

# DANS LA RÉGION

## Le naufrage du transport « Seine » évoqué devant le Conseil de guerre maritime de Brest

### Les circonstances de l'accident sont précisées par le commandant Brun



**Le capitaine de corvette BRUN, ex-commandant de la « Seine » et son défenseur, le capitaine de corvette DETARD**

BREST, 10 juillet (De notre rédaction). — Ce sinistre maritime fit couler beaucoup d'encre car s'il paraissait mettre en cause la responsabilité du commandant de la « Seine », qui naviguait après un échouage suivi d'un examen peut-être trop superficiel de sa coque, il n'était pas sans intérêt non plus de tenir compte des lenteurs et des formalités inopportunes qui avaient paralysé l'action des sauveteurs.

Peut-être les débats de ce procès sensationnel mettront-ils un peu de lumière sur des procédés assurément défectueux des rouages administratifs de nos services maritimes s'ils établissent que le transport « Seine » aurait pu être sauvé avec un peu plus de rapidité dans la décision à prendre et un peu moins d'encombrement dans les consultations hiérarchiques à effectuer.

#### La version officielle du naufrage

Mais rappelons d'abord, d'après un rapport officiel, les circonstances du naufrage et les événements qui l'avaient précédé.

Destinée aux transports de matériel de la Marine de l'Etat sur le littoral, la « Seine » fut construite aux chantiers et ateliers de Provence à Port-de-Bouc, en 1912, et prit armement le 18 août 1913, après des essais pleinement satisfaisants.

Le bâtiment d'un déplacement léger de 1.563 tonnes, pouvait recevoir 1.800 tonnes de matériel qui jointes à un approvisionnement de charbon de 260 tonnes, portaient ce déplacement à un peu plus de 3.000 tonnes en charge normale. Quatre chaudières cylindriques alimentaient sa machine alternative à triple expansion d'une puissance nominale de 1.650 chevaux et lui assuraient une vitesse de route de 12 nœuds.

Malgré une navigation active interrompue seulement par ses carénages normaux et quelques rares immobilisations pour des travaux d'entretien courant, le navire était considéré comme étant encore en excellent état général vers le milieu de 1932, époque où à l'occasion du remplacement régulier de ses chaudières, une visite générale de la coque fut effectuée pendant le passage au bassin qui eut lieu à Cherbourg et dura du 13 juin au 5 août.

Aucune réserve n'avait d'ailleurs été formulée sur l'état du bâtiment dans le rapport réglementaire établi par le 1<sup>er</sup> commandant, le capitaine de corvette Brun, lors de son entrée en fonctions le 26 mai 1931.

Rien de saillant n'avait non plus marqué l'existence de la « Seine » depuis cette époque quand le 23 décembre dernier, en descendant la Charente pour se rendre à Casablanca, elle eut avec le vapeur anglais le « Gravelin », qui remontait la rivière, un abordage qui occasionna aux deux bâtiments des avaries toutes situées au-dessus de la flottaison, mais assez importantes cependant pour obliger le commandant Brun à revenir à son point de départ.

Les réparations nécessaires furent effectuées sous le contrôle des constructions navales par la Société Industrielle Rochefortaise qui, en travaillant nuit et jour, les termina en une semaine exacte. On en profita pour compléter le chargement sans atteindre cependant à beaucoup près le poids maximum prévu d'après les caractéristiques du navire.

Une commission d'enquête s'était réunie entre temps pour examiner les causes de l'accident et elle l'imputa catégoriquement aux fautes manœuvrées du cargo anglais en dégageant entièrement la responsabilité du commandant de la « Seine ».

Celui-ci approuva donc de nouveau le 20 décembre suivant à 6 h. 50, mais un nouveau contretemps l'attendait encore. Avant qu'il eût atteint la haute mer, le pilote local chargé de l'y conduire échoua le bâtiment au coude de l'Orange, avant que le commandant Brun eut eu le temps matériel d'intervenir efficacement en raison de l'étroitesse du chenal. Il avait toutefois pu lancer sa machine en arrière à toute vitesse et mouiller deux de ses ancres, de telle sorte que la montée du bâtiment sur la berge vaseuse eut lieu

sans choc et fut réduite au minimum. Il s'en dégaugea du reste facilement au bout de trois minutes avec l'aide de la seule vedette de la direction du port qui l'accompagnait et reprit sa route aussitôt ses ancres remises à poste. Par acquit de conscience il fit visiter les fonds du navire sur l'avant de la cale 1 dont le sondage renouvelé une heure plus tard ne révéla rien d'anormal. A 10 h 30, la « Seine » doublait la pointe Nord de l'île d'Oléron et mettait le cap à 11 h. 05 sur le Cap Orlégal.

Vers 17 h. 40, alors qu'elle arrivait dans les parages où les fonds augmentent brusquement, plusieurs coups de tangage violents se firent ressentir bien que le transport n'eût subi aucune observation particulière. Or, en arrivant à la cale principale qui portait le n<sup>o</sup> 1, à partir de l'avant, l'homme chargé de ce travail eut la surprise d'y découvrir deux centimètres d'eau, alors qu'elle avait été trouvée aussi sèche que toutes les autres depuis l'appareillage.

Aussitôt mis au courant de cette anomalie, le chef de quart dans la machine fit procéder à une nouvelle vérification qui accusa une montée d'eau

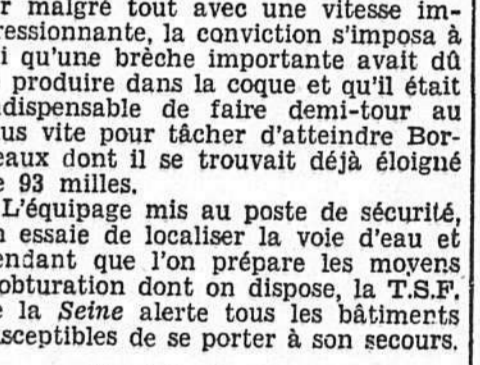


**Le contre-amiral OLIVE, président du Conseil de guerre**

supplémentaire de treize centimètres et provoqua la mise en marche immédiate des pompes d'épuisement. Le commandant, venu sur-le-champ, s'était assuré que les manœuvres nécessaires avaient été exécutées correctement, mais l'eau continuait à monter malgré tout avec une vitesse impressionnante, la conviction s'imposa à lui qu'une brèche importante avait dû se produire dans la coque et qu'il était indispensable de faire demi-tour au plus vite pour tâcher d'atteindre Bordeaux dont il se trouvait déjà éloigné de 93 milles.

L'équipage mis au poste de sécurité, on essaie de localiser la voie d'eau et pendant que l'on prépare les moyens d'obturation dont on dispose, la T.S.F. de la « Seine » alerte tous les bâtiments susceptibles de se porter à son secours.

L'arrivée des secours  
Unchalutier de La Rochelle, le « Goupar II », se présente bientôt, puis ce fut le paquebot « Meknés » de la



**Le capitaine de vaisseau COLLIN, commissaire du gouvernement**

Transatlantique, enfin le croiseur « Duplex » qui se trouvait au large de Belle-Ile, fut envoyé sur les lieux.

Et c'est alors que commencèrent les pourparlers et les télégrammes entre les sauveteurs et l'administration de la marine. Dès 20 heures, la station du sauvetage de l'estuaire de la Gironde avait annoncé qu'elle expédiait d'urgence



**Le capitaine de vaisseau KERDUO, commandant l'école navale, juge.**

son remorqueur, le « Vent »; celui-ci arrivait à destination à 5 h. 15, plus fort et mieux outillé que le « Goupar », fut choisi de préférence par le commandant de la « Seine » pour effectuer le remorquage. Mais avant que cette opération s'effectuât, le commandant du « Duplex » avait envoyé à son collègue de la « Seine », un télégramme lui disant à peu près : « La décision concernant le remorquage ne pourra être prise que quand vous m'aurez vu ».

Le commandant du « Duplex » voulait ainsi éviter, a-t-il dit, à l'enquête, que son collègue n'acceptât à la hâte un contrat trop onéreux.

De son côté, le commandant de la « Seine » pouvait considérer à la rigueur, ce télégramme comme un ordre, bien qu'il fut maître de son bateau et il le retardait les pourparlers avec le remorqueur qui avait fait un prix forfaitaire de 20.000 francs. Enfin, après un échange actif de télégrammes entre le « Duplex », le commandant de la marine à Rochefort et le ministère, ce dernier donnait son approbation aux mesures de remorquage par un dernier télégramme expédié au « Duplex » à 11 h. 3.

Il était déjà 13 heures, le 21 décembre, lorsque la « Seine », péniblement décalée par le « Vent », fit route sur La Pallice, escortée par le « Duplex ». Il était trop tard. Vers 20 h. 45, à la leur des projecteurs, le « Duplex » et le « Vent » voyaient le transport se dresser verticalement et s'engloutir aussitôt.

L'audience  
A 9 heures précises, le Conseil fait son entrée dans une salle où une cinquantaine de personnes, en grande partie des retraités de la Marine, ont pris place. Un piquet de marins rend les honneurs. A droite de l'estrade où vont prendre place les juges, un plan de la « Seine » et des cartes servent à situer l'échouage du transport en Charente et son naufrage dans l'Atlantique.

Le Conseil de Guerre est présidé par M. le contre-amiral Olive, major général du port de Brest, assisté des capitaines de vaisseaux Kerduo, commandant l'école navale; Bourdeaux, commandant le service des transmissions, des capitaines de frégate de Meurville et Laforge; des capitaines de corvette Cornet et la Fourmière.

Le capitaine de vaisseau Collin, commandant le croiseur « Algérie » occupe le ministère public assisté du commissaire en chef Huau, du Parquet Maritime.

Devant le Tribunal, M. le capitaine de corvette Brun, commandant de la « Seine », a pris place à une table recouverte d'un tapis vert. Il est assisté du capitaine de corvette Detard, son défenseur.

L'ouverture de l'audience par l'amiral Olive, le greffier M. Martel donne lecture de l'ordre de mise en jugement et des principales pièces de l'enquête. Cette lecture durera plus de deux heures, après quoi le président commence l'interrogatoire du commandant Brun.

L'interrogatoire  
Le commandant Brun est un solide officier, de taille moyenne et de figure sympathique. Il est autorisé à rester assis à sa table pendant tout l'interrogatoire qui durera certainement toute la journée.

Il déclare rapidement son état civil : Brun Raymond-Célestin, 46 ans, capitaine de Corvette.

Le président remarquera que le commandant Brun, qui a commandé un groupe d'avisos de la 3<sup>e</sup> escadrille à Toulon, est un excellent officier, qui a toujours donné entière satisfaction à ses chefs, puis le commandant de la « Seine » répondant aux questions de l'amiral président, fera d'abord un récit bref de l'abordage qui se produisit le 13 décembre entre le vapeur anglais « Great End » et la « Seine ». Les avaries de son bateau étaient toutes au-dessus de la ligne de flottaison et elles furent réparées sous le contrôle des constructions navales. Le commandant Brun lui-même passa la plus grande partie de son temps à les vérifier.

On en vient alors à l'échouage dans la Charente, échouage dû à une mauvaise manœuvre du pilote qui avait été pris à bord. Le commandant Brun répond qu'il avait laissé à ce pilote

le commandement de la manœuvre à exécuter parce que la répétition des ordres par lui-même eût ralenti ces manœuvres dans des passages très difficiles.

Après l'échouage, le commandant Brun reprit aussitôt le commandement et fit faire arrière toute et mouiller l'ancre de tribord. Lorsque le navire s'échoua l'officier ne ressentit aucun mouvement, laissant croire qu'il y eut des avaries. M. Brun ajoute que le navire s'était déjà échoué deux fois dans les mêmes parages sous la direction de ses prédécesseurs.

#### L'évacuation du navire

Le commandant Brun est prié de donner quelques explications sur les résultats de la visite de la coque de la « Seine », après l'abordage avec le « Great End » et de dire s'il avait constaté des traces de la pose d'appareils Valser, dispositif d'appareil d'écoute sous-marin qui, après avoir été enlevés de cette coque auraient été remplacés par des boulons noyés eux-mêmes dans une couche de ciment spécial et particulièrement résistant. Après l'échouage de la « Seine », on aurait en effet retrouvé dans la souille d'échouage, un morceau de ciment ainsi qu'un boulon de 18 millimètres et un rivet de cuivre paraissant avoir appartenu à la « Seine ».

M. le commandant Brun déclare qu'il n'a pas constaté de traces des appareils Valser et qu'il n'a jamais eu connaissance de la présence de ces appareils par les rapports de ces prédécesseurs.

On arrive alors à la catastrophe du 21 décembre. Le commandant Brun prévient qu'une voie d'eau venait de se déclarer à bord se rend compte de l'impossibilité de l'augurer, il envoie des radios et demande notamment au chalutier « Goupar » de l'accompagner; entre temps le « Meknés » offrait aussi ses services, puis la station de sauvetage de Bordeaux envoyait le remorqueur « Le Vent ».

M. le commandant Brun estimait qu'on ne pouvait plus sauver le bateau, que tous les appareils étaient stoppés. Les machines et les pompes occasionnaient, en effet, des vibrations qui pouvaient faigrer le bateau et déranger les rivets sur certains points faibles.

M. Brun donne des détails sur l'évacuation du navire et sur les mesures de sécurité prises en pareil cas.

M. l'amiral Olive pense qu'on n'aurait pas dû éteindre les feux pour pouvoir à l'occasion remettre le navire en marche et actionner les treuils nécessaires au remorquage.

M. Brun répond qu'il fit éteindre les feux parce qu'il avait toujours l'espoir de pouvoir remorquer son navire au petit jour et qu'il voulait retrouver ses machines en bon état.

A propos de l'évacuation de la « Seine », M. l'amiral Olive fait observer que tous les moyens du bord furent employés : balinières, vedettes, youyou et même un radeau que la « Seine » transportait à Casablanca.

Toutes ces embarcations naviguèrent sans accident, ce qui tiendrait à prouver que l'état de la mer n'empêchait pas les manœuvres de sauvetage et de remorquage.

Le commandant du « Goupar » n'était pas partisan de remorquer la nuit, mais le « Duplex » se présente auprès de la « Seine » à 1 h. 15 et dès ce moment ses projecteurs permettaient de tenter l'opération avec le maximum de chance.

Pourquoi alors ne prit-on pas la « Seine » en remorque ?

A cela, M. le commandant Brun répond qu'il estimait dangereux d'envoyer une équipe à bord de la « Seine » à cause de la houle.

Mais l'amiral Olive insiste sur ce fait que le you-you même du bord avait navigué sans accident, la mer était donc maniable.

Mais à 3 h. 30, le « Duplex » envoya le fameux message « décision relative à la remorque ne pourra être prise que lorsque vous m'aurez vu ! »

Qu'avez-vous pensé de ce télégramme, demande l'amiral Olive au commandant Brun ?

« J'ai pensé que le commandant du « Duplex » voulait prendre la direction des opérations et que je devrais suivre les instructions d'un supérieur.

D'autre part, le commandant Brun pensait aussi qu'il y avait urgence à organiser l'opération de remorquage et il agissait avec le commandant du « Goupar » de façon à gagner du temps, c'est-à-dire en insistant pour être remorqué au petit jour.

Tout de même le commandant Brun se rendit le 21 au matin à bord du « Duplex » où il mit le commandant Despax au courant des avaries de son bateau. Le commandant Despax lui répondit au sujet du remorquage : « Ne signez rien, je passerai moi-même le contrat ».

Et il lui donna l'avis de passer sur le « Vent », qui était mieux outillé que le « Goupar ».

Le commandant Brun, de retour sur la « Seine », constata que si la situation du navire n'avait pas empiré, certaines cloisons paraissaient présenter une courbe inquiétante et il insista pour que le bateau fut pris en remorque aussitôt.

La remorque par l'arrière  
On a beaucoup critiqué, au moment de la catastrophe, la décision du commandant Brun faisant remorquer son navire par l'avant.

L'amiral président émet aussi l'avis que la « Seine » eût dû être remorquée par l'arrière.

J'ai pensé, répond le commandant Brun, que la houle marchant plus vite que le bateau, embarquerait sur l'avant de la « Seine »; de plus, il n'y avait à l'arrière aucun point de fixation sérieux pour la remorque. Tout au plus aurait-on pu ceinturer la châteaue arrière.

Pour atteindre le point le plus rapproché, déclare le commandant Brun, il aurait fallu 15 heures de marche à la vitesse réduite que nous pouvions pratiquer.

#### Les témoins

Le premier témoin entendu est l'enseigne de vaisseau Beslu, second de la « Seine » et chargé de la sécurité à bord de ce navire. Il a constaté au départ de Rochefort « que tous les appareils étaient en bon état et il avait une entière confiance dans le personnel mécanicien. En ce qui concerne les réparations qui furent faites à Rochefort, après la collision avec le « Great End », M. Beslu estime qu'elles furent faites consciencieusement bien que le rivetage ait été pratiqué à la main, à défaut de moyens ordinaires des arsenaux. Ce rivetage fuyait un peu, on s'en aperçut à la mer.

Après l'échouage dans la Charente, M. Beslu visita les fonds du navire, il ne trouva rien d'inquiétant. Au moment de cet échouage l'officier ne ressentit d'ailleurs aucun choc pouvant laisser croire à des avaries.

Interrogé sur les circonstances du naufrage, M. Beslu déclare notamment que le 21 au matin, il ne fallait pas songer à rallumer les feux cette opération devant être fort longue.

M. de Lannurien, officier de manœuvre, à bord de la « Seine » était présent près du commandant lorsque l'échouage se produisit en Charente; il entendit le pilote déclarer très nettement : « C'est moi qui ait fait l'erreur ».

M. de Lannurien après l'évacuation de la « Seine » fut envoyé à bord du « Duplex », dont le commandant réclamait l'un des officiers.

M. le commandant Despax dit à M. de Lannurien : « Je ne sais si l'on a fait tout pour sauver la « Seine » ». Il s'étonne aussi qu'on n'eut pas rallumé les feux et pria l'officier de manœuvre de conseiller au commandant Brun de ne pas perdre la remorque, ajoutant : « J'attends des ordres de Paris ! »

Enfin M. de Lannurien constate que la manœuvre de remorquage du « Vent » fut longue et défectueuse, le remorqueur se trouvant à son avis trop loin du transport.

L'officier des équipages Quémener, du port de Rochefort, se trouvait sur laalle gauche de la passerelle de la « Seine » au moment de l'échouage; il entendit le pilote reconnaître sa faute.

Le premier-maître pilote Lalandec, du 2<sup>e</sup> dépôt, entendit le même propos. Sur une question du président, il déclare qu'il avait des « calloux » à 200 mètres environ du point d'échouage, mais que la « Seine » s'est jetée sur un lit de vase et de gravier.

L'amiral Olive interroge le témoin sur la présence de deux balises indiquées sur la carte de chaque côté du point d'échouage sur la rive droite, et lui demande ce que signalaient ces balises.

Le témoin répond qu'il ne connaît pas ces balises.

L'amiral président s'étonne de cette réponse de la part d'un pilote de la marine et il fait aussitôt convoquer, pour éclaircir ce point, M. l'officier des équipages Simon, de la direction du port de Brest, que l'on entendra ultérieurement.

Le pilote des pertuis Archain a sur la conscience l'échouage de la « Seine » en Charente. Après avoir pratiqué sous la direction des anciens pilotes de sa famille et avoir suivi les conseils des camarades du port de Rochefort, il a passé l'examen habituel avec succès mais il ne paraît pas connaître à fond les règlements nautiques, et pour diriger la « Seine », il paraît s'être servi comme point de repère bien davantage du rocher dit « Le Four d'Orange » que des balises citées plus haut et dont il ignore totalement la présence. Le pilote Archain nie avoir déclaré son erreur au moment de l'échouage, mais tous les officiers de la « Seine », interrogés par le président, affirment qu'il a bien tenu les propos qui lui sont prêtés.

On entend ensuite les capitaines de frégate Gonet, Lefebvre et Rolland, anciens commandants de la « Seine », qui ont plus ou moins entendu parler des appareils Valser, placés jadis dans la coque de la « Seine ».

Le second-maître mécanicien Mery, qui remplaçait comme chef de service, le jour de la catastrophe, le premier-maître malade et laisse à terre, vient dire la manœuvre de sécurité qu'il fit exécuter, et confirme les déclarations de ses chefs.

Enfin, M. l'officier des équipages Simon, répondant à la question du président relative aux balises placées dans la Charente, de chaque côté du lieu d'échouage de la « Seine », confirme la présence de ces balises destinées, dit-il, à interdire le mouillage en cet endroit parce qu'il y a des fonds de roche.

M. l'amiral Olive dit son étonnement que le maître-pilote Lalandec et le pilote Archain n'aient pas connu ces détails de la navigation.

Après quatre heures d'audience interrompue, la séance est enfin levée et renvoyée à aujourd'hui 9 heures, pour l'audition des derniers témoins réquisitoire et plaidoirie.

#### ARRESTATION DE PASSAGERS CLANDESTINS

LA ROCHELLE-PALLICE, 11 juillet. — La police a procédé à l'arrestation de trois noirs qui s'étaient embarqués clandestinement à Dr'har, à bord du vapeur « Montauban » et qui s'étaient évadés par un hublot lorsque le navire même eut pu être récupéré. Ils avaient accosté à La Pallice.

CONFISERIE **TOBLER** quel délice!  
BOUCHÉES  
AUX ANANAS  
AUX PÂTES  
A LA CRÈME DE MARRONS  
TOBLER O ROM (aux raisins et au rhum)

## Un employé mortellement blessé par un express en gare de Carentan

CARENTAN, 11 juillet. — (De notre correspondant). — Il y a deux jours, nous relations le grave accident survenu au chauffeur Arém, du dépôt des chemins de fer de l'Etat à Caen, qui était tombé en pleine marche de sa locomotive, au passage en gare de Carentan.

Décidément, la gare de Carentan joue de malheur, car hier soir, vers 19 heures, un grave accident s'est de nouveau produit. L'homme d'équipe Blondel Victor-Louis, 40 ans, domicilié à Saint-Hilaire-Petitville, était en compagnie de son chef de service M. Després Désiré, occupé à garer un train de marchandises Reculant sur la voie descendante pour faire des signaux d'arrêt au mécanicien, il fut happé au passage par la locomotive Pacific 231633, de l'express 363, qui se dirigeait sur Cherbourg et projeté sur le ballast de la voie montante. Le malheureux, qui avait les deux jambes brisées, les épaules et le bassin fracturés, recut les premiers soins du docteur Gaillard, révécin des chemins de fer de l'Etat. Peine inutile, car le dévoué cheminot, victime du devoir, expirait en arrivant à son domicile, où il avait été transporté par l'automobiliste Novice.

A sa veuve et à sa jeune fille, nous présentons nos condoléances attristées.

#### THOUARSAIS (Vendée)

### UN OCTOGÉNAIRE SE NOIE DANS UN LAVOIR

Hier, à 15 heures, Mme Giraudon Joséphine, 80 ans, se disposant à laver dans une petite pièce d'eau quelques morceaux de linge, tomba, sans que l'on sache exactement dans quelles circonstances, dans le lavoir. Mme Giraudon avait pris son repos depuis peu de temps. Elle fut frappée de congestion et, quoique retirée presque aussitôt, elle ne put être ramené à la vie, malgré les soins dont elle fut entourée.

La défunte était la mère de Mme Thibaud, de l'Hôtel de la Coupe d'Or, à Fontenay.

A M. et Mme Thibaud, si sympathiquement connus à Fontenay, et à toute la famille, nous présentons nos sincères condoléances.

#### UNIVERSITÉ DE CAEN

##### Faculté de Droit

##### SESSION DE LICENCE EN DROIT

Ont été admis au grade de licencié en droit : M. Adelin, Mlle Albert, MM. Auvieux, Blouet, Crevon, Desert, Gallier, Godard, Mlle Heuzé, M. Ledrans, Mlle Picard, MM. Quettier, Renaux, Mies Gougat, Laocque, MM. Maus, Porte, Prévost, Mahéo, Oger, Veillon de la Garoullaye, Bertrand, Mlle Lefebvre, MM. Ronsin, Toublet, Mme Vautier née Le Bihan, MM. Chérière, Marcadéy, Boulouis, Brière, Crosnier du Cormier, Ernult, Hett, Meyer, Platot, Rouxel, Sèbre, Waquet, Tulleux, Mlle Yard.

JERSEY  
Notre excursion 14 Juillet

Départ de ST-MALO,  
CALE DE DINARD : 7 HEURES  
Par le bateau  
du SOUTHERN RAILWAY  
**PRIX : 100 FRANCS**

Le prix comprend :  
Le passage aller et retour.  
Le déjeuner et le dîner dans l'ile.  
La visite de l'île en autocar.

Verser le montant des adhésions par mandat-poste, indiquer par lettre jointe le nom, prénoms et adresse de chacun des adhérents.

A SAINT-MALO et DINARD,  
la vente est assurée par l'Agence  
**JULES BOUTIN.**

Service spécial d'autocars Rennes-Saint-Malo de la Maison PANSART :  
Départ Place de la République  
à 5 HEURES précises  
Prix aller et retour : 20 FR.

Liaison Rennes, St-Gilles, Bècherel, Evran, Dinan... Dinard, assurée par la MAISON DE SAINT-HENRI :

Départ : Rennes, 4.30; Pacé, 4.40; St-Gilles, 4.50; Bédée, 5.00; Iradour, 5.15; Bècherel, 5.25; Evran, 5.45; Dinan, 6.15; Dinard, 6.45.  
Une vedette spéciale assurera l'embarquement.  
Prix habituel des services.

A RENNES  
PRENEZ VOS PLACES  
à l'Office des Voyages  
de « L'Ouest-Eclair »  
38, Rue du Pré-Botté, RENNES