe et XXe siècles », *Culture technique*, n° 19, mars 1989, p. 230- 240.

LE SUEUR (Bernard), « L'épi-mobile ou la rivière oubliée », dans *Colloque International sur le Patrimoine Maritime et Fluvial*, Nantes, 1992.

LE SUEUR (Bernard), « Bateaux, Hommes et Société », dans *Les hommes et leurs bateaux, Colloque du CETMA-CNRS*, juin 1994.

LE SUEUR (Bernard), « Le patrimoine des eaux intérieures », *Bulletin de l'Association des Conservateurs des Antiquités et Objets d'Art*, n° 9, avril 1995.

LE SUEUR (Bernard), « Le touage, histoire et technique », *Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, n° 34, juillet 1995.

MALLET (A.), « Évolution pratique de la machine à vapeur », *Bull. Sté Ingén. Civils-France*, août-septembre 1908.

MELLET (F.-N.), TOURASSE (P.), *Essai sur les bateaux à vapeur appliqué à la navigation intérieure et maritime de l'Europe*, Malher Ed., Paris, 1828.

MERGER (M.), *La politique de la Troisième République en matière de navigation intérieure*, Université de Paris-Sorbonne, 1981.

MOLINOS, *La navigation de la France*, J. Baudry Ed., Paris, 1876.

MOLLAT (M.), sous la direction de, *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris.

PAYEN (J.), *Technologie de l'énergie vapeur en France dans la première moitié du XIXe siècle*, Paris, 1977, thèse dactylographiée.

PICARD (A.), *Les chemins de fer. Aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris, 1918.

SAUVAGE (E.), *La machine à vapeur*, Paris, 1896.

Histoire sociale.

GERRITSEN (D.), *Production et reproduction de l'artisanat batelier*, CNRS, 1983.

LE SUEUR (Bernard), *Le Pénichien, marinier du nord, 1850-1950. Essai d'histoire sociale*, 1982.
Frontières et identités professionnelles dans les métiers du transport, GRECO-CNRS, juillet 1985
(plusieurs articles de Bernard Le Sueur).

LE SUEUR (Bernard), « Les adaptations réglementaires et sociales de la batellerie industrielle à son marché », dans *Colloque Professions et réglementations des transports dans la perspective européenne de 1993*, CNRS, Paris, 1989.

LE SUEUR (Bernard), « A propos du statut et des fonctions des femmes dans la batellerie », dans *Colloque du CETMA-CNRS, Statuts et fonctions des femmes dans les communautés maritimes et fluviales*, publié dans *Anthropologie Maritime*, cahier n° 4, 1992.

TRIPPIER (Pierre), sous la direction de, *Travailler dans les transports*, Collection Logiques sociales, novembre 1986.

VERICOURT (G. de), GERRITSEN (D.), *Les bateliers, seigneurs ou galériens*, Syros, Collection Des gens, Paris, 1995.

La navigation dans l'est.

DESCOMBES (René), *Canaux et batellerie en Alsace*, Strasbourg, 1988.

KUHNE (J.), « Robert David », *pousseur sarromosellan*, mémoire de maîtrise d'ethnologie réalisé sous la direction d'Eric Navet, Université des Sciences Humaines de Strasbourg II, 1994.

LESTRA (H.), *Revue La Navigation du Rhin*, 6e année, n° 2, février 1928.
Revue Navigation Intérieure et Rhénane, juin 1952, mai 1959.

WEILL (Georges), « La traction mécanique des bateaux de navigation intérieure en France », *La navigation du Rhin, Revue de la Navigation Intérieure*, mars-avril 1948.

La navigation sur la Seine.

LE SUEUR (Bernard), « La navigation en Basse-Seine au début du XIXe siècle », *Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, n° 25, novembre 1985.

LE SUEUR (Bernard), *Conflans-Sainte-Honorine, histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, L'Harmattan, Paris, 1994.

ROBERT (Jean), « Sur la Seine à Paris. Des marchandises aux transports en commun, un siècle de services réguliers », *La vie du rail*, n° 2027.

La navigation sur la Saône.

BONNAMOUR (Louis), *La Saône, une rivière, des hommes*, Le Puy, 1981.
Bateaux de Saône, mariniers d'hier et d'aujourd'hui, Société d'histoire et d'archéologie de Chalon-sur-Saône, 1986, 90 p.

COURTOT-GUICHARD (J.), *La navigation sur la Saône dans le passé. Grandeurs et servitudes des mariniers*, Collection Folklore de Bourgogne, n° 5, l'Arche d'or, Dijon, 1981, 36 p.

- JACQUINOT (O.), « Le réseau navigable de la Saône », *Annales des Ponts et Chaussées*, 1918.
La Saône : une rivière et des hommes. Catalogue d'exposition, Maison de la Culture, Chalon-sur-Saône, avril-mai 1979.
- LAVAL (M.), « Sur les travaux de perfectionnement de la navigation de la Saône entre l'embouchure du canal du Rhône au Rhin et Lyon », *Annales des Ponts et Chaussées*, tome IX, 1845.
- MANDY (Francis), « La navigation saônoise », dans *La ville et le fleuve, colloque tenu dans le cadre du 112e congrès national des sociétés savantes, Lyon, 1987*, Paris, CTHS, 1989, p. 187 à 197.
- MICHEL (Laurent), *La Saône, frontière et trait d'union : son histoire, ses riverains, son cours*, Éditions Horvath, Le Coteau, 191 p.
- PLASSARD (F.), sous la direction de, *Infrastructures de transport et transformation de l'espace. Le cas de la région du Creusot-Montceau-LesMines, entre 1780 et 1980*, Le Creusot, 1985.
Le port fluvial de Villefranche sur la Saône, Chambre de commerce de Villefranche-sur-Saône, Imprimerie Deschizeaux, Villefranche, 1935, 16 p. et des plans.
- TAVERNIER (R.), « La navigation de la Saône », dans *3^e Congrès National de Navigation Intérieure*, Lyon, 1911.
- SAUMON (R.), « Le remorquage à vapeur sur la Saône », *Mémoires d'histoire et d'archéologie de Chalon-sur-Saône*, tome XLIII, 1972/1973.
- La navigation sur le Rhône.**
- BARAGON (M.), *Le monopole de Paris-Lyon-Méditerranée et la Navigation du Rhône*, Roucols, Nîmes, 1871.
- BLANPAIN (Jean-Pierre), *La guerre du fleuve. Les hommes du Rhône*, texte et dessins de Jean-Pierre Blanpain, Taulignan, Éditions Du Regard du Monde, 1983, 76 p.
- BOUCHER et al., *Le Rhône*, ouvrage édité par la Compagnie Nationale du Rhône, 1962.
- BRAVARD (J.-P.), *Le Rhône, du Léman à Lyon*, La Manufacture, Lyon, 1987.
- BREITTMAYER (A.), *Le Rhône sa navigation depuis les temps anciens jusqu'à nos jours*, H. Georg, Lyon-Bâle-Genève, 1904.
- CHAMBOREDON (M.), « Problèmes du Rhône depuis l'avènement de la machine à vapeur », *Le Rhône*, C.N.R. Edition, Lyon, 1962.
- COMBE (J.-M.), « Navigation rhodanienne à vapeur : transport des voyageurs, documents et témoignages », dans *Actes du 115e congrès national des sociétés savantes, Avignon, 1990, section d'histoire des sciences et des techniques*, 1992, p. 157-172.
- COMPAGNIE NATIONALE DU RHÔNE, *Les ports fluviaux rhodaniens*, 1981.
- DE MAS (B.), « Le Rhône en aval de Lyon », dans *Congrès Navigation Intérieure*, Lyon, 1911.
- DESMOND (R.), *Le Rhône un fleuve, des hommes*, Foyer d'Animation Rambertois Ed., 1983.
- DURRENMATT (G.), *Le Rhône Autrefois*, Curandera Ed., Apremont, 1987.

DUTACQ (F.), CHAULANGES (M.), PAGE (J.), *Petite histoire de la région lyonnaise*. Charles Lavauzelles et Cie Editeurs, Paris, Limoges, Nancy, Collection « Enfants de France », 1942.

ESCODIE (Bernard), COMBE (Jean-Marc), avec la collaboration de Jacques Payen, *Vapeurs sur le Rhône. Histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, Éditions du CNRS, P.U.L, Lyon, 1991, 462 p.

ESCODIE (Bernard), « La navigation à vapeur rhodanienne : innovations et contraintes fluviales à l'époque de l'ingénieur H. Girardon », dans *Le fleuve et ses métamorphoses. Actes du colloque international, université Lyon III Jean Moulin*, 1993, p. 281 à 297.
Études diverses concernant la navigation sur le Rhône, Paris, Lib. Polytechnique Baudry et Cie, 1890.
Le fleuve et ses métamorphoses. Actes du colloque international, université Lyon III Jean Moulin, 1993, textes réunis et édités par François Picquet, Didier Érudition, Paris, 1994.

GRENIER-CHEVALLIER (O.), *Meilleur moyen de navigation sur le Rhône*, Lyon, 1874.

LABRELY (R.), *Les mémoires du marinier Hugon, dit Trompette*, Figures bourguésanes, Viviers, 1909.

LAVAUD (A.), « Amélioration de la navigation rhodanienne », *Bull. Sté Ing. Civils*, tome 2, 1912, p. 558-560.

Mémoire sur le canal du Rhône à Sète, Jeune Chambre économique de Montpellier, 1878.

MOREAUX (F.), *Recherche du meilleur moyen de Navigation sur le Rhône*, Baudry Ed., 1883.

PASCALON, « Le Rhône », *Sciences et Industrie*, n° hors série (254 bis), les voies navigables françaises, 1934-1935.

PERROUD (Claude), *Rhône de nos pères*, 1974, 183 p.

PEUT (H.), *La navigation du Rhône, de la Saône et des canaux de Bourgogne et du Rhône au Rhin*, librairie internationale de Paris, 1857.

RAFFIN (Michel), « L'aménagement du Rhône et l'outil portuaire lyonnais », dans *La ville et le fleuve, colloque tenu dans le cadre du 112e congrès national des sociétés savantes, Lyon, 1987*, Paris, CTHS, 1989, p. 297 à 305.

RISSOAN (Jean-Pierre), *Le Rhône et la mer, la navigation fluvio-maritime rhodanienne*, Institut des Études Rhodaniennes de Lyon, 1987, 309 p.

RIVET (Félix), *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône (1783-1863)*, P.U.F., Paris, 1962.

TRACOL (Michel-André), *Quand le Rhône était un fleuve*, album de cartes postales, de photographies et de gravures composé et légendé par Michel André Tracol, Granges-lès-Valence, Impressions Modernes, 1980, 143 p.

VARILLE (M.), « Les bateaux à vapeur du Rhône de 1829 à 1855 », *Revue d'Histoire du Lyonnais*, 1921, p. 272-275.

La navigation à Lyon.

BAYLE (Pierre), *Histoire de la navigation fluviale à Lyon et le long de sa majesté « La vallée impériale »*, Paris, La pensée universelle, 1980, 188 p.

BORGE (Guy et Marjorie), CLAVAUD (René), *Les transports à Lyon, du tram au métro*, Jean Honoré Éditeur, Lyon, 1984, 179 p.

CAYEZ (Pierre), *L'industrialisation lyonnaise au XIXe siècle. Du grand commerce à la grande industrie*, thèse présentée devant l'Université de Lyon II le 29 janvier 1977, service de reproduction des thèses, Université de Lille III, 1979.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LYON, *Le port Rambaud*, Éditions publicitaires Pierre Bissuel, Lyon, 1956, 142 p.

DU POUGET (Marc), « La surveillance administrative des bateaux à vapeur dans la première moitié du XIXe siècle », dans *La ville et le fleuve, colloque tenu dans le cadre du 112e congrès national des sociétés savantes, Lyon, 1987*, Éditions du CTHS, 1989, p. 389 à 390.

GARDEN (M.), *Lyon et les Lyonnais au XVIIIe siècle*, Les Belles lettres, Paris, 1970.

KLEINCLAUZ (A.), *Histoire de Lyon*, tome III de 1814 à 1940, Librairie Pierre Masson, Lyon, 1952, 346 p.

LAFERRERE (Michel), *Lyon, ville industrielle. Essai d'une géographie urbaine des techniques et des entreprises*, P.U.F., 1960, 547 p.

Lyon au fil des fleuves, exposition présentée à l'ELAC du 15 juin au 15 septembre, au Palais Saint-Jean du 22 juin au 31 juillet 1982 et du 8 juin au 31 juillet 1982 à l'atrium de la Caisse d'Épargne, 272 p.

MULSANT (Marc), « Claude Dorothée de Jouffroy d'Abbans, un Ecullois d'adoption (1751-1832) », dans *Actes des journées d'études de l'Union des Sociétés Historiques du Rhône*, n° 11, 1994, p. 39 à 61.

MUSÉE HISTORIQUE DE LYON, *L'expérience de Jouffroy d'Abbans en 1783 et la navigation à vapeur dans la région lyonnaise*, catalogue de Monique Ray, 1983, 55 p.

RISSOAN (Jean-Pierre), « A propos de Lyon, port de mer », dans *La ville et le fleuve, colloque tenu dans le cadre du 112e congrès national des sociétés savantes, Lyon, 1987*, Paris, CTHS, 1989, p. 335 à 344.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LYON, *Lyon et la région lyonnaise*, Études et documents publiés à l'occasion du XV^e Congrès des Sociétés Françaises de Géographie, 1894, 153 p., p. 112 à 117.

Études sur la Compagnie générale de Navigation-HPLM.

BEYSSAC (Jean), *Notes généalogiques sur la famille Bonnardel à Condrieu et à Lyon*, Lyon, s.d.

BEYSSAC (Jean), *Jean Bonnardel, 1848-1924*, A. Rey, Lyon, 1928.

BOUVIER (J.), « Une dynastie d'affaires lyonnaise au XIXe siècle : les Bonnardel », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, tome 2, 1955, p. 185-205.

LE SUEUR (Bernard), *La « Grande Batellerie », 150 ans d'histoire de la Compagnie Générale de Navigation, XIXe-XXe siècles*, La Mirandole, Conflans-Sainte-Honorine, 1996, 164 p.

Notice sur la Compagnie générale de Navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille, Impr. Arnaud, Lyon, 1914. *Sciences et Industrie*, n° spécial Navigation, 1935.

Sommaire

37J1-37J329 Compagnie Générale De Navigation-Le Havre-Paris-Lyon-Marseille (CGN-HPLM).	1856-1969
<hr/>	
37J1-37J6 Constitution de l'affaire.	1900-1931
37J7-37J73 Administration générale.	1878-1969
37J74-37J111 Domaine.	1900-1963
37J112-37J124 Service financier.	1919-1958
37J125-37J321 Comptabilité.	1891-1964
37J322-37J324 Personnel.	1940-1955
37J325-37J326 Correspondance : copies de lettres émanant du service technique (Lyon).	1959-1965
37J327-37J329 Contentieux.	1856-1965
37J330-37J335 Compagnie anonyme de touage et de remorquage de l'Yonne.	1869-1936
<hr/>	
37J330 Constitution de l'affaire.	1869-1929
37J331-37J335 Administration générale.	1914-1936
37J336-37J349 Compagnie des bateaux omnibus.	1897-1947
<hr/>	
37J336-37J337 Constitution de l'affaire.	1897-1912
37J338-37J339 Service fiscal.	1904-1947
37J340-37J349 Comptabilité.	1902-1947
37J350 Compagnie coloniale de transports maritimes, administration générale.	1918-1927
<hr/>	
37J351-37J356 Compagnie fluviale du midi.	1925-1959
<hr/>	
37J351 Constitution de l'affaire.	1925-1959

37J352-37J356 Administration générale.	1925-1959
37J357-37J358 Compagnie française de camionnages et manutentions « Paris banlieue », administration générale.	1909-1910
37J357 Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations (30 décembre 1909-28 avril 1910).	1909-1910
37J358 Assemblées générales constitutives et extraordinaires : procès-verbaux (30 décembre 1909-23 juillet 1910).	1909-1910
37J359-37J383 Compagnie française “ les remorqueurs ”.	1904-1959
37J359-37J360 Constitution de l'affaire.	1930-1957
37J361-37J373 Administration générale.	1904-1959
37J374-37J375 Domaine.	1925-1934
37J376-37J378 Service financier.	1908-1957
37J379-37J383 Comptabilité.	1904-1959
37J384-37J387 Compagnie « La Seine ».	1899-1921
37J384-37J385 Constitution de l'affaire.	1899-1921
37J386-37J387 Administration générale.	1902-1912
37J388 Compagnie « l'Escaut », administration générale.	1905-1909
37J389-37J392 Compagnie lyonnaise de navigation de plaisance.	1914-1929
37J389 Commandes.	1914-1922
37J390 Correspondance avec les voyageurs.	1926-1929
37J391 Indemnités concédées par la mairie de Lyon.	1924-1929

37J392 Correspondance avec l'Urbaine (compagnie d'assurance), renflouement du « Ville de Lyon ».	1923-1927
37J393-37J543 Compagnie lyonnaise de navigation et remorquage.	1873-1968
37J393 Constitution de l'affaire.	1873-1968
37J394-37J405 Administration générale.	1911-1967
37J406-37J410 Domaine.	1873-1958
37J411 Service financier.	1948
37J412-37J541 Comptabilité.	1908-1968
37J542-37J543 Correspondance.	1954-1964
37J544-37J545 Compagnie nouvelle de transport et d'armement.	1917-1935
37J544 Administration générale.	1917-1928
37J545 Correspondance.	1922-1935
37J546-37J560 Société anonyme des ateliers et chantiers de Choisy-le-Roi, administration générale.	1917-1959
37J546-37J555 Conseil d'administration.	1917-1959
37J556-37J559 Assemblées générales constitutive, ordinaires et extraordinaires des actionnaires : registres des procès-verbaux.	1917-1956
37J560 Assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux dactylographiés et signés.	1957-1959
37J561-37J572 Société anonyme des bateaux à vapeur « les parisiens ».	1913-1942
37J561-37J563 Constitution de l'affaire.	1913-1942
37J564-37J566 Administration générale.	1923-1940
37J567-37J572 Comptabilité.	1923-1942
37J573 Société anonyme Jules Roy, constitution de l'affaire.	1914-1921

37J574 Société anonyme de navigation sur la Saône et les canaux de l'est, finances.	1899
37J575-37J576 Société civile des parts bénéficiaires de la compagnie lyonnaise de navigation et remorquage, assemblées générales.	1943-1944
37J575 Assemblées des porteurs de parts bénéficiaires : procès-verbaux (décembre 1943, février 1944).	1943-1944
37J576 Cahiers des feuilles de présence et des pouvoirs des porteurs de parts bénéficiaires.	1943-1944
37J577-37J578 Société civile des porteurs d'obligations de la compagnie lyonnaise de navigation et remorquage, assemblées générales.	1924-1931
37J577 Assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux (décembre 1924, décembre 1931).	1924-1931
37J578 Cahiers des feuilles de présence et des pouvoirs (décembre 1924, décembre 1931).	1924-1931
37J579 Société coopérative des consommateurs d'huiles industrielles, administration générale.	1923
37J580 Société d'études pour la navigation du Rhin, constitution de l'affaire.	1919-1929
37J581 Société française de remorquage sur le Rhin, constitution de l'affaire.	1922-1932
37J582-37J594 Société générale de matériel flottant.	1932-1960
37J582-37J584 Administration générale.	1932-1953
37J585-37J594 Comptabilité.	1932-1960
37J595-37J615 Société immobilière HPLM.	1929-1966
37J595 Constitution de l'affaire.	1929-1930
37J596-37J598 Administration générale.	1930-1966
37J599-37J604 Domaine.	1929-1952

37J605-37J613 Comptabilité.	1930-1961
37J614-37J615 Correspondance.	1945-1962
37J616 Société nouvelle de touage et remorquage de la Haute-Seine, constitution de l'affaire.	1916-1935
37J617 Société de traction mécanique, constitution de l'affaire.	1928-1934
37J618-37J619 Société de traction et remorquage de l'est, réorganisation de la société.	1920-1946
37J618 Statuts, procès-verbaux des assemblées, réparation de la barque Tarn, correspondance sur les tarifs de traction, organigramme.	1920-1946
37J619 Statuts, procès-verbaux des assemblée générales, équipement et entretien des bateaux, notes sur les prix de traction.	1923-1932
37J620-37J624 Union générale de transports internationaux.	1946-1962
37J620-37J622 Administration générale.	1957-1962
37J623-37J624 Comptabilité.	1946-1959

Répertoire

37J1-37J329 Compagnie Générale De Navigation-Le Havre-Paris-Lyon-Marseille (CGN-HPLM).	1856-1969
<hr/>	
37J1-37J6 Constitution de l'affaire.	1900-1931
<hr/>	
37J1-37J4 Actionnaires.	1919-1929
<hr/>	
Répertoire des souscripteurs d'actions nouvelles.	
<hr/>	
37J1 1919.	1919
<hr/>	
37J2 1920.	1920
<hr/>	
Ce répertoire est celui des actions déjà possédées par les souscripteurs.	
<hr/>	
37J3 1920.	1920
<hr/>	
37J4 1929.	1929
<hr/>	
37J5-37J6 Historique de l'affaire.	1900-1931
<hr/>	
37J5 Notice sur la Compagnie Générale de Navigation publiée à l'occasion de l'exposition universelle de 1900.	1900
<hr/>	
37J6 Notice sur la Compagnie Générale de Navigation (de 1855 à 1930).	1931
<hr/>	
37J7-37J73 Administration générale.	1878-1969
<hr/>	
37J7-37J13 Conseil d'administration.	1878-1960
<hr/>	
37J7-37J9 Procès-verbaux dactylographiés.	1926-1960
<hr/>	
37J7 20 février 1926-12 décembre 1931.	1926-1931

37J8 21 janvier 1932-11 décembre 1937.	1932-1937
37J9 19 janvier 1938-15 décembre 1960.	1938-1960
37J10-37J13 Registres de présence.	1878-1923
37J10 17 décembre 1878-8 juin 1892.	1878-1892
37J11 8 juin 1892-12 juin 1900.	1892-1900
37J12 10 juillet 1900-11 juin 1907.	1900-1907
37J13 23 juillet 1907-8 décembre 1923.	1907-1923
37J14-37J15 Comité d'exploitation : procès-verbaux dactylographiés.	1940-1963
37J14 13 décembre 1940-19 décembre 1951.	1940-1951
37J15 2 avril 1952-2 mai 1963.	1952-1963
37J16-37J73 Assemblées générales.	1878-1969
37J16 Rapports présentés par le conseil.	1891-1954
<p>Assemblées générales ordinaires des actionnaires : rapports imprimés et dactylographiés du conseil d'administration et des commissaires aux comptes. Les années suivantes sont manquantes : 1894 à 1896, 1935 à 1944, 1946 et 1953. Les rapports des années 1891, 1892, 1893 sont ceux de la Compagnie Nationale du Havre à Paris et Lyon.</p>	
37J17-37J72 Dossiers de séances.	1920-1969
37J17-37J68 Dossiers des assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires.	1920-1969

Feuille de présence, pouvoirs, rapport des commissaires aux comptes, du conseil d'administration, correspondance avec les actionnaires, avec les banques, listes des immobilisations, publications légales, bulletins de souscription à l'augmentation de capital, procès-verbal de l'assemblée, convocation, modification aux statuts, texte des résolutions, enregistrement, correspondance avec le bureau Ratheaux et Cie (société de conseils en opérations financières et gestion de société).

37J17 avril 1920.	1920
37J18 avril 1920 (pouvoirs).	1920
37J19 janvier 1925 (pouvoirs).	1925
37J20 janvier-février 1926.	1926
37J21 novembre-décembre 1928.	1928
37J22 novembre 1928 (pouvoirs).	1928
37J23 février 1929.	1929
37J24 juin 1935.	1935
37J25 mars-avril 1938.	1938
37J26 avril 1938 (pouvoirs).	1938
37J27 juin 1941.	1941
37J28 juin 1941 (pouvoirs).	1941
37J29 juin 1942.	1942
37J30 juin 1942 (pouvoirs).	1942
37J31 juin 1943.	1943
37J32 juin 1943 (pouvoirs).	1943
37J33 juin 1944.	1944

37J34 juin 1944 (pouvoirs).	1944
37J35 juin 1946.	1946
37J36 juin 1946 (pouvoirs).	1946
37J37 juin 1947.	1947
37J38 juin 1947 (pouvoirs de A à H).	1947
37J39 juin 1947 (pouvoirs de I à Z).	1947
37J40 juin 1949.	1949
37J41 juin 1949 (pouvoirs).	1949
37J42 juin 1950.	1950
37J43 juin 1950 (pouvoirs et publications légales).	1950
37J44 juin 1951.	1951
37J45 juin 1951 (pouvoirs).	1951
37J46 juin 1952.	1952
37J47 juin 1952 (pouvoirs).	1952
37J48 mai 1953.	1953
37J49 mai 1953 (pouvoirs).	1953

37J50 juin 1954.

1954

Ce dossier contient cinq photographies non datées et non légendées, représentant des personnes et des bateaux. Elles ont été prises, devant les entrepôts de la Compagnie, quai Rambaud.

37J51 juin 1954 (pouvoirs).

1954

37J52 juin 1955.

1955

37J53 juin 1955 (pouvoirs).

1955

37J54 juin 1956.

1956

37J55 mai 1957.

1957

37J56 juin 1958.

1958

37J57 mai 1959.

1959

37J58 octobre-novembre 1959.

1959

37J59 mai 1960.

1960

37J60 mai 1961.

1961

37J61 juin 1962.

1962

37J62 juin 1963.

1963

37J63 juin 1964.

1964

37J64 juin 1965.

1965

37J65 juin 1966.

1966

37J66 juin 1967.

1967

37J67 septembre 1968.

1968

37J68 juin 1969.

1969

37J69-37J71 Dossiers des assemblées des obligataires.

1938-1946

Feuille de présence, publications légales, pouvoirs, texte des résolutions, listes des immobilisations, procès-verbaux du conseil d'administration, des assemblées, convocation, requête auprès du tribunal civil de Lyon en 1946, statuts.

37J69 février-mars 1938.

1938

37J70 février 1938 (pouvoirs).

1938

37J71 mars 1946.

1946

37J72 Dossiers des assemblées des parts de fondateurs.

1946

Procès-verbal de l'assemblée, feuille de présence, pouvoirs, correspondance avec les banques, publications légales, état des immobilisations (juin, août, septembre 1946).

37J73 Feuilles de présence aux assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires.

1878-1948

Les années suivantes sont manquantes : 1879 à 1886, 1888 à 1890, 1892, 1894, 1913, 1938, 1946, 1947.

37J74-37J111 Domaine.

1900-1963

37J74-37J82 Bâtiments.

1908-1956

37J74 Modernisation des installations de la gare d'eau de Vaise.

1908-1935

Concerne le quai découvert en béton armé, les réservoirs à gasoil, les ponts à bascules, les installations électriques, le transbordeur, les grues, les monte-charges, les bennes à céréales et la construction et rénovation des bâtiments.

37J75 Cession de terrains de la Compagnie « La Fluviale » à la Compagnie Générale de Navigation-HPLM.

1912

Extrait du dépôt de cession du 3 août 1912 : deux terrains situés à Rouen dans l'Île Lacroix et Conflans-Sainte-Honorine.

37J76 Chantiers et ateliers de Lyon, dommages de guerre.

1944

Tableaux concernant les dommages subis par les installations de la compagnie et le montant des dommages financiers correspondant aux travaux exécutés pour le compte des Allemands.

37J77-37J81 Magasins généraux de Lyon-Vaise, reconstruction.

1944-1954

37J77 Attestations de sinistres, dossier administratif de reconstitution immédiate, travaux conservatoires, état des installations avant la guerre (1939, 1944-1955).

1939-1955

37J78 Fiches d'expertise professionnelle destinés au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, relevé estimatif des dommages en matériel, plans de masse, dossier administratif et technique de reconstitution immédiate, rapport d'expertise du Cabinet Roux (suite au bombardement aérien du 6 août 1944).

1944-1947

37J79 Mémoire de travaux, plans, devis.

1945-1948

Mémoire des travaux exécutés sous la direction de M. Laval, architecte à Lyon par Gabriel Le Bomin, entrepreneur (Lyon), plans, devis estimatif des travaux de remise en état ou de reconstruction des bâtiment endommagés par faits de guerre sous la direction de M. Laval, destinés au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (1947) ; plans de l'avant-projet de reconstruction des bâtiments L et K II 48 variantes a et b ; devis estimatif en identique des dommages de guerre immobiliers, dossier M.R.U n° PF 247 DS (décembre 1948) ; total du montant des mémoires, dossier M.R.U n°2; plans des projets définitifs (1945-1947).

37J80 Exemple du rapport d'expertise du Cabinet Roux destiné à l'association des sinistrés des ports-plans de masse et exposé des circonstances du sinistre, notice descriptive sommaire des bâtiments, des installations immobilières et descriptif des destructions (suite au bombardement aérien du 26 mai 1944).

1947

37J81 Dossier immobilier.

1945-1954

Correspondance diverse, mémoire des travaux exécutés sous la direction de M. Laval, architecte à Lyon par l'entreprise Jangot, Bonneton et Cie (Lyon) (1951-1952), correspondance avec les fournisseurs (1945-1954).

37J82 Magasins généraux de Lyon-Vaise et atelier Bastille à Paris, reconstruction.

1948-1956

États des encaissements et des dépenses, encaissements du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, règlements des expertises professionnelles, mémoires de divers fournisseurs, états mensuels des travaux réalisés par les entreprises Jangot, Bonneton et Le Bomin.

37J83-37J89 Outillage.

1923-1963

37J83-37J88 Dommages de guerre causés au matériel et à l'outillage de la compagnie.

1923-1961

37J83 Magasins généraux de Lyon-Vaise, remplacement de l'outillage et des stocks de matériel.

1944-1954

Factures, rapport d'expertise professionnelle de M. Julliard, ingénieur.

37J84 Stocks d'entretien et d'outillage, reconstitution.

1940-1953

Reconstitution des stocks d'entretien et de l'outillage détruits à Lyon, état des pertes des marchandises entreposées à la gare d'eau de Vaise, dommages aux stocks des autres agences de la compagnie.

37J85 Encaissements des indemnités.

1940-1961

Concerne notamment les agences d'Épinal, du Havre, de Mulhouse.

37J86-37J87 Agence de Strasbourg.

1923-1958

37J86 Devis des dommages, inventaire et état des installations avant-guerre.

1937-1958

Devis des dommages immobiliers établi par M. Auguste Jest, ingénieur conseil, inventaire au 31 décembre 1939, correspondance, état des installations existant avant la guerre.

37J87 Expertise, devis définitif et état des installations avant-guerre.

1923-1958

Rapport d'expertise et devis définitif des dommages professionnels établis par Auguste Jest, ingénieur-conseil, correspondance, biens spoliés, état des installations avant la guerre.

37J88 Agence de Rouen : correspondance, bilan, bordereaux de factures.

1941-1950

37J89 Chantier de la Mouche, liquidation.

1951-1963

Vente de matériel d'occasion, correspondances, état des sorties mensuelles, copie de lettres du service technique (du 09.01.1963 au 30.12.1963).

37J90-37J111 Gestion de la flotte.

1900-1962

37J90 Copies des certificats de jaugeage délivrés par le bureau d'immatriculation du ministère des Travaux Publics.

1900-1912

37J91 Certificats de jaugeage pour bateaux de navigation intérieure.

1933-1935

Concerne les bateaux « Francisque », « Moselle », « Isard », « Biche ».

37J92 Entretien et transformations des bateaux : tableaux annuels des dépenses.	1914-1928
37J93 Dossiers de vente de matériel.	1920-1959
Concerne grues, barques, remorqueurs, ponton, cordages, câbles-toueurs.	
37J94 Vente de bateaux et de matériel.	1929-1962
Correspondance, liste des certificats de déchirage, vente des services Saône et Seine de la Compagnie LNR à la CGN-HPLM.	
37J95 Dossiers de vente de bateaux.	1933-1961
Actes de vente, liste des certificats de déchirage, dossiers constitués sans certificat de déchirage, extrait des procès-verbaux du conseil d'administration, demande de rejaugage.	
37J96 Délivrance d'actes de déchirage : correspondance.	1935-1958
37J97 Actes de vente de bateaux.	1940-1954
37J98-37J102 Dommages de guerre.	1938-1957
37J98 Documentation officielle, mutations, primes d'assurance, état du matériel, indemnités de réquisitions.	1938-1954
37J99 Bateaux sinistrés : devis d'expertise.	1940-1943
37J100 Demandes d'acomptes, actes d'abandon de bateaux, fonctionnement du compte d'attente, règlements sur assurances de guerre.	1941-1949
37J101 Dossiers des sinistres causés par des remorqueurs réquisitionnés.	1942-1957
37J102 Épaves, réparation et renflouement de bateaux.	1943-1954
Abandons d'épaves, état d'avancement des bateaux réparés au compte de l'Office National de la Navigation, correspondance avec la Société pour la Reconstruction et le Renouvellement du Parc Fluvial, renflouements de bateaux, questionnaires de l'ONN.	
37J103 Dossiers des unités réquisitionnées par les Français ou les Alliés.	1943-1954

37J104-37J110 Dossiers de bateaux sinistrés.

1943-1956

Classement alphabétique des noms de bateaux.

37J104 de A à B.

1943-1956

Ce dossier contient des renseignements sur le matériel réquisitionné ou perdu.

37J105 de B à C.

1943-1956

Ce dossier contient huit photographies du remorqueur Camargue prises à Marseille en octobre 1946.

37J106 de C à D.

1943-1956

37J107 de F à L.

1943-1956

37J108 de L à O.

1943-1956

37J109 de P à S.

1943-1956

Ce dossier contient quatre photographies retraçant le renflouement et la réparation du remorqueur Provence (du 12 mars 1945 au 14 août 1945).

37J110 de S à V.

1943-1956

37J111 Renflouement des bateaux aux chantiers de Vaise, Saint-Antoine et Perrache.

1944-1946

Factures de fournitures, feuilles de paye, feuilles d'attachement des journées d'ouvriers.

37J112-37J124 Service financier.

1919-1958

37J112-37J122 Augmentation de capital.

1919-1956

Les registres d'actionnaires sont classées au début de ce répertoire sous la rubrique « Constitution de l'affaire ».

37J112 Bulletins de souscription à l'augmentation de capital.

1919

37J113-37J114 Bulletins de souscription.

1920

Classement alphabétique des souscripteurs.

37J113 A-F.

1920

37J114 G-Z.

1920

37J115 Augmentations de capital en 1919, 1920, 1925, 1928.

1919-1928

Prospectus d'émission, rapports du conseil d'administration, texte des résolutions, pouvoirs.

37J116-37J117 Dossiers préparatoires à l'augmentation de capital.

1926-1929

Prospectus d'émission, correspondance avec les banques, avec les actionnaires, cotation en bourse, procès-verbaux du conseil d'administration, des assemblées générales, avis et bulletins de souscription, syndicat de garantie, publications légales, coupons, statuts.

37J116 1926.

1926

37J117 1928-1929.

1928-1929

37J118 Augmentation de capital en 1928 : frais d'insertion.

1928

37J119-37J120 Augmentations de capital : liste des souscripteurs et état des versements.

1929-1946

37J119 1929.

1929

37J120 1946.

1946

37J121 Dossier préparatoire à l'augmentation de capital en 1947.

1946-1949

Correspondance avec les actionnaires, avec les banques, prospectus d'émission, publications légales, procès-verbaux du conseil d'administration, des assemblées générales, bulletins de souscription, notes de frais et d'honoraires, cotation en bourse, statuts.

37J122 Regroupement des actions.

1949-1956

Impression des titres, actionnaires à aviser du regroupement, publication légale, correspondance avec la Compagnie des agents de change.

37J123-37J124 Obligations.

1919-1958

37J123 Émissions d'obligation en 1919 et 1921.	1919-1922
Prospectus d'émission, notice explicative, publications légales, souscriptions du personnel, correspondance avec les banques, avec les agents de change, admission aux négociations en bourse.	
37J124 Registre des coupons et obligations à rembourser.	1933-1958
37J125-37J321 Comptabilité.	1891-1964
37J125-37J129 Livres des inventaires.	1897-1947
37J125 1898-1902.	1898-1902
37J126 1903-1911.	1903-1911
37J127 1912-1923.	1912-1923
37J128 1924-1934.	1924-1934
37J129 1935-1947.	1935-1947
37J130-37J245 Journal général.	1896-1959
37J130 2e semestre 1896-1er semestre 1897.	1896-1897
37J131 2e semestre 1897-1er semestre 1898.	1897-1898
37J132 2e semestre 1898-1er semestre 1899.	1898-1899
37J133 2e semestre 1899-1er semestre 1900.	1899-1900
37J134 2e semestre 1900-1er semestre 1901.	1900-1901
37J135 2e semestre 1901-1er semestre 1902.	1901-1902

37J136 2e semestre 1902-1er semestre 1903.	1902-1903
37J137 2e semestre 1903-1er semestre 1904.	1903-1904
37J138 2e semestre 1904-1er semestre 1905.	1904-1905
37J139 2e semestre 1905-1er semestre 1906.	1905-1906
37J140 2e semestre 1906-1er semestre 1907.	1906-1907
37J141 2e semestre 1907-1er semestre 1908.	1907-1908
37J142 2e semestre 1908-1er semestre 1909.	1908-1909
37J143 2e semestre 1909-1er semestre 1910.	1909-1910
37J144 2e semestre 1910-1er semestre 1911.	1910-1911
37J145 2e semestre 1911-1er semestre 1912.	1911-1912
37J146 2e semestre 1912-1er semestre 1913.	1912-1913
37J147 2e semestre 1913.	1913
37J148 1er semestre 1914.	1914
37J149 2e semestre 1914.	1914
37J150 1er semestre 1915.	1915
37J151 2e semestre 1915.	1915
37J152 1er semestre 1916.	1916

37J153 2e semestre 1916.	1916
37J154 1er semestre 1917.	1917
37J155 2e semestre 1917.	1917
37J156 1er semestre 1918.	1918
37J157 2e semestre 1918.	1918
37J158 1er semestre 1919.	1919
37J159 2e semestre 1919 (1ere partie).	1919
37J160 2e semestre 1919 (2e partie).	1919
37J161-37J163 1920.	1920
37J161 1er semestre.	1920
37J162 2e semestre (1ere partie).	1920
37J163 2e semestre (2e partie).	1920
37J164 1er semestre 1921.	1921
37J165 2e semestre 1921.	1921
37J166 1er semestre 1922.	1922
37J167 2e semestre 1922.	1922
37J168-37J170 1923.	1923

37J168 1er semestre.	1923
37J169 2e semestre.	1923
37J170 31 décembre.	1923
37J171-37J175 1924.	1924
37J171 1er semestre.	1924
37J172 2e semestre.	1924
37J173 3e trimestre.	1924
37J174 4e trimestre (1ere partie).	1924
37J175 4e trimestre (2e partie).	1924
37J176-37J180 1925.	1925
37J176 1er semestre.	1925
37J177 2e semestre.	1925
37J178 3e trimestre.	1925
37J179 4e trimestre (1ere partie).	1925
37J180 4e trimestre (2e partie).	1925
37J181-37J185 1926.	1926
37J181 1er semestre.	1926

37J182 2e semestre.	1926
37J183 3e trimestre.	1926
37J184 4e trimestre (1ere partie).	1926
37J185 4e trimestre (2e partie).	1926
37J186-37J189 1927.	1927
37J186 1er semestre.	1927
37J187 2e semestre.	1927
37J188 3e trimestre.	1927
37J189 4e trimestre.	1927
37J190 1er semestre 1928.	1928
<p>De 1928 à 1959, le journal est tenu sur douze cahiers, un pour chaque mois de l'année. De 1928 à 1951, chaque cote correspond à un semestre et recouvre un ensemble de six cahiers mensuels.</p>	
37J191 2e semestre 1928.	1928
37J192 1er semestre 1929.	1929
37J193 2e semestre 1929.	1929
37J194 1er semestre 1930.	1930
37J195 2e semestre 1930.	1930
37J196 1er semestre 1931.	1931

37J197 2e semestre 1931.	1931
37J198 1er semestre 1932.	1932
37J199 2e semestre 1932.	1932
37J200 1er semestre 1933.	1933
37J201 2e semestre 1933.	1933
37J202 1er semestre 1934.	1934
37J203 2e semestre 1934.	1934
37J204 1er semestre 1935.	1935
37J205 2e semestre 1935.	1935
37J206 1er semestre 1936.	1936
37J207 2e semestre 1936.	1936
37J208 1er semestre 1937.	1937
37J209 2e semestre 1937.	1937
37J210 1er semestre 1938.	1938
37J211 2e semestre 1938.	1938
37J212 1er semestre 1939.	1939
37J213 2e semestre 1939.	1939

37J214 1er semestre 1940.	1940
37J215 2e semestre 1940.	1940
37J216 1er semestre 1941.	1941
37J217 2e semestre 1941.	1941
37J218 1er semestre 1942.	1942
37J219 2e semestre 1942.	1942
37J220 1er semestre 1943.	1943
37J221 2e semestre 1943.	1943
37J222 1er semestre 1944.	1944
37J223 2e semestre 1944.	1944
37J224 1er semestre 1945.	1945
37J225 2e semestre 1945.	1945
37J226 1er semestre 1946.	1946
37J227 2e semestre 1946.	1946
37J228 1er semestre 1947.	1947
37J229 2e semestre 1947.	1947
37J230 1er semestre 1948.	1948

37J231 2e semestre 1948.	1948
37J232 1er semestre 1949.	1949
37J233 2e semestre 1949.	1949
37J234 1er semestre 1950.	1950
37J235 2e semestre 1950.	1950
37J236 1er semestre 1951.	1951
37J237 2e semestre 1951.	1951
37J238 1952.	1952
37J239 1953.	1953
37J240 1954.	1954
37J241 1955.	1955
37J242 1956.	1956
37J243 1957.	1957
37J244 1958.	1958
37J245 1959.	1959
37J246-37J313 Grand livre.	1891-1959

37J246 1891-1893, 1894-1903.

1891-1903

Ce registre est celui de la Compagnie Générale, entrée en liquidation en 1892. Il concerne essentiellement les années 1891-1893 mais comporte des écritures d'opérations jusqu'en 1903.

37J255 1894-1904 (livre récapitulatif).

1894-1904

Ce livre, qui comporte peu de pages, s'arrête en 1904. Il comporte en outre deux pages consacrées aux recettes et dépenses de juin à septembre 1946.

37J313 1905-1907.

1905-1907

37J247 2e semestre 1894-1er semestre 1895.

1894-1895

37J248 2e semestre 1895-1er semestre 1896.

1895-1896

37J249 2e semestre 1896-1er semestre 1897.

1896-1897

37J250 2e semestre 1897-1er semestre 1898.

1897-1898

37J251 2e semestre 1898-1er semestre 1899.

1898-1899

37J252 2e semestre 1899-1er semestre 1900.

1899-1900

37J253 2e semestre 1900-1er semestre 1901.

1900-1901

37J254 2e semestre 1901-1er semestre 1902.

1901-1902

37J256 2e semestre 1902-1er semestre 1903.

1902-1903

37J257 2e semestre 1903-1er semestre 1904.

1903-1904

37J258 2e semestre 1904-1er semestre 1905.

1904-1905

37J259 2e semestre 1905-1er semestre 1906.

1905-1906

37J260 2e semestre 1906-1er semestre 1907.	1906-1907
37J261 2e semestre 1907-1er semestre 1908.	1907-1908
37J262 2e semestre 1908-1er semestre 1909.	1908-1909
37J263 2e semestre 1909-1er semestre 1910.	1909-1910
37J264 2e semestre 1910-1er semestre 1911.	1910-1911
37J265 2e semestre 1911-1er semestre 1912.	1911-1912
37J266 2e semestre 1912-1er semestre 1913.	1912-1913
37J267 2e semestre 1913-1er semestre 1914.	1913-1914
37J268 2e semestre 1914-1er semestre 1915.	1914-1915
37J269 2e semestre 1915-1er semestre 1916.	1915-1916
37J270 2e semestre 1916-1er semestre 1917.	1916-1917
37J271 2e semestre 1917-1er semestre 1918.	1917-1918
37J272 2e semestre 1918-1919.	1918-1919
37J273 1920.	1920
37J274 1921.	1921
37J275 1922.	1922

37J276 1923.	1923
37J277 1924.	1924
37J278 1925.	1925
37J279 1926.	1926
37J280 1927.	1927
37J281 1928.	1928
37J282 1929.	1929
37J283 1930.	1930
37J284 1931.	1931
37J285 1932.	1932
37J286 1933.	1933
37J287 1934.	1934
37J288 1935.	1935
37J289 1936.	1936
37J290 1937.	1937
37J291 1938.	1938
37J292 1939.	1939

37J293 1940.	1940
37J294 1941.	1941
37J295 1942.	1942
37J296 1943.	1943
37J297 1944.	1944
37J298 1945.	1945
37J299 1946.	1946
37J300 1947.	1947
37J301 1948.	1948
37J302 1949.	1949
37J303 1950.	1950
37J304 1951.	1951
37J305 1952.	1952
37J306 1953.	1953
37J307 1954.	1954
37J308 1955.	1955
37J309 1956.	1956

37J310 1957.	1957
37J311 1958.	1958
37J312 1959.	1959
37J314-37J320 Grand livre des constructions et magasins.	1913-1931
37J314 juillet 1913-juillet 1918.	1913-1918
37J315 juillet 1918-décembre 1920.	1918-1920
37J316 janvier 1921-décembre 1924.	1921-1924
37J317 janvier 1923-décembre 1930.	1923-1930
Ce registre porte la mention « pour tiers ».	
37J318 janvier 1925-décembre 1925.	1925-1925
37J319 janvier 1927-décembre 1928.	1927-1928
37J320 janvier 1929-janvier 1931.	1929-1931
37J321 Journal de caisse (janvier-décembre 1964).	1964
37J322-37J324 Personnel.	1940-1955
37J322 Objets et effets du personnel perdus au cours des événements de guerre : extrait du journal officiel, correspondance, dossier d'accidentés.	1940-1954
37J323 Tarification des primes « accident du travail ».	1943-1950

Concerne le personnel de la Compagnie Fluviale du Midi, de la Société Nancéienne de Transports par Eau, le personnel navigant, sédentaires, et les statistiques.

37J324	Fiches du personnel sinistré.	1944-1955
	État des tués, des blessés, des sinistrés, demandes d'allocations.	
37J325-37J326	Correspondance : copies de lettres émanant du service technique (Lyon).	1959-1965
	Le cahier de copies de lettres de l'année 1963 est classé à la cote 37J 89.	
37J325	3 janvier 1959-28 décembre 1962.	1959-1962
37J326	3 janvier 1964-16 novembre 1965.	1964-1965
37J327-37J329	Contentieux.	1856-1965
37J327	Procès Compagnie des Bateaux Omnibus/CGN-HPLM, litiges entre la Compagnie des Bateaux Omnibus et la Compagnie PLM.	1856-1925
	Correspondance, conclusions additionnelles, extrait de minutes, copie d'un accord passé le 2 août 1856 entre la ville de Lyon et la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais (1856, 1902-1925).	
37J328	Extraits des minutes du greffe du Tribunal de Commerce de Lyon : rapports d'experts du 30 avril 1914.	1914
	Concerne la Compagnie Générale de Navigation-HPLM contre la Compagnie des Bateaux Omnibus.	
37J329	Cargaisons endommagées : dossiers des litiges en cours.	1958-1965
37J330-37J335	Compagnie anonyme de touage et de remorquage de l'Yonne.	1869-1936
37J330	Constitution de l'affaire.	1869-1929
	Actes de société : publications légales, inventaire, actes notariés, statuts, règlements des honoraires, acquisition de la chaîne en fer nécessaire à l'exploitation de la rivière de l'Yonne.	
37J331-37J335	Administration générale.	1914-1936
37J331-37J333	Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations du conseil d'administration et de liquidation.	1923-1936
37J331	5 mars 1923-20 octobre 1925.	1923-1925

37J332 24 novembre 1925-22 mai 1931.	1925-1931
37J333 23 juillet 1931-30 septembre 1936.	1931-1936
37J334-37J335 Assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux.	1914-1934
37J334 27 avril 1914-16 juin 1924.	1914-1924
37J335 20 mai 1925-22 mars 1934.	1925-1934
37J336-37J349 Compagnie des bateaux omnibus.	1897-1947
37J336-37J337 Constitution de l'affaire.	1897-1912
37J336 Registre des conversions et transferts d'actions (janvier 1897-novembre 1912).	1897-1912
37J337 Registre des dividendes.	1908-1910
37J338-37J339 Service fiscal.	1904-1947
37J338 Échange des actions de la « Société Anonyme de Navigation sur la Saône et les Canaux de l'Est » contre des titres de la « Compagnie des Bateaux Omnibus ».	1904
37J339 Payement des remboursements de capital et des réparations atteints par la prescription trentenaire.	1938-1947
37J340-37J349 Comptabilité.	1902-1947
37J340 Livre des inventaires (décembre 1902-décembre 1911).	1902-1911
37J341 Livre des balances (décembre 1907-décembre 1937).	1907-1937
37J342-37J342bis Journal.	1912-1947

37J342 1er janvier 1912-31 décembre 1939.	1912-1939
37J342bis 31 décembre 1939-31 octobre 1947.	1939-1947
37J343 Grand livre (janvier 1908-février 1925).	1908-1925
37J344-37J349 Grand livre des comptes généraux et collectifs.	1907-1912
37J344 1907.	1907
37J345 1908.	1908
37J346 1909.	1909
37J347 1910.	1910
37J348 1911.	1911
37J349 1912.	1912
37J350 Compagnie coloniale de transports maritimes, administration générale.	1918-1927
Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations (30 décembre 1918-10 janvier 1927).	
37J351-37J356 Compagnie fluviale du midi.	1925-1959
37J351 Constitution de l'affaire.	1925-1959
Actes de société : inscription au registre du commerce, publications légales, rapport imprimé du commissaire aux apports, duplicata de la feuille de présence à l'assemblée générale constitutive du 18 février 1925, actes d'apport, absorption par la CGN (1925-1928, 1959).	
37J352-37J356 Administration générale.	1925-1959
37J352-37J354 Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations.	1925-1959

37J352 25 février 1925-19 mars 1929.	1925-1929
37J353 4 juin 1929-28 mai 1935.	1929-1935
37J354 23 juillet 1935-26 novembre 1959.	1935-1959
37J355-37J356 Assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux.	1934-1959
37J355 29 mai 1934-6 juillet 1946.	1934-1946
37J356 23 décembre 1946-16 octobre 1959.	1946-1959
37J357-37J358 Compagnie française de camionnages et manutentions « Paris banlieue », administration générale.	1909-1910
37J357 Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations (30 décembre 1909-28 avril 1910).	1909-1910
37J358 Assemblées générales constitutives et extraordinaires : procès-verbaux (30 décembre 1909-23 juillet 1910).	1909-1910
37J359-37J383 Compagnie française " les remorqueurs ".	1904-1959
37J359-37J360 Constitution de l'affaire.	1930-1957
37J359 Extension de l'objet social.	1930-1934
Procès-verbal de l'assemblée, correspondance, projet de contrat entre la Compagnie Générale de Navigation et la Compagnie Française « Les Remorqueurs ».	
37J360 Liquidation de la société.	1931-1957
Correspondance concernant la réimmatriculation la compagnie, renseignements relatifs à la liquidation, dommages de guerre, portefeuille, pièces comptables, journal de la liquidation, livres de caisse, dossier de dépôt des pièces nécessaire à la liquidation.	

37J361-37J373 Administration générale.	1904-1959
37J361-37J368 Conseil d'administration.	1904-1940
37J361-37J366 Procès-verbaux des délibérations.	1904-1940
37J361 19 janvier 1904-20 avril 1914.	1904-1914
37J362 4 mai 1914-17 mai 1920.	1914-1920
37J363 21 juin 1920-23 novembre 1925.	1920-1925
37J364 21 décembre 1925-21 octobre 1929.	1925-1929
37J365 18 novembre 1929-21 septembre 1937.	1929-1937
37J366 6 octobre 1937-2 décembre 1940.	1937-1940
37J367-37J368 Registres de présence.	1904-1940
37J367 19 janvier 1904-15 décembre 1919.	1904-1919
37J368 19 janvier 1920-2 décembre 1940.	1920-1940
37J369-37J373 Assemblées générales ordinaires, extraordinaires et de liquidation : registres des procès-verbaux.	1904-1959
37J369 19 janvier 1904-9 mai 1911.	1904-1911
37J370 7 mai 1912-17 juin 1919.	1912-1919
37J371 17 mai 1920-6 mai 1927.	1920-1927

37J372 18 juillet 1927-12 juin 1934.	1927-1934
37J373 4 juin 1935-15 octobre 1959.	1935-1959
37J374-37J375 Domaine.	1925-1934
37J374 Estacade de Conflans-Sainte-Honorine.	1925-1933
Il s'agit de dragages et de réparations.	
37J375 Construction d'une maison d'agent à Longueil.	1927-1934
37J376-37J378 Service financier.	1908-1957
37J376 Carnet des certificats d'actions nominatives et 35 actions au porteur (affectées aux administrateurs).	1908-1957
37J377 Échange d'actions CFR contre des actions CGN.	1927-1931
37J378 Prêts consentis par le Crédit National à la Compagnie « Les Remorqueurs » et à la Compagnie Générale de Navigation-HPLM.	1930-1935
37J379-37J383 Comptabilité.	1904-1959
37J379 Livre des inventaires (décembre 1904-décembre 1939).	1904-1939
37J380 Journal général (31 décembre 1931-26 novembre 1959).	1931-1959
37J381-37J382 Grand livre.	1932-1959
37J381 1932-1937.	1932-1937
37J382 1938-1959.	1938-1959

37J383 Pièces comptables envoyées à la Compagnie Générale de Navigation-HPLM.	1939-1952
37J384-37J387 Compagnie « La Seine ».	1899-1921
37J384-37J385 Constitution de l'affaire.	1899-1921
37J384 Actes de société.	1899-1921
Statuts, correspondance, extrait du procès-verbal de la séance du conseil d'administration, demande d'informations, copie du contrat passé entre la CGN-HPLM et la Cie La Fluviale, vente d'un terrain en 1921 (clôture officielle de la liquidation de la société).	
37J385 Conventions (1905), locations de bateaux (accords de 1900 et 1906), états du matériel, statuts.	1900-1906
Les conventions sont passées entre « La Seine » et différentes compagnies de la Basse-Seine. Les bateaux loués appartiennent à la CGN-HPLM et à la Cie La Fluviale.	
37J386-37J387 Administration générale.	1902-1912
37J386 Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations (15 décembre 1908-10 septembre 1912).	1908-1912
37J387 Assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux dactylographiés.	1902-1912
37J388 Compagnie « l'Escaut », administration générale.	1905-1909
Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations et cahier détaché des feuilles de présence (16 décembre 1905-12 juin 1909).	
37J389-37J392 Compagnie lyonnaise de navigation de plaisance.	1914-1929
37J389 Commandes.	1914-1922
Concerne carafes et gobelets à la cristallerie Saint-Louis ainsi que divers autres commandes.	
37J390 Correspondance avec les voyageurs.	1926-1929
Demandes de renseignements concernant la durée, le coût, les dates et les tarifs.	

37J391 Indemnités concédées par la mairie de Lyon.

1924-1929

37J392 Correspondance avec l'Urbaine (compagnie d'assurance), renflouement du « Ville de Lyon ».

1923-1927

37J393-37J543 Compagnie lyonnaise de navigation et remorquage.

1873-1968

37J393 Constitution de l'affaire.

1873-1968

Actes de société : notes confidentielles (projet de navigation sur le Rhône, la Saône et les canaux) (s.d.).

37J394-37J405 Administration générale.

1911-1967

37J394-37J395 Conseil d'administration.

1911-1935

37J394 Procès-verbaux dactylographiés (27 décembre 1911-14 juin 1935).

1911-1935

37J395 Registre de présence (27 décembre 1911-18 janvier 1919).

1911-1919

37J396 Assemblées générales ordinaires des actionnaires : rapports imprimés et dactylographiés.

1911-1964

Concerne le conseil d'administration, le commissaire-censeur et les commissaires aux comptes.

37J397-37J403 Dossiers des assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires.

1913-1967

Feuille de présence, pouvoirs, publications légales, procès-verbal de l'assemblée, du conseil d'administration, rapport des commissaires aux comptes, bulletins de souscriptions à l'augmentation de capital, inventaires, texte des résolutions, correspondance, statuts, convocation, situation financière. Les dossiers ne contiennent pas forcément toutes les pièces mentionnées ci-dessus.

37J397 mai 1913 (publications légales).

1913

37J398 mai 1914-mai 1916.

1914-1916

37J399 février 1944-octobre 1945.

1944-1945

37J400 février-juin 1947.	1947-1947
37J401 juin 1950-mai 1957.	1950-1957
37J402 juin 1958-juin 1962.	1958-1962
37J403 juin 1963-juin 1967.	1963-1967
37J404-37J405 Cahiers des feuilles de présence et des pouvoirs.	1913-1949
37J404 1913-1922.	1913-1922
Les années 1914 et 1915 sont manquantes.	
37J405 1938-1949.	1938-1949
Lacunaire.	
37J406-37J410 Domaine.	1873-1958
37J406 Réclamation auprès du tribunal arbitral mixte franco-allemand : dossier envoyé à M. Jean Labbé, avocat à la cour de cassation (1873, 1914-1924).	1873-1924
37J407 Dossiers de bateaux sinistrés.	1938-1949
Ce dossier contient trois photographies non datées et non légendées de la coque du remorqueur Pionnier.	
37J408 Dommages de guerre.	1941-1958
Dossiers de bateaux sinistrés, correspondance avec la Société pour la Reconstruction et le Renouvellement du Parc Fluvial, comptabilité, renseignements fournis au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, réquisitions de matériel, construction de cuves à vin.	
37J409 Indemnités payées par la marine allemande pour la réquisition du remorqueur Pionnier.	1943-1945
37J410 Avaries causées au matériel par les remorqueurs réquisitionnés par les Allemands : correspondance avec la compagnie d'assurance l'Unité.	1944-1950

37J411 Service financier.

1948

Augmentation de capital : liste des souscripteurs et état des versements.

37J412-37J541 Comptabilité.

1908-1968

37J412-37J414 Comptes sociaux.

1921-1965

Bilan au 31 décembre de l'année d'exercice, pertes et profits, autres débiteurs, portefeuille, caisse, banques et chèques postaux, états divers, balances, correspondances diverses, comptes de régulation, autres créanciers, dépôts et cautionnements, approvisionnements, situation active et passive, rapport du conseil d'administration, du commissaire aux comptes, inventaire du matériel.

Les dossiers ne contiennent pas tous l'ensemble des documents mentionnés ci-dessus. A partir de l'exercice 1956, les résultats ne sont plus calculés seulement au 31 décembre de l'année de l'exercice mais à la fin de chaque trimestre.

37J412 1921-1947.

1921-1947

Lacunaire.

37J413 1948-1957.

1948-1957

37J414 1958-1965.

1958-1965

37J415 Résultats des exercices : tableaux annuels des affectations et répartitions.

1912-1942

37J416 Réévaluation du capital au 31 décembre 1945.

1912-1951

Paiement d'une taxe additionnelle, liste du matériel de la compagnie aux dates et lieux de construction, mouvements des comptes sans tenir compte des amortissements, tableaux des amortissements depuis 1936, valeur nette comptable au 31 décembre 1951, relevés des immobilisations depuis 1912.

37J417-37J468 Journal général.

1908-1965

37J417 1908.

1908

37J418 1909.

1909

37J419 1910.

1910

37J420 1911.

1911

37J421 1912.	1912
37J422 1913.	1913
37J423 1914.	1914
37J424 1915.	1915
37J425 1916.	1916
37J426 1917.	1917
37J427 1918.	1918
37J428 1919.	1919
37J429 1920.	1920
37J430 1921.	1921
37J431 1922.	1922
37J432 1923.	1923
37J433 1924.	1924
37J434 1925.	1925
37J435 1926.	1926
37J436 1927.	1927
37J437 1928.	1928

37J438 1929.	1929
37J439 1930.	1930
37J440 1931.	1931
37J441 1932.	1932
37J442 1933.	1933
37J443 1934.	1934
37J444 1935.	1935
37J445 1936.	1936
37J446 1937.	1937
37J447 1938.	1938
37J448 1939.	1939
37J449 1940.	1940
37J450 1941.	1941
37J451 1942.	1942
37J452 1943.	1943
37J453 1944.	1944
37J454 1945.	1945

37J455 1946.	1946
37J456 1947.	1947
37J457 janvier-juillet 1948.	1948
37J458 août-décembre 1948.	1948
37J459 1949.	1949
37J460 1950.	1950
37J461 1951.	1951
37J462 1952.	1952
37J463 1953.	1953
37J464 1954.	1954
37J465 1955.	1955
37J466 1956.	1956
37J467 1957.	1957
37J468 1962-1965.	1962-1965
37J469-37J484 Grand livre.	1912-1965
37J469 1912-1914.	1912-1914
37J470 1915-1917.	1915-1917

37J471 1918-1919.	1918-1919
37J472 1920-1921.	1920-1921
37J473 1922-1923.	1922-1923
37J474 1924-1925.	1924-1925
37J475 1926-1927.	1926-1927
37J476 1928-1929.	1928-1929
37J477 1930-1931.	1930-1931
37J478 1932-1933.	1932-1933
37J479 1934-1935.	1934-1935
37J480 1936-1937.	1936-1937
37J481 1938-1939.	1938-1939
37J482 1940-1941.	1940-1941
37J483 1958-1961.	1958-1961
37J484 1962-1965.	1962-1965
37J485-37J521 Grand livre des comptes généraux et collectifs.	1913-1957
37J485 1913.	1913
37J486 1914.	1914

37J487 1915.	1915
37J488 1916.	1916
37J489 1917.	1917
37J490 1918.	1918
37J491 1919.	1919
37J492 1920.	1920
37J493 1921.	1921
37J494 1922.	1922
37J495 1923.	1923
37J496 1924.	1924
37J497 1925.	1925
37J498 1926.	1926
37J499 1927.	1927
37J500 1928.	1928
37J501 1929.	1929
37J502 1930.	1930
37J503 1931.	1931

37J504 1932-1933.	1932-1933
37J505 1934-1935.	1934-1935
37J506 1936-1937.	1936-1937
37J507 1938-1939.	1938-1939
37J508 1940-1941.	1940-1941
37J509 1942-1943.	1942-1943
37J510 1944-1945.	1944-1945
37J511 1946-1947.	1946-1947
37J512 1948.	1948
37J513 1949.	1949
37J514 1950.	1950
37J515 1951.	1951
37J516 1952.	1952
37J517 1953.	1953
37J518 1954.	1954
37J519 1955.	1955
37J520 1956.	1956

37J521 1957.	1957
37J522-37J531 Grand livre des débiteurs et créditeurs.	1942-1954
37J522 1942-1943.	1942-1943
37J523 1944-1945.	1944-1945
37J524 1946-1947.	1946-1947
37J525 1948.	1948
37J526 1949.	1949
37J527 1950.	1950
37J528 1951.	1951
37J529 1952.	1952
37J530 1953.	1953
37J531 1954.	1954
37J532 Registre du chiffre d'affaire (mai 1945-août 1954).	1945-1954
37J533 Taxes sur le chiffre d'affaire : déclaration mensuelle (janvier 1948-janvier 1963).	1948-1963
37J534 Déclarations envoyées aux contributions directes.	1952-1960
37J535-37J536 Journal de caisse.	1951-1962
37J535 novembre 1951-décembre 1955.	1951-1955

37J536 janvier 1956-juin 1962.	1956-1962
37J537 Livre de paie (novembre 1954-décembre 1956).	1954-1956
37J538-37J541 Fournisseurs : factures.	1966-1968
37J541 février 1966-mars 1967.	1966-1967
Concerne également la société « Le Rhône » et la CGN-HPLM.	
37J539 janvier 1967-avril 1968.	1967-1968
37J538 janvier 1967-mai 1968.	1967-1968
37J540 mars 1967-mars 1968.	1967-1968
37J542-37J543 Correspondance.	1954-1964
Copies de lettres.	
37J542 11 octobre 1954-24 décembre 1958.	1954-1958
37J543 2 janvier 1959-29 décembre 1964.	1959-1964
37J544-37J545 Compagnie nouvelle de transport et d'armement.	1917-1935
37J544 Administration générale.	1917-1928
Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations (14 mai 1917-22 novembre 1928).	
37J545 Correspondance.	1922-1935
Copies de lettres (5 septembre 1922-30 décembre 1935). Nous ne possédons qu'un seul volume de cette correspondance portant le n° 5.	
37J546-37J560 Société anonyme des ateliers et chantiers de Choisy-le-Roi, administration générale.	1917-1959

37J546-37J555 Conseil d'administration.	1917-1959
37J546-37J553 Procès-verbaux des délibérations.	1917-1959
37J546 18 décembre 1917-22 mars 1922.	1917-1922
37J547 24 avril 1922-26 novembre 1925.	1922-1925
37J548 15 décembre 1925-19 décembre 1928.	1925-1928
37J549 25 janvier 1929-23 septembre 1932.	1929-1932
37J550 20 octobre 1932-16 mars 1937.	1932-1937
37J551 13 mai 1937-3 novembre 1942.	1937-1942
37J552 16 décembre 1942-7 janvier 1954.	1942-1954
37J553 25 mars 1954-26 novembre 1959.	1954-1959
37J554-37J555 Registres de présence.	1917-1959
37J554 18 décembre 1917-22 décembre 1933.	1917-1933
37J555 25 janvier 1934-23 janvier 1959.	1934-1959
37J556-37J559 Assemblées générales constitutive, ordinaires et extraordinaires des actionnaires : registres des procès-verbaux.	1917-1956
37J556 3 décembre 1917-24 mai 1928.	1917-1928
37J557 6 juin 1929-20 juin 1939.	1929-1939

37J558 20 juin 1940-14 juin 1949.	1940-1949
37J559 14 juin 1950-24 mai 1956.	1950-1956
37J560 Assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux dactylographiés et signés.	1957-1959
37J561-37J572 Société anonyme des bateaux à vapeur « les parisiens ».	1913-1942
37J561-37J563 Constitution de l'affaire.	1913-1942
37J561 Réorganisation de la société : études, projets de contrat avec la CGN-HPLM, correspondance.	1922
Les études portent sur les résultats financiers et commerciaux de la société.	
37J562 Liquidation de la société.	1935-1942
Procès-verbaux des assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 décembre 1940, convocation, feuilles de présence, texte des résolutions, rapports du conseil d'administration et des commissaires aux comptes, règlement des jetons de présence payés aux administrateurs, pouvoirs, correspondance, statuts, comptes sociaux, vente d'Oural 7, participation au fond de retraite de la CGN. Ce dossier contient des pièces antérieures à la liquidation.	
37J563 Carnet des certificats d'actions nominatives, carnet de chèques, demande de transfert, note sur la réorganisation du service des « Bateaux Parisiens ».	1913-1938
37J564-37J566 Administration générale.	1923-1940
37J564 Conseil d'administration : procès-verbaux des délibérations (5 décembre 1929-28 décembre 1939).	1929-1939
37J565 Assemblées générales constitutive, ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux (22 janvier 1923-27 décembre 1940).	1923-1940
37J566 Dossiers des assemblées générales ordinaires et extraordinaires.	1935-1940
Feuille de présence, procès-verbal de l'assemblée, du conseil d'administration, jetons de présence payés aux administrateurs, pièces comptables, correspondance, enregistrement, règlement d'honoraires, rapport des commissaires aux comptes, texte des résolutions.	

37J567-37J572 Comptabilité.	1923-1942
37J567 Livre des inventaires (juin 1923-juin 1940).	1923-1940
37J568-37J570 Journal général.	1935-1942
37J568 31 décembre 1935-31 mars 1937.	1935-1937
37J569 30 avril 1937-30 juin 1938.	1937-1938
37J570 1er juillet 1938-20 mars 1942.	1938-1942
37J571-37J572 Grand livre.	1935-1942
37J571 juillet 1935-juin 1938.	1935-1938
37J572 juillet 1938-mars 1942.	1938-1942
37J573 Société anonyme Jules Roy, constitution de l'affaire.	1914-1921
Coupure de presse (création de la société), rapport du conseil d'administration (mai 1916), procès-verbal de l'assemblée générale du 1er juin 1918, fixation des tarifs de transport, rachat par la société des actions possédées par la CGN-HPLM.	
37J574 Société anonyme de navigation sur la Saône et les canaux de l'est, finances.	1899
Émission d'obligations au profit de Charles Félicien Clerger pour un montant 60 000 francs.	
37J575-37J576 Société civile des parts bénéficiaires de la compagnie lyonnaise de navigation et remorquage, assemblées générales.	1943-1944
37J575 Assemblées des porteurs de parts bénéficiaires : procès-verbaux (décembre 1943, février 1944).	1943-1944
37J576 Cahiers des feuilles de présence et des pouvoirs des porteurs de parts bénéficiaires.	1943-1944

37J577-37J578 Société civile des porteurs d'obligations de la compagnie lyonnaise de navigation et remorquage, assemblées générales.

1924-1931

37J577 Assemblées générales ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux (décembre 1924, décembre 1931).

1924-1931

37J578 Cahiers des feuilles de présence et des pouvoirs (décembre 1924, décembre 1931).

1924-1931

Ce dossier contient une note sur un projet de remboursement partiel du capital.

37J579 Société coopérative des consommateurs d'huiles industrielles, administration générale.

1923

Assemblées générales ordinaire et extraordinaire des actionnaires du 15 mai 1923 : rapport du conseil d'administration et du commissaire aux comptes.

37J580 Société d'études pour la navigation du Rhin, constitution de l'affaire.

1919-1929

Liquidation de la société : texte des résolutions prises à l'assemblée générale extraordinaire du 23 novembre 1928, bilans, correspondance, rapport de la commission de vérification des comptes, de l'assemblée générale ordinaire, acte notarié, extraits de journaux, extraits des procès-verbaux du conseil d'administration, fixation du tonnage transporté par les compagnies composant cette société.

37J581 Société française de remorquage sur le Rhin, constitution de l'affaire.

1922-1932

Liquidation de la société : rapports imprimés et dactylographiés du conseil d'administration et des commissaires aux comptes aux assemblées générales des actionnaires, pièces comptables, achat d'actions de la SFRR par la Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin, statuts de la Société Franco-Belge de Remorquage (créée par la CGNR et par la SFRR), modifications des contrats avec l'ONN, réorganisation de la Machinefabrick « de Biesbosch ».

37J582-37J594 Société générale de matériel flottant.

1932-1960

37J582-37J584 Administration générale.

1932-1953

37J582-37J583 Conseil d'administration.

1932-1953

37J582 Procès-verbaux des délibérations (18 juin 1932-17 février 1953).

1932-1953

37J583 Registre de présence (18 juin 1932-14 juin 1940).

1932-1940

37J584 Assemblées générales constitutive, ordinaires et extraordinaires des actionnaires : procès-verbaux (18 juin 1932-5 mai 1952).	1932-1952
37J585-37J594 Comptabilité.	1932-1960
37J585 Feuilles d'écritures comptables.	1936-1941
Classement journalier.	
37J586-37J588 Journal général.	1932-1956
37J586 18 juin 1932-31 décembre 1936.	1932-1936
37J587 1er janvier 1937-31 décembre 1945.	1937-1945
37J588 1er janvier 1946-31 décembre 1956.	1946-1956
37J589-37J592 Grand livre général.	1932-1959
37J589 juin 1932-décembre 1936.	1932-1936
37J590 janvier 1937-décembre 1945.	1937-1945
37J591 janvier 1946-décembre 1956.	1946-1956
37J592 janvier 1957-novembre 1959.	1957-1959
37J593-37J594 Répertoire des comptes généraux.	1955-1960
37J593 1955-1958.	1955-1958
37J594 1959-1960.	1959-1960
37J595-37J615 Société immobilière HPLM.	1929-1966

37J595 Constitution de l'affaire.

1929-1930

Actes de société : extrait du procès-verbal de la première séance du conseil d'administration du 23 janvier 1930, correspondance, projet de constitution, statuts, état et bulletins de souscription.

37J596-37J598 Administration générale.

1930-1966

37J596-37J597 Conseil d'administration.

1930-1955

37J596 Registre de présence (23 janvier 1930-11 septembre 1940).

1930-1940

37J597 Jetons de présence réglés aux administrateurs.

1949-1955

37J598 Dossiers d'assemblées générales ordinaires et extraordinaires.

1940-1966

Procès-verbaux dactylographiés des assemblées, rapports dactylographiés et certifiés des commissaires aux comptes, feuille de présence, correspondance, publications légales, dépôt d'assemblée (juin 1964), dépôt de pièces de publicité (juillet 1964), procès-verbaux des réunions du conseil d'administration, pouvoirs, convocation, bilan, pertes et profits.

Les dossiers ne contiennent pas forcément toutes les pièces mentionnées ci-dessus.

37J599-37J604 Domaine.

1929-1952

37J599 Apports immobiliers de M. Bonnardel et de la CGN-HPLM à la Société Immobilière HPLM.

1929-1931

37J600-37J601 Construction d'un immeuble impasse Bonnardel : mémoires des travaux exécutés par l'UMDP, Entreprise Générale (Lyon).

1930-1931

37J600 Travaux initiaux.

1930-1931

37J601 Travaux supplémentaires.

1930-1931

37J602 Achat d'un immeuble à Saint-Mammès.

1930-1931

37J603 Achat d'un immeuble à Montereau.

1936

37J604 Transfert du siège social : publication légale, correspondance, extrait du procès-verbal du conseil d'administration.	1952
37J605-37J613 Comptabilité.	1930-1961
37J605 Comptes sociaux.	1930-1959
Bilan, pertes et profits, projet de répartition, balance, immobilisations, annuité d'amortissement, comptes d'intérêt, correspondance, situation active et passive, rapports des commissaires aux comptes, feuilles d'écritures comptables, emprunt hypothécaire. Les feuilles d'écritures comptables sont lacunaires et les résultats sont arrêtés à la fin de chaque semestre.	
37J606 Dossier de pièces comptables.	1930-1948
Comptes sociaux, feuilles d'écritures comptables, impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux, dossiers divers, taxe annuelle sur les bénéfices non distribués, taxe d'apprentissage.	
37J607-37J609 Feuilles d'écritures comptables.	1930-1961
Classement journalier.	
37J607 février 1930-décembre 1940.	1930-1940
37J608 janvier 1946-décembre 1956.	1946-1956
Lacunaire.	
37J609 janvier 1957-décembre 1961.	1957-1961
37J610-37J612 Journal général.	1930-1956
37J610 1er janvier 1930-31 décembre 1937.	1930-1937
37J611 1er janvier 1938-31 décembre 1951.	1938-1951
37J612 1er janvier 1952-1er janvier 1956.	1952-1956
37J613 Règlements des honoraires des commissaires aux comptes.	1933-1955
37J614-37J615 Correspondance.	1945-1962

37J614 4 juillet 1945-14 décembre 1951.

1945-1951

37J615 4 janvier 1960-28 décembre 1962.

1960-1962

37J616 Société nouvelle de touage et remorquage de la Haute-Seine, constitution de l'affaire.

1916-1935

Actes de société : correspondance, statuts, procès-verbaux du conseil d'administration, des assemblées générales, comptes sociaux, gestion de la flotte.

37J617 Société de traction mécanique, constitution de l'affaire.

1928-1934

Liquidation de la société : rapport et comptes des liquidateurs, correspondance concernant la troisième répartition de remboursement, procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire, statuts, extrait du procès-verbal du conseil d'administration, rachat de bâtiments et de matériel par la CGN-HPLM, correspondance concernant l'organisation de la traction mécanique sur les canaux reliant l'Oise au Rhin et à la Sarre.

37J618-37J619 Société de traction et remorquage de l'est, réorganisation de la société.

1920-1946

37J618 Statuts, procès-verbaux des assemblées, réparation de la barque Tarn, correspondance sur les tarifs de traction, organigramme.

1920-1946

37J619 Statuts, procès-verbaux des assemblée générales, équipement et entretien des bateaux, notes sur les prix de traction.

1923-1932

37J620-37J624 Union générale de transports internationaux.

1946-1962

37J620-37J622 Administration générale.

1957-1962

37J620 Dossiers des assemblées générales ordinaires.

1957-1959

Feuille de présence, procès-verbal dactylographié de l'assemblée, correspondance, rapport du conseil d'administration, convocation, pouvoir.

37J621 Assemblées générales ordinaires des actionnaires.

1957-1959

Rapports dactylographiés des commissaires aux comptes, règlements des honoraires, correspondance.

37J622 Règlements des jetons de présence, tantièmes, dividendes.

1957-1962

37J623-37J624 Comptabilité.

1946-1959

37J623 Comptes sociaux.

1951-1959

Projet de répartition, compte d'exploitation, déclaration fiscale, pertes et profits, état des provisions et des amortissements, bilan au 31 décembre de l'année d'exercice, frais généraux, portefeuille, bénéfice fiscal et montant de l'impôt sur les sociétés, fiches du service commercial.

37J624 État mensuel du chiffre d'affaire : feuilles et cahiers, correspondance interne, documentation officielle.

1946-1956
