

**Assemblées Générales, Comités de Direction et  
Conseils d'Administration de la Compagnie Générale  
Transatlantique et de la Compagnie des Messageries  
Maritimes**

FR-FLC-1997002/004-AG/CD/CA

Fonds conservé par l'EPCC French Lines & Compagnies

**États des fonds numérisés**

**Par Florent Crayssac, archiviste de l'EPCC French Lines & Compagnies, en juillet 2022**

**Élaboré conformément aux recommandations du SIAF**

## Avant-propos

L'établissement public de coopération culturelle (EPCC/IC) French Lines & Compagnies, Patrimoine maritime et portuaire a été créé par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017. Fondé par la ville du Havre et la Région Normandie, il a pour missions de conserver, de valoriser et de promouvoir le patrimoine de la Marine marchande française, de ses compagnies et de ses ports.

Il succède à l'association French Lines (1995-2018) qui avait été créée pour sauvegarder et valoriser le patrimoine historique de la Compagnie Générale Maritime (hérité de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie des Messageries Maritimes) et de la Société Nationale Corse-Méditerranée.

French Lines & Compagnies conserve un très important fonds consacré à cette histoire maritime et portuaire : environ 5 kilomètres linéaires d'archives historiques, des milliers d'ouvrages et de périodiques spécialisés, 80 000 phototypes, près de 300 films, des archives sonores ainsi qu'une collection de 32 000 objets et œuvres d'art.

L'ensemble des archives historiques ont un statut d'archives publiques, en vertu de l'article L.211-4 du Code du patrimoine. Leur prêt est consenti par le Service interministériel des Archives de France et leur gestion est assurée avec le conseil des Archives nationales du monde du travail.

La totalité de ce patrimoine est inaliénable et géré par l'EPCC French Lines & Compagnies qui le valorise en assurant la programmation d'activités culturelles, scientifiques et pédagogiques.

## Table des matières

Avant-propos.....	2
Introduction.....	4
Importance matérielle du fonds.....	4
Nom du producteur.....	4
Histoire administrative.....	4
La Compagnie des Messageries Maritimes .....	4
La Compagnie Générale Transatlantique .....	4
Historique de la conservation : .....	6
Modalité d'entrée .....	9
Présentation du contenu.....	10
Évaluation, tri, élimination, sort final.....	10
Accroissement.....	10
Mode de classement .....	10
Conditions d'accès.....	10
Langues et écriture des documents .....	10
Sources complémentaires .....	10
Répertoire numérique détaillé des procès-verbaux d'assemblées générales, de conseils d'administration et de comité de direction .....	12
Assemblées générales des Messageries Maritimes .....	12
Assemblées générales de la Compagnie Générale Transatlantique .....	12
Comité de direction de la Compagnie Générale Transatlantique.....	12
Conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique.....	13

# Introduction

Importance matérielle du fonds : 31 côtes

Nom du producteur : Compagnie des Messageries Maritimes (Compagnie Maritime) / Compagnie Générale Transatlantique (Compagnie Maritime)

Histoire administrative :

La Compagnie des Messageries Maritimes

La Compagnie des Messageries Maritimes (MM) est une compagnie maritime française fondée en 1851 par Albert Rostand, armateur marseillais et Ernest Simons, directeur de la compagnie de diligences des Messageries Nationales. Créée sous le nom de Messageries Nationales, elle devint rapidement les Messageries Impériales avant de prendre finalement en 1871 le nom de Messageries Maritimes. La compagnie assure deux types de lignes : les lignes postales, subventionnées par l'Etat, incluant aussi le transport gratuit et obligatoire des passagers et du matériel de l'Etat, et les lignes commerciales, transportant passagers et marchandises privées. Afin de s'assurer la construction, la réparation et l'entretien de ses navires, la compagnie acquiert, sous le conseil de l'ingénieur Armand Behic, le chantier naval de la Ciotat.

Au départ du Vieux Port puis de La Joliette dès 1854, les premières destinations touchées par la compagnie sont l'Italie et le Levant. Les activités grandissantes de commerce et de transport amènent à la création de nouvelles lignes : Algérie en 1854, Mer Noire en 1855, Indochine en 1860, Japon, Australie en 1882, Rio de Janeiro ou encore Buenos Aires en 1860... deviendront ses destinations phares. Parallèlement à ses grandes lignes intercontinentales, le réseau des MM s'étoffe progressivement de lignes moyen-courrier permettant de joindre des ports un peu excentrés par rapport aux lignes principales. Certaines ne sont pas subventionnées et n'assurent qu'un service commercial. En Extrême Orient, des lignes stationnaires sont créées pour tenir compte de la nouvelle donne coloniale : en 1882 Saïgon-Haiphong via Tourane (Da-Nang), Saïgon-Singapour via le bague de Pulo Condor et Saïgon-Batavia (Djakarta), en 1885 Saïgon-Manille. Toutes ces lignes entraînent la construction de nombreux navires neufs. Si la plupart prennent naissance à La Ciotat, les chantiers ne peuvent à certaines époques suivre le rythme imposé par la direction de la compagnie et d'autres chantiers sont sollicités, notamment ceux de la Seyne sur mer et de Port de Bouc, près de Marseille, mais aussi des chantiers du nord de la France, ou même d'Angleterre.

La fin du siècle marque la fin de cette grande période d'expansion : il n'y a plus de création de grande ligne intercontinentales, les lignes annexes sont modifiées en fonction des besoins, et les anciens navires réutilisés sur des lignes moins prestigieuses. Entre 1904 à 1912, un seul navire est lancé aux Chantiers de la Ciotat, tandis que la Compagnie achète un certain nombre de cargos et de navires mixtes à diverses compagnies plus ou moins en faillite, pour étoffer sa flotte commerciale.

1912 marque un tournant dans la politique des Messageries, qui se tournent vers une rentabilisation du fret et des passagers, au détriment de la vitesse et de la régularité du transport du courrier : abandon de la ligne d'Amérique du Sud, considérée comme non rentable, construction de nouveaux navires ou modification des anciens, sacrifiant la vitesse à une plus grande capacité de fret et à un meilleur confort pour les passagers. Malheureusement, de ce programme, seuls 3 navires, modifiés la même année (*Paul Lecat, Lotus et Karnak*), auront le temps de montrer l'intérêt de ces changements. Tous les autres navires du programme (*André Lebon, Sphinx, Athos, Porthos, Angkor*) ne seront terminés qu'après la déclaration de guerre et, pour les survivants, ne pourront reprendre un service commercial normal avant le début des années 20, où ils ne seront plus alors des navires neufs et à la pointe du progrès technique.

La première guerre mondiale entraîne de profondes mutations dans la compagnie ; les navires de 1914, dont près du tiers (25 navires) ont été détruits pendant la guerre, sont usés et fatigués. Certains peuvent être réutilisés après travaux, mais ne retrouvent pas leur luxe d'antan. La Compagnie doit donc faire avec les navires allemands remis comme dommages de guerre, eux aussi bien usés ou détériorés par de longues périodes d'inutilisation ou d'entretien insuffisant. Très peu d'entre eux resteront en service jusqu'au début de la seconde guerre mondiale. Sur le plan juridique, en 1921 la société est scindée en deux grandes entités administratives : les "Services contractuels des Messageries Maritimes", qui assurent les lignes postales et reçoivent une subvention de l'Etat pour ce service public, et la "Compagnie des Messageries Maritimes", compagnie de navigation de droit commun, qui assure des lignes uniquement commerciales, sans obligation de desserte régulière ni de devoirs particuliers vis à vis de l'Etat. Un nouveau programme de construction est lancé, sous l'impulsion du président Georges Philippart. Une nouvelle série de paquebots luxueux est construite, en grande partie sur les chantiers de La Ciotat entre 1925 et 1935. Les lignes établies à la fin du siècle précédent sont peu modifiées pendant cette période d'entre-deux-guerres. Seule la ligne du Pacifique change de sens à partir de 1923 et, toujours à partir de Marseille, desservir les Antilles, Tahiti par le canal de Panama ouvert en 1913 et la Nouvelle Calédonie, tandis que l'ancienne ligne par Suez devient rapidement obsolète. La crise économique mondiale porte un coup d'arrêt au programme de construction des Messageries Maritimes. Aucune construction nouvelle n'est entreprise par la compagnie, qui se contente d'acheter selon ses besoins des navires de petit tonnage destinés à des lignes annexes ou des utilisations particulières.

La seconde guerre mondiale porte un coup fatal à la flotte. De nombreux navires sont coulés en mer, d'autres sabordés en 1944 par les allemands pour boucher les passes à l'entrée des ports. D'autres sont réquisitionnés par les alliés et participent à la Guerre comme transports de troupes ou de fret. Fin 1944, la Compagnie n'a plus en France Métropolitaine un seul navire en état de naviguer. La moitié de la Flotte a été coulée. Les survivants sont éparpillés sur toutes les mers du globe, souvent sous pavillon étranger pour continuer la lutte contre l'ennemi japonais. Les transports reprennent très doucement au cours de l'année 1946, sur des navires usés, encore transformés en transports de troupes, et dont l'utilisation principale est le rapatriement des réfugiés et exilés, ou le transport de troupes vers un nouveau théâtre d'opérations : l'Indochine. Il faut attendre 1947 et l'arrivée des premiers *liberty ships* livrés par les USA dans le cadre du plan Marshall pour qu'un véritable réseau de transport de fret se remette en place. La compagnie lance un programme de construction de grands paquebots mixtes, baptisés type MC pour l'Extrême Orient, MD pour l'Océan Indien et ME pour le Pacifique. Le premier d'entre eux sera livré en octobre 1952, le dernier en juillet 1954 seulement. En attendant, les lignes sont assurées par les paquebots ayant survécu à la guerre et parfois refondus. Ils

ne suffisent pas néanmoins à assurer un service régulier et la compagnie est obligée d'acheter d'occasion ou d'affréter de manière régulière des navires pour assurer la régularité des rotations.

Dans le milieu des années 50, la Compagnie, nationalisée en 1948 retrouve peu à peu un équilibre financier. L'exploitation des paquebots mixte est rentable, et les liberty-ships se révèlent à l'usage économiques et robustes, permettant de temporiser le renouvellement de la flotte de charge jusqu'en 1955. Au début des années 60, la compagnie fait encore l'achat de trois grands paquebots à la Compagnie Sud Atlantique et aux Chargeurs Réunis pour assurer la ligne du Pacifique Sud qu'elle reprend à partir de janvier 1962. Malheureusement, l'explosion du transport aérien aura rapidement raison des lignes de transport de passagers sur de longues distances. La dernière décennie des Messageries Maritimes est celles des nouvelles tentatives : premier pétrolier, premiers navires automatisés, premier porte-conteneurs, premier gazier.

La Compagnie des Messageries Maritimes fusionne finalement avec la Compagnie Générale Transatlantique le 23 février 1977 pour créer la Compagnie Générale Maritime.

### La Compagnie Générale Transatlantique

La Compagnie générale transatlantique (abrégé CGT, également nommée Transat) est une compagnie maritime française fondée en 1855 par les frères Émile et Isaac Péreire sous le nom de Compagnie générale maritime. Elle prend son nom définitif en 1861, après que l'État la charge du transport du courrier vers l'Amérique du Nord. Les passages vers New York à partir de 1864 constituent une activité stratégique : diplomatie, commerce, échanges culturels, transport du courrier et, au tournant du XXe siècle, émigration européenne.

Les services généraux sont installés à Paris (dont l'Armement, la Direction technique, les approvisionnements...), et la Compagnie Générale Transatlantique dispose d'agences et de représentants dans la plupart des ports desservis, pour l'essentiel dans l'Atlantique Nord, les Caraïbes et la Méditerranée. Les agences organisent localement les opérations et sont en relation avec les autorités administratives et la presse locale. Certaines ont un rôle commercial accru, comme celles de Bâle, Londres et New-York. L'agence du Havre, à la tête de la ligne de New-York, est en lien étroit avec le siège et les équipages et dispose de ses propres services.

La première traversée transatlantique vers le Mexique prend place en 1862 avec le paquebot *Louisiane*, en 1864 c'est au tour du service postal à destination de New York d'être inauguré avec le *Washington*. Pour assurer la construction de ses navires la Compagnie acquiert des terres près de Saint-Nazaire et y fonde les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (ou Chantiers de Penhoët). 1880 voit l'ouverture d'une ligne entre Marseille et Alger, la construction de nouveaux navires plus performants et plus modernes (incluant l'électricité et des ponts promenade pour les passagers), ainsi que le renouvellement de la convention postale passé avec l'État.

Au début du XXème siècle, la compagnie générale transatlantique se lance dans une nouvelle politique de reconquête de la clientèle. Elle cible une clientèle fortunée sur des paquebots luxueux, agréables et innovants (avec l'arrivée de la télégraphie sans fil à bord), mais aussi le transport de migrants vers les États-Unis. À la même époque, la Compagnie générale transatlantique met en service une flotte de cargos de plus en plus gros sur la ligne de l'Afrique du Nord, mais aussi celle de New York, et surtout celle de l'Amérique centrale, qui rapporte des produits exotiques.

En 1912 la compagnie met en service un nouveau paquebot, *France*. Plus petit que ses concurrents (217 m) il affiche une vitesse moyenne de 24 nœuds très appréciable à l'époque. Son luxe

lui vaut d'être surnommé le « Versailles des mers » et le navire fidélise rapidement une clientèle fortunée. Pour séduire les passagers moins aisés la compagnie lance un nouveau type de paquebots, plus petits et moins rapides comme *Chicago* en 1908 et *Rochambeau* en 1911, destinés en priorité aux émigrants auxquels ils proposent des services souvent supérieurs aux grands paquebots de l'époque.

Été 1913 une nouvelle convention postale est établie, imposant la construction de trois nouveaux paquebots avant 1932. Le premier d'entre eux sera *Paris* attendu pour 1916 mais la première guerre mondiale en retarde la mise en service. Les recettes des lignes principales doublent quasiment entre 1905 et 1913, cependant, les coûts d'exploitation vont également croissant, la flotte comptant à l'orée de la guerre pas moins de 84 navires. Ses résultats restent comparables à ceux de ses concurrents et la Transat s'impose comme la première compagnie française.

Lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale en août 1914 l'activité de la compagnie est brutalement stoppée. Consigne est donnée aux navires stationnés dans les ports d'y rester jusqu'à nouvel ordre. L'arrêt de l'activité reste toutefois assez bref. Le gouvernement insiste en effet pour que le service postal soit maintenu. Après une vague massive de départs pour l'Amérique, le nombre de passagers s'infléchit de façon radicale.

La plus grande participation de la compagnie se fait cependant du point de vue des opérations militaires. Trente-sept navires, soit les deux cinquièmes de la flotte, sont réquisitionnés. Suivant l'exemple des Britanniques et des Allemands, la Transat avait conçu un certain nombre de ses grands paquebots pour servir de croiseurs auxiliaires. *La Provence*, *La Savoie*, *La Lorraine* et *La Touraine* sont réquisitionnés dès le début du conflit pour assurer le blocus de l'Allemagne. Le conflit s'étendant au Proche-Orient, la flotte devient nécessaire en Méditerranée. Plusieurs navires sont transformés en navires-hôpitaux. Les paquebots et cargos qui poursuivent leur service commercial rapportent en Europe de nombreuses marchandises nécessaires à l'effort de guerre.

Le conflit entraîne un grand nombre de pertes pour la Transat, causées notamment par la guerre sous-marine. Trente navires disparaissent dans le conflit, que la compagnie peine à remplacer par des cargos achetés pour soutenir l'effort de guerre. La plus grosse perte est celle de *La Provence* qui sombre en 1916 faisant plus de 1 000 victimes. Dès la fin du conflit, un vaste et coûteux programme de reconstruction doit être lancé, notamment par des commandes en Angleterre. Une nouvelle ère s'ouvre pour la compagnie sous la présidence de John Dal Piaz.

En 1924, les lois sur l'immigration aux États-Unis rendent la troisième classe moins rentable. Les compagnies doivent modifier leurs navires ; *Île-de-France* est mis en service en 1927, un paquebot où la première classe occupe une plus grande place, au décor luxueux qui le fait surnommer « Rue de la Paix de l'Atlantique » tout en limitant drastiquement la place réservée aux migrants.

Afin de diversifier l'activité de l'entreprise, Dal Piaz crée en 1925, la Société des Voyages et Hôtels Nord Africains proposant des circuits touristiques à la clientèle. Le système atteint son apogée à la fin des années 1920. La compagnie connaît un véritable âge d'or et accroît massivement sa clientèle, en profitant notamment de la Prohibition qui pousse les passagers américains à voyager sur les paquebots français. Après la mort brutale de John Dal Piaz en juin 1928 le programme de rajeunissement de la flotte qu'il avait imaginé est mis en œuvre, notamment, sur la ligne transatlantique : *Champlain*, plus gros cabin-ship (navire moins rapide et plus petit que les grands paquebots de ligne) au monde est mis en construction en 1932. *Colombie* est mis en service sur la ligne de l'Amérique centrale. De nombreux cargos sont construits et des études sont lancées pour concevoir le nouveau navire de la ligne de New York, alors nommé « super Île-de-France » ou encore « T6 ».

Avec la crise de 1929 et la Grande Dépression qui s'ensuit les recettes de la compagnie s'effondrent, ses dépenses s'accroissent. La Transat se retrouve au bord de la faillite et est obligée d'en appeler à l'État, notamment pour renégocier sa convention postale. L'État accepte de prêter assistance à la compagnie, à la condition que celle-ci devienne société d'économie mixte. Un assainissement des finances est entrepris, des navires sont démolis, d'autres affectés à la croisière, tandis que la construction du T6, devenu entre-temps *Normandie*, est controversée. Alors que la construction du navire s'achève en 1935, Cangardel et Olivier se livrent à un difficile exercice médiatique à grand renfort de conférences pour vanter les mérites du navire. Commandé par le Capitaine Pierre-Louis Thoreux, le paquebot remporte le record de vitesse et le Ruban bleu lors de sa traversée inaugurale. Pour la première fois, la France possède le plus gros paquebot jamais construit, et le plus rapide. Le prestige ainsi acquis parvient à satisfaire la presse, tandis que la compagnie remonte la pente, la crise s'apaisant.

Au début de la Seconde Guerre mondiale en 1939, la compagnie est appelée à participer à l'effort de guerre. Par sécurité, les grands paquebots comme *Normandie* et *Île-de-France* sont stationnés dans le port de New York, puis, le trafic reprend normalement pour la plupart des navires mineurs de la compagnie.

En février 1942 *Normandie*, réquisitionné par le gouvernement américain suite à l'attaque de Pearl Harbour, brûle accidentellement lors de sa conversion en transport de troupes. *Île-de-France* navigue pour le compte des forces de la France Libre et du Royaume-Uni. Durant le conflit, le paquebot transporte 300 000 soldats, tant dans l'Atlantique que dans l'océan Indien.

À la fin de la guerre la Transat a perdu 13 paquebots et 40 cargos, représentant 60 % de chacune des deux catégories.

*De Grasse* est remis en service dès 1947, *Île-de-France* le rejoint en 1949 sur la ligne transatlantique. *Europe* de la Norddeutscher Lloyd est remis à la Transat en dommage de guerre, renommé *Liberté* il entre en service en 1950 avec trente-deux Liberty ships. Avec la reconstruction du pays et notamment de ses ports, la Transat transporte de nombreuses tonnes de fret, le transport de marchandises devenant son activité principale.

Du point de vue du trafic de passagers, la reprise se fait graduellement. La direction de la Transat reste persuadée que l'avion et le paquebot sont appelés à avoir des rôles complémentaires, l'un proposant un transport rapide et l'autre un voyage confortable pour des passagers plus nombreux. Cependant, le matériel de la Transat est ancien et de capacité inférieure à ce qui se fait à l'étranger. Face aux compagnies étrangères, la compagnie française ne répond, dans un premier temps, que par *Flandre*, paquebot plus petit destiné à remplacer *De Grasse*, et son jumeau, *Antilles*, affecté à l'Amérique centrale. Progressivement, les bénéfices diminuent tandis que les navires prennent de l'âge. La construction d'un nouveau paquebot d'ampleur est envisagée.

Le 11 mai 1960 le paquebot *France* est lancé devant le général De Gaulle, puis mis en service en 1962. Le navire est voulu grand et rapide. Sur la ligne transatlantique passagers, les déficits d'exploitation du navire se creusent à partir du milieu des années 1960. Diverses solutions sont envisagées : le départ des traversées est fixé au vendredi, l'arrivée au mardi, ce qui inclut le week-end, des offres permettent un aller en paquebot et le retour en avion ; plusieurs croisières sont organisées, notamment la croisière « Impériale » en 1969, ou encore les deux grandes croisières autour du monde organisées en 1972 et 1974. Cependant, le navire, adapté au climat froid de l'Atlantique Nord, n'est pas conçu pour les chaleurs tropicales.



À la suite du choc pétrolier de 1973, le coût d'exploitation de *France* devient insoutenable, l'État renonce en février 1974 à la subvention compensatoire qui permettait au paquebot de continuer à naviguer. En septembre 1974, alors que *France* achève sa dernière traversée, l'équipage se mutine. Le navire est finalement désarmé à la fin du mois d'octobre.

Depuis le milieu des années 1950 la compagnie consacre une part de plus en plus importante au trafic de fret ; en décembre 1973 la Compagnie générale maritime est créée par décret. Le 23 février 1977, les Messageries Maritimes et la Compagnie Générale Transatlantique fusionnent. La Compagnie générale maritime entame une nouvelle vie dans le domaine plus lucratif des porte-conteneurs.

En 1969 les lignes méditerranéennes de la société, fusionnées avec celles de la Compagnie de navigation mixte avaient abouti à la création de la Compagnie générale transméditerranéenne (CGTM) qui deviendra plus tard la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM). En 1996, la CGM fusionne avec la Compagnie Maritime d'Affrètement, devenant la CMA-CGM, et l'une des plus grandes entreprises mondiales de transport de fret par voie maritime.

#### Historique de la conservation :

Les documents du fonds proviennent essentiellement des archives de la Compagnie Maritime Transatlantique. Elles ont été apportées en 1995 à l'association French Lines. Un don des archives municipales du Havre est venu compléter ce fonds en 2016.

Modalité d'entrée : Versement

## Présentation du contenu :

Ce corpus ne présente pas l'intégralité des archives des agences étrangères de la compagnie, mais uniquement les archives numérisées et communicables sous format numérique. Ce corpus est destiné à s'accroître avec les futures numérisations au sein du fond.

L'ensemble d'archives numérisées regroupant les procès-verbaux des assemblées générales de la Compagnie des Messageries Maritimes et de la Compagnie Générale Transatlantique, ainsi que ceux des comités de direction et des conseils d'administration de cette dernière, est une source importante pour l'étude de l'histoire des compagnies maritimes françaises.

En effet, ces trois instances sont décisionnaires au sein des compagnies. Les procès-verbaux de ces réunions englobent les questions économiques, administratives, les investissements consentis et les changements de stratégie, de la nomination de l'administrateur à l'ouvertures de nouvelles lignes, en passant par la définition d'une position face aux quotas d'immigration. Ce sont de nombreux sujets économiques et sociaux que l'on peut étudier dans ces procès-verbaux.

**Évaluation, tri, élimination, sort final** : élimination des doublons avant inventaire, pas de perte de métrage linéaire

**Accroissement** : non prévu

**Mode de classement** : Classé selon le cadre de classement de l'EPCC French Lines & Compagnies

**Conditions d'accès** : articles L. 211-1 à L. 211-6 du Code du Patrimoine

**Langues et écriture des documents** : Français

**Sources complémentaires** :

- Archives nationales du monde du travail
- Archives nationales
- Service des archives économiques et financières

➤ **Zone d'identification**

**Référence** : FR-FLC-1997-002/004\_ AG/CD/CA

**Intitulé** : Assemblées Générales, Comités de Direction et Conseils d'Administration de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie des Messageries Maritimes.

**Dates** : 1853-1982

**Niveau de description** : Fonds

**Importance matérielle** : 31 cotes

➤ **Zone de contexte**

**Nom du producteur** : Compagnie des Messageries Maritimes (Compagnie maritime) / Compagnie Générale Transatlantique (Compagnie maritime)

**Histoire administrative** : historique de la Compagnie des Messageries Maritimes/ historique de la Compagnie Générale Transatlantique

**Historique de la conservation** : 1995 transmission du fonds de la Compagnie des Messageries Maritimes à l'association French Lines.

**Modalité d'entrée** : versement+ don

➤ **Zone du contenu de la structure**

**Evaluation, tris, élimination, sort final** : élimination des doublons, pas de perte de métrage linéaire

**Accroissement** : non prévu

**Mode de classement** : Classé selon le cadre de classement de l'association French Lines

➤ **Zone des conditions d'accès et d'utilisation**

**Conditions d'accès** : articles L. 211-1 à L. 211-6 du Code du Patrimoine

**Langues et écriture des documents** : Français

➤ **Zone de contrôle de la description**

**Note de l'archiviste** : Établi par Florent Crayssac, archiviste de l'EPPC French Lines & Compagnies, en juillet 2022

Élaboré conformément aux recommandations du SIAF

# Répertoire numérique détaillé des procès-verbaux d'assemblées générales, de conseils d'administration et de comité de direction

## Assemblées générales des Messageries Maritimes

**1997 002 5199** : Assemblées générales ordinaires et extraordinaires, publication : procès-verbaux et exercices, 1853 - 1870 (mq 1866-1869).

**1997 002 5200** : Assemblées générales ordinaires et extraordinaires, publication : procès-verbaux et exercices, 1873 - 1876 ; 1885 – 1927. Assemblées générales des Services Contractuels des Messageries Maritimes, publications communes : procès-verbaux, 1922 – 1927.

**1997 002 5201** : Assemblées générales ordinaires et extraordinaires, publication : procès-verbaux des exercices, 1928 – 1965. Assemblées générales des Services Contractuels des Messageries Maritimes, publications communes : procès-verbaux, 1928 – 1948.

**1997 002 5202** : Assemblées générales ordinaires et extraordinaires, publication : procès-verbaux des exercices 1965-1975.

**1997 002 5204** : Assemblées générales ordinaires et extraordinaires, publication : procès-verbaux et exercices, 1905 - 1934

## Assemblées générales de la Compagnie Générale Transatlantique

**1997 004 5199** : Assemblée générale : registres des procès-verbaux de réunions, juin 1855 – 1894.

**1997 004 5200** : Assemblée générale : registres des procès-verbaux de réunions, 1903 – 1918.

**1997 004 5201** : Assemblée générale : registres des procès-verbaux de réunions, 1919 – 1928.

**1997 004 5202** : Assemblée générale : registres des procès-verbaux de réunions, 1929 – 1945.

## Comité de direction de la Compagnie Générale Transatlantique

**1997 004 5203** : Comité de direction : registres des procès-verbaux de réunions, mai 1855 - juin 1868.

**1997 004 5204** : Comité de direction : registres des procès-verbaux de réunions, octobre 1901 - novembre 1913.

**1997 004 5205** : Comité de direction : registres des procès-verbaux de réunions, décembre 1913 - juin 1926.

**1997 004 5206** : Comité de direction : registres des procès-verbaux de réunions, juillet 1926 - septembre 1936.

**1997 004 5207** : Comité de direction : registres des procès-verbaux de réunions, septembre 1936 - mars 1940.

## Conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique

**1997 004 5182** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, août 1867 - mai 1877.

**1997 004 5183** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, mai 1877 - novembre 1887.

**1997 004 5184** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, novembre 1887 - octobre 1897.

**1997 004 5185** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, octobre 1897 - décembre 1905.

**1997 004 5186** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, janvier 1906 - juin 1914.

**1997 004 5187** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, juillet 1914 - février 1921.

**1997 004 5188** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, mars 1921 - janvier 1928.

**1997 004 5189** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, janvier 1928 - novembre 1931.

**1997 004 5190** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, novembre 1931 - avril 1937.

**1997 004 5191** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, mai 1937 - mai 1945

**1997 004 5192** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, mai 1945 - janvier 1952.

**1997 004 5193** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, janvier 1952 - juillet 1958.

**1997 004 5194** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, septembre 1958 - mai 1965.

**1997 004 5195** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, août 1965 - janvier 1968.

**1997 004 5196** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, février 1968 - janvier 1974.

**1997 004 5197** : Conseil d'administration : registres des procès-verbaux de réunions, février 1975 - septembre 1982.

**2016 003 0001** : Conseil d'administration, publication : registre des procès-verbaux, 1855 - 1867