

Localisation : 35 Référence : IA35000390
Aire d'étude : Dinard
Commune : DINARD (quartier de:la plage de l'Ecluse)
Adresse : place Jules Boutin
Titre courant : embarcadère dit le Haut Quay, dit cale de l'anse du Bec de la Vallée.
Dénomination : bac
Appellation et titre : dit le Haut Quay, dit cale de l'anse du Bec de la Vallée

Cartographie : Lambert1 0276200 ; 0277100 ; 1113700 ; 1113000

Cadastre : 1982 H

Dossier de Recensement du patrimoine balnéaire établi en 1997 par Orain Véronique

© Inventaire général, 1997

HISTORIQUE

Datation : 2e quart 19e siècle, 3e quart 19e siècle, 4e quart 19e siècle, 1er quart 20e siècle. .

Commentaire : Mention au 17e siècle de la cale nommée le Haut Quay située sous l'hôtel Bellevue. L'embarquement et le débarquement étant très incommodes et dangereux à l'embarcadère de Dinard, un projet de construction d'une nouvelle cale à l'anse du Bec de la Vallée est avancé en 1779. Le projet est repris en l'an XI (1802-1803). Les travaux de la nouvelle cale ne sont effectués qu'entre 1835 et 1837 et de nouveaux aménagements réalisés entre 1845 et 1849 pour faciliter l'accostage des bateaux à vapeur à toutes les hauteurs des marées. C'est en 1858 que la société Fichet et Compagnie met en service son premier bateau à vapeur, La Rance. En 1869, un bureau d'octroi est établi, le passage devient de plus en plus fréquenté et en 1877 4 bateaux à vapeur sont en service entre Dinard et Saint-Malo : La Rance, Le Duguay-Trouin, Les Trois Villes et Le Dinardais. De nouveaux travaux sont attestés entre 1879 et 1881 pour agrandir les quais encombrés par les bateaux de passage, et en 1897 on décide de les prolonger d'une longueur de 50 m supplémentaires avec établissement d'une jetée perpendiculaire de 25 mètres. En 1906, les travaux de construction de la cale des voiliers sont amorcés. Il a été mis fin au monopole du passage en 1902. Voir le dossier quai à Saint-Malo dit le quai du Bac de Saint-Malo à Dinard.

DESCRIPTION

SITUATION : en ville

PARTIES CONSTITUANTES : cale

DOCUMENTATION

Archives

A.D. Ille-et-Vilaine. Série 3 S 6. à 3 S 11. Fonds préfecture, ancien 7S 2 (Bacs et bateaux).

A.D. Ille-et-Vilaine. Série S. Fonds de la Préfecture.
Route Nationale n° 168 de Quiberon à Saint-Malo. Dinard - Saint-Enogat : 1S1-3 (1853-1884).

A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 512.

A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 580.

A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q582.

A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 590.

A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 622

Documents figurés

Plan du quartier du Bec de la Vallée 1859. Plan et évaluation de la superficie de terrain à concéder pour l'administration au Sr Dupont propriétaire, Saint-Malo, le constructeur des Ponts-et-Chaussées, le 25 août 1859 (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 512).

Plan du quartier du Bec de la Vallée, port de Dinard 1867. Pétition de Melle Ménier pour obtenir l'autorisation d'établir une cabane près la salle d'attente du bac. Plan dressé par l'ingénieur des Ponts-et-chaussées, le 24 décembre 1867 (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 590).

Délimitation du rivage de la mer dans la grève de Dinard (commune de saint Enogat). Plan dressé pour être joint au procès verbal en date de ce jour, Saint Malo, le 8 septembre 1869. (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 580).

Plan à l'appui d'une demande faite par Mr le comte Rochaid Dahdah tendant à obtenir la concession d'une petite baie située à l'ouest des falaises du Bec de la Vallée à Dinard. Relevé daté du 18 janvier 1874, E. Liège, architecte, (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 582).

Élévation de la digue projetée par Mr le comte Rochaid Dahdah. Relevé daté du 18 janvier 1874, E. Liège architecte, (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 582).

Cale du Bec de la Vallée Dinard, fonds RAME : 12-43-582, (cliché Musée de Bretagne : 84-2753-N-1).

674. DINARD – La Cale -Vue générale de Saint-Malo, carte postale, (s.d.), collection E.L.D. (A.D. Ille-et-Vilaine : 6Fi).

L'arrivée à Dinard par le vapeur, carte postale imprimée, (s.n, s.d). In : BIRH, Jean Pierre, FERMIN, Henri. **Regards d'Emeraude**. Saint- Jacut-de-la-mer : Birh Jean-Pierre, 1988.

DOCUMENTATION

241. – DINARD. – La Cale. – Arrivée d'un Vapeur de St-Malo-St-Servan, carte postale (s.d.), collection E. Hamonic, (A.P. : Henri Fermin).

1207. DINARD. – La Cale. – G. F., carte postale, collection Germain fils aîné, St-Malo, 22 mars 1904, collection Gemain fils aîné, St-Malo, (A.P. : Henri Fermin).

DINARD. – Arrivée du bateau, carte postale, cachet 1905, collection Nouvelles Galeries H. Roche Dinan. (A.D. Ille-et-Vilaine : 6 Fi).

Bibliographie

La côte d'Emeraude, 9 avril 1904, 17, 18 mars 1906, 08; 09, 22, 23 juin 1907.

FERMIN, Henri. **Le comte Rochaid Dahdah promoteur de Dinard**. *Bulletin et Mémoires de la Société archéologique du département d'Ille-et-Vilaine*, tome C, 1997. p.231 à 272.

FERMIN, Henri. **De Saint-Malo Saint-Servan à Dinard. La traversée de la Rance**. Dinard : Danclau, 1997.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- Pl. I Plan de situation. Extrait du plan cadastral de 1982, section H, 1/1000°.
- Doc. 1 Plan du quartier du Bec de la Vallée 1859. Plan et évaluation de la superficie de terrain à concéder pour l'administration au Sr Dupont propriétaire, Saint-Malo, le constructeur des Ponts-et-Chaussées, le 25 août 1859 (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 512). Photocopie réduite
- Doc 2 Plan du quartier du Bec de la Vallée, port de Dinard 1867. Pétition de Melle Ménier pour obtenir l'autorisation d'établir une cabane près la salle d'attente du bac. Plan dressé par l'ingénieur des Ponts-et-chaussées, le 2 décembre 1867 (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 590). Photocopie réduite
- Doc. 3 Délimitation du rivage de la mer dans la grève de Dinard (commune de saint Enogat). Plan dressé pour être joint au procès verbal de Saint Malo, le 8 septembre 1869. (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 580). Photocopie réduite
- Doc. 4 Plan à l'appui d'une demande faite par Mr le comte Rochaid Dahdah tendant à obtenir la concession d'une petite baie située à l'ouest des falaises du Bec de la Vallée à Dinard. Relevé daté du 18 janvier 1874, E. Liège, architecte, (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 582). Photocopie réduite
- Doc. 5 Élévation de la digue projetée par Mr le comte Rochaid Dahdah. Relevé daté du 18 janvier 1874, E. Liège architecte, (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 582). Photocopie réduite

TABLE DES ILLUSTRATIONS (suite)

| | | |
|---------|--|--------------|
| Doc. 6 | Cale du Bec de la Vallée Dinard, fonds RAME : 12-43-582, (cliché Musée de Bretagne : 84-2753-N-1). | |
| Doc. 7 | 674. DINARD – La Cale -Vue générale de Saint-Malo, carte postale, (s.d.), collection E.L.D., (A.D. Ille-et-Vilaine : 6Fi) | 96 35 0288 X |
| Doc. 8 | Embarcadère, haut quai, cale de l'anse du Bec de la Vallée. L'arrivée à Dinard par le vapeur, carte postale imprimée, (s.n, s.d), In : Bih, Jean-Pierre, FERMIN, Henri, Regards d'Emeraude. Saint-Jacut-de-la-mer, édition Birh Jean-Pierre, 1988. | 98 35 0703 X |
| Doc. 9 | 241. – DINARD. – La Cale. – Arrivée d'un Vapeur de St-Malo-St-Servan, carte postale (s.d.), collection E. Hamonic, (A.P. : Henri Fermin). | Photocopie |
| Doc. 10 | 1207. DINARD. – La Cale. – G. F., carte postale, collection Germain fils aîné, St-Malo, 22 mars 1904. (A.P. : Henri Fermin). | Photocopie |
| Doc. 11 | DINARD. – Arrivée du bateau, carte postale, cachet 1905, collection Nouvelles Galeries H. Roche Dinan. (A.D. Ille-et-Vilaine : 6Fi). | Photocopie |
| Fig. 1 | Vue générale de la cale du Bec de la vallée à marée haute. | 97 35 1135 X |
| Fig. 2 | Vue générale de la cale du Bec de la vallée à marée basse. | 97 35 1136 X |
| Fig. 3 | Quai d'embarquement à marée basse. | 98 35 0557 X |
| Fig. 4 | Vue générale du bâtiment des Vedettes Blanches place Jules Boutin. | 97 35 1962 X |

Doc 2 Plan du quartier du Bec de la Vallée, port de Dinard 1867. Pétition de Melle Ménier pour obtenir l'autorisation d'établir une cabane près la salle d'attente du bac. Plan dressé par l'ingénieur des Ponts-et-chaussées, le 2 décembre 1867 (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 590).

Photocopie réduite

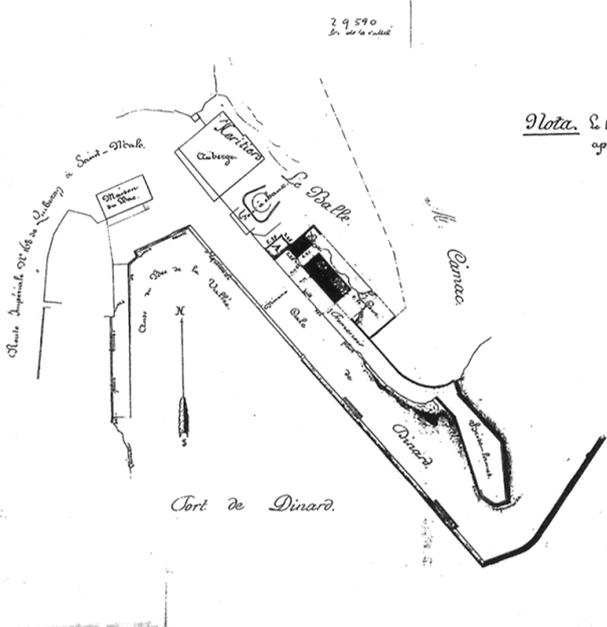
Département
d'Ille-et-Vilaine.
en spécial des ports
1871 et 1872.
Ponts et Chaussées.
Petite
maison de chef.
Maison de chef.
Maison de chef.
Maison de chef.

*Pétition de M^{lle} Ménier (M^{me}) pour obtenir
l'autorisation d'établir une cabane près la salle
d'attente du Bac.*

Plan.

*Ordné par l'ingénieur des Ponts-et-chaussées
le 2 décembre 1867.
Par l'ingénieur des Ponts-et-chaussées
le 2 décembre 1867.*

Échelle de deux millimètres pour un mètre. 1/500

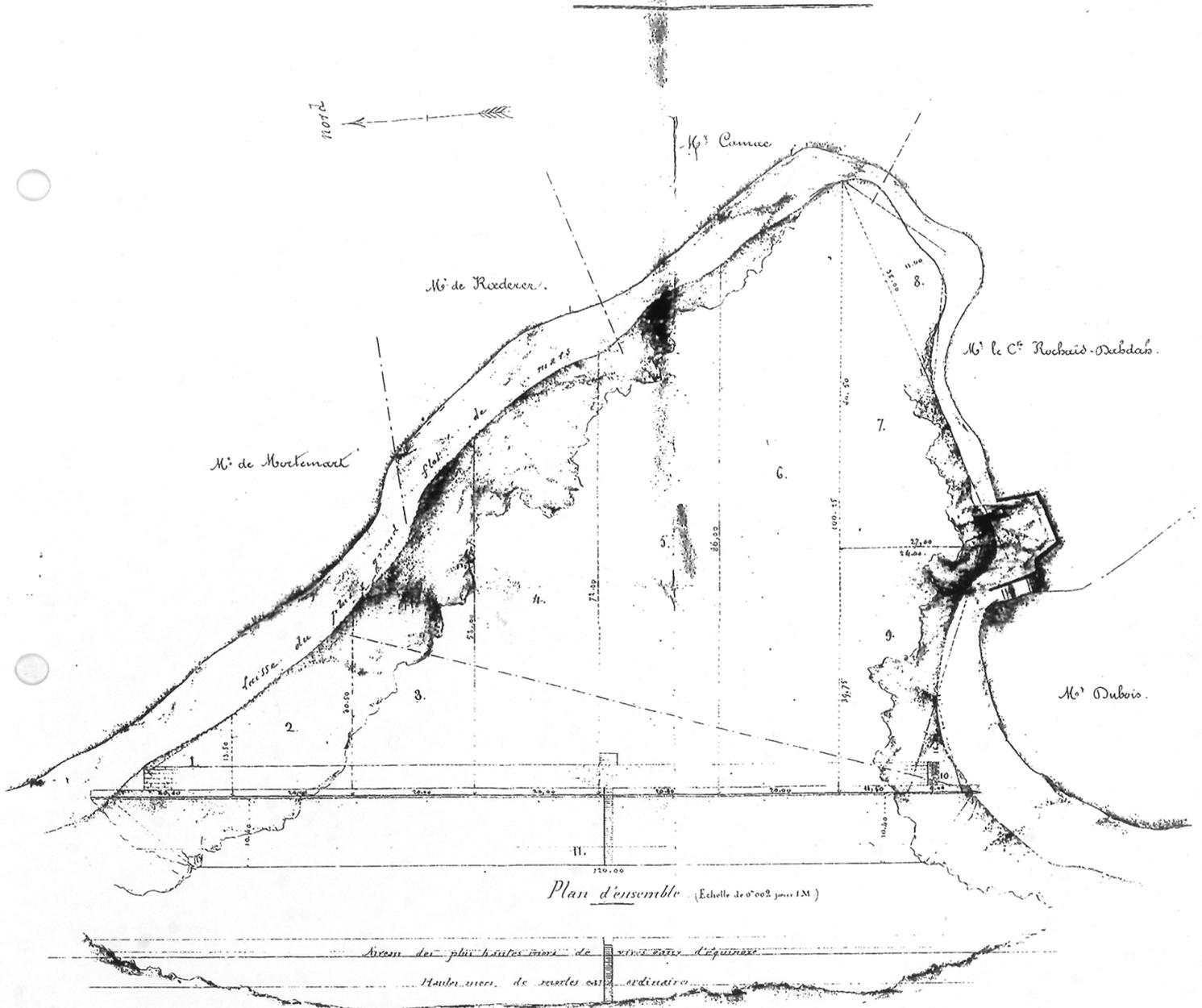


Nota. Le haché jaune indique le terrain appartenant à l'Etat.

Doc. 4 Plan à l'appui d'une demande faite par Mr le comte Rochaid Dahdah tendant à obtenir la concession d'une petite baie située à l'ouest des falaises du Bec de la Vallée à Dinard. Relevé daté du 18 janvier 1874, E. Liège, architecte, (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 582).

Photocopie réduite

Plan à l'appui d'une demande faite par M^r le C^{te} Rochaid-Dahdah tendant à obtenir la concession d'une petite baie située à l'ouest des falaises du Bec de la Vallée à Dinard.

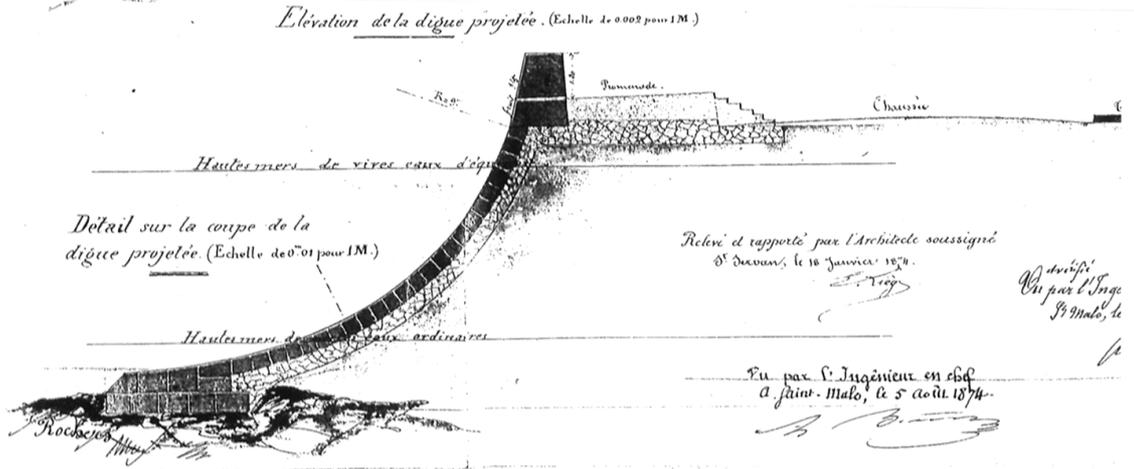


Doc. 5 Élévation de la digue projetée par Mr le comte Rochaid Dahdah. Relevé daté du 18 janvier 1874, E. Liège architecte, (A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q 582).

Photocopie réduite

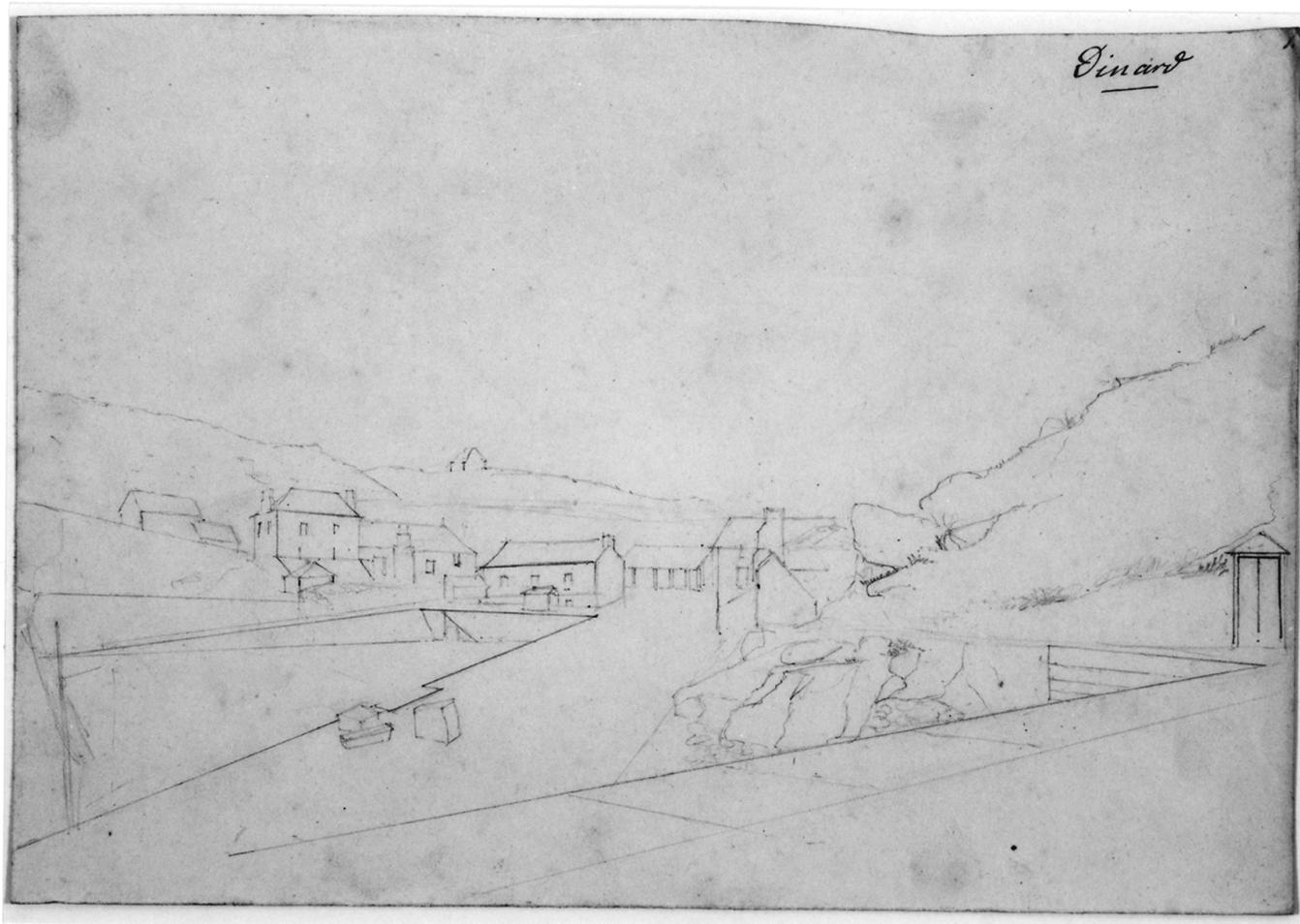
Évaluation de la superficie y compris les talus de la digue

| Désignation des figures | Longueurs correspondantes | Contenus | Surfaces |
|-------------------------|---------------------------|---------------|----------|
| 1. Triangle | 36.00 | 15.50 | 135.00 |
| 2. Trapèze | 20.00 | 18.25 + 30.50 | 440.00 |
| 3. — id — | 20.00 | 52.50 + 33.00 | 375.00 |
| 4. — id — | 20.00 | 52.00 + 33.00 | 330.00 |
| 5. — id — | 20.00 | 72.00 + 16.00 | 1080.00 |
| 6. — id — | 20.00 | 28.00 + 10.75 | 1785.00 |
| 7. Triangle | 17.00 | 00.20 | 116.75 |
| 8. — id — | 17.00 | 11.00 | 289.00 |
| 9. Triangle | 58.75 | 10.00 + 11.00 | 705.56 |
| 10. Triangle | 9.00 | 18.00 | 72.00 |
| 11. Triangle | 118.50 + 110.00 | 11.00 | 1440.75 |
| Total | | | 9507.00 |



Doc. 6 Cale du Bec de la Vallée Dinard, fonds RAME : 12-43-582.

(cliché Musée de
Bretagne :
84-2753-N-1)



Doc. 7 674. DINARD – La Cale - Vue générale de Saint-Malo, carte postale, Repro. Inv. G. Artur
(s.d.), collection E.L.D., (A.D. Ille-et-Vilaine : 6Fi). 96 35 0288 X



- Doc. 8 Embarcadère, haut quai, cale de l'anse du Bec de la Vallée. Repro. Inv. G. Artur
98 35 0703 X
L'arrivée à Dinard par le vapeur, carte postale imprimée, (s.n, s.d),
In : BIRH, Jean-Pierre, FERMIN, Henri, Regards d'Emeraude.
Saint-Jacut-de-la-mer, édition Birh Jean-Pierre, 1988.



Doc. 9 241. - DINARD. - La Cale. - Arrivée d'un Vapeur de St-Malo-St-Servan, carte postale (s.d.), collection E. Hamonic, (A.P. : Henri Fermin).

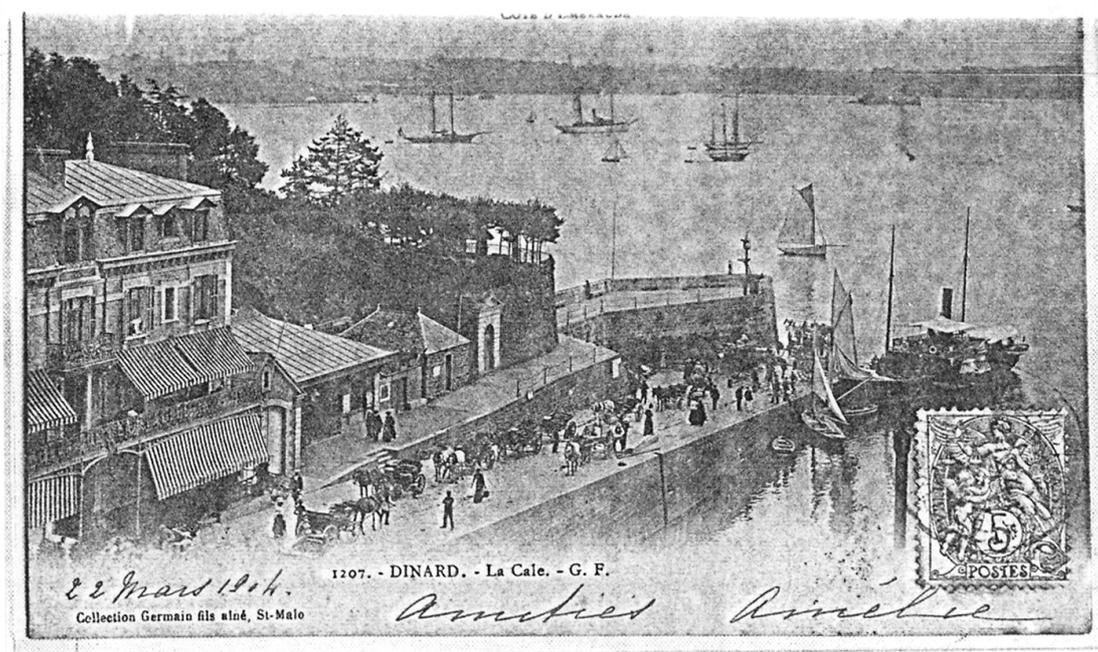
Photocopie



88

Doc. 10 1207. DINARD. - La Cale. - G. F., carte postale, collection Germain fils aîné,
St-Malo, 22 mars 1904. (A.P. : Henri Fermin).

Photocopie



Doc. 11 DINARD. – Arrivée du bateau, carte postale, cachet 1905, collection Nouvelles
Galeries H. Roche Dinan. (A.D. Ille-et-Vilaine : 6 Fi).

Photocopie



Cachet 1905

Fig. 1 Vue générale de la cale du Bec de la vallée à marée haute.

Phot. Inv. G. Artur
97 35 1135 X

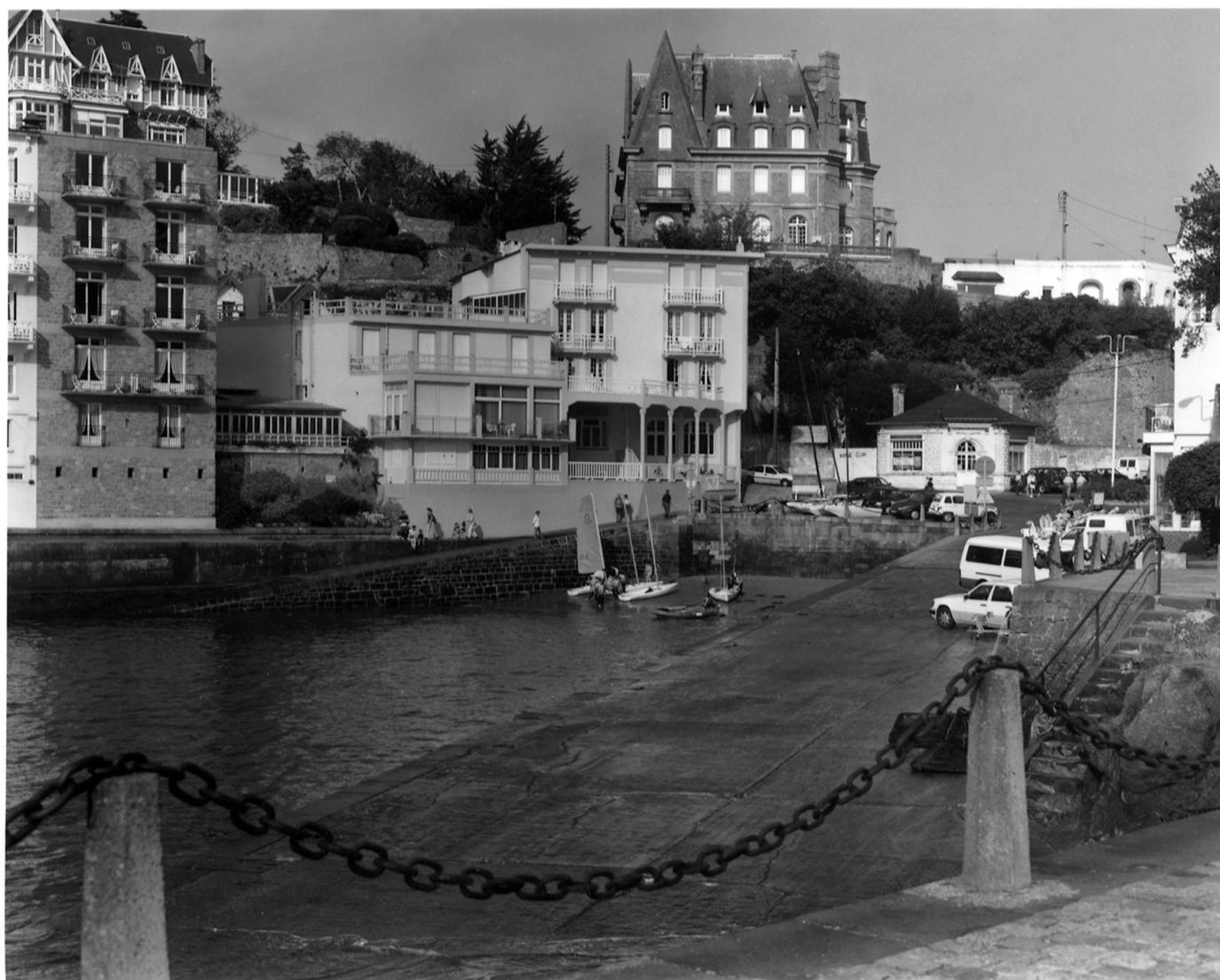


Fig. 2 Vue générale de la cale du Bec de la vallée à marée basse

Phot. Inv. G. Artur
97 35 1136 X



Fig. 3 Quai d'embarquement à marée basse.

Phot. Inv. G. Artur
98 35 0557 X

Fig. 4 Vue générale du bâtiment des Vedettes Blanches place Jules Boutin. Phot. Inv. G. Artur 97 35 1962 X



- ANNEXE 1 -

Mention dès le XVIIe siècle ?

Embarquement à la cale appelée le Haut Quay (vestiges sous l'ancien Hôtel Bellevue).

1779

A.D. Ille-et-Vilaine : 3S 9 (Fonds préfecture, bacs et bateaux)
Mémoire pour le passage de mer de Dinard à St Malo, 7 juin 1779

L'on observe que quelques précautions que l'on prenne pour rendre le service de ce passage prompt et commode et assuré, il ne pourra jamais l'être en tout temps, particulièrement pour le bac ou passagers des voitures ;

vu. 1°. La longueur du passage de mer et du courant qui y est extrêmement fort...

2°. Dès que les vents et la marée sont contraires, ce qui arrive souvent, il faut courir plusieurs bordés, et être longtemps à faire la traversée, encore il paraît qu'il n'y a que les bateaux qui puissent essayer de passer dans un pareil temps, car le bac aurait peut-être de la peine à le pouvoir faire.

3°. Lorsque les vents sont violents la mer devient très mauvaise dans ce passage, et il paraît que l'on est obligé d'attendre quelquefois longtemps jusqu'à ce que la mer soit un peu plus calme; tous les inconvénients ne se trouveraient point au bac de Jouvante, si les chemins pour s'y rendre étaient praticables, car la traversée de mer y est d'environ les trois quarts plus courte et est abritée des vents et des lours de mer, par des pointes de montagnes qui sont au devant et qui forment des môles naturels.

4°. Les arrivours de Dinard comme nous l'avons dit en notre procès verbal sont des rochers fort escarpés, que la mer quitte environs à mi-marée retirante près Dinard et laisse au pire une grève, plate, vaseuse et limoneuse, remplie de filière, et se retire fort au loin, de manière que la rampe que l'on pratiquerait dans les rochers, qui deviendrait dispendieux, ne pourrait servir pour l'embarcation qu'à haute mer, c'est-à-dire après la mi-marée montante, et peut être peu souvent, lorsqu'il n'y aurait pas grande marée...

Tous les différents inconvénients, nous ont fait regarder les ouvrages à faire pour les différentes cales, comme peu utiles et très dispendieux

Nous avons trouvé vers le milieu et à quatre cents toises de distance de Dinard entre les rochers une petite baie, bien abritée où il n'y a point de rochers dans le haut et qui est ouverte entre les rochers du bas, où la grève est en pente douce que l'on nomme la baie de la vallée, où l'on voit encore, comme des vestiges d'un ancien quai, au pied du coteau à l'est, et c'est au bas de cet endroit où l'on s'embarque le plus souvent lorsque la mer n'est point arrivée sous Dinard ou qu'elle en a quitté les rochers. La grève de cette baie forme une rampe naturelle des plus commode pour embarquer toutes sortes de voitures, et mieux abritée que celle qu'on pourrait faire ailleurs dans cette côte pour les fortes embarcations, mais l'ancien chemin qui y conduit est creux par endroit et impraticable pour les voitures, c'est pourquoi nous pensons qu'il suffirait de le réparer, et le rendre commode à toutes sortes de voitures

Les bateaux ne trouveront peut être pas la même commodité pour débarquer dans cette baie les gens de pié, vu qu'ils ne sont pas construits avec des varangues aussi plates que doivent être celles d'un bac et qu'il leur faut un peu plus d'eau pour être à flot ou des raccords pour mettre le monde à terre, mais les gens de pié pourront débarquer aisément sur le bord des rochers à l'est de cette baie, au moyen de quelques escarpements que l'on fera faire dans les différents endroits où les bateliers débarquent déjà et où ils se croiront le plus à porté d'arriver en accord le long de cette côte suivant les marées.

- ANNEXE 1 – (suite)

24 Vendémiaire an 11 (Passage de Dinard à St Malo, indication des ouvrages et détail estimatif des dépenses à faire pour rendre commodes les chemins et embarcadères du passage de saint Malo à Dinard et réciproquement) voir photocopie.

1793

le 22 avril 1793. Projet de travaux d'une future cale au Bec de la Vallée.

1835

15 mai 1835. Rapport de l'ingénieur ... sur la demande en indemnité du sieur Leballe chauffournier, à l'occasion des travaux de la nouvelle cale de Dinard.

1836, 1837

Travaux de la nouvelle cale.

1841

Rapport du sous-secrétaire d'Etat des Travaux publics au préfet, concernant le prolongement de la route depuis l'ancien embarcadère jusqu'à la cale du Bec-de-la-Vallée.

Le projet d'alignement ne semble pas avoir été choisi avec tout le soin convenable, selon l'auteur du rapport qui s'étonne des points d'angle mal choisis et de la largeur prévue de 8 m, qui lui semble insuffisante pour l'importance de la circulation.

1843

A.D. Ille-et-Vilaine : 3S 8 (Fonds préfecture, bacs et bateaux).

Ministère des travaux publics, rapport de l'ingénieur au préfet, lettre du 18 décembre 1843

Projet d'établissement d'un bateau à vapeur pour desservir le passage de la Rance au Bec de la vallée entre Dinard et les villes de St Malo et de St Servan.

La question du passage de Dinard, sur la Rance, et des améliorations qu'on pourrait y apporter est assurément une des plus intéressantes dont les ingénieurs aient eu à s'occuper depuis quelques années dans l'Ille-et-Vilaine.

... Le sieur Pichot qui, dans le principe, avait montré beaucoup d'empressement pour se charger de l'établissement d'un bateau à vapeur destiné à desservir le passage de la Rance entre Dinard et St Malo St-Servan n'a pas fait de soumission acceptable le jour annoncé pour l'adjudication. Les motifs qui l'ont empêché alors de se mettre en avant, c'était que le cahier des charges contenait des conditions onéreuses, complètement inutiles selon lui et en second lieu que les abords du bateau n'étaient pas suffisamment assurés du côté de Dinard particulièrement, c'est donc sous ce double point de vue que nous avons dû examiner la question.

Aujourd'hui il s'exécute sur l'une et l'autre rive de la Rance des cales d'abordage, l'une à St-Servan, et l'autre à Dinard. La première est assez avancée dans sa construction pour permettre de juger de ses avantages, l'autre au contraire, celle de Dinard, n'est en réalité pas commencée et l'on s'est jusqu'à présent borné à faire une partie des approvisionnements de matériaux destinés à l'exécution du projet dont l'adjudication a été approuvée le 23 avril 1842.

Le Sr Pichot ne présente maintenant aucune objection au sujet de la cale de St Servan au port St Père. Elle paraît en effet devoir bien remplir son but et selon toute vraisemblance, elle présentera un accès facile à tous les bateaux qui viendront y débarquer des hommes ou des marchandises.

Il n'en n'est pas de même de celle de Dinard. Projetée dans le seul intérêt des bateaux à voile qui desservent actuellement le passage, c'est à peine si elle remplira son but pour toutes les hauteurs de la marée...

En ce qui regarde le changement à introduire dans le projet de la cale de Dinard, je n'y vois pour moi qu'un inconvénient c'est celui de la dépense qui sera ainsi augmentée de 20.000F au moins. C'est beaucoup sans doute mais si l'on réfléchit un instant aux inconvénients de tout genre que présente le passage par bateaux à voile, ..., en ce qui concerne les piétons cette traversée est d'une telle difficulté qu'elle semble presque interdite aux voyageurs....

- ANNEXE 1 – (suite)

1844

Mouvement annuel du passage de Dinard à Saint-Malo est de 260 000 personnes.

1845

Projets de nouveaux travaux, pour faciliter l'accostage des bateaux à vapeur à toutes les hauteurs des marées.

Ces projets seront réalisés et terminés pour 1849.

1850

300 000 à 400 000 personnes feront la traversée.

1858

Première mise en service d'un bateau à vapeur La Rance en 1858.

1863

A.D. Ille-et-Vilaine : série 3S 10(Fonds préfecture, bacs et bateaux)
Ponts et Chaussées. Rapport de l'ingénieur du 5 juin 1863.

Le bateau à vapeur actuel La Rance a dû interrompre son service depuis 15 jours et il ne pourra le reprendre avant le 15 courant au plus tôt par suite des réparations de toute sorte à faire à la machine et à la chaudière : celle-ci par suite du service forcé et continu qu'elle a fait depuis 5 ans est arrivée à un degré d'usure et de faiblesse tel qu'il faudra probablement la changer très prochainement, si le résultat de l'épreuve qu'elle subira à la fin du chômage actuel n'est pas de la faire condamner immédiatement.

Ponts et Chaussées. Procès verbal de visite du bateau à vapeur Duguay-Trouin, 30 novembre 1863.

L'an mil huit cent soixante trois, le trente novembre...je soussigné Paul Floucaud de Fourcroy, ingénieur des ponts et chaussés chargé du service spécial des ports de St Malo St-Servan, certifie m'être transporté à bord du bateau à vapeur Duguay Trouin, destiné à être affecté au service du bac de Dinard.

Ce bateau a été construit par M Mrs Normand et Dandin, conformément aux marchés des 2 et 16 janvier 1862, joints à la soumission du 14 février 1862 par laquelle le Sr Fichet, fermier du bac de Dinard s'engageait à faire construire et à mettre en service un second bateau à vapeur, aux conditions du cahier des charges supplémentaire...Un permis de navigation ayant été délivré à M. Fichet le 21 courant,...le Duguay-Trouin a pu remplacer aujourd'hui le bateau la Rance, qui a été forcé d'interrompre le service pour cause de réparations urgentes....

Deuxième mise en service d'un bateau à vapeur Le Duguay-Trouin en 1863

Rapport du conseil de surveillance de la société du bac de Dinard le 5 juin 1863. Photocopie.

1867

Des latrines sont adjointes à la salle d'attente déjà existante.

1869

Bureau d'octroi est établi.

1874

M. le Cte Rochaid Dadhdah pour une durée de 10 ans à partir de 1874 devient le nouveau fermier du bac de Dinard.

- ANNEXE 1 – (suite)

1877

En 1877, mention de 4 bateaux à vapeur en service : La Rance, le Duguay-Trouin, les Trois-villes et le Dinardais

A cette même date le préfet autorise Rochaid Dadhdah à employer son steamer les trois villes à des excursions de plaisance entre St Malo, Granville et Saint Briac pendant la saison des bains de mer.

1879, 1881

Nouveaux travaux.

1885

. Demande formée par un certain nombre d'habitants de Dinard à l'effet d'obtenir l'élargissement de l'entrée de la rampe d'accès au quai de Dinard. Demande sans suite.

Rapport de l'ingénieur du 28 janvier 1885. Un certain nombre d'habitants appellent notre attention sur les difficultés qu'éprouvent les véhicules qui remontent du quai avec un chargement à tourner l'angle brusque formé par la rampe d'accès et la route nationale ainsi que les dangers qui résultent de cette situation. Depuis que le quai de Dinard est livré à la navigation.

1897

Prolongement du quai d'une longueur de 50 mètres avec établissement d'une jetée de 25 mètres.

1904

La côte d'Emeraude, 9 avril 1904

Le débarcadère de la maison du bac, place légèrement exhaussée, le misérable escalier par où nos élégantes dinardaises n'osent risquer leurs robes va se métamorphoser de la plus heureuse façon du monde.

1906

La côte d'Emeraude, 17, 18 mars 1906

Bec de la Vallée

Les travaux de construction de la cale des voiliers du Bec de la Vallée sont très activement poussés et on espère que cette cale sera livrée au commerce vers la fin d'avril prochain.

1907

La côte d'Emeraude, 08, 09 juin 1907

Travaux en cours à la salle d'attente de la cale de Dinard.

La côte d'Emeraude, 22, 23 juin 1907

Le chalet de nécessité s'édifie sur la cale.

- ANNEXE II -

BAC DE DINARD. Comte-Rendu par le Conseil de surveillance, pour l'année 1858-1859. A.D. Ille-et-Vilaine : 3s 10.

3p
10
photocomp
VIRAIN
Compte Inventaire
ANNEXE 2 : A Dille. Virain 3510

BAC DE DINARD.

Compte-Rendu

Par le Conseil de surveillance, pour l'année 1858-1859.

MESSIEURS,

Aux termes de l'acte constitutif de notre Société, votre conseil de surveillance doit vous rendre compte de la gestion du gérant, depuis le 19 mars, jour où nous avons pris le service de l'exploitation du passage d'eau de Dinard, jusqu'au 19 juin dernier; sans doute ce compte doit vous être rendu chaque année, mais vous savez que le bateau à vapeur la *Rance* n'a commencé à naviguer que depuis le 19 juin 1858 et comme la navigation à vapeur constitue le but principal de notre entreprise, nous avons pensé qu'il convenait d'attendre une année pleine et entière pour vous rendre compte de toutes nos opérations de recettes et de dépenses.

Nous avons divisé en deux parties le compte que nous venons soumettre à votre examen : la première comprendra toutes les opérations qui se rapportent au premier établissement, la deuxième les opérations de l'exploitation proprement dite.

Notre Société a été fondée par acte en date du 20 juin 1857 au capital social de 60,000
Le gouvernement nous a accordé une subvention de 10,000
Total. 70,000

88

Mais comme il nous reste une action en portefeuille notre capital a été souscrit seulement (250 fr. déduits) pour. 69,750 »

Compte du premier Etablissement.

| | |
|---|-----------|
| Coût de l'acte de société, du timbre des actions, frais d'adjudication et divers. | 903 67 |
| Cautionnement | 3,000 » |
| Installation des bateaux à voiles | 703 06 |
| Achat de deux canots | 361 » |
| Frais de voyages en Angleterre et au Havre. | 1,155 70 |
| Fourniture du bateau à vapeur, coque et machine. | 57,354 55 |
| Gréement du navire | 3,661 77 |
| Achat de fanaux au Havre. | 485 » |
| Frais d'armement au Havre | 873 75 |
| Assurance du bateau du Havre à Saint-Malo. | 149 35 |
| Frais divers | 599 53 |
| | <hr/> |
| | 69,247 38 |

D'où il résulte que la compagnie a sur son capital social un reste de F. 502 62

La plupart des dépenses n'ont pas besoin de justifications, qu'il vous suffise de savoir qu'elles sont appuyées de toutes les pièces qui en établissent le compte, mais pour quelques unes des explications nous paraissent utiles.

L'article frais de voyage en Angleterre et au Havre se compose des dépenses résultant du voyage d'un de nos honorables concitoyens qui a bien voulu aller en Angleterre rechercher si la compagnie pourrait traiter à de bonnes conditions de l'achat d'un bateau à vapeur ayant déjà servi et pouvant faire encore un bon usage ; vous avez su qu'il a fallu renoncer à ce premier projet, parce que nous ne trouvions pas une grande économie ni toute la sécurité désirable ; notre traité avec M. Nillus, entrepreneur, la nécessité de surveiller l'exécution du bateau et de la machine ; l'obligation enfin d'aller chercher le bateau et de l'amener, nous ont plusieurs fois forcés

d'envoyer au Havre notre mécanicien, notre gérant et enfin même un des membres du conseil de surveillance dont l'expérience en ces matières nous a été fort utile.

Sous le titre frais divers nous avons compris des menus frais, dont le détail demanderait trop d'espace, mais dont MM. les actionnaires pourront établir facilement le chiffre en consultant notre compte d'armement.

Compte de l'Exploitation.

Nous allons maintenant examiner notre compte d'exploitation, en ce qui concerne les recettes d'abord, et ensuite nous soumettrons à votre appréciation les dépenses.

Nous vous demanderons la permission, Messieurs, d'établir les recettes sur les lignes de Dinard à Saint-Malo et de Dinard à Saint-Servan, en ce qui concerne les bateaux à voiles et le bateau à vapeur, de manière que vous puissiez vous rendre un compte exact de la situation de l'entreprise et de l'importance relative des deux lignes que nous avons à desservir.

Bateaux à voiles.

DU 18 MARS AU 18 JUIN 1858.

| | De Dinard à St-Malo. | de Dinard à St-Servan. | 1 ^{er} Total, | 2 ^e Total. |
|---------------------|----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
| Passagers | 65,939 | 17,574 | 83,513 | 83,513 |

DU 19 JUIN 1858 AU 19 JUIN 1859.

| | | | | |
|---------------------|--------|--------|---------|--|
| Passagers | 85,368 | 54,335 | 139,703 | |
|---------------------|--------|--------|---------|--|

Bateau à vapeur.

DU 19 JUIN 1858 AU 18 JUIN 1859.

| | | | | | |
|-------------|---------------------------------|---------|--------|---------|-----------|
| Passagers { | 1 ^{re} place | 22,537 | 3,995 | 26,532 | } 361,239 |
| | 2 ^e place | 474,163 | 23,841 | 495,004 | |
| | | <hr/> | <hr/> | <hr/> | |
| | | 345,007 | 99,745 | 444,752 | 444,752 |

d'envoyer au Havre notre mécanicien, notre gérant et enfin même un des membres du conseil de surveillance dont l'expérience en ces matières nous a été fort utile.

Sous le titre frais divers nous avons compris des menus frais, dont le détail demanderait trop d'espace, mais dont MM. les actionnaires pourront établir facilement le chiffre en consultant notre compte d'armement.

Compte de l'Exploitation.

Nous allons maintenant examiner notre compte d'exploitation, en ce qui concerne les recettes d'abord, et ensuite nous soumettrons à votre appréciation les dépenses.

Nous vous demanderons la permission, Messieurs, d'établir les recettes sur les lignes de Dinard à Saint-Malo et de Dinard à Saint-Servan, en ce qui concerne les bateaux à voiles et le bateau à vapeur, de manière que vous puissiez vous rendre un compte exact de la situation de l'entreprise et de l'importance relative des deux lignes que nous avons à desservir.

Bateaux à voiles.

DU 18 MARS AU 18 JUIN 1858.

| | De Dinard à St-Malo. | de Dinard à St-Servan. | 1 ^{er} Total, | 2 ^e Total. |
|---------------------|----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
| Passagers | 65,939 | 17,574 | 83,513 | 83,513 |

DU 19 JUIN 1858 AU 19 JUIN 1859.

| | | | | |
|---------------------|--------|--------|---------|--|
| Passagers | 85,368 | 54,335 | 139,703 | |
|---------------------|--------|--------|---------|--|

Bateau à vapeur.

DU 19 JUIN 1858 AU 18 JUIN 1859.

| | | | | | |
|-------------|---------------------------------|---------|--------|---------|-----------|
| Passagers { | 1 ^{re} place | 22,537 | 3,995 | 26,532 | } 361,239 |
| | 2 ^e place | 474,163 | 23,841 | 495,004 | |
| | | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | | 345,007 | 99,745 | 444,752 | 444,752 |

PRODUIT.

Bateaux à voiles.

| | | | | |
|------------------------|----------|----------|-----------|-------------|
| Voyageurs | 7,565 35 | 3,595 45 | 11,160 80 | } 15,200 56 |
| Marchandises | 2,538 26 | 1,501 50 | 4,039 76 | |

Bateau à vapeur.

| | | | | | |
|------------------------|----------------------------------|-----------|----------|-----------|-------------|
| Voyageurs { | 1 ^{re} classe | 4,507 40 | 799 » | 5,306 40 | } 24,806 80 |
| | 2 ^e classe | 17,116 30 | 2,384 10 | 19,500 40 | |
| Marchandises | 6,942 82 | 550 11 | 7,492 93 | 7,492 93 | |
| | | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | | 38,670 43 | 8,830 16 | 47,500 29 | 47,500 29 |

Il est difficile par une lecture rapide de chiffres de se rendre bien compte de notre service ; permettez-nous donc d'ajouter quelques courtes explications :

Dans une période de 15 mois, nous avons transporté, soit par bateaux à voiles, soit par bateau à vapeur, 444,752 passagers, soit en moyenne, par jour 978

Sur la ligne de Dinard à Saint-Servan 249

Sur la ligne de Dinard à Saint-Malo 759

Nos recettes se sont élevées, tant pour le transport des marchandises que pour celui des passagers à 47,500 29, soit par jour 104 39

Sur la ligne de Saint-Servan 49 47

Sur celle de Saint-Malo 84 92

D'où il résulte d'une manière incontestable que la ligne de Saint-Servan représente environ le cinquième du mouvement et du produit du passage.

Maintenant, Messieurs, il nous reste à vous faire connaître les dépenses de l'exploitation.

Dépenses du Bateau à vapeur.

| | |
|---|-----------|
| PERSONNEL. Capitaine, mécanicien, chauffeur et matelots | 8,008 66 |
| Gérance | 2,919 30 |
| MATÉRIEL. Entretien du bateau et de la machine | 6,520 55 |
| Houille consommée | 11,188 » |
| | <hr/> |
| Total de la dépense du bateau à vapeur | 28,636 54 |

38

Bateaux à voiles.

| | |
|--|-------------|
| Marins et surveillant à Dinard | 10,354 92 |
| Entretien des bateaux. | 1,209 23 |
| | <hr/> |
| Total. | 11,564 45 |
| Premier total. | 28,636 51 |
| | <hr/> |
| Frais généraux. | 40,200 66 |
| | 1,466 56 |
| Total général | 44,662 22 |
| | <hr/> <hr/> |

Il n'y a, nous croyons, aucune observation sur le premier article, attendu qu'il n'est pas possible de diminuer le personnel; il est à peine suffisant dans les temps ordinaires, et les jours de grande affluence il est indispensable de l'augmenter. Quant aux frais d'entretien des bateaux, ils seront certainement moins élevés l'année prochaine; il y a eu, il faut bien le dire, des essais qui n'ont pas toujours été heureux; il a fallu se pourvoir d'un complément de mobilier; on comprend que dans un service comme le nôtre, où tout était nouveau, où tout était à créer, où tout le monde avait à faire son apprentissage, il y ait eu des dépenses infructueuses, mais toutefois le chiffre n'en a pas été assez élevé pour porter un préjudice grave à notre œuvre.

La consommation de la houille est d'environ 3 kilog. 561 g. par heure et par force de cheval; mais dans le mauvais temps, quand il faut lutter contre le vent et la marée, la consommation atteint 4 kilog.; nous pensons qu'elle n'a jamais dépassé ce chiffre et qu'elle a été rarement jusque là.

Nous allons récapituler tous les chiffres pour vous faire connaître la situation financière de notre entreprise au 19 juin dernier.

| | |
|--|------------|
| Les recettes s'élèvent à. | 416,052 21 |
| Les dépenses à. | 140,918 60 |
| | <hr/> |
| Excédant des recettes sur les dépenses | 5,133 61 |
| Il nous est dû le prix de 9 actions, dont une en portefeuille. | 2,250 » |
| | <hr/> |
| Total de l'excédant | 7,383 61 |

Cette somme a été représentée par les valeurs suivantes :

| | | |
|--|----------|-----------|
| Charbon en magasin, 95 tonneaux environ, soit | 2,388 76 | |
| Une action en portefeuille | 250 » | |
| Folio 7 du grand livre, solde débiteur | 9,870 35 | |
| » 18 » » | 39 57 | |
| » 23 (verso) » » | 6 48 | |
| » 65 » » | 1,022 15 | |
| | | 13,577 01 |

A déduire les soldes créditeurs ci-après :

| | | | |
|------------------------|----------|---|----------|
| Folio 19 | 4,299 80 | } | 6,493 40 |
| » 23 (recto) | 471 99 | | |
| » 35 | 987 14 | | |
| » 69 | 734 50 | | |

Différence 7,383 61

Pour compléter ces explications, nous devons vous faire connaître que la différence entre le capital de 70,000 »

Et le coût de notre installation. 69,247 38

donne un excédant de 752 62

qui doit être ajouté au solde créditeur du compte profits et pertes 6,630 99

Total égal à l'excédant général des recettes sur les dépenses 7,383 61

Il convient d'ajouter à ce chiffre :

1° Celui de notre cautionnement représenté par le récépissé du préposé de la Caisse des Dépôts et Consignations. 3,000 »

1 baril suif chimique en magasin. 160 »

1 » huile à graisser . . d° 377 10

Ancre et son jas. d° 35 »

Avance pour timbre des actions 270 »

Barreaux de fonte en magasin. 250 »

Total égal. 1,092 10

La Société a donc au 19 juin un avoir de. 11,475 71

Ce résultat, Messieurs, n'est certainement pas aussi avantageux que vous pouviez l'espérer, mais il est suffisant pour démontrer de la manière la plus évidente que l'entreprise a réussi et qu'avec de la sagesse, une bonne administration, de l'économie dans toutes les dépenses, nous arriverons dans les années prochaines à une situation plus prospère.

Votre conseil a l'honneur de vous proposer les résolutions suivantes :

- 1° D'allouer à chaque action un intérêt de 4 p. 0/0 l'an calculé du jour du versement au 19 juin 1859.
- 2° De décider que la somme restant disponible fera partie du fonds de réserve.
- 3° De voter des remerciements à votre gérant et au capitaine du bateau à vapeur.
- 4° De procéder au renouvellement de votre conseil de surveillance.

Signé : GARNIER KERUAULT, BACHASSON, LUC BOUÉ,
J^b. BLAIZE ET A. GRIÉLEN.

- ANNEXE III -

RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE DE LA SOCIÉTÉ DU BAC DE DINARD, présenté à
l'Assemblée des Actionnaires dans la Séance du 5 juin 1863. A.D. Ille-et-Vilaine : 3 S 10.

RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

DE LA SOCIÉTÉ

DU BAC DE DINARD,

Présenté à l'Assemblée des Actionnaires dans la Séance du 5 Juin 1865.

MESSIEURS,

Déjà dans le dernier compte-rendu que nous avons eu l'honneur de soumettre à vos délibérations, lors de votre assemblée générale du 31 octobre 1861, nous vous avons annoncé une notable amélioration sur les années précédentes, et nous vous faisons entrevoir, un nouveau progrès dans l'avenir. Nous éprouvons aujourd'hui une grande satisfaction, en présentant le rapport sur la gestion du 20 juin 1861 au 31 décembre 1862, à vous dire que la situation de nos affaires est meilleure qu'elle n'a jamais été. Le mouvement du transport des voyageurs et des marchandises est rentrée d'une manière plus sensible dans la voie du progrès, et notre entreprise donne des résultats plus satisfaisants, nous allons vous en fournir bientôt la preuve. Nous ne vous avons jamais promis de grands bénéfices, nous n'avons jamais pensé que la Société dût y compter, ce que nous croyons aujourd'hui avec l'autorité d'une expérience acquise dans les cinq années qui se sont écoulées depuis le jour où nous avons inauguré notre nouveau service par la vapeur, c'est que non seulement les dépenses

de notre service seront couvertes par les recettes, mais encore que vous recevrez chaque année l'intérêt de vos actions et que vous retrouverez en fin d'exercice un capital au moins égal à celui que vous avez fourni.

Nous diviserons le présent rapport en deux chapitres : le premier sera le compte-rendu du mouvement du passage et des opérations des recettes et dépenses de l'exploitation du 20 juin 1861 au 31 décembre 1862 ; cette partie du rapport concernera plus particulièrement l'ancienne Société ; le deuxième chapitre sera l'exposé de tout ce qui concerne la construction et l'établissement du deuxième bateau à vapeur, et des résolutions à prendre pour l'exploitation du nouveau service ; cette partie concernera la nouvelle Société.

CHAPITRE 1^{er}.

Ce chapitre sera divisé en quatre parties.

PREMIÈRE PARTIE. — Compte de l'exploitation du 20 juin 1861 au 19 juin 1862.

DEUXIÈME PARTIE. — Compte de l'exploitation du 20 juin 1862 au 31 décembre de la même année.

TROISIÈME PARTIE. — Compte de l'exploitation du 20 juin 1861 au 31 décembre 1862.

QUATRIÈME PARTIE. — Proposition de la Commission.

PREMIÈRE PARTIE.

Exploitation du 20 Juin 1861 au 19 Juin 1862.

NOMBRE DES PASSAGERS.

| | SAINT-MALO. | SAINT-SERVAN. | TOTAUX. |
|--|-------------|---------------|---------|
| Par bateau à vapeur, Premières places | 29,450 | 2,955 | 32,405 |
| Deuxièmes » | 197,214 | 15,837 | 213,051 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 226,664 | 18,792 | 245,456 |
| Par bateaux à voiles. | 65,195 | 56,485 | 121,680 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Totaux. | 291,859 | 75,277 | 367,136 |
| Pendant l'exercice 1860-1861, nous avons transporté tant par navire à vapeur que par navires à voiles. | 279,107 | 69,090 | 348,197 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Différence en faveur de la présente année | 12,752 | 6,187 | 18,939 |

La moyenne du nombre des passagers est donc ;

| | |
|--|--------------|
| Sur la ligne de Saint-Malo. | 800 |
| Sur la ligne de Saint-Servan. | 206 |
| Total. | <u>1,006</u> |
| La moyenne du nombre des passagers de l'exercice 1860-1861 était de. | 954 |
| Différence en plus. | <u>52</u> |
| Nombre de jours de chômage. | 66 |

RECETTES.

Bateau à Vapeur.

| | SAINT-MALO. | SAINT-SERVAN. | TOTAUX. | |
|---|------------------|-----------------|------------------|-----------|
| Produit des passagers 1 ^{re} classe. | 5,890 » | 591 » | 6,481 » | |
| id. id. 2 ^e » | 19,721 40 | 1,583 70 | 21,305 10 | |
| Marchandises | 9,007 54 | 980 22 | 9,987 76 | |
| Remorquages | 1,123 » | 175 » | 1,298 » | |
| | <u>35,741 94</u> | <u>3,329 92</u> | <u>39,071 86</u> | 39,071 86 |

Bateaux à Voiles.

| | | | | |
|--|-----------------|-----------------|---------------------|---------------|
| Produit des passagers. | 3,254 10 | 2,813 50 | 6,067 60 | |
| Marchandises | 1,848 05 | 1,489 35 | 3,337 40 | |
| Déboutages | 113 » | 215 » | 328 » | |
| | <u>5,215 15</u> | <u>4,517 85</u> | <u>9,733 »</u> | 9,733 » |
| Solde en faveur de la Compagnie du Compte Profits et Pertes. | | | | <u>465 79</u> |
| Total des recettes. | | | F. <u>49,270 65</u> | |

DÉPENSES.

Bateau à Vapeur.

| | |
|--|-----------------|
| Personnel : Capitaine, Mécanicien, Chauffeurs et Matelots. | 8,451 01 |
| Matériel : Entretien du Bateau et de la Machine. | 8,798 81 |
| Houille consommée | <u>9,046 50</u> |
| A reporter. | 26,296 32 |

| | | |
|--|-----------------|------------------|
| | Report. | 26,296 32 |
| Bateaux à Voiles. | | |
| Personnel : Marins et Surveillant. | 8,045 19 | |
| Matériel : Entretien des Bateaux | 849 52 | |
| | <hr/> | 8,894 71 |
| Frais Généraux. | | |
| Gérance | 2,661 14 | |
| Menus frais. | 308 47 | |
| | <hr/> | 2,969 61 |
| Total des Dépenses. | | <u>38,160 64</u> |

RÉCAPITULATION.

| | |
|---|------------------|
| Recettes | 49,270 65 |
| Dépenses | <u>38,160 64</u> |
| Excédant des Recettes sur les Dépenses. | 11,110 01 |

MOINS :

Dépenses afférentes à l'Exercice antérieur :

| | |
|--|----------|
| Intérêts payés aux Actionnaires. | 2,390 » |
| | <hr/> |
| Reste. | 8,720 01 |

A quoi il convient d'ajouter :

| | |
|--|---------------------|
| Notre avoir en Caisse ou en Portefeuille au 19 juin 1861. | 7,192 23 |
| L'excédant des Recettes sur les Dépenses depuis le commencement de l'opération est de. | F. <u>15,912 24</u> |

Voici le détail de l'avoir de la Compagnie au 19 Juin 1862.

| | |
|--|-----------|
| Cautionnement | 3,000 » |
| Matériel en magasin. | 1,116 » |
| Avances pour timbre. | 180 » |
| Une action en portefeuille. | 250 » |
| Avoir en caisse | 16,927 80 |
| Avances pour le deuxième Bateau à vapeur | 405 20 |
| Compte créditeur de M. L. Blaize. | 4,352 13 |
| | <hr/> |
| Total du Crédit. | 26,231 13 |

Report du Crédit 26,231 13

A déduire :

| | |
|---|----------|
| Balance des débiteurs et créanciers divers. | 2,946 90 |
| Effets à payer | 254 25 |
| Compte Nillus. | 64 53 |
| Compte Tranchemer. | 4,761 03 |
| Compte Fichet | 2,292 18 |

Total du Débit. 10,318 89

Reste comme d'autre part. 15,912 24

La Recette moyenne par jour a été :

| | |
|--|--------|
| Sur la ligne de Saint-Malo, de | 112 21 |
| Sur la ligne de Saint-Servan, de | 21 50 |

133 71

L'année dernière la recette moyenne avait été :

| | |
|--|--------|
| Sur la ligne de Saint-Malo, de | 104 40 |
| Sur la ligne de Saint-Servan, de | 18 54 |

122 94

Différence. 10 77

DEUXIÈME PARTIE.

Exploitation du 20 Juin 1862 au 31 Décembre 1862.

NOMBRE DES PASSAGERS.

| | SAINT-MALO. | SAINT-SERVAN. | TOTAUX. |
|---------------------------------------|----------------|---------------|----------------|
| Par bateau à vapeur, Premières places | 21,444 | 1,898 | 23,342 |
| Deuxièmes » | 113,838 | 10,604 | 124,442 |
| | <u>135,282</u> | <u>12,502</u> | <u>147,784</u> |
| Par bateaux à voiles. | 27,328 | 26,329 | 53,657 |
| | <u>162,610</u> | <u>38,831</u> | <u>201,441</u> |

La moyenne du nombre des passagers est donc par jour de :

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Sur la ligne de Saint-Malo | 834 |
| Sur la ligne de Saint-Servan. | 199 |

1,033

Nombre de jours de chômage. 14.

RECETTES.

Bateau à Vapeur.

| | SAINT-MALO. | SAINT-SERVAN. | TOTAUX. | |
|--|------------------|-----------------|------------------|-----------|
| Produit des passagers 1 ^{re} classe | 4,288 80 | 379 60 | 4,668 40 | |
| id. id. 2 ^e » | 11,383 80 | 1,060 40 | 12,444 20 | |
| Marchandises | 5,588 38 | 412 87 | 6,001 25 | |
| Remorquages | 946 » | » » | 946 » | |
| | <u>22,206 98</u> | <u>1,852 87</u> | <u>24,059 85</u> | 24,059 85 |

Bateaux à Voiles.

| | | | | |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|
| Produit des passagers. | 1,363 70 | 1,310 70 | 2,674 40 | |
| Marchandises | 617 65 | 997 25 | 1,614 90 | |
| Déboutages | 54 » | 115 » | 169 » | |
| | <u>2,035 35</u> | <u>2,422 95</u> | <u>4,458 30</u> | 4,458 30 |

Total des Recettes . F. 28,518 15

DÉPENSES.

Solde débiteur du Compte Profits et Pertes. 55 31

Bateau à Vapeur.

| | | |
|---|-----------------|--|
| Personnel : Capitaine, Mécanicien, Chauffeurs et Matelots | 5,035 68 | |
| Matériel : Entretien du Bateau et de la Machine. | 3,257 12 | |
| Houille consommée | 6,430 20 | |
| | <u>14,723 »</u> | |

Bateaux à Voiles.

| | | |
|--|-----------------|--|
| Personnel : Marins et Surveillant. | 4,134 51 | |
| Matériel : Entretien des Bateaux | 850 61 | |
| | <u>4,985 12</u> | |

Frais Généraux.

| | | |
|----------------------|-----------------|--|
| Gérance | 1,483 34 | |
| Menus frais. | 344 30 | |
| | <u>1,827 64</u> | |

Total des Dépenses. 21,591 07

RÉCAPITULATION.

| | |
|---|------------------|
| Recettes | 28,518 15 |
| Dépenses | <u>21,591 07</u> |
| Excédant des Recettes sur les Dépenses. | 6,927 08 |

A quoi il faut ajouter :

| | |
|---|-----------------------------------|
| Notre avoir en Caisse ou en Portefeuille au 19 Juin 1862 | 15,912 24 |
| Excédant de Recettes depuis le commencement de l'opération F. | <u>22,839 32</u> <u>22,839 32</u> |

Voici le détail de l'avoir de la Compagnie au 31 Décembre 1862.

| | |
|---|------------------|
| Cautionnement. | 3,000 » |
| Matériel en magasin. | 1,735 85 |
| Avances pour timbre des Actions | 150 » |
| Une action en portefeuille. | 250 » |
| Avoir en Caisse | 14,636 35 |
| Compte Normand. | 11,700 » |
| Avances pour le deuxième Bateau à vapeur. | 468 70 |
| Total du Crédit. | <u>31,940 90</u> |

A déduire :

| | |
|------------------------------------|---------------------|
| La Société doit à divers | 2,192 19 |
| Effets à payer | 160 50 |
| Compte Nillus. | 64 53 |
| » Pintedevin | 498 23 |
| » Tranchemer. | 3,579 55 |
| » L. Blaize | 2,606 58 |
| Total du Débit | <u>9,101 58</u> |
| Reste comme ci-dessus. | F. <u>22,839 32</u> |

La Recette moyenne par jour a été :

| | |
|--|--------------|
| Sur la ligne de Saint-Malo, de | 124 32 |
| Sur la ligne de Saint-Servan, de | <u>21 92</u> |
| Total. | 146 24 |

TROISIÈME PARTIE.

Exploitation du 20 Juin 1861 au 31 Décembre 1862.

Cette troisième partie sera le résumé de toutes les opérations de notre service depuis le dernier compte-rendu jusqu'au 31 Décembre dernier.

NOMBRE DES PASSAGERS.

| | SAINT-MALO. | SAINT-SERVAN. | TOTAUX. |
|--------------------------------------|-------------|---------------|---------|
| Par bateau à vapeur, Première classe | 50,894 | 4,853 | 55,747 |
| " " Deuxième " | 311,052 | 26,441 | 337,493 |
| Totaux. | 361,946 | 31,294 | 393,240 |
| Par bateaux à voiles. | 92,523 | 82,814 | 175,337 |
| Totaux. | 454,469 | 114,108 | 568,577 |

La moyenne des passagers par jour du 20 juin 1861 au 31 décembre 1862 est donc :

| | |
|--|-------|
| Sur la ligne de Saint-Malo, de | 811 |
| Sur la ligne de Saint-Servan, de | 193 |
| Total. | 1,004 |

Nombre de jours de chômage. 80.

RECETTES.

Solde créditeur du Compte Profits et Pertes 410 48

Bateau à Vapeur.

| | SAINT-MALO. | SAINT-SERVAN. | TOTAUX. |
|--|-------------|---------------|-----------|
| Produit des passagers 1 ^{re} classe | 10,178 80 | 970 60 | 11,149 40 |
| id. id. 2 ^e » | 31,105 20 | 2,644 10 | 33,749 30 |
| Marchandises | 14,595 92 | 1,393 09 | 15,989 01 |
| Remorquages | 2,069 » | 175 » | 2,244 » |
| Totaux. | 57,948 92 | 5,182 79 | 63,131 71 |

Bateaux à Voiles.

| | | | |
|--------------------------------|----------|----------|-----------|
| Produit des passagers. | 4,617 80 | 4,124 20 | 8,742 » |
| Marchandises | 2,465 70 | 2,486 60 | 4,952 30 |
| Déboutages | 167 » | 330 » | 497 » |
| Totaux. | 7,250 50 | 6,940 80 | 14,191 30 |
| Total des Recettes. | | | 77,733 49 |

DÉPENSES.

Bateau à Vapeur.

| | | |
|---|-----------|------------------|
| Personnel : Capitaine, Mécanicien, Chauffeurs et Matelots | 13,486 69 | |
| Matériel : Entretien du Bateau et de la Machine | 12,055 93 | |
| Houille consommée. | 15,476 70 | |
| | | <u>41,019 32</u> |

Bateaux à Voiles.

| | | |
|---|-----------|------------------|
| Personnel : Marins et Surveillant | 12,179 70 | |
| Matériel : Entretien des Bateaux. | 1,700 13 | |
| | | <u>13,879 83</u> |

Frais Généraux.

| | | |
|-----------------------|----------|-----------------|
| Gérance | 4,144 48 | |
| Menus frais | 652 77 | |
| | | <u>4,797 25</u> |

Total des Dépenses. F. 59,696 40

RÉCAPITULATION.

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Recettes | 77,733 49 |
| Dépenses | 59,696 40 |
| Excédant de Recettes. | <u>18,037 09</u> |

MOINS :

Dépenses afférentes à l'Exercice antérieur.

| | |
|---|------------------|
| Intérêts payés aux Actionnaires | 2,390 » |
| Total de l'excédant de Recettes sur les Dépenses. | <u>15,647 09</u> |

A quoi il faut ajouter :

| | | |
|--|----------------------------|--|
| Notre avoir en caisse ou en Portefeuille au 19 Juin 1861 | 7,192 23 | |
| Avoir comme d'autre part. | F. <u><u>22,839 32</u></u> | |

QUATRIÈME PARTIE.

De la situation que nous avons eu l'honneur de mettre sous vos yeux il résulte qu'au 31 Décembre dernier nous avons un excédant de recettes de 22,839 32

Il convient d'en déduire les sommes dont nous n'avons pas la libre disposition et qui sont représentées par différentes valeurs.

| | |
|--|-----------|
| Cautionnement | 3,000 » |
| Matériel en magasin | 1,735 85 |
| Avances pour timbre des actions. | 150 » |
| Une action en portefeuille | 250 » |
| | <hr/> |
| | 5,135 85 |
| | <hr/> |
| Reste. F. | 17,703 47 |

Votre conseil de surveillance vous propose sur cette somme les allocations ci-après :

Intérêt à 4 p. % l'an de la gestion de 1859-1860 ajourné faute de fonds par décision de l'assemblée générale en date du 7 septembre 1860 soit 2,400 »

Intérêt de 4 p. % l'an de la gestion du 20 juin 1861 au 31 décembre 1862, environ 3,600 »

Et après ces dettes payées, verser au compte du nouveau bateau ci 10,000 »

16,000 »

Reste F. 1,703 47

En ce qui concerne le paiement de l'intérêt dû sur la gestion de 1859-1860, il ne peut s'élever il nous semble dans cette réunion aucune objection, attendu que l'assemblée générale du 31 octobre 1861 a décidé que cet intérêt serait payé sur les premiers bénéfices de l'entreprise ; or il y a un bénéfice réalisé et nous devons en faire emploi conformément à la décision précitée. C'est d'ailleurs une dette que nous avons contractée envers nous-mêmes et il est indispensable de la payer afin de ne pas la laisser à la charge de la nouvelle Société.

Nous vous demandons ensuite d'allouer un intérêt de 4 p. % l'an sur la gestion du 20 juin 1861 au 31 décembre 1862. Ces intérêts réunis formeront ainsi 10 p. % à allouer à chaque action. Enfin, Messieurs, votre Conseil de surveillance a pensé qu'il ne pouvait être fait un meilleur emploi de la somme de 10,000 fr. qui devrait être mise à la réserve que de la verser pour concourir aux frais d'établissement du nouveau Bateau et atténuer

ainsi l'augmentation du capital social ; étendre notre action, améliorer et compléter notre service avec le plus petit capital possible, c'est évidemment un très grand intérêt pour la Compagnie ; et c'est ce que votre Conseil vous propose de faire en ce moment.

L'établissement du deuxième Bateau à vapeur doit nous procurer de très notables avantages ; il donne à notre service le caractère de permanence et de continuité qui lui manque et qui arrête le développement des relations commerciales et particulières entre les populations des deux rives de la Rance ; il inaugure la perception d'un tarif nouveau qui sera pour la Compagnie la source d'une rémunération plus en rapport avec les risques qu'elle court ; il nous permet d'établir un service de remorquage qui est destiné à rendre à notre pays d'importants services et qui augmentera nos recettes d'une manière très notable sans pour ainsi dire accroître nos dépenses, et enfin il nous apporte une prolongation de jouissance, ce qui est fort important, car les premières années d'un service comme le nôtre sont des années d'épreuves et les dernières seulement donnent de bons résultats ; les relations le prouvent, les habitudes s'établissent et une fois que le courant des voyageurs et des marchandises a pris une direction, il ne s'en écarte plus et s'accroît chaque année.

En conséquence votre Conseil de surveillance a l'honneur de vous proposer les résolutions suivantes :

- 1° Allouer un intérêt de 4 p. % l'an sur la gestion de 1859-1860 ;
- 2° Allouer un intérêt de 4 p. % l'an sur la gestion du 20 juin 1861 au 31 décembre 1862 ;
- 3° Autoriser le versement de 10,000 francs au compte de la nouvelle Société pour la construction du deuxième bateau à vapeur ;
- 4° Autoriser le report au compte de la nouvelle Société de tous les excédants en caisse, en portefeuille et en magasin ; et enfin nous vous demandons de décider après tous ces prélèvements que l'excédant des recettes soit porté au compte de la nouvelle Société.

SAVOIR :

| | |
|---|----------|
| Cautionnement : | 3,000 » |
| Matériel en magasin | 1,735 85 |
| Avances pour timbre des actions | 150 » |
| Action en portefeuille. | 250 » |
| | <hr/> |
| A reporter. | 5,135 85 |

| | | | |
|--|-----------------|-----------------|-------------------------|
| | Report. | 5,135 85 | |
| Numéraire (par approximation) | | <u>1,703 47</u> | |
| | Total. | | 6,839 32 |
| Prélèvement (par approximation). | | | <u>16,000 »</u> |
| Somme égale à l'excédant des recettes du compte de gestion : | F. | | <u><u>22,839 32</u></u> |

5° Voter des remerciements à M. Fichet, gérant de la Compagnie, et à M. Pintedevin, capitaine du bateau à vapeur.

CHAPITRE II.

Il nous reste à vous entretenir de tout ce qui concerne l'établissement du deuxième bateau à vapeur.

Par décision de votre Assemblée générale du 31 octobre 1861, M. Fichet, gérant de la Société, a été autorisé à accepter les conditions offertes à la Compagnie par M. le Ministre du Commerce et des travaux publics, pour la fourniture d'un deuxième Bateau à Vapeur pour le desservice du bac de Dinard. M. Fichet s'est en effet engagé, en votre nom, avec le Gouvernement et a signé en conséquence un cahier des charges supplémentaire qui règle toutes les conditions du nouveau bail.

Nous nous sommes mis le plus promptement possible à l'œuvre et nous espérons que le nouveau service pourra être inauguré dans le courant du mois de juillet.

Quand l'accord entre M. le Ministre du Commerce et des Travaux publics et M. Fichet se fût établi diverses questions se sont présentées devant votre Conseil de surveillance et ont appelé un sérieux et long examen.

Les travaux en ont sans doute éprouvé quelque retard, mais nous ne devons pas le regretter, si nous avons adopté le parti qui présentait à la Compagnie la plus grande sécurité et les meilleures conditions. Une opinion produite par des hommes compétents, soutenus avec l'autorité de l'expérience et du mérite, s'est d'abord dressée devant votre Conseil de surveillance, l'importance que lui donnait le nom de ceux qui la défendaient, commandait un examen approfondi, et vous verrez que nous n'avons pas manqué à notre tâche : il s'agissait de savoir si le nouveau bateau serait établi avec deux gouvernails, l'un à l'avant l'autre à l'arrière. Dans un service comme le nôtre, et eu égard seulement à l'abordage et au débordage des cales, ce système sans contredit présente de grands avantages,

et si nous n'avons pas crû devoir l'adopter c'est que nous avons été dominés par de puissantes raisons que nous allons avoir l'honneur de vous faire connaître.

Les constructeurs du Havre et de Nantes, consultés à cet égard ne l'ont pas conseillé, soit qu'il n'eussent pas eû alors une suffisante expérience de ce genre de construction, soit qu'ils ne le crussent point approprié à notre service, l'un d'eux toutefois consentait à le faire avec une légère augmentation sur le prix établi pour un bateau ordinaire ; un constructeur de Dunkerque interrogé à cet égard n'a pas répondu d'une manière catégorique. Les constructeurs français étaient donc ainsi écartés, restait l'achat d'un bateau en Angleterre, et en effet nous reçûmes des propositions mais votre Conseil de surveillance et votre Gérant ont été d'accords pour ne pas vouloir engager leur responsabilité et l'avenir de la Compagnie dans une affaire traitée à l'étranger, avec des constructeurs qui ne consentaient aucune garantie et dont la solvabilité nous était inconnue. Au terme du cahier des charges, le bateau doit être fourni neuf et dans ces conditions un bateau acheté en Angleterre n'était pas d'un prix fort inférieur à un Bateau Français après avoir acquitté les droits de Douanes.

Une autre question avait aussi son importance, c'était de savoir si ce bateau serait en fer ou en bois, l'on s'accorde généralement à préférer un bateau en fer à un bateau en bois. Le fer tend chaque jour à se substituer dans de plus larges proportions au bois, en ce qui concerne particulièrement les constructions navales, mais une coque en bois paraissait offrir plus de résistance au choc du dehors, était d'une plus facile réparation dans notre localité, et enfin avait pour nous l'inappréciable avantage de coûter moins cher qu'une coque en fer, de toutes les considérations celle-là était la plus importante, car l'économie la plus absolue nous était commandée, les nouvelles actions se plaçaient difficilement, un emprunt eût augmenté nos charges d'une manière peut être fatale à l'entreprise, et nous nous sommes décidés pour une coque en bois. Dès lors la question des deux gouvernails était tranchée, attendu que ce système s'applique avec moins de sûreté à une coque en bois qu'à une coque en fer. A côté de l'économie nous trouvâmes aussi la garantie. M. Dandin offrit après s'être entendu avec M. Normand, du Havre, de construire la coque en bois de notre bateau dont ce dernier fournirait la machine ; tous deux s'engageaient solidairement, offraient à la Compagnie toutes les garanties désirables, et nous avons traité. Le bateau est donc en bois construit dans les chantiers de M. Dandin, à Saint-Malo, sous la surveillance du Gérant, sous les yeux des Ingénieurs, en présence de tous les Membres de la Société, qui tous ont pu exercer une surveillance sur la fourniture des matériaux et sur le travail ; M. Normand s'est chargé de fournir la machine ; en ce qui concerne l'agent propulseur, votre Conseil de surveillance s'est un peu départi de sa prudence ordinaire, il a accepté une machine du système de M. Normand, établie déjà sur plusieurs bateaux, mais à laquelle il manque encore la consécration du temps

et de l'expérience, qui donne aux œuvres industrielles quelque chose d'achevé qui leur manque sans cela. Mais notre détermination a eue pour base les plus puissantes raisons, nous allons vous en faire les juges.

Les chômages nécessités par les fréquents nettoyages de la machine de la Rance, ont été le plus grand obstacle à la permanence de notre service et ont causé à la Compagnie des pertes notables. Il se forme dans la chaudière, vous le savez, des dépôts calcaires qui à mesure qu'ils se forment et que leur épaisseur augmente, isolent de plus en plus la chaudière du foyer, de sorte que pour obtenir la même quantité de vapeur il faut une plus grande chaleur, c'est-à-dire que la dépense de charbons augmente, et, quand ces dépôts ont acquis un certain développement, malgré les extractions faites par la vapeur, il devient indispensable de procéder à un nettoyage plus complet, et il faut arrêter le service plusieurs jours, à peu près tous les mois. On comprend dès lors qu'il est d'une très grande importance de supprimer, ou au moins si cela n'est pas possible, de diminuer l'envahissement de ces dépôts calcaires et la machine de M. Normand, nous a paru présenter cet avantage. Cette machine est munie d'un appareil distillatoire, de sorte que, la chaudière est alimentée avec de l'eau distillée, par conséquent plus de dépôts, plus de nettoyages fréquents et la consommation du charbon au lieu de s'élever à cinq kilogrammes par heure et par force de cheval n'est plus que de trois kilogrammes, de sorte que la machine nouvelle donnera plus de force et consommera moins. Ce système paraît donc devoir réaliser pour nous de très grands avantages. La capacité bien connue de M. Normand, son amour artistique pour ainsi dire du bien et du bon nous donne une grande confiance en lui ; l'administration supérieure en acceptant ces propositions nous a donné la mesure de l'estime qu'elle accorde à cet industriel et enfin M. Fichet a vu fonctionner cet appareil à bord d'un bateau à vapeur et en a été très satisfait.

Après ces explications, Messieurs, il convient de vous faire connaître les prix d'un nouveau bateau et les voies et moyens de pourvoir à cette dépense.

| | | | | |
|--|--------|--------|--------|---|
| La coque en bois construite par M. Dandin, coûtera | F. | 23,000 | » | |
| La machine de la force de 40 chevaux, construite par M. Normand, coûtera. | | 54,000 | » | |
| Le transport de la machine du Havre à Saint-Malo, et l'armement du navire entraîneraient une dépense maxima de | | 10,000 | » | |
| | Total. | F. | 87,000 | » |

Pour faire face à cette dépense nous avons les ressources ci-après :

| | |
|---|-----------------|
| Subvention de l'état | 60,000 » |
| Versement de l'ancienne Compagnie | 10,000 » |
| Emission de 72 actions à 250 francs | 18,000 » |
| Total. F. | <u>88,000 »</u> |

Dans votre séance précitée du 31 Octobre 1861, vous avez autorisé le Gérant à émettre 120 actions nouvelles de 250 francs chacune et formant ensemble un capital de 30,000 fr., à l'effet de pourvoir à l'établissement du deuxième Bateau à Vapeur. Grâce à la situation de notre service nos prévisions ont été au delà de nos besoins et la somme réalisée par l'émission de 72 actions suffit pour faire face à toutes les éventualités du nouveau service. Nous vous proposerons de fermer le registre à souche des actions et de décider qu'il n'en sera pas émis d'autres.

Le service qui va être inauguré par la mise en activité du deuxième bateau coûtera environ F. 90,000 »

Mais la perception des droits de passage conformément au nouveau tarif, la suppression des chômages, et enfin le remorquage établi d'une manière plus permanente, donne une augmentation de recettes que nous ne pouvons pas évaluer à moins de 18,000 francs. Jamais notre affaire ne s'est présentée dans de meilleures conditions et avec des chances plus belles et plus heureuses.

Dans le chiffre ci-dessus, nous faisons figurer, vous avez dû le remarquer, un produit qui tient déjà dans nos recettes une place notable et qui figure au compte de gestion pour 2,244 fr. ; nous voulons parler du remorquage. Ce service qui s'est fait jusqu'à présent sans autorisation régulière et dans des cas fort rares va prendre plus d'extension, et sera nous l'espérons une source plus abondante de bénéfices.

L'article 3 du cahier des charges supplémentaire, paragraphe 3, porte : les deux bateaux à vapeur... ne pourront être employés à un service étranger au passage, et qu'en vertu d'autorisation spéciale... sans que dans aucun cas, leur navigation puisse s'étendre au delà des rades de Saint-Malo, de Dinard et de Solidor, en Saint-Servan.

Appuyés sur cet article et dès que le service du nouveau bateau à vapeur, sera établie, nous demanderons à l'administration supérieure de nous autoriser d'une manière perma-

nente, à faire des remorquages dans les limites tracées par le cahier des charges. Et M. le Préfet a eu toujours une si grande bienveillance pour notre service, que nous ne doutons pas qu'il n'accorde la permission nécessaire.

Notre demande sera d'ailleurs appuyée par les autorités locales, chez lesquelles nous n'avons cessé de trouver le concours le plus efficace et le plus empressé. Nous établirons le prix du remorquage à un chiffre peu élevé et nous nous entendrons à cet égard avec la Chambre de Commerce.

Nous vous demanderons encore d'élever de F. 20,000 à F. 30,000 le chiffre du fonds de réserve, c'est la garantie de notre gestion vis-à-vis de nous-mêmes ; et si le chiffre de 20,000 fr. était suffisant eu égard au capital de F. 60,000, il n'est plus en rapport avec notre nouveau capital ; il est indispensable de l'augmenter. Notre Gérant y trouvera aussi une garantie contre les éventualités qui peuvent se produire.

En conséquence des considérations qui précèdent, votre Conseil de surveillance a l'honneur de vous proposer les résolutions suivantes :

- 1° Déclarer que la Société est constituée pour toute la durée du bail actuel qui ne commencera à courir que du jour de la mise en activité du nouveau bateau à vapeur, tandis que la Société date du 1^{er} janvier dernier ;
- 2° Déclarer qu'il ne sera pas émis de nouvelles actions ;
- 3° Que le fonds de réserve sera porté de 20 à 30,000 francs, et qu'aucun dividende ne pourra être versé aux actionnaires tant que la réserve ne sera pas complète ;
- 4° Autoriser M. Fichet à entreprendre au nom de la Compagnie un service de remorquage ;
- 5° Procéder à l'élection d'un Membre du Conseil de surveillance, en remplacement de M. Griélen, sorti par la voie du sort et non rééligible.