

LA MER SE DÉCLINE AU FÉMININ

ENVIE D'EMBARQUER ?

Métiers maritimes et portuaires sur
le port de Brest,
17 femmes témoignent...

Une exposition et un livret

OSEZ LES MÉTIERS DU MARITIME

La filière maritime est en croissance. De nombreux métiers y sont en tension mais culturellement peu exercés par des femmes. Les entreprises de la filière ont besoin de recruter et ouvrent leurs bras aux femmes.

Afin de faire découvrir ces métiers et encourager les femmes à postuler, La Touline a organisé dans le cadre des festivités maritimes de Brest 2022 une exposition dédiée et publie ce livret afin de valoriser 17 femmes en exercice sur le Port de Brest qui ont accepté d'apporter leur témoignage.

Changer l'image des métiers maritimes et portuaires, accélérer la féminisation de la filière, c'est l'ambition du Cluster Maritime Français (CMF) et de WISTA France, aussi je tiens à féliciter La Touline, le Port de Brest et la Région Bretagne, membres du CMF, d'agir collectivement dans ce sens. J'encourage aussi vivement hommes et femmes à y contribuer car c'est ensemble que nous pouvons construire notre avenir.

Marie-Noëlle TINÉ DYÈVRE

Présidente de WISTA France - Directrice du Cluster Maritime Français



Crédit photo : Cluster Maritime Français

BIENVENUE AUX FEMMES !

Longtemps réservés aux hommes, les métiers maritimes et portuaires accueillent de plus en plus de jeunes femmes : illustration avec 17 témoignages de femmes passionnées.

La mer se conjugue au féminin !

Une exposition et un livret associés proposés par



SOMMAIRE

Métiers maritimes et portuaires sur le port de Brest 17 femmes témoignent...

- **ANNAIG**, gestionnaire de parc-conteneurs
- **ANNE**, navigatrice - course au large
- **AURÉLIE**, commerciale
- **CAMILLE**, lieutenant navigation
- **CÉLINE**, second capitaine
- **CHARLÉLIE**, infirmière embarquée
- **CHRISTELLE**, directrice de l'hôtel des Gens de Mer
- **FANNY**, gestionnaire des opérations de carottage
- **GWENN**, gérante d'une compagnie maritime
- **JULIA**, chef mécanicien
- **JULIE**, responsable QHSE
- **LAURE**, inspectrice ITF
- **LORY**, matelot
- **MAEVA**, agent consignataire
- **MARIE**, gestionnaire des ventes
- **MÉLANIE**, élève polyvalent
- **VICKY**, pilote maritime



Embarquez avec La Touline

Lexique

Remerciements



ANNAIG

GESTIONNAIRE DE PARC-CONTENEURS

Mon parcours

Originnaire de Normandie, j'ai fait un BTS Comptabilité et Gestion dans l'optique de devenir comptable. À la fin de ma formation, en 2008, j'ai eu l'opportunité de travailler durant deux semaines chez Manuport à Brest. Je venais pour assurer l'accueil des camions à l'entrée du parc-conteneurs au port. Ça m'a beaucoup plu : l'ambiance et le port de Brest en général. L'entreprise Manuport m'a proposé de rester, et depuis, j'ai pu évoluer dans les maillons de la chaîne logistique.

Je prépare l'organisation du rangement des conteneurs.

Je suis désormais responsable de la gestion du parc-conteneurs, au sein du GIE BREST TERMINAL. Le GIE regroupe le personnel administratif chargé de la gestion du parc-conteneurs et les techniciens-frigoristes, en charge de l'entretien et de la maintenance des conteneurs.



QUALITÉS REQUISES

- ✓ Organisation
- ✓ Écoute
- ✓ Bon sens de la communication

Mon métier de Gestionnaire de parc-conteneurs

Un parc-conteneurs est un endroit semblable à un très grand parking, où l'on décharge et charge les conteneurs présents sur les navires.

À l'import, dès le déchargement du navire, les conteneurs vides sont stockés en attente d'une réservation pour être remplis, et les conteneurs pleins sont stockés et triés en attendant qu'ils soient autorisés à sortir. Une fois les formalités douanières et administratives effectuées (dédouanement, passage au poste d'inspection frontalier) ils sont rechargés sur les camions et livrés chez le client final. À l'export, en amont de l'arrivée des navires, je prépare l'organisation du rangement des conteneurs pleins qui vont être chargés.

On travaille tous ensemble : cela forme une chaîne logistique complémentaire.

Nous allons traiter deux types de conteneurs. Tout d'abord, des produits secs allant de la poudre de lait à des affaires d'un déménagement de particuliers. Ils seront transportés dans des conteneurs classiques dits « drys ».

Ensuite, nous aurons des marchandises sous température dirigée ou congelée qui seront transportées dans des conteneurs équipés d'un système frigorifique dits « reefers ». Les conteneurs sont donc stockés en fonction de leurs volumes et de leurs destinations. Je fais ensuite le lien avec les services de manutention, les contremaîtres et les dockers qui vont avoir en charge toute la logistique de déplacement des conteneurs.

C'est un travail d'équipe avec les clients armateurs et les entreprises de la chaîne logistique (manutentionnaires, transitaires). L'ambiance d'une entreprise portuaire n'a pour moi rien à voir avec celle d'une entreprise classique. Le cadre est agréable, en bord de mer, et on travaille tous ensemble : cela forme une chaîne logistique complémentaire.



ANNE NAVIGATRICE

Mon parcours

Tout a commencé quand je regardais les bateaux aller et venir depuis la plage de Sainte-Anne du Portzic. C'est là où on vivait avec mes parents. Ça m'intriguait, je me demandais où ils partaient. À 18 ans, déterminée à apprendre à régater* en voilier habitable, je cherche des embarquements sur les pontons du port du Moulin Blanc. En parallèle, je me suis orientée à l'université à Brest vers une formation en Langues Etrangères Appliquées LEA. J'ai vite arrêté, ça ne me convenait pas : je suis quelqu'un de manuel. À cette période, j'avais un ami qui tenait un chantier naval. J'y passais tout mon temps et j'apprenais avec lui à réparer et à construire des bateaux. J'avais compris que si je voulais naviguer, il fallait d'abord apprendre à réparer !

J'avais compris que si je voulais naviguer, il fallait d'abord apprendre à réparer !

Par la suite, un autre copain qui avait créé sa voilerie me proposa de



travailler avec lui. Je n'y connaissais pas grand-chose, mais il savait que j'étais très motivée. J'ai appris sur le tas. J'ai navigué pour la première fois seule pour un convoi d'un bateau de Royan à La Baule et j'ai adoré ça : être seule, barrer un bateau au large... Ma première compétition en solitaire était la Mini Transat* en 1984. J'avais remarqué un bateau sur le port qui ne naviguait plus. Le propriétaire m'a proposé de le louer, mais il n'y avait rien dessus : il fallait refaire tout l'accastillage* et trouver un pilote automatique. Pour

trouver des financements, ce n'était pas évident, c'était ma première course. Grâce à mes relations sur le port, j'ai pu en partie équiper le bateau et j'ai eu le contact d'une agence de communication à Paris qui m'a permis de trouver un financeur.

J'ai adoré ça : être seule, barrer un bateau au large...

Quinze jours avant le départ de la course, j'ai pu acheter à temps mes voiles et mon pilote. Elle était incroyable cette course ! Tu ressens tout sur ces petits bateaux de 6,5 m. J'ai continué à m'embarquer dans plein d'aventures jusqu'à l'arrivée de mes enfants, puis je suis restée à terre pour m'occuper d'eux. C'est treize ans plus tard que j'ai eu envie de repartir et je me suis lancée pour l'aventure du Vendée Globe* en 2004.

Ma passion : la course au large

Aujourd'hui, je me prépare pour courir lors de la prochaine Mini Transat en 2022. Pour cette course, je serai ambassadrice de Cancer at Work*. Cette action me touche personnellement. Je considère qu'il est important d'avoir l'opportunité de poursuivre son activité professionnelle alors même que nous sommes atteints d'un cancer, bien

L'ANECDOTE

J'étais enceinte de Morgan lorsque j'ai fait New York - San Francisco par le Cap Horn en 1989, puis de Margot pendant la Route du Rhum en 1990.

Comme quoi, tout est possible !

évidemment si le traitement nous le permet : le sentiment d'utilité sociale est un puissant facteur de guérison. Actuellement, nous cherchons des partenaires, des entreprises qui pourraient rejoindre Cancer at Work. Avis aux amateurs !

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Goût de l'aventure
- ✓ Débrouillardise
- ✓ Curiosité

AURÉLIE COMMERCIALE

Mon parcours

J'ai grandi entre le Conquet et Plougonvelin, et je passais mes vacances chez mes grands-parents sur l'île de Molène. Après avoir passé un baccalauréat médico-social, je me suis dirigée vers des études en psychologie avec des stages d'aide aux personnes âgées en maison de retraite.

En parallèle de mes études universitaires, je travaillais pendant la saison estivale pour la Penn Ar Bed : j'assurais l'accueil et le conseil des clients. Penn Ar Bed est une compagnie de transport de passagers et de marchandises qui relie Brest, le Conquet, Audierne aux îles d'Ouessant, Molène et Sein. Puis, lors d'une saison, un poste s'est libéré à Brest : j'ai saisi cette opportunité et c'est comme cela que je suis devenue commerciale à la compagnie Penn Ar Bed.

Pendant mes études, je travaillais déjà pendant la saison estivale pour la Penn Ar Bed.



Mon métier de Commerciale à la compagnie Penn Ar Bed

J'accompagne les personnes dans la préparation de leur traversée, en les guidant soit par téléphone lors des réservations, soit directement au guichet. De plus, je les conseille sur les activités, moyens de transport et lieux de restauration qu'ils vont pouvoir trouver sur les îles.

Pour le transport de marchandises, je vais participer à l'enregistrement des colis embarqués, et à leur facturation. En équipe, nous paramétrons tous les horaires en ligne pour les différentes traversées. Je m'occupe aussi de la délibération des cartes insulaires : ce sont des cartes de tarifs préférentiels pour les résidents des îles.

J'aime aider les clients à préparer leur traversée et leur séjour sur les îles.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Patience
- ✓ Écoute
- ✓ Empathie
- ✓ Disponibilité



L'ANECDOTE

Le rail d'Ouessant... Les gens nous demandent souvent où il faut prendre le train pour aller à Ouessant. Ça nous fait beaucoup rire quand on nous pose cette question !

Dans le langage maritime, un «rail» est un chenal au large, imposé au trafic maritime dans des parages de forte circulation, pour limiter les risques de collision ou de pollution.

CAMILLE LIEUTENANT NAVIGATION

Mon parcours

Je suis née à Marseille et j'ai toujours aimé le milieu maritime. Plus jeune, je pratiquais la planche à voile en compétition. À la fin de mes années de lycée, je souhaitais m'orienter vers un métier dans le maritime et garder ainsi une proximité avec la mer. Je connaissais l'ENSM*, car nous habitions dans le quartier de la Pointe Rouge-Grotte Roland, à proximité du campus de Marseille.

C'est ainsi que j'ai passé le concours et intégré la formation pour devenir officier polyvalent. J'ai fait mes premiers embarquements d'élève à la CMA-CGM, puis à La Méridionale, des navigations enrichissantes qui m'ont ouvert le champ professionnel et m'ont donné envie d'élargir le périmètre de mes expériences.

Par la suite, j'ai pu embarquer sur les navires océanographiques gérés par Genavir : j'ai particulièrement apprécié la navigation sur le Thalassa, équipé pour la grande pêche.



Ce rythme me plaît, car nous sommes pleinement à notre travail en équipe et quand nous retournons à terre, nous pouvons faire une vraie pause jusqu'à la prochaine mission.

C'était intéressant d'être en salle de tri avec les scientifiques, découvrir leur univers... J'ai beaucoup appris sur

les différentes espèces de poissons, leurs particularités. Puis la pandémie est arrivée et les navires de Genavir sont restés longtemps à quai. J'ai alors poursuivi mon expérience professionnelle sur les navires d'Orange Marine qui assurent la pose et la réparation des câbles sous-marins.

Mon métier de Lieutenant Navigation

Je suis lieutenant navigation sur le Pierre de Fermat, un câblier* de la flotte d'Orange Marine. Je gère tout ce qui se rapporte à la préparation du navire pour la navigation. Mon travail consiste à tracer les routes que nous emprunterons en prenant en compte tous les paramètres qui peuvent interférer dans une logique d'anticipation et de sécurisation. Je travaille donc sur un logiciel de cartes

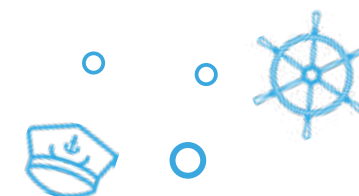
sur les écrans de la passerelle*, mais aussi sur des cartes papiers. Sur un autre écran de sécurité et sauvetage, nous recevons les avis transmis par le CROSS* en cas de difficultés urgentes sur notre route ou de personnes en péril à secourir. Cela demande une vigilance de tous les instants pour être réactifs.

Personne ne va faire de différence parce que je suis une femme, car à bord, tu es un marin !

Concernant notre rythme de travail, c'est un rythme particulier puisque nous embarquons pour une durée de 2 mois. Ce rythme me plaît, car nous sommes pleinement à notre travail en équipe et quand nous retournons à terre, nous pouvons faire une vraie pause jusqu'à la prochaine mission. J'apprécie de travailler dans ce milieu majoritairement masculin : c'est plaisant de faire ses preuves en tant que femme, ça prouve que tu t'adaptes bien. Personne ne va faire de différence car à bord, tu es un marin.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Adaptabilité
- ✓ Capacité à partir loin de chez soi
- ✓ Être consciencieux dans son travail



CÉLINE SECOND CAPITAINE

Mon parcours

Plus jeune, je passais l'intégralité de mes vacances et de mon temps libre en Bretagne. À l'âge d'un an, j'étais sur un bateau. À la fin de mes années de lycée, j'ai décidé de me rapprocher du monde maritime : je vais passer cinq ans à me former à l'ENSM*. La formation est polyvalente, elle m'a apporté les compétences pour le travail en passerelle* et en machine*.

Dans mon métier, tu ne t'ennuies jamais : les missions changent tout le temps !

Les connaissances en passerelle sont liées à la navigation, à la réglementation maritime, à la sécurité. À la machine, c'est plutôt l'apprentissage du fonctionnement d'un moteur et des appareils*, de leur bonne gestion et de leur entretien. Un marin suit également une formation incendie et une formation médicale. Pendant ces cinq années de formation, il faut effectuer



QUALITÉS REQUISES

- ✓ Force de caractère
- ✓ Humilité
- ✓ Rigueur

12 mois d'élève officier embarqué : cela m'a permis de découvrir les navires de croisière, les cargos*, les dragues*. J'ai ensuite travaillé dans une compagnie de ferries qui faisait des allers-retours entre Calais et Douvres.

C'est vraiment gratifiant de traverser en toute maîtrise et tranquillité La Manche où le trafic maritime est très important. Malheureusement, cette compagnie a été liquidée.

Mon métier de Second Capitaine sur le Thalassa

À la suite de cette expérience, je me suis dirigé vers Genavir où je suis second capitaine. L'embarquement au long cours se fait sur des périodes de 1 à 2 mois à bord des navires océanographiques. Mon rôle à bord est de piloter, de gérer la trajectoire, la passerelle et les manœuvres de mises à l'eau de matériel scientifique pendant huit heures par jour. À la passerelle nous sommes trois officiers et nous nous relayons en faisant des quarts*.

Aujourd'hui, j'ai accepté de témoigner pour montrer qu'il est tout à fait possible de naviguer au long cours lorsqu'on a des enfants.

Ce métier, c'est un métier de passion.

BON SOUVENIR

Je crois qu'une des missions qui m'a le plus marquée, c'est la recherche d'un volcan sous-marin près des îles Tonga dans le Pacifique Sud :

c'est l'aventure, la quête de quelque chose d'inconnu.

Comme tous les autres navigants, je fais des sacrifices familiaux. Mais il faut aussi souligner les moments privilégiés que je passe avec mes enfants. Quand je rentre, je suis là à 100%.

Je me suis battue face aux pressions sociales, familiales, et mon mari m'a soutenue pour continuer à exercer ce métier qui me passionne. J'apprends énormément sur la navigation, mais aussi en discutant avec les scientifiques à bord. En ce qui concerne l'emploi et l'insertion professionnelle, c'est très fluctuant : il y a des périodes comme actuellement où il y a beaucoup de recrutements. Pour ma part, j'ai enchaîné les CDD pendant 10 ans après l'école. Avec la vie de famille à côté, c'est compliqué. Ça s'est simplifié maintenant que je suis en CDI et à temps partiel : c'est indispensable me concernant lorsqu'on a des enfants.

CHARLÉLIE INFIRMIÈRE EMBARQUÉE

Mon parcours

Originaire de Paimpol, j'ai su que je voulais devenir infirmière quand j'ai fait mon stage de fin de collège à l'hôpital. J'avais pu aller au bloc opératoire : je crois que c'est à cet instant que j'ai eu le déclic. Après une filière technologique, j'ai fait mes études d'infirmière à Dunkerque. J'ai travaillé essentiellement au bloc opératoire. Je suis actuellement en formation IBODE pour 2 ans, qui permet de devenir infirmière de bloc opératoire.



J'effectue le suivi médical des marins.

Il y a un an, j'ai eu un contact avec Orange Marine qui me proposait un contrat à durée déterminée de 2 mois comme infirmière embarquée. Depuis, j'embarque régulièrement.

Mon métier d'infirmière embarquée

À bord, en tant qu'infirmière, j'effectue le suivi médical des marins. Je vérifie leurs carnets de santé, suis leurs pathologies, les reçois à l'infirmierie en cas de problèmes de santé. Je gère le matériel médical et réalise les inventaires de tous les médicaments nécessaires à bord.

Mon rôle est aussi de former l'équipage, plus particulièrement les membres de l'équipe travaillant en cuisine. Je les forme au brancardage, à l'utilisation du défibrillateur, aux premiers soins sur les plaies. Je leur fais régulièrement des rappels.

La dimension sociale et psychologique est aussi une part importante de mon travail.

La dimension sociale et psychologique est aussi une part importante de mon travail. Ne faisant pas partie de l'équipage navigant, il est plus facile pour les marins de me confier leurs problèmes personnels qui peuvent les impacter dans leur quotidien professionnel.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Adaptabilité
- ✓ Relationnel
- ✓ Organisation

L'ANECDOTE

Lors de mon premier embarquement, un marin est venu me voir, en me réclamant du coton. Je lui ai demandé de me montrer ce qui lui était arrivé. Il me dit :

«J'avais mal à la dent, je me la suis arraché avec une pince d'électricien.»

Ça me fait sourire quand j'y repense...



CHRISTELLE

DIRECTRICE DE L'HÔTEL DES GENS DE MER

Mon parcours

D'origine brestoise, j'ai suivi une formation en hôtellerie, en apprentissage. J'ai pu alors travailler suivant les saisons à la montagne et sur le littoral. Lorsque ma fille est née, j'ai cherché un emploi stable. C'est ainsi que j'ai rejoint l'hôtel des Gens de Mer à Brest comme serveuse.

Il y avait une effervescence continue sur le port !

Les hôtels des Gens de Mer étaient à l'époque une chaîne dans les ports héritée des foyers de marins. Des tarifs préférentiels étaient mis en place pour les marins de la marine marchande sur présentation de leur livret, avec une priorité sur les réservations.



Mon métier à l'hôtel des Gens de Mer

J'ai débuté comme serveuse à l'époque. Il y avait une effervescence continue sur le port. Les dockers étaient beaucoup plus nombreux et il y avait des centaines de personnes qui venaient demander du travail sur le quai d'en face. Les services commençaient tôt le matin, avec les petits déjeuners. Le midi, nous servions 120 couverts tous les jours. Quelques années plus tard, je

suis passée responsable de salle, puis maître d'hôtel. En 2014, l'hôtel connaît un tournant : les effectifs de travailleurs se sont fortement réduits, avec moins de navires au port de commerce. Et nous avons vu apparaître la concurrence, de nouveaux hôtels et des restaurants. Cette situation nous a conduits à la liquidation judiciaire. En 2016, l'hôtel a été racheté par un entrepreneur.

J'ai repris la direction de l'hôtel et ça m'a complètement changé de travailler dans le social.

Puis il y a eu la proposition du Conseil départemental de transformer l'établissement en un lieu d'hébergement d'urgence pour les migrants mineurs non accompagnés et pour les femmes isolées.

J'ai alors repris la direction de l'hôtel et ça m'a complètement changé de travailler dans le social. J'adore ce que je fais, mais il faut réussir à garder de la distance pour ne pas rapporter les problèmes chez soi...



BON SOUVENIR

Je suis arrivée là à 25 ans. Le port, ça bougeait dans tous les sens. C'était vraiment chouette. Pendant les fêtes maritimes, on faisait 1 000 couverts par jour et on n'avait pas moins de 4 cuisiniers !



QUALITÉS REQUISES

- ✓ Patience
- ✓ Écoute
- ✓ Audace

FANNY**GESTIONNAIRE DES
OPÉRATIONS DE CAROTTAGE****Mon parcours**

Je viens des Côtes-d'Armor, de Saint-Cast. Après mon lycée, je suis partie en classe préparatoire Maths Sup / Maths Spé. Lors de ma deuxième année, j'ai discuté avec un ami qui était à l'ENSM* qui m'a raconté ses premiers embarquements : ce fut le déclencheur. Quelques mois plus tard, j'ai passé le concours et je suis entrée à l'ENSM afin de devenir Officier Polyvalent¹.

Devenir marin professionnel avait vraiment un sens pour moi.

Je n'avais pas trouvé de déclic à devenir ingénieur, qui n'est pas un métier, mais un statut social. J'aurais rêvé de rentrer à l'école de la météorologie, mais je n'avais pas le niveau scolaire pour passer le concours. Devenir marin professionnel avait vraiment un sens pour moi. Pour mon premier embarquement, j'étais sur un cargo* avec des Croates et des Philippins. J'avais l'impression de vivre une



vie parallèle avec une atmosphère complètement différente qu'à terre.

Dès la deuxième année, j'ai intégré Genavir*. J'avais quand même gardé une appétence pour les sciences et Genavir était un moyen de reboucler avec mon premier choix d'étude. J'ai embarqué sur les différents navires de recherche scientifique. Par la suite, j'ai continué à travailler pour cette compagnie, surtout en passerelle*. Puis lorsque j'attendais mon premier enfant, le directeur de la cellule de

carottage* de Genavir m'a proposé un poste. J'ai accepté car il me permettait de combiner un travail à terre, compatible avec la vie de famille, tout en maintenant quelques périodes d'embarquement.

**Mon métier de
Gestionnaire de carottiers**

Nous sommes trois au sein de l'unité de carottage qui dépend de Genavir. Le carottage est une méthode de prélèvement / échantillonnage de sédiments marins*. Concrètement, on va insérer un tube de PVC de taille variant de 60 cm à 70 m dans les sédiments marins, ce qui permettra ensuite aux scientifiques d'étudier un panel de données très important.

BON SOUVENIR

Un de mes souvenirs forts, lorsque j'étais marin, est une mission longue de 45 jours, à étudier la colonne d'eau entre Lisbonne et le Groenland. Des prélèvements 24h/24, avec des analyses en continu à bord.

Une belle cohésion pour une mission réussie !

Notre rôle est de gérer le matériel et de conseiller les scientifiques sur ce dont ils ont besoin. Cela va varier en fonction des lieux, de la composition du sol, des zones qu'ils souhaitent échantillonner. Une fois la mission préparée, on embarque pour gérer la manipulation du matériel à bord des navires. Dans notre contrat, on embarque maximum 120 jours par an, généralement sur des périodes de 1 à 6 semaines.

Un message que j'aimerais faire passer : j'encourage vraiment les jeunes à choisir des métiers techniques. En sachant faire quelque chose de ses mains, on s'en sortira toujours dans la vie.

J'invite le plus grand nombre à bricoler, inventer, réparer. C'est l'avenir et c'est la porte d'entrée pour un parcours rempli d'opportunités !

**QUALITÉS
REQUISES**

- ✓ Adaptabilité technique & humaine
- ✓ Curiosité

GWENN GÉRANTE DE COMPAGNIE MARITIME

Mon parcours

Après une formation en psychologie sociale à Angers, j'ai travaillé en tant que formatrice au siège social de Hertz France à Trappes, à côté de Paris. Originaire de Châteaulin, j'ai eu envie de revenir en Bretagne après la naissance de mon dernier enfant. J'ai occupé alors la fonction de chargée de projet : j'accompagnais des femmes dans leur démarche de création d'entreprise, au sein du Manoir de Kerlivers, à Hanvec.



Mon poste précédent m'a apporté des compétences indispensables pour passer de l'idée à la démarche.

Par la suite, la compagnie maritime dans laquelle travaillait mon conjoint, marin de formation, a stoppé son activité. Nous avons donc décidé de reprendre le flambeau. Mon poste précédent m'a apporté des compétences indispensables pour passer de l'idée

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Agilité
- ✓ Calme (face à des situations complexes)
- ✓ Créativité

à la démarche. C'est ainsi qu'est née en 2014 la compagnie Le Brestoâ, une compagnie de transport maritime entre Brest et la presqu'île de Crozon. Nous proposons trois prestations : une balade touristique de découverte de la rade, des croisières-déjeuners et des trajets trans-rades.

Mon métier de Gérante de la compagnie maritime Le Brestoâ

Dans la compagnie, j'assure toute la gestion financière et administrative, avec ma collègue Margot. Nous sommes deux dans les bureaux l'hiver, mais nous sommes plutôt cinq en été. En parallèle, mon conjoint gère la partie navigation, la gestion du bateau et sa maintenance. Il est accompagné d'un matelot pour la saison. Notre année va être rythmée par différentes périodes de travail. L'été est marqué surtout par la navette entre Brest et Le Fret.

Dès qu'il y a un aspect qui ne fonctionne pas, il faut être agile pour trouver toutes les solutions possibles !

Le défi pour nous va être la rigueur dans les horaires et l'accompagnement des clients. La période de juin et septembre est plutôt dédiée à notre

offre « PPVR » (pain pâté vin rouge) et de repas en partenariat avec le restaurant Le Crabe Marteau. Je vais organiser la logistique des repas, récupérer les produits et assurer le service à bord. Chaque membre de l'équipe administrative participe une fois par semaine en tant qu'accompagnateur à une sortie en mer. Pour se lancer dans un projet comme le nôtre, il est important d'être motivé, de savoir gérer le risque dans des situations complexes car il faut rester calme. Dès qu'il y a un aspect qui ne fonctionne pas, il faut être agile pour trouver toutes les solutions possibles.



JULIA CHEF MÉCANICIEN

Mon parcours

Originaire de Ouessant, j'ai toujours voulu travailler sur la mer, à bord des navires. Après une visite de l'ENSM* à Nantes, je me suis dirigée vers une filière polyvalente pont et machine. Lors de mon cursus, j'ai embarqué sur différents types de navires. Ces temps d'élève m'ont permis de découvrir la navigation sur les câbliers dans le Pacifique, les rouliers* dans la Manche et la mer Baltique, et les vraquiers* entre la Chine et l'Australie.

J'ai toujours voulu travailler sur la mer, à bord des navires.

Après avoir obtenu mon brevet d'officier polyvalent, j'ai travaillé sept années pour la compagnie Bourbon sur des navires de ravitaillement de plates-formes pétrolières, et d'autres de support pour maintenance et réparation sous-marine comme en Asie, où on accompagnait des plongeurs hyperbare* lors d'inspection de pipelines. Je me suis rapidement



dirigée vers des postes en machine* plus qu'en passerelle*. J'apprécie beaucoup le côté technique du métier, et aussi le côté manuel. Après l'arrivée de mon premier enfant, j'ai embarqué sur un navire de sauvetage et de dépollution basé à Brest. Après quelques mois à bord d'un chalutier* en nord Écosse, j'ai obtenu un poste à la Penn Ar Bed où le rythme de travail me permet de concilier ma vie de famille et professionnelle.

Mon métier de Chef mécanicien

Je suis chef mécanicien à la Penn Ar Bed depuis 2020. Je suis responsable de toute la partie technique du navire et je travaille avec deux ouvriers mécaniciens. Nous veillons sur les moteurs et effectuons de la maintenance régulière pour la bonne marche du navire.

J'apprécie beaucoup le côté technique du métier, et aussi le côté manuel.

Je prépare les plans d'entretien, gère les stocks de combustibles... Mon rythme de travail va varier en fonction des saisons : l'été, on enchaîne les journées à bord, et l'hiver nous naviguons moins car le rythme est plus calme, environ deux semaines par mois.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Patience
- ✓ Écoute
- ✓ Audace



JULIE RESPONSABLE QHSE

Mon parcours

J'ai fait mes études à l'école d'agronomie basée à Angers. Après plusieurs expériences professionnelles dans ce domaine, j'ai décidé de me reconverter dans la qualité et la sécurité. J'ai alors repris mes études, en faisant un master responsable qualité, sécurité, environnement, à Brest au CESI. J'ai suivi cette formation en alternance au sein d'une entreprise du port de Brest. Pendant près de deux années, j'ai mis en place la politique qualité et sécurité dans l'entreprise. Puis j'ai rejoint le groupe Jencyel comme responsable QHSE*.

Mon métier de Responsable QHSE - Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement

Je suis responsable QHSE pour le groupe Jencyel qui réunit les entreprises Métal Action, SPRD et Néotech Energy. Chacune de ces entités travaille dans la filière de la réparation navale. L'entreprise SPRD accompagne les équipes portuaires sur



le déplacement et la manutention de charges. Métal Action est spécialisée dans le remplacement des installations de tuyauterie et la chaudronnerie. Et Neotech Energy œuvre dans la maintenance et réparation des circuits électriques, et dans le nettoyage des moteurs de navires.

Je trouve du sens à mon métier, car cela contribue à protéger les équipes et à diminuer les accidents.

Mon travail est de faire respecter la réglementation liée à la sécurité pour les chantiers et de sensibiliser les équipes à la prévention des risques auxquels elles sont confrontées. Je vais vérifier lors de visites sur sites que les consignes de sécurité sont bien appliquées. Parfois, en amont de certains chantiers, j'interviens pour faire l'analyse de risques et donner mon accord pour l'exécution du chantier. Si cela paraît trop dangereux pour le personnel, mon rôle sera alors de dialoguer avec les équipes pour trouver des solutions sécuritaires et faire différemment.

C'est un métier très transversal, parce que je travaille aussi bien avec les gens de terrain qu'avec la direction.

Sur l'aspect sécurité, je trouve du sens à mon métier car cela contribue à protéger les équipes et à diminuer les accidents. La qualité consiste à formaliser les process de production. Je vérifie leur application et leurs performances à l'aide d'indicateurs et d'audits. J'analyse avec les équipes les accidents et les écarts par rapport aux process pour éviter qu'ils ne se reproduisent. Enfin, je communique

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Rigueur
- ✓ Écoute
- ✓ Beaucoup d'implication
- ✓ Réactivité

les résultats toujours dans l'objectif de sensibiliser les équipes aux bonnes pratiques. C'est un métier très transversal, parce que je travaille aussi bien avec les gens de terrain qu'avec la direction.

BON SOUVENIR

Ma première expérience de chantier sur un méthanier. C'était très impressionnant !



LAURE INSPECTRICE ITF

Mon parcours

J'ai grandi en Vendée, et pour mes études, je suis partie à Nantes. Suite à une licence de droit, je me suis orientée vers un master de droit social. J'ai eu l'occasion de faire mon mémoire sur l'ITF*, la fédération internationale des ouvriers du transport qui a pour objectif d'améliorer le quotidien des travailleurs et travailleuses dans le secteur du transport. Cette organisation a vraiment suscité mon intérêt. À l'issue de mon master de droit, je me suis impliquée dans un projet portant sur les femmes dans le secteur maritime : interviews et saisie de données. Avant la fin de mon contrat avec l'Université, on a rencontré une femme qui était inspectrice de l'ITF et proche de la retraite. J'ai pris sa suite dans la fonction.

Mon métier d'inspectrice ITF

Aujourd'hui, je travaille pour la CGT* qui est rattachée à l'ITF pour la défense des marins étrangers. Je m'occupe de toutes les plaintes recueillies sur le secteur de la Bretagne. Les motifs de



ces contestations sont des problèmes liés au règlements des salaires, à de la nourriture manquante à bord ou encore à l'insalubrité des cabines. Dans le cas d'une plainte, je vais à bord des navires : mon rôle est d'échanger avec le marin, puis le commandant.

Je vais rentrer en négociation avec les armateurs pour essayer d'obtenir satisfaction pour le marin.

Je vais visiter les parties communes, consulter les documents du navire et les contrats. Ensuite, je vais rentrer en négociation avec les armateurs pour essayer d'obtenir satisfaction pour le marin. En général, on obtient ce qu'on veut. Néanmoins, si la négociation ne fonctionne pas, nous contactons les autorités maritimes.

Il est essentiel d'apprendre à garder de la distance avec certaines situations.

Je ne cache pas que ce n'est pas du tout un secteur qui recrute : nous sommes seulement cinq inspecteurs en France répartis sur les différentes régions côtières pour ce service. Pour exercer ce métier, je pense qu'il faut avoir de l'empathie, mais il est aussi essentiel d'apprendre à garder de la

BON SOUVENIR

Une année pendant les fêtes maritimes, j'avais un navire de marins en grève sur le port de Brest : ils avaient obtenu un stand sur lequel ils expliquaient les motifs de leurs plaintes. C'était génial de les rendre visible auprès du grand public !

distance avec certaines situations. Notre rôle avant tout est de dialoguer avec les armateurs, et si nous prenons les choses trop à cœur, on n'est pas efficace. Il faut régler le conflit dans tous les cas, et garder son sang-froid même si nous sommes face à des gens qui n'ont plus de salaires, qui sont mal nourris, maltraités.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Empathie
- ✓ Sang-froid
- ✓ Persévérance



LORY MATELOT

Mon parcours

J'ai grandi près de Quimper. Suite à l'obtention de mon baccalauréat option sciences de l'ingénieur, j'ai travaillé dans la restauration durant quelques saisons. J'ai eu l'occasion d'embarquer à la Brittany Ferries au poste de serveuse : j'ai alors découvert les métiers maritimes embarqués.

J'ai toujours eu un intérêt pour la mécanique.

J'ai toujours eu un intérêt pour la mécanique. Après quelques recherches, je me suis orientée vers le lycée maritime du Guilvinec. J'y ai suivi une formation délivrant le certificat de mécanicien 250 kW* et, durant six mois en complément, celle délivrant le diplôme de mécanicien 750 kW*. Ces formations étant purement théoriques et pour acquérir de l'expérience, j'ai complété mes compétences en mécanique en intégrant la formation de matelot qui a duré 4 mois, au Guilvinec également.



QUALITÉS REQUISES



Curiosité



Attention



Savoir travailler en équipe

Au cours de la formation, j'ai pu réaliser un stage de deux semaines à la compagnie Penn Ar Bed, sur les vedettes assurant la liaison entre Audierne et Sein, complété par un stage à la coopérative de lamanage* à Brest. Lors de cette expérience, je suivais un lamaneur qui participait à toutes les missions d'amarrage, d'accostage et de remorquage des navires au port de Brest et de Concarneau. Ce stage m'a beaucoup plu et m'a permis de nouer des contacts sur le port de Brest.

Mon métier de Matelot

Je suis matelot pour la saison pour la compagnie Le Brestoà qui assure la liaison entre Brest et la presqu'île de Crozon, des balades en rade de Brest et des croisières-déjeuners. Nous sommes deux marins à bord du navire : le capitaine et moi qui le seconde. Mon rôle est de l'assister lors des manœuvres, notamment lors des départs et des accostages. Avant la saison, j'ai participé aux travaux de maintenance du bateau allant des peintures aux révisions du moteur.

Mon rôle est d'assister le capitaine lors des manœuvres, notamment lors des départs et des accostages.

L'ANECDOTE

Hors saison, Le Brestoà participe aux exercices de la Marine nationale pour des mises en situation. Mon premier jour d'essai, je pensais arriver sur un bateau promenade, mais j'ai finalement joué le rôle d'une passagère clandestine surveillée par une dizaine de militaires.

C'était assez impressionnant et très intéressant d'observer leur travail !

Une fois la saison commencée, je vais gérer l'entretien du pont et des zones où sont les passagers. Je vais veiller également à ce que tous les clients passent une agréable traversée, balade ou déjeuner à bord.



MAEVA AGENT CONSIGNATAIRE

Mon parcours

J'ai grandi à Brest. Mes parents étaient marins d'état. J'ai toujours baigné dans ce monde maritime. Après le baccalauréat, je me suis dirigée vers des études de droit maritime à l'université de Brest. Suite à quelques expériences à l'étranger, qui m'ont permis de perfectionner mon anglais, j'ai rejoint l'Union Armoricaire des Transports (UAT) à l'accueil des camions, au parc-conteneurs sur le port de Brest. À la fin de mon contrat, j'ai rejoint le service consignation, où une place d'agent consignataire s'est libérée.

Mon métier d'Agent consignataire

Je suis agent consignataire à l'UAT depuis janvier 2022. J'ai un rôle d'assistance au service des navires qui arrive au port de Brest. J'agis comme un chef d'orchestre entre les différentes parties prenantes sur le navire et les opérations commerciales. Mon travail consiste à



J'ai toujours baigné dans ce monde maritime.

accompagner le navire, son équipage et notamment le commandant, mais également l'armateur et/ou l'affréteur en répondant à tous types de requêtes (administratives, douanières, médicales, fournitures de l'équipage...).

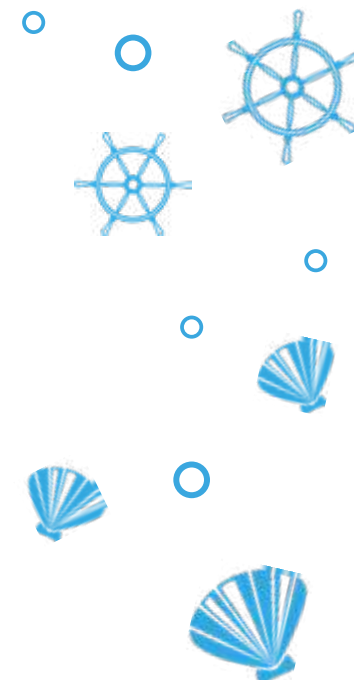
Je les accompagne ainsi avant l'arrivée du navire au port, pendant toute la durée de l'escale à Brest et lors de son départ. Mon travail varie selon la raison de son escale (relâche, chargement/déchargement de marchandises, arrêt technique, port d'attache à Brest). Mais ce qui est commun, c'est mon rôle de relais d'information entre le bord et les autres acteurs du port (la capitainerie*, la station de pilotage*, le service de remorquage* et le lamanage*).

J'agis comme un chef d'orchestre entre les différentes parties prenantes sur le navire et les acteurs du port.

Actuellement, nous sommes six agents au bureau. Le rythme de travail fluctue en fonction du trafic des navires au port de Brest. On aura des périodes plus creuses que d'autres, mais qui sont difficilement prévisibles.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Motivation
- ✓ Adaptabilité
- ✓ Disponibilité
- ✓ Maîtrise de l'anglais



MARIE GESTIONNAIRE DES VENTES

Mon parcours

Originaire de Lampaul-Plouarzel, petite-fille de marin-pêcheur, j'ai rejoint en 1992 la criée de Brest dans le cadre d'une alternance pour une formation BTS assistante gestion PMI PME. Cette année je fête mes trente ans d'ancienneté.

À la criée de Brest, nous trions les produits de la pêche que nous récoltons auprès d'une centaine de bateaux originaires de différents ports du nord Finistère et des Côtes-d'Armor. Ces produits (poissons, crustacés et coquillages) sont triés suivant des critères d'espèces - taille - qualité, afin d'organiser les ventes pour une soixantaine d'acheteurs agréés.



Mon métier de Gestionnaire des ventes à la criée

Mon travail à la criée consiste à gérer la partie administrative, ainsi que de préparer et d'exécuter les ventes informatiques (acheteurs présents en salle ou à distance via internet). Les ventes ont lieu à 14h30, 4 fois par semaine.

Mon rôle consiste à préparer le catalogue de vente en regroupant les lots pesés.

Une de mes tâches consiste à préparer le catalogue de vente en regroupant les lots pesés. À l'heure dite, je commence la vente informatique : les lots vont apparaître les uns après les autres, et pour chaque lot je dois fixer le prix de départ. Les prix fluctuent dans l'année en fonction de la période et de la quantité des apports.

L'ANECDOTE

Certains nous avaient dit que la criée ne ferait pas 6 mois.

Nous sommes toujours présents 30 ans après !

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Polyvalence
- ✓ Réactivité

À la criée de Brest, nous trions les produits de la pêche que nous récoltons auprès d'une centaine de bateaux.

MÉLANIE ÉLÈVE POLYVALENT

Mon parcours

La baie de Morlaix, c'est l'endroit où tout a commencé ! J'ai grandi en faisant du bateau en famille et avec les copains, dont certains parents étaient marins. C'est un monde singulier et les gens de mer m'ont toujours fascinée.

Après mon baccalauréat, je me suis orientée vers un cursus universitaire scientifique par curiosité intellectuelle. J'ai fait une licence de géologie à Rennes puis je suis partie en master de géophysique marine à Brest. Une offre de thèse à Los Angeles m'a fait traverser l'Atlantique et m'installer pendant 6 ans là-bas. Ensuite, je suis revenue en post doctorat à Lyon pour continuer mes recherches dans la modélisation numérique des mouvements de la lithosphère et du manteau terrestre.

Après 3 ans, je suis retournée aux États-Unis pour un post doctorat à Boston au MIT*. Après une phase d'émerveillement pour cet institut extraordinaire, j'ai été rattrapée par un désengouement vis-à-vis de l'évolution du métier de chercheur. À chaque fois que je me pose des



questions existentielles, je trouve les réponses en passant mes journées dehors, sur l'eau, sur un vélo ou avec des chaussons d'escalade aux pieds. J'ai interrompu ma carrière sans savoir exactement ce qui allait suivre.

“**Les gens de mer m'ont toujours fascinée !**”

À peine rentrée en France, j'embarque pour la compagnie Ponant* : ils cherchaient une guide géologue pour une croisière en Antarctique. À bord, j'étais encore plus passionnée par le travail des marins que par celui des naturalistes. Au moment de débarquer en Uruguay, les frontières ont été fermées à cause du Covid. Le paquebot rentrant en France à petite vitesse et sans passager, j'ai pu rester à bord comme matelot. C'est là que tout s'est joué. J'étais si bien que j'ai décidé d'en faire mon métier. J'avais 35 ans, des économies : c'était le moment de me lancer !

Ma formation d'Élève polyvalent à l'ENSM

Aujourd'hui, je suis en deuxième année d'un cursus de cinq ans et demi d'élève ingénieur polyvalent*. Chaque année se compose d'une formation théorique à l'école et de deux mois d'embarquement. J'ai effectué les miens sur deux navires de la flotte océanographique française ayant pour armateur Genavir* : c'est formidable de garder un lien avec l'univers de la recherche dans un nouveau rôle, celui de participer au bon fonctionnement des navires et de mener à bien ces missions scientifiques.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Enthousiasme
- ✓ Indulgence
- ✓ Bonne éthique de travail
- ✓ Bienveillance

Chaque embarquement est très dense en termes d'apprentissage. Les relations humaines jouent un rôle fondamental. J'aime les navires, y vivre, et travailler en mer : je m'y sens à ma place. Dans le futur, j'aimerais continuer à embarquer, apprendre et progresser pour pouvoir devenir un jour commandant et chef mécanicien.

“**Chaque embarquement est très dense en termes d'apprentissage. Chacun peut t'apporter des connaissances.**”

VICKY PILOTE MARITIME

Mon parcours

J'ai grandi loin de la mer, à Angers puis à Saint-Étienne. Après le baccalauréat, je me suis orientée vers la marine marchande, attirée par la polyvalence de la formation. Ce cursus nous apporte des connaissances dans des domaines aussi variés que la mécanique, l'électricité, la navigation, la médecine... Mon brevet d'officier en poche, je suis partie naviguer pendant plus de 12 ans sur presque toutes les mers du monde. J'ai principalement travaillé pour Genavir* sur les navires hauturiers de recherche scientifique.



*En France, nous sommes
3 femmes sur 330 pilotes.*

Puis je suis partie à Saint-Pierre-et-Miquelon où je suis devenue commandant sur les navires à grande vitesse (NGV) qui relient les îles de Saint-Pierre, Miquelon et Terre-Neuve. Ces années de navigation, surtout les dernières, ont été assez intenses, mais indispensables pour participer au

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Goût de la manoeuvre
- ✓ Sang froid
- ✓ Capacité d'observation

concours de pilote maritime. Il me fallait 12 ans de navigation et être titulaire du brevet de capitaine avant 35 ans.

Une place s'est ouverte à Brest : j'ai alors préparé le concours durant plus de 6 mois. Je l'ai réussi et suis devenue pilote maritime au port de Brest.

Mon métier de pilote maritime au port de Brest

Je suis pilote maritime* à la station de pilotage de Brest-Concarneau et de Roscoff-Morlaix où nous sommes 5 pilotes. Mon rôle est de guider les navires en approche des ports et de conduire les manoeuvres d'accostage* et d'appareillage*. J'apporte conseils et assistance aux capitaines des navires de plus de 50 mètres qui souhaitent faire escale et facilite la coordination entre les différents acteurs : remorquage*, lamanage*, capitainerie*. Je connais très bien la zone de navigation.

*Le pilote est un chef
d'orchestre des manoeuvres
portuaires.*

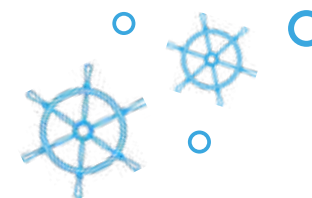
Il faut apprendre à créer une synergie avec le capitaine du navire pour, d'une part, lui apporter les informations nécessaires pour conduire le navire à bon port, et d'autre part, qu'il nous

BON SOUVENIR

*Je me rappellerai toujours
de mon tout premier
embarquement sur un
porte-conteneur où la
langue de travail était
l'anglais. Lorsque je suis
arrivée à bord, je ne savais
même pas dire bâbord ou
tribord en anglais !*

communiquer les renseignements essentiels pour mener à bien notre mission. Le pilote est généralement prévenu de l'arrivée d'un navire la veille, sauf avaries. Le jour J, il le rejoint avec la pilotine* au large puis monte à bord avec l'échelle.

Concernant notre rythme de travail, nous sommes sur un cycle de 5 semaines : il y a toujours 2 pilotes à Brest, 1 sur les ports secondaires et 2 en repos. Nous n'avons pas d'horaires fixes sachant que les navires peuvent effectuer leurs mouvements à n'importe quelle heure.



EMBARQUEZ AVEC LA TOULINE

La Touline vous accompagne pour en savoir plus
sur les métiers de la mer !

La Touline a pour vocation, depuis 1989, d'aider au choix des parcours professionnels et d'accompagner toute personne souhaitant s'orienter vers les métiers de la mer.

UNE TOULINE ?

En langage maritime la touline désigne un filin muni d'une boule lestée dite « pomme de touline ». L'ensemble, lancé à la main, permet d'établir un premier contact avec la terre ou entre navires afin de passer des cordages de plus gros diamètres.

UN LIEN !

La Touline représente bien ce lien entre le navire et la terre, entre les jeunes intéressés par ces métiers et les centres de formation, les jeunes diplômés et leurs futurs employeurs, les marins sans emploi et les compagnies maritimes...

LES ACTIONS DE LA TOULINE AU SERVICE DE LA FILIÈRE MER



BIEN S'ORIENTER

Conseil et accompagnement vers l'emploi



CONTINUER À SE FORMER

Apprendre, tout au long de son parcours



RESTER INFORMÉ

Guide métiers, réglementation, actualité...



SE CONNECTER

Un réseau puissant d'employeurs, une plateforme de recrutement



CONSTRUIRE POUR L'AVENIR

Une offre publiée = 1 emploi + 1 arbre planté



DÉCOUVRIR

Des rendez-vous métiers tout au long de l'année



LEXIQUE

Accastillage : Ensemble des accessoires qui, sur un voilier, servent au réglage du gréement et à la manœuvre des voiles.

Accostage : Manœuvre consistant pour un navire à venir parallèlement à un quai ou à un autre navire afin de s'y amarrer.

Appareaux : Ensemble des appareils de manœuvre, sur un bateau.

Appareillage : Le départ, la manœuvre d'un navire qui quitte son mouillage ou son poste, à quai ou à couple.

Câblrier : Navire spécialisé dans la pose, le relevage et l'entretien des câbles sous-marins pour l'acheminement de télécommunications ou le transport de l'énergie électrique.

Cancer@Work : Association reconnue d'intérêt général créée en 2012, 1er club d'entreprises qui fédère les acteurs du monde du travail autour de l'emploi des personnes malades du cancer.

Capitainerie : Bureau du/de la capitaine de port.

Cargo : Navire de commerce ou navire marchand dont le rôle consiste à transporter des marchandises en utilisant la voie maritime.

Cellule de carottage : Equipe qui gère le matériel et organise les missions de prélèvement de sédiments marins par carottage : opération qui consiste à prélever des échantillons du sous-sol marin à l'aide d'un carottier, afin d'obtenir un cylindre de sédiments, nommé carotte (échantillon « vertical »).

Certificat de mécanicien 250 kW : Le/la titulaire du brevet de mécanicien 250 kW est appelée-e à s'acquitter des tâches qui peuvent lui être confiées dans le cadre de la conduite, de l'entretien et de la sécurité du moteur. Il/elle peut exercer les fonctions d'officier chargé-e du quart à la machine, second-e mécanicien-ne ou chef mécanicien-ne sur des navires d'une puissance propulsive inférieure ou égale à 250 kW.

CGT : Confédération Générale du Travail (syndicat de salariés).

Chalutier : Bateau de pêche qui doit son nom au chalut, filet qu'il traine dans son sillage et qu'il relève une fois plein.

Compagnie Ponant : Compagnie de croisières proposant une expérience du voyage en mer partout dans le monde et notamment en Antarctique.

CROSS : Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage, ils assurent une mission générale de coordination des activités de sécurité et de surveillance des activités maritimes.

Drague : Navire utilisé près des ports, dans les rivières ou en mer, soit pour lutter contre l'ensablement et l'envasement et maintenir la profondeur disponible pour les autres navires en extrayant les matériaux du fond, soit pour extraire des matériaux (sable, gravier...).

ENSM : École Nationale Supérieure Maritime.

Genavir : Opérateur principal de la Flotte Océanographique Française.

Ingénieur polyvalent : Officier polyvalent (pont et machine) de la marine marchande.

ITF : Fédération Internationale des ouvriers du transport, elle a pour objectif d'améliorer le quotidien des travailleurs et travailleuses dans le secteur du transport et notamment le transport maritime via la Convention du Travail Maritime (MLC) qui énonce les droits des gens de mer au travail et recouvre conditions d'emploi, santé et sécurité, conditions de vie et de travail, accès aux soins médicaux et sécurité sociale.

Lamanage : Manœuvres accomplies pour attacher / détacher les amarres des navires à quai.

Méthanier : Navire qui transporte du gaz, le méthane.

Mini Transat : Course mythique, transatlantique en solitaire, qui se déroule tous les deux ans depuis 1977. Le terme « Mini » fait référence à la très petite taille des bateaux engagés (voiliers de 6,50 m). Elle se déroule en 2 étapes : une 1ère étape de 1 350 milles (10 jours environ) entre Les Sables d'Olonne et Santa Cruz de la Palma aux Canaries, puis une 2ème étape de 2 700 milles (2 semaines pour les plus rapides) jusqu'en Guadeloupe. En 2023, ce sera la 24ème édition de la Mini Transat.

MIT : Massachusetts Institute of Technology, institut de recherche américain et université, spécialisé dans les domaines de la science et de la technologie.

Passerelle : Lieu sur un navire où on effectue la navigation sous les ordres de l'officier chef de quart et d'où le commandant, ou un-e adjoint-e désigné-e, dirige toutes les manœuvres.

Pilotine : Bateau pilote, vedette qui conduit le pilote à bord du navire qu'il va servir.

Pipeline : Canalisation de gros diamètre servant au transport à grande distance de certains fluides (notamment carburants liquides, gaz naturel).

Plongeur hyperbare : Le plongeur-euse professionnel-le effectue des explorations et des travaux en eaux profondes et intervient en milieu hyperbare (milieu où la pression est supérieure à la pression atmosphérique).

QHSE : Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement.

Quart : La fraction de temps pendant laquelle une équipe est de service ou de faction aux commandes, aux manœuvres, à la veille et la sécurité d'un navire ou à son entretien. Le plus souvent, une journée est découpée en 6 quarts (périodes de 4 heures) par tranche de 24h.

Régate : Course de voiliers sur un parcours délimité par des bouées ou marques, qu'il convient de contourner dans un sens défini et sans les toucher.

Roulier : Navire utilisé pour transporter des véhicules chargés montant à bord grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les distingue des navires de charge où les produits sont chargés à la verticale par des grues.

Sédiments marins : Vases qui tapissent le sol des océans, constituées par l'accumulation de matière minérale (argile, silice...) et organique (excréments d'organisme marins, cadavres, algues mortes, matières végétales provenant des continents...).

Service de remorquage : Navires dotés de moteurs très puissants (remorqueurs) leur permettant de tirer et pousser les plus gros navires de commerce qui ont besoin d'être assistés lors de leurs manœuvres dans les ports.

Service machine : Dirigé par le chef mécanicien, le service assurant toutes les opérations d'entretien, de maintenance et de réparation des moteurs et appareils depuis la salle des machines.

Pilotage maritime : Assistance donnée au commandant d'un navire pour le conseiller sur les manœuvres à réaliser dans des passages difficiles comme les eaux resserrées, les chenaux et bassins portuaires.

Vendée Globe : Course à la voile, autour du monde, en solitaire, sans escale, et sans assistance, qui oppose des voiliers monocoques de type 60 pieds IMOCA. Les marins du Vendée Globe font le tour de la Terre en partant des Sables-d'Olonne en France, où se situe également l'arrivée. Cette course se déroule tous les 4 ans : la 8ème édition a eu lieu en 2020.

Vraquier : Navire de transport de marchandises en vrac.



REMERCIEMENTS

~~~~ La Touline tient à remercier toutes celles et tous ceux qui l'ont aidée en participant, en soutenant et en partageant ce projet. ~~~~

En premier lieu, celles qui ont apporté leur témoignage : **Annaïg, Anne, Aurélie, Camille, Céline, Charlélie, Christelle, Fanny, Gwenn, Julia, Julie, Laure, Lory, Maeva, Marie, Mélanie et Vicky.**

Ensuite, nous remercions Laurent Caudal et les membres de l'Union Maritime de Brest et sa Région (UMBR), la compagnie Orange Marine et Jean-Paul Hellequin qui ont permis les mises en relation, Wista France et le Cluster Maritime Français, le Conseil régional de Bretagne pour leur soutien financier et pour permettre que cette exposition puisse perdurer et demeurer visible par le plus grand nombre.

~~~~~  
Notre reconnaissance va également à l'agence Essentiel, en particulier Virginie pour les conseils prodigués et le travail accompli.

Enfin et surtout, nous tenons à saluer et dire un grand merci à Julie et à Gildas sans qui cette belle idée ne serait pas devenue réalité.

Nous espérons que vous avez pris autant de plaisir à lire ce livret et à découvrir l'exposition associée que nous à les élaborer !



JULIE ÉTUDIANTE

C'est dans le cadre d'un stage pour mon cursus de master EGEL à l'IUEM, que j'ai rejoint La Touline. Cette exposition s'est construite avec toute l'équipe de La Touline : son but est de rendre visibles les métiers maritimes et portuaires, sous un prisme féminin. Avec Gildas, nous avons arpenté quais et navires, à la rencontre de ces femmes, ce fut une formidable immersion sur le port de Brest.




GILDAS PHOTOGRAPHE

Après ma carrière dans la marine marchande, j'ai repris mon autre passion, la photographie. J'ai participé à de nombreuses expositions (la dernière en juin à l'Espace Communes à Paris) et obtenu de nombreux prix en France et à l'étranger. Bénévole à l'association La Touline, j'ai réalisé pour cette dernière plusieurs séries de photos sur les métiers maritimes et para-maritimes.



*Ce livret et l'exposition associés sont dédiés
à toutes les femmes qui ont choisi d'exercer
un emploi en lien avec la mer en faisant fi des
obstacles, des préjugés, en allant au bout de
leurs convictions.*

Pour elles et pour l'avenir...



LATOULINE.COM

~~~~~ **Contact** ~~~~~

**brest@latouline.com | 33 (0)2.98.43.49.38**



Une action financée par

