

AR SKREO

BULLETIN DE L'AMICALE MOLENAISE

18^{em}

A
N
N
E
E

N^o

51



SKREO N° 51

JUIN 1995

SOMMAIRE

- LE MOT DU PRESIDENT
- ETAT-CIVIL
- INFORMATIONS MUNICIPALES
- ARCHIPEL DE MOLENE ET LIAISON AVEC LE CONTINENT
(C. CONSORTI)
- FETES MOBILES DE 1995 A 2000
- HISTORIQUE DU PILOTAGE DE BREST
- HOMO SAPIENS
- LE PARLER D'HOMMES CELEBRES
- PROVERBES BRETONS

MARIAGES

- . Isabelle BERTHELE et Fabrice LASTENNET
- . Aude MASSON et Fabrice DENANCE
(fille de Jean GWENNIC)
- . Corinne DISARBOIS et Gilles GUIVARCH
- . Karine ANJOU et Vincent SQUIBAN
- . Fabienne PERROT et Denis TUAL
- . Sonia TROUILLARD et Tony MAZAN
(fils de Jeanne DUBOSQ)

MEILLEURS VOEUX ET SINCERES FELICITATIONS

NAISSANCES AUX FOYERS DE :

- . Alain KERMARREC et Rachel PERSONNE **MATTHIEU**
(fille d'Andrée SQUIBAN)
- . Patrick SEITE et Elizabeth MASSON **AGATHE**
- . Serge LE BARS et Nathalie MASSON **DAMIEN**
(fille d'Annie Podeur)
- . Jacques Arnaud Masson et Marie-José FLORE **BLANDINE**
(fils de Guy MASSON)
- . Patrick JAUBERT et Véronique MASSON **LEO**
(fille de Michel Armand Masson)

MEILLEURS VOEUX ET BIENVENUS AUX PETITS "SKREOS"

DECES

- . Monsieur MASSON René 63 ans MOLENE
- . Monsieur CARIOU Fiacre 70 ans MOLENE
- . Monsieur EVEN Pierre 75 ans ST BRIEUC
(Beau-père de Michèle CLOITRE)
- . Monsieur STINEAU Sylvestre-Jean 53 ans TOULON
(fils d'Yvonne CLOITRE)
- . Madame ROGER Christine 92 ans PARIS
- . Madame ROCHER Florentine 73 ans BREST
- . Madame MASSON Jeanne 80 ans BREST
(belle-mère de Justine Bidan)

Toutes nos sincères condoléances

Par l'intermédiaire de l'Amicale, les familles remercient les personnes pour leur témoignage de sympathie.

L'ARCHIPEL DE MOLENE ET LA LIAISON AVEC LE CONTINENT

Jusqu'au second empire, les liaisons entre les îles et le continent ne sont pas organisées d'une façon régulière. Il s'agit alors de rejoindre la côte suivant les occasions avec les embarcations des pilotes et celles des pêcheurs. A cette époque, on navigue à la voile.

Les naufrages sont multiples sur les récifs de Molène et d'Ouessant, ainsi Jules Feillet dans un éditorial de "L'Armoricaine" du 23 juin 1868 note qu'en sept ans, cinquante navires ont sombré ou ont été broyés contre les écueils de cet archipel.

Le 17 juin 1865, le vapeur anglais "Colombia" heurte les écueils "Men Korn" et sombre en deux heures après son échouage, avec tous les membres de son équipage.

L'année suivante, la Société Centrale de Sauvetage des naufragés qui vient d'être créée met en place dans les Iles d'Ouessant, Molène et Sein, des canots de sauvetage grésés de telle sorte à remplacer les chaloupes de pilotes, alors en usage.

Les voiliers continuent d'assurer tant bien que mal les relations avec le continent.

Chaque hiver, le service postal est interrompu, la demande de la création d'une liaison par Vapeurs se fait insistante.

Or, en 1876-1877, une série de naufrages va accélérer la prise de décision par les autorités.

Le 26 avril 1876, le "Saint-Jean" disparaît avec 23 personnes à bord dont une majorité de femmes. L'embarcation en provenance de Lanildut, au retour du marché, chavire par temps calme dans le Fromveur à la hauteur de l'île Bannec. L'accident aurait été provoqué par les déplacements désordonnés des passagers et des jeunes cochons embarqués. Le frère du patron et une femme seront sauvés par des goémoniers. Les corps seront rejetés à l'île Molène et recueillis par la population.

Le 12 mars 1877, le sloop "Marie-Hortense" qui assure depuis treize ans le service postal se perd corps et biens au large du Conquet. Il y avait à bord le patron facteur Paul Fouesnant, son matelot et deux passagers.

Le 15 avril 1877, le sloop, "Marie-Suzanne", patron Jean Marec, pilote de Molène, quitte l'île avec deux hommes d'équipage et sept passagers. Seule, la coque défoncée est retrouvée sur les rochers de Corsen.

L'état se décide, enfin, à intervenir et la compagnie des Vapeurs Brestois est subventionnée pour assurer une liaison régulière entre le Conquet, les îles Molène et Ouessant.

Un solide petit vapeur en bois de 25 tonneaux est construit. Il est baptisé "La Louise", le 1er mai 1880. Il commence une longue carrière de 35 ans. La liaison s'effectue à partir du Conquet, deux fois par semaine en hiver et trois fois en été. La Louise sera le premier bateau sur place lors du naufrage du "Drummond Castle", le matin du 17 juin 1896.

En 1915, "La Louise" termine sa carrière comme ponton au Fret.

La Société des Vapeurs Bretons refuse de renouveler le bail à l'Administration des Postes. Le Conseil Général de l'époque, car c'est la 1ère guerre mondiale, décide que le service des îles sera un service départemental sous la surveillance de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Un nouveau vapeur est mis en chantier par l'armateur Monsieur Blasse, en accord avec le département. En attendant sa mise à flot, les liaisons sont assurées d'une façon irrégulière par des voiliers sloop des îles Ouessant et Molène.

Le 18 juillet 1916, le "Notre Dame de Lourdes", patron-pêcheur Yves Avril, embarque des marchandises et des passagers. Il coule dans le Fromveur en surcharge. Sept personnes seront recueillies par le bâtiment "Le Travailleur" en train de renflouer "L'Ashby", échoué à Porz Doun. Durant les deux années suivantes, le courrier n'est acheminé que deux ou trois fois par mois par un tropilleur de la marine ou par barques de pêche promues "Sloop Courier", "La Reine des Flots".

En août 1917, entre en service le nouveau vapeur postal "L'île d'Ouessant". Il assure le départ des passagers et du fret à partir de Brest.

Le vendredi 6 juin 1924, par mer d'huile et temps calme, il heurte un rocher près de la pointe de Porz Doun. Le bâtiment "L'Eugène Potron" qui travaille au phare de la Jument se porte à son secours ; tous les passagers sont sauvés.

En 1925, c'est "L'Enez Eussa I" qui prend la relève. Pour la petite histoire, il faut savoir que ce navire fut construit en Ecosse en 1906 pour servir de navire de croisière sur le Lac Léman à l'Archiduc de Bulgarie. Arraisonné par la Flotte française sous le nom de "Céluta" durant la guerre de 1914/1918, il est conduit à Brest, où il prend le nom de "Coccinelle" pour assurer la liaison entre Granville et les îles Chausey.

Durant la seconde guerre mondiale, il est mitraillé par avion le 10 avril 1943, puis coulé dans l'Elorn par les Allemands en 1944.

Pendant la guerre de 1939/1945, la liaison du courrier est à nouveau assurée par les bateaux des îles, bien souvent par voiliers comme "La Céline" pour l'île Molène.

En 1946, "l'Enez Eussa I" renfloué, reprend du service jusqu'à son remplacement en 1960 par "l'Enez Eussa II". Puis, vont arriver les nouveaux mini-paquebots que nous connaissons bien, le Bugel Eussa, le Fromveur en 1977 et l'Enez Eussa III, en relève de l'Enez Eussa II.

Ainsi donc, la liaison avec le continent à travers près d'un siècle d'existence s'identifie avec les aléas de notre histoire contemporaine à l'évolution des techniques et des mentalités, grâce aux moyens modernes de communication.

Claude CONSORTI.

Documentation	
François Péron :	Ouessant, l'île Sentinelle 1987.
Coudurier :	Brest et ses Environs 1904.
Thomas :	Brest en flânant (Editions de la Cité) 1984

CALENDRIER DES FETES MOBILES ET JOURS FERIES de 1995 à l'AN 2000

	1er Janv	Pâques	Ascension	Pentecôte	14 Juillet	15 Août	1er Nov	11 Nov	Noël
1995	Dimanche	16 avril	25 mai	4 juin	Vendredi	Mardi	Mercredi	Samedi	Lundi
1996	Lundi	7 avril	16 mai	26 mai	Dimanche	Jeudi	Vendredi	Lundi	Mercredi
1997	Mercredi	30 mars	8 mai	28 mai	Lundi	Vendredi	Samedi	Mardi	Jeudi
1998	Jeudi	12 avril	21 mai	31 mai	Mardi	Samedi	Dimanche	Mercredi	Vendredi
1999	Vendredi	4 avril	13 mai	23 mai	Mercredi	Dimanche	Lundi	Jeudi	Samedi
2000	Samedi	23 avril	1er juin	11 juin	Vendredi	Mardi	Mercredi	Samedi	Lundi

ANNIVERSAIRES DE MARIAGE

1 an.....	Coton	28 ans.....	Nickel
2 ans.....	Cuir	29 ans.....	Velours
3 ans.....	Froment	30 ans.....	Perle
4 ans.....	Cire	31 ans.....	Basane
5 ans.....	Bois	32 ans.....	Cuivre
6 ans.....	Chypre	33 ans.....	Porphyre
7 ans.....	Laine	34 ans.....	Ambre
8 ans.....	Coquelicot	35 ans.....	Rubis
9 ans.....	Faïence	36 ans.....	Mousseline
10 ans.....	Etain	37 ans.....	Papier
11 ans.....	Corail	38 ans.....	Mercure
12 ans.....	Soie	39 ans.....	Crêpe
13 ans.....	Muguet	40 ans.....	Emeraude
14 ans.....	Plomb	41 ans.....	Fer
15 ans.....	Cristal	42 ans.....	Nacre
16 ans.....	Saphir	43 ans.....	Flanelle
17 ans.....	Rose	44 ans.....	Topaze
18 ans.....	Turquoise	45 ans.....	Vermeil
19 ans.....	Cretonne	46 ans.....	Lavande
20 ans.....	Porcelaine	47 ans.....	Cachemire
21 ans.....	Opale	48 ans.....	Améthyste
22 ans.....	Bronze	49 ans.....	Cèdre
23 ans.....	Béryl	50 ans.....	Or
24 ans.....	Satin	60 ans.....	Diamant
25 ans.....	Argent	70 ans.....	Platine
26 ans.....	Jade	75 ans.....	Albâtre
27 ans.....	Acajou	80 ans.....	Chêne.

HISTORIQUE DU PILOTAGE DE BREST

NOM :	SYNDICAT DES PILOTES DE BREST
Siège :	Quai de la Santé N° 2 bis
Date de constitution :	6 novembre 1908 - réforme du 1er avril 1920, 1929, 1931...
But :	Amélioration du service et défense des intérêts professionnels.
Ressources et fonctionnement :	Versements mensuels déterminés pour tous adhérents.
Nombre de syndiqués :	Pour l'année 1913, la station de pilotage de Brest avait en service : - 3 pilotes titulaires : PITON - LE MAO - CARIOU, - 3 aspirants-pilotes adjoints : OMNES - KERROS - NICOLAS, - 1 aspirant-pilote : PARANTHOEN.

Les recettes globales brutes de la station étaient en 1913 de 98 800 F.

ANNEE 1923	. 6 pilotes en activité : - KERROS Etienne - OMNES Pierre - CONAN Henri - LE PUT Alexis - PARANTHOEN Yves - JOSSE Alexandre. . 4 pilotes en retraite : CARIOU - COQUET - PITON - NICOLAS.
------------	---

Au cours de l'année 1922, la Chambre de Commerce de Brest saisissait l'Administration de la Marine Marchande d'un projet de réorganisation du service du pilotage de ce port auquel concourent actuellement plusieurs stations de pilotage, dont l'une a son siège à Brest même, et les autres en avant ou au large de Brest (Ouessant, Molène, Sein, Le Conquet). Le principe de ce projet était la création d'une station unique englobant toutes les stations actuelles et dont le centre serait Brest.

ANNEE 1926	La station avait en service : . 4 pilotes titulaires . 2 aspirants-pilotes adjoints, . 1 aspirant-pilote Les recettes globales brutes étaient de 280 240 F.
------------	--

Cette nouvelle organisation du pilotage de Brest prend effet par le décret du 12 mai 1927. Les pilotes des stations extérieures qui sont incorporés dans la station de Brest sont au nombre de 4, qui, par ancienneté de service sont à placer dans l'ordre suivant :

- MASSON Marcel, ex-pilote de Molène
- BLOCH, ex-aspirant à l'île de Sein
- LE VERN Yves, ex-aspirant à Portsall
- LE BOITTE Jean, ex-aspirant au Conquet.

Parmi les pilotes des stations extérieures exclus de la nouvelle organisation, et qui reçoivent une pension de 600 F (1928) figurent les noms de :

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| - STEPHAN Jean (Ouessant) | - MASSON Augustin (Molène) |
| - MILIN Marcel (l'Aber Wrac'h) | - OULHEN François (Portsall) |
| - PELLEN Hervé (Portsall) | - LE BOUSSE Magloire (Le Conquet) |
| - GUILCHER (Ile de Sein) | - COUILLANDRE (Ile de Sein) |

le 24 novembre 1927,	la station de Brest se compose des pilotes : - KERROS Etienne - OMNES Pierre - PARANTHOEN Yves - CONAN Henri - LE PUT Alexis - JOSSE Alexandre - GUEZENNEC Jean-Marie - MASSON Marcel et des aspirants-pilotes : - BLOCH Jean - LE VERN Yves - LE BOITE Jean.
en 1928,	après les départs de KERROS Etienne et de OMNES Pierre sont nommés les pilotes : - LE BOITE Jean-Marie C.M.M. et KERISIT Louis C.M.M. On assiste également au départ de PARANTHOEN et de LE PUT, qui sont remplacés par : - PROVOST Jean et ELIES François en 1929.

Effectif le 9 février 1919 :

Pilotes titulaires :	- CONAN Henri - JOSSE Alexandre - GUEZENNEC Jean-Marie - MASSON Marcel - BLOCH Jean - LE VERN Yves - LE BOITE Jean - PROVOST Jean - ELIES François - LE BOITE Jean-Marie.
Aspirant-pilote :	- KERISIT Louis.

En 1931, l'effectif était de 10 pilotes et 1 aspirant-pilote. Président : BOITE Jean. Nomination en 1934 de deux pilotes, LE PRAT C.L.C. et de TILLY Pierre C.M.M.. TILLY décède en 1935 d'un infarctus. Il sera remplacé par le pilote JACQ. En 1935, on remarque l'arrivée du pilote LE BOURDIEC Georges et en 1937, de QUERE puis de PETTON, STEPHANY, LE GUILLOU, LOAEC.

En 1936, suppression des aspirants-pilotes qui pouvaient le rester durant de longues années. Le nouveau pilote est nommé pilote stagiaire pour une durée d'un an.

A la déclaration de guerre, l'effectif de la station était de 12 pilotes :
- CONNAN Henri - BLOCH Jean - ELIES François - STEPHANY Jean - LE PRAT Henri - MILLINER André - LE BOURDIEC Georges - LOAEC François - GUILLOU François - QUERE Joseph - JACQ François - PETTON Emile.

Les 4 officiers de réserve seront immédiatement mobilisés :
- GUILLOU - LE PRAT - LE BOURDIEC - MILLINER.

GUILLOU embarquera sur un dragueur de mines, LE PRAT sur "Le Léopard" ; il fera l'évacuation de Dunkerque. LE BOURDIEC sera affecté à une batterie de la D.C.A. puis remis en affectation spéciale au pilotage. MILLINER embarquera sur le "Vauquois" qui sautera en juin 1940 sur une mine, en face du Conquet ; il y aura 5 survivants sur 145 marins.

Pendant la guerre et jusqu'à 1948 les pilotes étaient rémunérés par la Marine Nationale (environ 2 000 F/mois).

ANNEE 1958	Arrivée de la nouvelle génération :
" " 1960	- VALSEMEY Jacques. - IGOUT Robert, QUIDEAU Marcel, LE MEUR Paul, LE MASSON André, KERMARREC Charles, plus tard : HUMBERT Jean et LE MEUR Jean.

En ce qui concerne les navires pilotes :

en 1927, on trouve les navires :

- Jeanne-Gabrielle,	appartenant au pilote GUEZENNEC
- Emilie,	" " " KERROS et LE PUT
- Jeanne,	" " " OMNES
- Louise,	" " " PARANTHOEN
- Mathilde,	" " " JOSSE.

en 1928 :

- | |
|---|
| - La vedette "Moucheron" à OMNES,
- Le "Butterfly" à KERROS. |
|---|

Achat par le pilotage de la vedette "Sago" (36 657 F) et "Pilotin" (75 695 F + 44 500 F le moteur).

A la déclaration de guerre, la flotte se composait des navires suivants :

1- "La Parquette", construction 1933 au chantier KERAUDREN à Camaret. L : 15, 75 m. J.B. : 37, 25 tx - Moteur Baudouin DB 6 75/90 cv remplacé en 1959 par un DK 6 de 120 cv.

2 - du "Pilotin" qui fut abordé et coulé en juin 1940.

3 - de la vedette "Iroise" construite au Chantier STIPPON au Fret en 1939. L : 8 m - J.B. : 7 tx - Moteur Baudouin 18/20 cv remplacé par un DB 2 en 1959 qui prendra le nom de "Cormorandière" en 1955.

Après la guerre, la "Parquette" et "L'Iroise" ont repris du service.

Puis en 1955, "L'Iroise" devient "Cormorandière" à l'arrivée d'un nouveau bateau pilote "Iroise" construit au chantier GLEHEN d'Audieme : L : 17,20 m ; J.B. : 34, 08 tx équipée de 2 diésels DK 6 de 120 cv.

La "Cormorandière" (ex-Iroise) sera vendue en avril 1965.

La "Parquette" fera naufrage en 1964 au Minou.

"L'Iroise" sera vendue en 1967. Entretemps, on note l'arrivée d'une vedette pilote "Milliner". Construite en 1959 au chantier ROUX à Brest. L : 11, 92 m ; J.B. : 16,75 tx - moteur DK 4 M. Cette vedette sera abordée et coulée en 1975.

LISTE DES PILOTES

Le 18 décembre 1964, mise en service d'une nouvelle "Parquette" (ex-capitaine Quéignec) construite au chantier KRAFT en 1950. L : 15, 10 m; J.B. : 36, 67 tx. Elle sera vendue en 2979 au Groupe de Plongée de Brest.

En 1971, arrivée de la "Vandrée", ex-La Houle, construite en 1957. Puis une vedette rapide "Hermine" en 1973, et enfin, la "Valbelle", une "Hall-matic" de 50 pieds, propulsée par 2 caterpillar.

Avant la réorganisation du pilotage, supprimant les stations pilotes extérieures, les incidents étaient fort nombreux entre les pratiques. Le premier arrivé s'accaparaît le navire. Témoin : les nombreux rapports de protestation des pilotes.

Autrefois, le service se décomposait en pilotes de mer et pilotes de port. Ceux de la mer partaient en croisière dans l'"Iroise". Le rythme : une semaine de mer, une semaine de repos, et une semaine de port.

Aujourd'hui, la station se compose de 9 pilotes :
- VALSEMEY Jacques, IGOUT Robert, LE MEUR Paul, KERMAREC Charles, - LE MASSON André (Président), HUMBERT Jean, MASSON Jean-François, DERAM Jean-Paul, LE BOUSSE André.

Le service se fait à 4 pilotes et le rythme est d'une semaine de travail et une de repos. Bien entendu, la croisière ne se fait plus, car, avec les vedettes rapides, il nous faut 45 mn du port à "Charles Martel" (par beau temps).

Il me semble que les pilotes civils sont en fonction à Brest depuis fort longtemps. Le plus ancien, dans les archives de la station -car pendant la guerre, la plupart des papiers a brûlé- serait :

- COQUET (probablement du Conquet) retraité depuis 1911,
- CARIOU en retraite depuis 1914 après 30 années de service,
- LE MAO en retraite depuis 1919, à l'âge de 63 ans, après 31 ans de service.

Les principales difficultés avaient leurs origines en la Marine Nationale. Le gros problème consistait à se faire rémunérer lorsque le pilote se présentait au-devant du bâtiment et que le commandant se passait de ses services.

Le document le plus ancien date du 28 novembre 1882 -dépêche ministérielle- et a pour titre "Salaire des pilotes refusés par les bâtiments de l'Etat sortant de Brest". En voici l'extrait : "*Les salaires des pilotes doivent être payés jusqu'au point extrême où il aurait conduit le bâtiment*". Signé Jauréguiberry. A noter qu'aujourd'hui, le même problème se pose quelquefois encore.

NB : Selon LE BOURDIEC, un pilote civil américain a servi à la station de Brest pendant la 1ère guerre mondiale, et un peu plus tard, il s'occupait uniquement des nombreux navires des Etats-Unis qui ravitaillaient la Vieille Europe.

LISTE DES PILOTES

PILOTES DE BREST			
- LE PLOMB Yves	né le 17.07.1783 à Penmarch.	Nommé pilote le 16.01.1840	DCD le 05.12.1876
- LE BORGNE	né le 16.07.1809.	Nommé pilote en 1849	
- QUILY Louis	né le 23.08.1816 à Brest		
- PICARD	né le 29.11.1817.	Aspirant-pilote du 12.02.1850. Pilote du 16.09.1852	DCD le 03.03.1862
- LE G.....HOUX	né le 18.10.1809 à Ploubazlanec.	Aspirant-pilote du 15.09.1852. Pilote du 14.08.1860. Révoqué le 10.02.1862.	
- KERJEAN Claude-Marie	né le 10.01.1817 à Ploudalmézeau.	Pilote du 05.05.1857. Patron du navire Marie-Anne.	DCD le 20.07.1876
- SERGENT Jean	né le 04.04.1820.	Aspirant-pilote du 03.04.1860. Pilote du 07.04.1862.	
- KERJEAN Jean-Pierre	né le 14.11.1823.	Aspirant-pilote du 17.05.1861. Pilote du 07.04.1862.	
- SALAUN Jean	né le 05.02.1829 à Landévennec.	Pilote de Landévennec du 08.04.1858. Aspirant-pilote à Brest du 07.04.1862.	
- DESSAUX Jean	né le 20.02.1822 à St Vaast (Calvados).	Aspirant-pilote du 07.04.1862. Patron de "l'Amande".	DCD à Brest le 23.03.1871.
- LESCOP Bernard	né le 29.01.1826 à Camaret.	Aspirant-pilote du 19.10.1863. Patron des "Marie-Joseph" et "Mère de Famille".	
- LE ROUX Pierre	né le 09.09.1832 à Ploubazlanec.	Aspirant-pilote du 21.04.1866. Pilote du 31.08.1876. Patron du "Rodeur et du "Marie-Anne".	
- LE BLAY Ange-Marie	né le 14.08.1841 à Sarzeau.	Aspirant-pilote le 23.04.1870. Pilote du 18.12.1876 (remplace Sergent)	
- THOMAS Jean	né le 19.05.1825 à Sarzeau	Aspirant du 30.06.1871. Pilote du 25.02.1878 (remplace Le Plomb)	
- CABON		Aspirant du 21.07.1877.	
- CARIOU		Aspirant du 13.10.1877.	
- NICOLAS		Aspirant du 08.09.1881.	

L'ENTRE DEUX GUERRES

En 1920, la station de Brest compte plusieurs pilotes honoraires qui sont :

- LE MAO Victor - COQUET Jean - PITON François - CARIOU Pierre et LE MAO Noël.

Les actifs se nomment : - OMNES Pierre - KERROS Etienne - CASTEL François - NICOLAS Théodore - PARANTHOEN Yves-Marie.

En 1921, s'y ajoutent : - JOSSE Alexandre - LE PUT Alexis et CONAN Henri.

En 1928, la fusion des stations du Conquet, Molène, Portsall et Brest, amène un certain nombre d'hommes dont quelques uns continueront le pilotage (- KERISIT - BOITE Jean {Conquet} - GUEZENNEC, ELIES François, MASSON (Molène) - BLOCH - LE VERN Yves {Portsall} - BOITIE François - PROVOST).

En 1932, arrive Jean STEPHANY.

En 1936 : - LE PRAT Henri - TILLY Pierre - MILLINER André - LE BOURDIEC Georges.

En 1938, sont recrutés : - LOAEC François - GUILLOU François - QUERE Joseph.

En 1939 enfin : JACQ François et PETTON Emile.

L'APRES GUERRE

Au premier janvier 1950, assurent le service de Brest, les pilotes : ELIES - STEPHANY - LE PRAT - LE BOURDIEC - LOAEC - GUILLOU - QUERE - JACQ et PETTON, tous pilotes avant-guerre.

Le premier "nouveau" est VALSEMEY Jacques (1958) suivi à partir de 1960 de IGOUT - QUIDEAU - LE MEUR P. - LE MASSON - KERMAREC - HUMBERT et LE MEUR Jean.

En 1976, entre J. F. MASSON.

En 1978 : J. DERAM,

et le benjamin de station actuelle (1982) est André LE BOUSSE, auteur de l'étude sur le passé de la station de Brest.

PILOTES DE MOLENE			
- ROCHER Jean-Marie	né le 12.10.1807 à Molène. Fils de Jean et de Geneviève Masson.	Reçu pilote stagiaire le 14.10.1841. (Marié à Florence Godefrin) - Pilote titulaire le 02.08.1843.	DCD en 1864, étant syndic à Molène.
- MASSON Jean-Louis	né le 29.09.1816 à Molène. Fils de Vincent-Marie et de Marie Agéner PAILLIER.	(Marié à Marie-Catherine-Mélanie CARIOU). Nommé aspirant-pilote le 12.02.1849.	
- PITON Barthélémy	né le 15.02.1796 à Sein. Fils de François et de Marie-Yvonne HERUIS.	(Marié à Marie-Antoinette MANON en 1ère noce puis à Marie-Julie TOUSSAINT). Nommé aspirant-pilote le 21.08.1826.	DCD à Molène le 22.09.1863.
- MAREC Jean-René	né le 21.10.1817 à Molène. Fils de René et de Marie KERIEL.	(Marié avec Marie COUILLANDRE). Nommé pilote aspirant le 15.08.1853.	
- COUILLANDRE Vincent	né le 18.01.1832 à Molène. Fils de Christian et de Marie-Joseph MASSON.	(Epoque Marie-Noëlle MASSON). Nommé aspirant-pilote en 1859.	
- PITON Barthélémy	né le 28.03.1837 à Molène. Fils de Barthélémy et de Marie-Antoinette MASSON.	(Epoque Marie-Héloïse JOLY). Nommé aspirant-pilote en 1862.	
- TOUSSAINT Victor-François	né le 10.04.1836 à Brest.	(Epoque Marie-Justine GANACHET). Nommé aspirant le 25.07.1862	
- COQUET Noël-Marie	né le 30.11.1828 à Molène. Fils de René-Marie et de Marie-Périnne CARIOU.	(Epoque Eugénie LE MAREC). Nommé pilote aspirant le 08.03.1864	
- COQUET René-Marie	né à Molène le 27.02.1816. Fils de René-Marie et de Marie-Périnne CARIOU.	Nommé aspirant le 12.09.1846.	DCD à Molène le 23.08.1853

PILOTES DU CONQUET			
- PERCHEVIN Tanguy	né à Porspoder en 1747. Fils de Prosper et de Madeleine LAVENANT.	Reçu aspirant-pilote au Conquet le 11 pluviouse An 6.	
- MAUDIRE Jean	né à Ploudiry le 08.09.1752. Fils de François et d'Anne MARTIN.	Reçu aspirant-pilote le 11 pluviouse An 6.	
- MASSON Noël-Marie	né le 13.03.1811 à Molène. Fils de Dominique et de Marie-Françoise MASSON.	(Marié à Joséphine LE CORRE le 09.04.1839). Reçu pilote le 12.02.1849.	DCD le 30.01.1870.
- GOASTER Pierre	né à Ploubazlanec le 06.08.1816. Fils de Jean et de Marie RIOU.	(Marié à Marguerite DERRIEN) - Aspirant pilote le 08.03.1864.	

STATION DE PORTSALL	STATION D'OUESSANT	STATION DE L'ABERWRAC'H
<ul style="list-style-type: none"> - CANNIC (pilote le 09.09.1869) - LOUEDOC (pilote le 22.07.1843) - QUERNE (pilote le 22.07.1843) - SALLOU (pilote le 10.01.1863). 	Nominations des pilotes : <ul style="list-style-type: none"> - CAMPION (le 16.09.1850) - LE BRIS (en août 1854) - PITON François (le 29.01.1850) - LE GALL Gabriel (en 1858) - LE NORET (le 08.03.1864) - JAOUEN (le 02.08.1843) - STEPHAN (le 26.02.1850) - TUAL (le 16.09.1850). 	Nominations : <ul style="list-style-type: none"> - LE VERGE (le 23.04.1849) - BERNICOT (le 12.08.1852) - ROUDAUT (le 12.08.1860) - PALLIER (le 31.07.1863) - VIVENOT (le 12.08.1863).



INFORMATIONS MUNICIPALES

Allocution du Doyen d'âge lors
de l'élection du Maire le 25 juin 1995

Monsieur Le Maire
Mesdames,
Messieurs,

Etant le doyen de cette assemblée d'élus du Conseil Municipal, il me revient selon la loi l'honneur de présider cette élection du Maire de Molène et de son Adjoint.

Tout d'abord, j'adresse mes félicitations aux élus qui auront à défendre les intérêts de la commune, mes félicitations également à toutes celles et ceux qui se sont présentés et n'ont pas été élus.

Merci pour leur volonté de participer à la vie publique, à leur esprit civique et à leur courage. Je leur souhaite réussite pour le futur et les assure de mon estime.

A tous les élus, dont la liste a été communiquée, je rappellerai que être conseiller ou conseillère si c'est un honneur, cela implique des devoirs et :

- qu'il doit avoir un jugement au-dessus des parties,
- qu'il doit faire passer l'intérêt général avant les intérêts particuliers,
- qu'il ne doit pas mélanger familles, travail et fonctions municipales,
- qu'il doit être à l'écoute de la population,
- qu'il devra veiller à l'application des décisions prises,
- qu'il doit veiller à protéger Molène et l'Archipel afin de maintenir la situation actuelle,
- qu'il doit avoir la disponibilité pour pouvoir agir pour le bien public et l'amélioration dans tous les domaines pour le mieux être de tous.

Le Conseiller Municipal participe aux projets et après délibération donne pouvoir au Maire d'agir en conséquence.

Si le Maire est le responsable n° 1 de la Commune, le Conseil qui a voté la décision est également impliqué.

Le Conseil Municipal ne peut pas se contenter ou récriminer avec des "y'a qu'à" ou des "il faut". Par contre, il est nécessaire de bien étudier les dossiers et de présenter des arguments solides pour obtenir satisfaction auprès des instances compétentes. C'est le rôle du Conseil Municipal et du Maire.

Le Maire est le représentant de la commune, son rôle est important et de plus en plus compliqué. Une commune est une entreprise qu'il faut gérer avec les moyens que l'on a ; aller de l'avant sans trop hypothéquer l'avenir.

Le Maire est sous contrôle de la préfecture et doit avoir les meilleurs contacts possibles avec le conseil général, les députés et autres décideurs.

L'Adjoint, c'est le remplaçant car le Maire ne peut être partout, le Maire lui délègue environ 20 à 25 missions par an sur le continent soit seul, soit en assistant le Maire ou avec un conseiller municipal dans les secteurs les plus divers, cantons, départements, régions, qui sont :

- EDF,
- Equipement,
- Parc d'Armorique,
- S.E.P.N.B,
- Préfecture,
- Amoco Cadiz,
- communauté des communes,
- l'APPIP, etc...

Etant donné que Molène ne peut pas plus que les autres vivre en autarcie, c'est-à-dire en indépendance économique, nous avons besoin de l'extérieur. Il nous faut être présent aux diverses réunions, la politique de la chaise vide n'est pas bonne.

- nous devons faire entendre notre voix
- nous devons proposer les idées du Conseil Municipal à tous les niveaux et convaincre.

Nous dépendons beaucoup de l'extérieur et avec la rigueur actuelle, il est de plus en plus difficile d'obtenir des largesses.

Voilà ce qui nous attend et il y a du pain sur la planche.

Avant de conclure, je veux saluer le travail très important effectué par le Conseil de 1989 à 1995 qui doit être un exemple ou du moins un challenge de réalisation pour les suivants.

Mais et je l'espère, les records sont fait pour être battus.

A noter que cette équipe 1989/1995 a empêché 60 fois les marins de la DP de venir livrer de l'eau mais il l'ont fait parce qu'ils ne savaient pas que c'était impossible.

A la nouvelle équipe, 1995/2001, qui est une équipe plus jeune et féminisée à ce nouveau "onze de Molène", je dirai qui faut agir en laissant à la porte les mesquineries petites de la vie courante et mieux si de "travailler à la réconciliation des hommes est une utopie dit-on ne pas y travailler serait une lâcheté. Si les conflits existent, la sagesse devrait en apaiser les passions pour le bien de Molène et de ses enfants."

Avec de la bonne volonté tous ensemble, tout est possible !

Et Molène est si joli, alors bonne chance à l'équipe municipale.

R. MASSON
Doyen du Conseil Municipal

COMPOSITION DU NOUVEAU CONSEIL MUNICIPAL

MAIRE

Mr Marcel MASSON

ADJOINT

Mr René MASSON

CONSEILLERS

Mr Robert BERTHELE

Mme NADINE CARAVEN

Mr Frédéric LE BOUSSE

Mr Jean-Philippe ROCHER

Mr Joseph SQUIBAN

Mme Michèle SQUIBAN

Mr Erwan MASSON

Mme Sylvie SEITE

Mme Cathy COROLLEUR

EXPOSITIONS ÉTÉ 95

- 1.) Une exposition de maquettes de bateaux (30)
à la salle communale du 27.7 au 31.8.95
- 2.) Une exposition sur "Histoire d'eau" à Dolive
en juillet et août en mairie.

Un billet unique permettra de visiter ces
deux expos et celle permanente du Drummond Castle

URBANISME ET POLITIQUE GENERALE

Monsieur Marcel MASSON Maire

CHARGE DES EMPLOYES COMMUNAUX - ENVIRONNEMENT - FINANCES
TRAVAUX - EAU

Monsieur René MASSON Adjoint (Président)
Monsieur Frédéric LE BOUSSE
Monsieur Robert BERTHELE
Madame Sylvie SEITE

COMMISSION TOURISTIQUE - EMPLOYES SAISONNIERS - CAMPING
POINT I - DOUCHES - MUSEE

Monsieur Erwan MASSON (Président)
Monsieur Jean-Philippe ROCHER
Madame Cathy COROLLEUR

ACTION SOCIALE - PERSONNES AGEES

Madame Nadine CARAVEN (Présidente)
Madame Michèle SQUIBAN
Madame Cathy COROLLEUR

CHARGE DES ECOLES

Madame Michèle SQUIBAN
Madame Sylvie SEITE

CHARGES DU PORT

Monsieur Marcel MASSON Maire
Monsieur Joseph SQUIBAN

DELEGUEE AUX SIGNATURES (absence du Maire ou de l'Adjoint)

Madame Nadine CARAVEN

F O O T B A L L

Equipes engagées pour le tournoi du 29 juillet 1995 :

STADE QUILBIGNONNAIS

PLOUIDER

ESMA - PORSPODER

POMPIERS DE BREST

CASOS CLUB (HOSPITALIERS)

PLOUMOGUER

A.S.P.T.T.

LANRIVOARE

FLUX (TACOS)

OUESSANT

MOLENE I

MOLENE II

HOMO SAPIENS

LES PERFORMANCES DU CORPS HUMAIN.

La mécanique humaine recèle des scores vraiment incroyables. Un livre de 126 pages intitulé "les scores records du corps" vient de paraître aux Editions Hors Collections et nous révèle de bien surprenantes choses !

Alors que le corps humain comprend en moyenne 28 kilos de muscles, le muscle du coeur qui pèse seulement 300 grammes, bat environ 3 milliards de fois au cours d'une vie, alimentant un réseau d'artères et de capillaires de 200 000 km.

La langue d'une longueur de 9 cm et d'une largeur de 5 cm est composée de 17 muscles qui peuvent s'articuler dans toutes les positions. Rien qu'un baiser d'une minute entraîne une quarantaine de rotations.

Côté épiderme, c'est un million de poils qui recouvrent tout le corps humain dont 12 mille rien que sous les aisselles. La production de cheveux avoisine le million pour la femme et 3 millions pour l'homme. La pousse des cheveux représente environ 9 à 10 mètres de cheveux coupés par le coiffeur, soit 5 à 6 fois la taille de l'individu. Durant la journée, les cils s'activent en moyenne 11 500 fois pour protéger l'oeil des poussières ambiantes, soit une fois toutes les 5 secondes.

A l'inverse la nuit, l'être humain dort en moyenne 8 heures, soit 120 jours par an ou encore 25 années à dormir et à rêver (le mythe de la Belle au Bois-dormant n'est pas si éloigné que cela).

DES DIFFERENCES ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES.

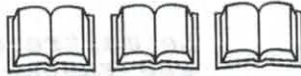
Au cours d'une vie entière, les records sont encore plus surprenants et cocasses. En matière d'alimentation, l'homme ingurgite 22 tonnes de nourriture et 33 000 litres de boissons diverses, la femme en absorbe 25 tonnes et 37 000 litres.

FINIS LES TABOUS SEXUELS.

Alors que les hommes sont émoustillés sexuellement (pulsion ou désir) 30 fois par jour en moyenne et les femmes 47 fois (soit 50 % de plus), le rythme moyen des rapports sexuels est d'une fois tous les 2,5 à 3 jours, avec une moyenne de 200 coïts par an pour les 20/25 ans et 25 coïts par an pour les papys de 60 ans.

Enfin, en matière de "régime diététique", il faut savoir qu'un baiser fougueux et passionné, outre le fait qu'il permet d'échanger jusqu'à 250 bactéries différentes, fait perdre 150 calories, un baiser respectable jusqu'à 100 calories et un petit baiser seulement 5 calories.

LE PARLER D'HOMMES CELEBRES



**«J'AI ENTENDU VOS POINTS DE VUE. ILS NE RENCONTRENT PAS LES MIENS.
LA DECISION EST PRISE A L'UNANIMITE».**

Charles de Gaulle

**«SI CEUX QUI DISENT DU MAL DE MOI SAVAIENT CE QUE JE PENSE D'EUX,
ILS EN DIRAIENT BIEN DAVANTAGE».**

Sacha Guitry

«CELUI QUI EXCELLE NE DISCUTE PAS, IL MAITRISE SA SCIENCE ET SE TAIT»

Voltaire

«ETRE GRAND, C'EST EPOUSER UNE GRANDE QUERELLE».

William Shakespeare

«L'HOMME MODERNE A UNE TENDANCE ETONNANTE A CROIRE».

Benito Mussolini

Kaoud c'hoant a zo galloud.	<i>Vouloir, c'est pouvoir.</i>
Ar c'henta ar gwella Na zale 'ta d'ober da dra.	<i>Le plus tôt possible, ne tarde donc pas de le faire.</i>
Karrig a réd ne bad ket.	<i>Chariot qui court, ne dure pas.</i>
Ar mestr a zo mestr Ha pa ve kaoc'h ouz e reor.	<i>Le maître est le maître même si ses fesses sont sales.</i>
E-giz ma ri da wele E kouski e-barz.	<i>Comme tu fais ton lit, tu dors. (si ton travail est mal fait, tu en subiras les conséquences)</i>
Yannig a vil vicher A varvas gand an naon.	<i>Jeannot aux mille métiers mourut de faim.</i>
Gwasoc'h eun taol teod E-géd eun taol kleze.	<i>Un coup de langue fait plus de mal qu'un coup d'épée.</i>
Nao da laza... deg da gignad.	<i>Neuf pour tuer, dix pour écorcher. (journaliers pour grandes journées de travail)</i>
Falla tud... muia chans.	<i>Les gens les plus mauvais ont le plus de chance.</i>
Bian ha teo, Noked difonn eo.	<i>Petit et gros il a son compte de poids.</i>
Dister an dra Ma ne dal ket ar boan d'her goulenn.	<i>Insignifiante la chose si elle ne vaut pas la peine d'être demandée.</i>
An néb 'zo mevel n'eo ket mestr, Verbum caro factum est.	<i>Celui qui est valet n'est pas maître. (c'est comme ça !)</i>
Ar mestr mad, A ra mevel mad.	<i>Un bon maître fait un bon valet.</i>
Er plu e hra en én Hag en dillad e hra mab dén.	<i>Le plumage fait l'oiseau, et l'habit fait l'homme.</i>
Al laer brasa a groug ar bianna.	<i>Le plus gros voleur étouffe le plus petit.</i>
An hailloned Eo a ra ar wazed	<i>Ce sont les espiègles qui font les hommes.</i>
Eur chouk rond Hag eur reor plad Hennez 'zo eur pôtr mad.	<i>Une nuque ronde et un arrière- train plat : celui-là est un homme bon.</i>
Péb ki zo mestr en e di.	<i>Chacun est maître chez lui.</i>
Ar glaouer er c'hoajou Evel ar bleiz a yud atao.	<i>Le charbonnier dans les bois, comme un loup hurle sans cesse.</i>
Ma skubfe pép hini dirag e di, Ne welfed ket a neblec'h loustoni.	<i>Si chacun balayait devant sa mai- son, on ne verrait plus de saleté nulle part.</i>