

LA MER
SE DÉCLINE AU FÉMININ
ÉPISE 2

ENVIE D'EMBARQUER ?

Potentiel et diversité des métiers de
la filière maritime en région Sud
17 femmes témoignent...

Une exposition et un livret

Une action financée par

Soutenue par

OSEZ PRENDRE LA MER

Quel bonheur pour la Cité des Métiers de Marseille et de Provence-Alpes-Côte d'Azur d'accueillir cette exposition "la Mer se décline au féminin" !

Déjà parce qu'elle concrétise une fois encore notre partenariat de toujours et de cœur avec la Touline, très investie notamment dans le cadre de Septembre en mer, mais surtout parce qu'elle met en exergue ce que nous démontrons quotidiennement à la Cité des Métiers à tous nos publics : les métiers, tous les métiers sont non genrés et accessibles à tou.te.s !

Bravo donc à ces 17 femmes que vous allez découvrir au travers de ces magnifiques clichés, de démontrer en embrassant une carrière dans des "métiers passion", que les femmes peuvent absolument tout faire à condition de croire en elles ! Gageons que leur témoignage devenu matriciel pourra inspirer de nombreuses femmes à s'orienter vers les métiers du maritime, aussi larges et beaux soient-ils.

Stéphanie CHAUVET

Directrice Cité des Métiers de Marseille et de Provence Alpes Côte d'Azur

Directrice de la Maison de l'Emploi de Marseille



Crédit photo : Julien Vergeot - Cité des Métiers

BIENVENUE AUX FEMMES !

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

La Mer se décline au féminin !

Une exposition et un livret associés proposés par



SOMMAIRE

Potentiel et diversité des métiers de la filière maritime en région Sud 17 femmes témoignent...

- ALICE, responsable pôle formation CPIE
- ANAÏS, archéologue sous-marine
- BÉATRICE, avocat-arbitre en droit maritime
- CAROLE, Maître d'équipage
- FLORENCE, professeure de l'ENSM
- GÉRALDINE, opératrice scaphandrière
- IPHISE, second capitaine - commissaire de bord
- LIZA, administratrice des affaires maritimes
- LUCIE, chargée d'affaires
- LUCILLE, matelot cuisinière
- MAGALY, capitaine
- MANON, poissonnière - enseignante vacataire
- MARIE-LAURE, co-fondatrice "Wind'Occ" & "Reseaclons"
- MARINE, élève officier à l'ENSM
- MARION, matelot à la pêche
- ROSE, élève officier à l'ENSM & MARILOU, matelot pont

Embarquez avec La Touline

Lexique

Remerciements



ALICE

RESPONSABLE PÔLE FORMATION CPIE

Mon parcours

Je suis née à Marseille dans une famille de marins, j'ai toujours eu le goût de la mer et du voyage. Après quelques années d'activité dans le tourisme d'aventure, j'ai eu besoin de changement.

J'ai commencé en nettoyant les coques de bateaux au narguilé* dans le port de l'Estaque.

En embarquant sur un voilier, je me suis dit : c'est ma vie !

Je me suis formée petit à petit : au début, j'étais hôtesse sur un petit motor yacht à Cannes. Pas très passionnant mais formateur. Ensuite j'ai passé mon C200* et j'ai navigué pendant 3 ans comme cuisinière sur des bateaux de plaisance. Puis je suis passée skipper en Méditerranée et aux Antilles.

Je suis devenue maman et il a fallu changer de vie : j'ai monté une



petite structure d'événementiel nautique que j'ai dû abandonner pour raisons familiales.

J'ai repris mes études pour enseigner mais, par commodité, j'ai intégré une entreprise du chantier naval* de La Ciotat en tant que coordinatrice de projets.

La coordinatrice vient en appui du chef de projet, sur le terrain, pour la logistique, le respect des délais et de la qualité du travail.

J'ai adoré travailler en équipe mais j'ai souffert d'éco-anxiété, et j'ai eu une volonté viscérale de faire évoluer les pratiques. Je me suis engagée dans un mouvement : les éco-salariés, lancé par le Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement de l'Atelier Bleu dont le but est d'accompagner des salariés à agir en faveur de l'environnement.

L'Atelier Bleu m'a proposé un poste.

Mon métier de Responsable pôle formation au CPIE

Aujourd'hui, je pilote le pôle formation pour faire monter des équipes en compétence, poser un socle commun de compréhension des enjeux environnementaux, impulser un plan d'actions en intelligence collective pour mettre en place des solutions durables en faveur de la mer et du littoral.

En tant que femme, il faut faire preuve de souplesse et de curiosité, tenir son cap et ne pas perdre confiance en soi.



QUALITÉS REQUISES

- ✓ Confiance en soi
- ✓ Curiosité
- ✓ Ecoute et aptitude au conseil

L'ANECDOTE

Après avoir essayé une tempête en mer, je m'apprêtais à nettoyer le pont du bateau lorsque je suis passée par-dessus bord.

Accrochée à mon seau, j'ai appelé l'équipage qui, heureusement, m'a entendue. En remontant à bord, nous avons constaté qu'une orque nous suivait.

Est-ce ma présence dans l'eau qui l'avait attirée ? Quoi qu'il en soit, elle est restée plusieurs heures à nous suivre !

ANAÏS

ARCHÉOLOGUE SOUS-MARINE

Mon parcours

Déjà, très jeune, je voulais faire de l'archéologie sous-marine.

J'ai, malgré cela, commencé par faire des études d'ingénieur, qui ne m'ont pas plu.

J'ai repris une double licence en Histoire et Histoire de l'art et archéologie à Bordeaux.

À cette époque, un Master d'archéologie sous-marine s'est ouvert à Marseille, auquel j'ai postulé et ai été prise. J'y ai suivi un enseignement en archéologie littorale et maritime et en plongée professionnelle : je suis scaphandrière classe I mention Bb*, je peux donc travailler jusqu'à 30 mètres.

Après l'obtention de mon Master en 2016, j'ai collaboré avec un de mes anciens professeurs sur des sites palafittiques* du lac Léman où j'ai fait la connaissance de collègues travaillant pour une entreprise d'archéologie



préventive. J'y ai été embauchée sur un poste mêlant l'archéologie terrestre et subaquatique.

QUALITÉS REQUISES

✓ Savoir s'adapter

✓ Être très mobile

Mon métier d'archéologue sous-marine

Depuis janvier 2023, je suis archéologue au sein du DRASSM, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines du ministère de la Culture.

Ce département inventorie, étudie, protège, conserve et met en valeur le patrimoine archéologique immergé de l'ensemble des eaux marines sous juridiction française. J'y occupe un poste transversal de spécialiste des périodes antiques.

Le DRASSM a un rôle de prescripteur d'archéologie préventive lorsque des aménagements impactant le sous-sol sont prévus dans les eaux sous juridiction française. Les agents du département suivent également les opérations d'archéologie programmée : nous instruisons les demandes déposées par les chercheurs professionnels et bénévoles. Outre cette partie administrative, l'équipe du DRASSM consacre une partie de son temps à la recherche.

Pour mener à bien ses missions, ce service à compétence nationale dispose de quatre navires : l'André Malraux en Atlantique, l'Alfred Merlin en Méditerranée et le Triton basé à L'Estaque à Marseille, pour les opérations en mer. La Nérée II, basée à Chambéry, sert aux opérations en lacs.



L'ANECDOTE

Quand j'étais au lycée, j'étais un peu turbulente. Un jour, mon professeur d'Histoire m'a dit que je n'étais qu' "une bonne à rien" et que je finirai "vendeuse de yaourts".

Sur le coup, j'ai trouvé sa remarque stupide, surtout que j'adorais l'Histoire !

Cela m'a suivi tout au long de mes études : à chaque examen réussi, je prouvais qu'il avait tort.

J'ai pensé lui expédier mes résultats mais je n'ai jamais osé. Peut-être serait-il temps de le faire...

BÉATRICE

AVOCAT-ARBITRE EN DROIT MARITIME

Mon parcours

Après mes études de droit international privé à Paris II Assas et Paris V Descartes, je me suis installée à Marseille en 1988. Je suis née à Toulon et la mer me manquait.

Sur les conseils d'une amie avocate, je me suis inscrite à l'Institut d'Etudes Judiciaires d'Aix-en-Provence. Parallèlement, j'intégrais, en tant que stagiaire, un cabinet de droit maritime à Marseille, avant de m'y associer. À l'époque dans les années 90, il n'y avait que 2 cabinets maritimes qui se partageaient le marché des armateurs et des assureurs. Aucune femme ne dirigeait un cabinet de droit maritime, ni n'était associée.

C'est en réaction à ce patriarcat étouffant et cloisonné que j'ai décidé de m'installer en 1995 avec une



collaboratrice et une assistante. Je n'avais aucun client et il n'était pas question d'espérer, même une infime part du marché maritime local. Fort heureusement, j'ai eu l'opportunité de racheter la clientèle d'un cabinet à Carpentras, spécialisé dans l'exportation de marchandises vers l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest.

J'ai également adhéré à une association internationale d'avocats, ce qui m'a permis de voyager régulièrement et de créer, enfin, mon propre réseau dans le milieu maritime.

Il faut avoir d'autres passions afin de prendre de la distance avec ce métier accaparant.

Mon métier d'avocat-arbitre en droit maritime

Ma première démarche dans le suivi des dossiers, je l'ai empruntée aux avocats anglais : la pratique systématique du "transport sur les lieux dès la survenance d'un événement maritime".

Il ne faut pas se laisser impressionner par l'agressivité des prétoires.

Cette approche pragmatique m'a permis de "dépoussiérer" la règle ancestrale selon laquelle *"l'avocat (français) est un seigneur et ne se déplace jamais sur les lieux"*.

L'avocat maritime, pour comprendre la mer, doit être sur le terrain et rencontrer les acteurs de l'événement. J'ai pu ainsi rapidement constituer une clientèle et une véritable équipe soudée.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Endurance
- ✓ Combativité
- ✓ Maîtrise de soi
- ✓ Lucidité

Aujourd'hui le cabinet est composé de huit avocats dont 2 associés. Nous sommes présents à Paris, Marseille et Arles (pour le droit fluvial et l'immobilier d'exception).



L'ANECDOTE

À mon arrivée à Marseille, j'avais rencontré une avocate d'affaires "installée", alors présidente de la jeune chambre économique, qui m'avait affirmé de manière péremptoire "Retournez à Paris, ici vous ne ferez jamais de droit international !".

CAROLE MAÎTRE D'ÉQUIPAGE

Mon parcours

Je ne travaillais pas bien à l'école. À 18 ans, après l'obtention de mon C200*, j'ai embarqué comme matelot avec mon père, patron pêcheur. J'ai navigué 14 ans avec lui. C'était un bateau de 10,50 m. On pêchait la dorade, le loup, le marbré, le poulpe. On n'était que deux à bord. Ce n'était pas toujours facile avec mon père...

Cela peut être dur, surtout à la pêche, mais avec la passion on y arrive !

Mon métier de Maître d'équipage

En 2012, j'ai eu la chance de rentrer au remorquage* chez BOLUDA. Au début, on fait le pont* et la machine*, et ensuite on choisit soit le pont comme bosco, soit la machine comme mécanicien. On est 4 à bord. Il y a 4 remorqueurs à Fos, 2 à Port-de-Bouc et 2 à Marseille.



Les remorqueurs peuvent tracter ou pousser 65 tonnes.

Notre rythme de travail, c'est 24 heures de service puis 48 heures de repos. On commence à 7h du matin. On a la liste des bateaux que l'on va remorquer pour entrer ou sortir du port.

Je suis seule sur le pont. Mon travail consiste à récupérer la touline du bateau pour lui passer la remorque. À la fin de la manœuvre, je retourne ranger la remorque.

Je m'occupe également de l'entretien du navire et des amarres*.

Outre le remorquage, on peut prêter assistance aux navires :

- En cas de pollution : on a à bord, des barrages anti-pollution*.
- En cas d'incendie : on a des pompes incendie très puissantes appelées FIFi* pour l'extinction des feux.

Dès le début, j'ai su me faire respecter et je n'ai jamais subi de comportements machistes. J'ai eu un seul problème que j'ai vite réglé.

Il a fallu que je prouve, qu'en tant que femme, je méritais ma place.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Savoir se faire respecter
- ✓ Bonne condition physique
- ✓ Adaptabilité

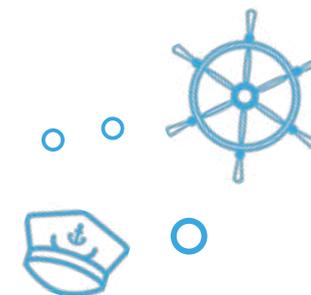
J'ai montré que j'étais capable de faire comme tout le monde et même mieux que tout le monde. Les connaissances acquises à la pêche m'ont beaucoup aidée.

Le travail est assez physique et on travaille de jour comme de nuit, quelle que soit la météo. Il faut donc avoir une bonne condition physique.

L'ANECDOTE

Durant 5 jours, on a transporté les cubes qui ont permis l'agrandissement de la principauté de Monaco. On les prenait en remorque depuis Marseille pour les amener à Monaco à 2 noeuds. On a fait entre 8 et 10 voyages.

J'ai trouvé cela génial de partir longtemps en mer.



FLORENCE PROFESSEURE À L'ENSM*

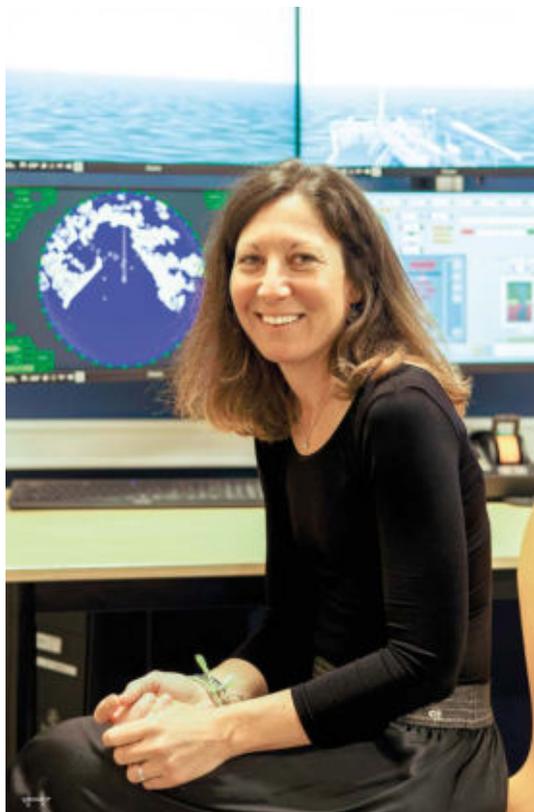
Mon parcours

J'ai toujours été intéressée par la mer et les échanges commerciaux en croissance exponentielle. C'est pour ces raisons que j'ai passé en 2000 le concours pour intégrer le cursus d'officier de première classe de la marine marchande. En 2006, j'ai obtenu le DESMM* puis j'ai navigué en tant que Second Capitaine à la CMA CGM.

J'ai ensuite rencontré celui qui allait devenir mon mari et j'ai désiré rester à terre pour fonder une famille.

Je souhaitais rester dans le milieu maritime et j'ai été attirée par le métier d'administrateur des affaires maritimes qui me permettrait également d'enseigner. J'ai passé le concours et été affectée à l'ENSM* sur le site de Nantes, puis de Marseille.

Mon conseil : aller au bout de ses rêves, ne pas se limiter. Croire en soi et faire confiance aux autres, l'équipage notamment.



Mon métier de Professeure de l'ENSM

Certains enseignants à l'ENSM sont des militaires : je suis actuellement administratrice de 2^e classe des affaires maritimes. Je suis chef de département du cycle L qui correspond aux 3 premières années de formation.

J'enseigne les matières liées au service pont* : la sécurité, l'exploitation du navire, le simulateur de navigation,

le logiciel de chargement du navire, c'est à dire la stabilité appliquée. J'enseigne également aux élèves l'anglais technique maritime et comment réaliser un mémoire professionnel ou un rapport.

Enfin, j'interviens également en formation continue pour les stages et revalidation (navigation dans les glaces, BRM*, SMDSM*, CGO/CRO*).

Il y a 15 % de femmes enseignantes à l'école de Marseille.

Nous avons en moyenne 35 élèves par classe, ce qui est beaucoup, mais nos élèves sont intéressés. C'est un métier de passionnés !

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Pédagogie
- ✓ Être claire et structurée
- ✓ Dynamisme
- ✓ Se tenir au courant de l'actualité maritime

BON SOUVENIR

Ce qui m'a marquée en embarquant pour la première fois sur le Douce France de la CMA CGM, c'étaient les odeurs : la graisse, le fuel, l'acier. Puis l'odeur de la terre depuis la mer, en arrivant à Fort-de-France. J'avais passé la nuit sur l'aileron pour ne rien rater.

Je me souviendrai toujours de cette odeur-là !

Les rapports sont bienveillants et respectueux. Tous les jours je suis ravie de venir travailler ici.

Concernant les navigantes, c'est un métier tout à fait accessible à une femme : je n'ai jamais eu de problème à bord.

Le nombre d'élèves femmes est en croissance, autour de 13-15 %.

Il me paraît difficile d'attirer plus de femmes, car elles ne viennent pas naturellement vers ces métiers, et ce n'est pas un mal ni une critique, juste un fait.

GÉRALDINE

OPÉRATRICE SCAPHANDRIÈRE

Mon parcours

J'avais 16 ans quand j'ai commencé la plongée sous-marine. Mon père et mon parrain étaient plongeurs : j'avais cela dans le sang. J'étais passionnée par la mer et l'archéologie. J'ai intégré un groupe de plongée (le GRASM*). J'y ai obtenu mes différents niveaux. J'ai passé le certificat d'aptitude à l'hyperbare mention B classe 2*. Il a fallu que j'apprenne le travail sous l'eau, le travail archéologique, mais également la plongée aux mélanges ternaires*. J'ai pu travailler et mener des missions hyperbares pendant plusieurs années, mais cela ne me suffisait pas. J'ai donc passé la classe 2A*.

Je voulais devenir scaphandrière. J'ai rencontré mon mari, issu d'une famille de scaphandriers depuis cinq générations. C'est un héritage extraordinaire ! J'ai eu un apprentissage renforcé.

En tant que femme, il faut s'intégrer plutôt que s'imposer dans l'équipe.



Mon métier d'opératrice scaphandrière

On travaille principalement pour la pétrochimie : visite de cuves, vérification des réseaux incendie, contrôle de pompes immergées. J'ai fait une formation de soudure et d'inspection d'ouvrages immergés.

Selon les travaux, on utilise le narguilé* ou les bouteilles* sur dérogation. La plupart de nos travaux se font entre

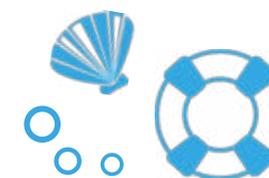
0 et 30 m. La durée de travail sous l'eau est maximum 3 heures sauf s'il y a des contraintes (travaux lourds, température de l'eau, mauvaise visibilité) et la plongée est limitée à 1h30.

Une femme ne doit pas essayer "d'être un homme", nous sommes complémentaires.

Quand j'ai commencé, nous n'étions que 4 femmes en France. Je fais partie du jury pour le titre professionnel de scaphandrier et je constate qu'il y a maintenant 1 à 2 femmes à chaque session. En France, les femmes ont encore du mal à être embauchées bien qu'elles s'intègrent facilement dans les équipes, mais cela évolue.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Être calme, bien organisée, réfléchi
- ✓ Bon esprit d'équipe
- ✓ Bonne santé physique et bonne hygiène de vie



BON SOUVENIR

Mon premier chantier : on devait découper une structure de 12 mètres et de 12 tonnes. Elle protégeait une conduite dans laquelle passait de la haute tension.

Elle avait été écrasée par un navire. Je me disais : découpage à l'oxygène, ça va être du costaud, si je découpe à un mauvais endroit la structure risque de "vriller".

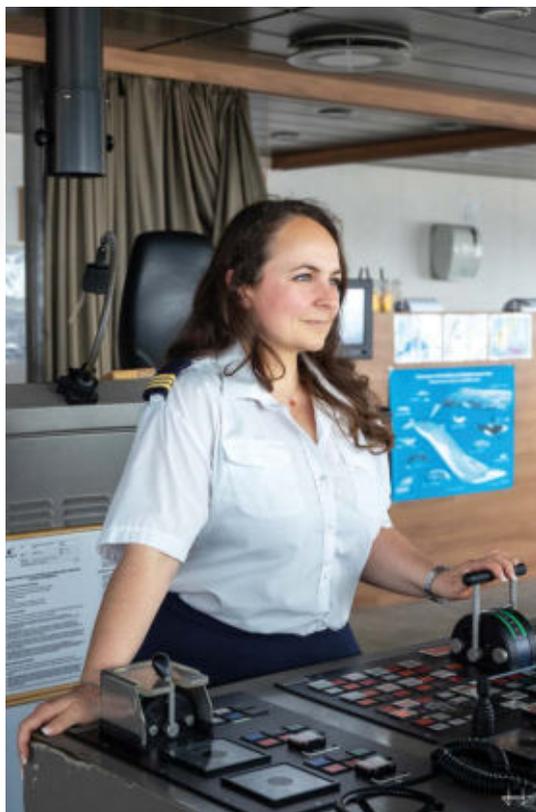
On était trois à intervenir pendant plus d'un mois et on m'a demandé d'achever le travail. Quand j'ai donné le dernier coup, j'ai vu la structure s'extraire avec un bruit très violent.

J'avais fait mes preuves !

IPHISE**SECOND CAPITAINE
COMMISSAIRE DE BORD****Mon parcours**

Je n'étais pas prédestinée au milieu maritime. Durant ma terminale, sur les conseils d'un professeur, j'ai passé plusieurs concours d'entrée pour m'entraîner au bac. J'ai eu le "coup de foudre" dès que j'ai franchi les grilles de l'ENSM*. A 17 ans, j'avais juste l'âge pour y entrer et j'y ai trouvé beaucoup d'entraide, j'ai senti que j'allais avoir là une seconde famille.

Trois mois plus tard, lorsque j'ai effectué mon premier embarquement sur un ferry* de La Méridionale, j'ai su que j'avais fait le bon choix.

**Mon métier
de Second Capitaine et
Commissaire de Bord**

Cette compagnie, à taille humaine, accompagne et promeut la féminisation de la profession, m'offre le rythme de vie qui me convient le mieux en alternant un mois à bord et un mois à terre.

Brevetée lieutenant à 20 ans, j'alterne aujourd'hui entre les fonctions de second capitaine et de commissaire.

Je suis arrivée dans ce milieu avec beaucoup d'incertitudes. Avec le recul, intégrer la marine marchande a été la plus belle décision que j'ai prise.

Commissaire est un poste totalement éloigné de notre formation de base, mais très enrichissant sur le plan humain et la gestion d'équipe.

J'ai la charge de l'équipe hôtel et cuisine (30 personnes environ).

S'ajoutent à cela la sécurité des passagers, la maintenance des installations, la formation des équipes, la comptabilité, l'intendance et l'administratif pour tout l'équipage.

Sans médecin à bord, je m'occupe également du service médical.

Et si parfois, certains passagers se montrent surpris de voir une femme officier, ça n'a jamais été le cas de mon équipage sur qui j'ai toujours pu compter.

L'ANECDOTE

Des jeunes me suivent sur les réseaux sociaux, où je poste des photos de ma pratique professionnelle.

Un jeune qui me suivait est venu faire une traversée avec ses parents comme passagers.

Il m'a demandé s'il pouvait visiter la passerelle, il y est resté toute la nuit. Il était passionné.

Je l'ai suivi au lycée, je l'ai aidé à passer le concours et un jour, je l'ai retrouvé comme élève officier.

Le milieu maritime est très vaste, il peut répondre à toutes les attentes.

En deuxième année, j'ai navigué à la CMA CGM sur un porte-conteneurs*, sur la ligne Asie/Europe du Nord. J'adore le long cours mais j'ai décidé, pour raisons familiales, de retourner à La Méridionale à la fin de mes études.

**QUALITÉS
REQUISES**

- ✓ Maîtrise de soi
- ✓ S'adapter à son environnement et à l'équipage
- ✓ Curiosité et soif d'apprendre



LIZA**ADMINISTRATRICE
DES AFFAIRES MARITIMES****Mon parcours**

Après une prépa littéraire et sciences économiques et sociales, j'ai obtenu un Master 2 de droit administratif à l'ENS de Cachan. Puis j'ai réussi le concours d'Administrateur des Affaires Maritimes.

Pendant les stages, j'ai navigué sur un chalutier*, et un ferry*, pendant plusieurs semaines. Cela m'a permis de découvrir le travail des gens de mer*.

Il ne faut pas s'autocensurer : les promotions sont de plus en plus féminisées et le milieu maritime est très intéressant.

En fin de formation, j'ai embarqué pour la mission Jeanne d'Arc car nous avons un double statut (Officier de la Marine Nationale et rattachée au Secrétariat d'État à la Mer).

À l'issue de ma formation, j'ai été affectée à Bastia à la DDTM* de Haute Corse. J'ai pu participer à la création du parc marin du Cap Corse et expérimenter comment créer une



structure administrative de protection de l'environnement.

Puis, j'ai été affectée au contrôle des pêches et la gestion de la plaisance, à la DDTM du Calvados à Caen.

Devenue adjointe de la cheffe de service, j'avais la charge de la gestion du domaine public maritime* (plages, conchyliculture, capitaineries*).

Je suis maintenant au service emploi formation à la DIRM* Méditerranée basée à Marseille.

**Mon métier
d'administratrice des
affaires maritimes**

J'ai dix collaborateurs. La principale fonction est la délivrance et la revalidation des titres de marins. Nous agréons les centres de formation continue et exerçons la tutelle administrative des lycées maritimes. Nous gérons aussi les dérogations, et les VAE*.

L'ANECDOTE

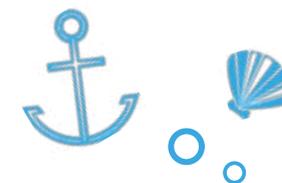
J'ai vécu une conciliation un peu étrange entre deux marins sur un désaccord concernant le salaire de l'employé : le patron disait oui à tout ce que le marin demandait.

En me renseignant, j'ai su que le patron venait d'apprendre qu'il avait une grave maladie. J'ai trouvé un moyen réglementaire pour mettre un terme à la conciliation.

Une fois le patron guéri, on a pu refaire la conciliation dans de meilleures conditions et l'histoire s'est bien terminée.

Nous travaillons actuellement à la dynamisation du marché de l'emploi maritime : nous avons créé une commission spécialisée en charge de l'emploi-formation dont l'objectif est d'améliorer notre connaissance du marché du travail maritime. En parallèle, nous essayons de promouvoir les brevets français dans le secteur du Yachting.

Le métier est très enrichissant, on rencontre beaucoup de monde et les gens de mer sont attachants.

**QUALITÉS
REQUISES**

- ✓ Rigueur
- ✓ Capacité d'adaptation
- ✓ Bon relationnel

LUCIE CHARGÉE D'AFFAIRES

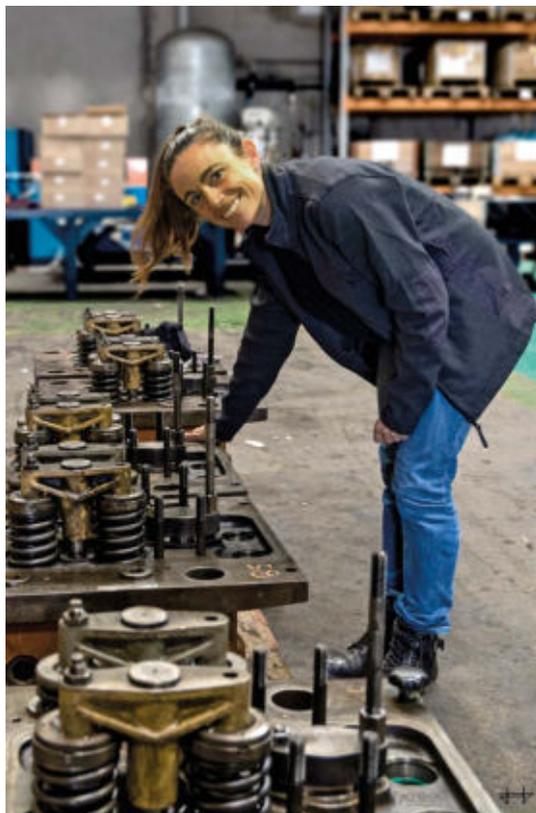
Mon parcours

En 2004, l'année de mon bac, j'ai vu l'interview d'une femme cheffe mécanicien au cours d'un reportage sur Thalassa. Son métier m'a intéressé. J'ai décidé de passer le concours d'admission pour intégrer l'ENSM*.

Mon premier embarquement m'a tout de suite plu. J'ai navigué sur des navires à passagers* et des gaziers*. C'est en tant qu'officier gaz que je me suis le plus épanouie. Il comporte du quart-passerelle* et la maintenance des équipements gaz.

J'ai l'impression qu'en tant que femme, on est beaucoup mieux que dans certains milieux. Cela peut même être un avantage.

J'ai profité du rachat de l'entreprise par une compagnie asiatique, pour rentrer comme experte au Bureau Veritas.



Ensuite, j'ai été responsable technique chez Armateurs de France, mais la partie opérationnelle me manquait, j'ai alors quitté l'entreprise pour être superintendante chez Jifmar Offshore Services.

J'ai intégré un cabinet d'expertise, j'y étais la seule femme française accréditée inspectrice IMCA*.

J'ai répondu à une offre d'emploi chez Wärtsilä à Marseille, car je souhaitais retrouver plus de technicité.

Mon métier de Chargée d'Affaires

Comme chargée d'affaires, je suis responsable de la coordination et de l'exécution des travaux de maintenance préventive ou curative des installations de nos clients, qu'il s'agisse de navires ou de centrales de production d'électricité.

C'est un poste qui requiert de la polyvalence puisque j'interviens dès la prise de commande jusqu'à la facturation des affaires, en passant par la gestion des aspects sécurité et des problématiques techniques durant les travaux.



QUALITÉS REQUISES

- ✓ Être adaptable et organisée
- ✓ Rigueur et souplesse
- ✓ Savoir se remettre en question
- ✓ Bon relationnel

Comme partout, il faut faire ses preuves, mais le milieu est bienveillant et les jeunes ne se posent même plus la question de savoir si c'est un homme ou une femme qui les dirige à bord.

BON SOUVENIR

J'ai fait un arrêt technique en Namibie avec un passage en cale sèche qui s'est très bien déroulé, avec une équipe très sympa.*

Le commandant était également une femme et nous avons fini avec une semaine d'avance. À la fin, les gars m'ont fait un cadeau.

J'ai gardé de très bons liens avec l'équipe. Cela reste un excellent souvenir.

* Voir lexique en page 38

LUCILLE MATELOT CUISINIÈRE

Mon parcours

J'ai grandi en banlieue parisienne, avec un père normand, une mère bretonne et un grand-père Terre-Neuvais*. Il y avait quand même un univers maritime dans ma famille.

J'ai fait une formation d'éducatrice spécialisée et exercé comme travailleuse sociale pendant 10 ans à la protection de l'enfance. Et puis je m'en suis lassée.

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

J'ai obtenu un CAP cuisine et travaillé dans des restaurants. Je connaissais un ami qui était cuisinier navigant. Un jour, une amie commune m'a dit *"mais pourquoi tu ne travaillerais pas comme cuisinière dans la marine ?"*

J'aimais voyager, j'ai pensé qu'elle avait raison et j'ai fait le grand saut il y a 2 ans.



Un ami m'a conseillé de passer l'examen de matelot de pont. Quand on ne connaît pas du tout le milieu c'est un bon tremplin et c'est ainsi que de fil en aiguille je me suis retrouvée à Marseille.

"Surtout ne pas s'autocensurer. Même si on peut hésiter en tant que femme, cela ne doit pas être un obstacle. Il faut y croire !"

Mon métier de cheffe cuisinière

Dès la fin de ma formation, j'ai embarqué à la compagnie La Méridionale. La compagnie recherche souvent des gens qui ont des CAP ce qui était mon cas. J'ai fait les lignes vers la Corse mais ce que j'ai préféré, c'est la ligne Marseille - Tanger. La route maritime est vraiment belle, on longe l'Espagne, on voit les côtes, ça dure 40 heures. La vie de l'équipage était agréable. On était toujours ensemble, à la différence des bateaux vers la Corse, plus grands avec de véritables brigades en cuisine (8 ou 9 cuisiniers). On s'occupe des repas des passagers et de l'équipage. Le voyage dure seulement une nuit et en fait, on se sent isolé à bord.

J'aime me rendre dans toutes les parties du navire pour apprendre, voir comment cela se passe au pont*, à la passerelle*, à la machine*...

La cuisine, c'est "le nerf de la guerre", c'est important à bord, c'est un moment convivial. Ce qui m'intéresse, c'est d'établir une relation entre les gens. Quand on est dans un restaurant, on a une relation commerciale avec les clients mais sur un navire, c'est différent.

J'ai ensuite embarqué sur le navire du DRASSM*, l'Alfred Merlin, l'équipage vient de la compagnie Bourbon qui m'a embauchée.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Qualités humaines
- ✓ Persévérance
- ✓ Curiosité



BON SOUVENIR

"J'étais sur la ligne du Maroc et je vois une île au loin, qui était magnifique, avec un relief fantastique. C'était Ibiza !"

"J'associais cette île, uniquement à la fête, aux boîtes de nuit, donc sans aucun intérêt pour moi. Je n'imaginais pas du tout sa beauté."

"Voir la côte du large, c'est une vision complètement différente et j'adore cela."

MAGALY CAPITAINE

Mon parcours

J'ai commencé mes études par une licence de maths mais je ne m'y plaisais pas. Je voulais trouver un métier alliant esprit d'équipe et responsabilités.

En ouvrant une documentation sur les transports logistiques, j'ai découvert la marine marchande*. J'ai appelé l'école et trois semaines plus tard, je passais le concours d'entrée à l'École Nationale Supérieure Maritime de Marseille.

J'ai effectué mon premier stage sur un porte-conteneurs* de la CMA CGM.

Je suis tombée sous le charme de la navigation et des gens de mer.*

Quand j'ai été diplômée, j'ai embarqué à la compagnie Ponant.

J'ai travaillé six mois en tant qu'élève, puis on m'a proposé d'embarquer comme lieutenant, J'ai navigué en Arctique et Antarctique. J'ai également suivi la construction du paquebot L'Austral.



J'ai eu aussi l'expérience du travail de bureau, chez Jifmar Offshore Services, comme superintendante, mais cela ne m'a pas convenu.

Mon métier de Capitaine

J'ai été Capitaine sur des yachts, des remorqueurs* et des navires multicat* sur les champs pétroliers. J'ai aussi assuré des suivis de chantiers de navires pour des transformations ou arrêts techniques.

On a de la chance dans la marine marchande : les salaires sont égaux entre hommes et femmes...

Mais d'autres différences existent encore. En tant que femme, il faut en faire plus que les hommes. Certaines compagnies hésitent encore à promouvoir une femme commandante.

Je suis passionnée par mon métier mais également extrêmement préoccupée par les problèmes écologiques, j'ai beaucoup de mal à concilier les deux.

Je souhaite intégrer des associations telles que l'ONG Mercy Ships ou SOS Méditerranée.

BON SOUVENIR

En Antarctique, être à bord d'un navire moderne, avec tout le confort et contempler ce désert blanc et sauvage, en admirant la faune, la flore et tous les éléments qui le composent, est une expérience indescriptiblement puissante.

Le contraste est si fort entre l'intérieur et l'extérieur !

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Curiosité
- ✓ Ouverture d'esprit
- ✓ L'envie d'apprendre et de transmettre
- ✓ Maîtrise de soi



Si on a envie de naviguer, que l'on soit une fille ou un gars, il ne faut pas écouter ce que les gens racontent, il faut y aller. C'est le plus beau métier du monde !

MANON POISSONNIÈRE & ENSEIGNANTE VACATAIRE

Mon parcours

Je suis issue d'une famille de pêcheurs. Après un BTS action commerciale, j'ai travaillé une dizaine d'années au comité départemental des pêches et des élevages marins du Var.

Mon métier d'enseignante vacataire

Depuis 15 ans, je suis vacataire à l'Université Régionale des Métiers et de l'Artisanat au campus de la Seyne-sur-Mer.

Nous aimons voir nos élèves nous rendre visite sur le port. Ce que nous faisons prend ainsi tout son sens.

Je donne mes cours pendant les périodes un peu creuses, l'hiver, en janvier et février.



QUALITÉS REQUISES

- ✓ Bon relationnel
- ✓ Pédagogie
- ✓ Capacité d'adaptation

J'enseigne l'environnement réglementaire, pour le certificat de matelot pont*, le brevet de capitaine 200*, le brevet de mécanicien 750 KW*, et aussi pour les modules pêche*.

Il faut avoir la passion de ce que l'on fait, sinon c'est trop difficile et cela ne vaut pas la peine.

Je suis aussi conjointe collaboratrice de l'entreprise de pêche de mon mari. On a deux bateaux : un petit "pointu" qui permet de faire la pêche au filet, même s'il fait un peu de palangre et de casiers. Le deuxième bateau est un palangrier*, et canneur pour le thon rouge et l'espadon.

On est dans un rythme de travail qui est différent, et il faut arriver à s'adapter car

selon la pêche et la météo, il y a des périodes d'inactivité et de forte activité.

J'ai un étal de vente au petit port de Sainte-Elme à la Seyne-sur-Mer où je vends le poisson en direct. Pour moi, c'est important parce que ça permet d'avoir un dialogue avec les clients, de leur conseiller des recettes. Et aussi de faire vivre le port. Ici, j'ai un cadre de vie et de travail exceptionnel. La veille de la vente, on informe les clients via un réseau social. Le port étant un peu isolé, ce sont surtout des habitués.

En complément de la vente de poissons, j'ai une auto-entreprise de cuisine qui fonctionne sur demande, principalement l'été.

Tout s'imbrique bien, sinon, on ne pourrait pas le faire, c'est beaucoup de travail !



Il y a de moins en moins de pêcheurs, il faut aider les jeunes pour qu'ils s'installent... Si on ne le fait pas, dans quelques années, la relève ne sera plus assurée.

Des ports sans pêcheurs c'est dur à concevoir pour moi.

MARIE-LAURE

CO-FONDATRICE

"WIND'OCC" & "RESEACLONS"

Mon parcours

Après une maîtrise de Géophysique Appliquée, Sédimentologie et Hydrogéologie, j'ai obtenu un DEA en Climatologie, Cycle de l'eau, Mers et Océans.

J'ai commencé à travailler comme ingénieure géophysicienne sur des missions en France et à l'étranger, où à l'époque il y avait très peu de femmes sur le terrain. Passionnée de voile, j'ai eu l'opportunité d'embarquer comme hôtesse-marin-cuisinière sur des voiliers. J'y ai appris la rigueur.

Une traversée de l'Atlantique aller-retour et, de retour en France, je me suis orientée vers la géophysique marine. Plusieurs missions dans le golfe de Guinée, à bord de supplies* et seule femme à bord, j'effectuais pour le compte d'un bureau d'études des relevés bathymétriques et géophysiques pour les travaux maritimes et portuaires, l'inspection de structures sous-marines dans les champs pétroliers.



Ce n'est pas parce que l'on est une femme que l'on ne peut pas travailler dans le milieu maritime. Il faut oser, se faire accepter.

Par la suite, j'étais responsable du service cartographique, en charge des appels d'offres et du commercial.

L'ANECDOTE

En embarquant au Nigeria sur un supply, seule femme à bord, je demandais au chef de mission où je pouvais m'installer.*

Il me répond : "Demande au commandant !" lequel répond lui-même "Demande à ton chef de mission !"

Parmi les cabines de 4, 6 voire 8 personnes, j'ai pu finalement trouver une bannette libre dans celle du chef mécanicien. Il fut enchanté de m'héberger dans sa cabine, en tout bien tout honneur, pour les 50 jours de mer à venir.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Dynamisme
- ✓ Être humble en milieu inconnu
- ✓ Avoir une bonne adaptabilité

Mon métier d'entrepreneuse de la mer

Après un licenciement économique, j'ai rencontré l'initiateur d'un projet de défense de l'environnement et nous avons créé l'association ReSeaclons pour valoriser, en économie circulaire, les déchets plastiques ramassés par les pêcheurs. J'ai pu ainsi embarquer sur un chalutier. Nous développons le projet en Occitanie et sur la façade atlantique et sensibilisons les acteurs.

J'ai à la fois une activité de bénévole et de prestataire et c'est dans ce cadre-là que je suis en lien avec la coopérative d'activités et d'emplois Petra Maritima.

En parallèle de cette activité, et avec le soutien de la Région Occitanie, j'ai co-fondé Wind'Occ en 2018 avec un entrepreneur de l'éolien terrestre. Wind'Occ, c'est le groupement des acteurs locaux de la filière de l'éolien flottant en mer ; aujourd'hui, nous comptons plus de 180 affiliés.



MARINE ÉLÈVE OFFICIER À L'ENSM*

Mon parcours

Je viens d'une famille de navigateurs. Mon père et mon grand-père naviguaient "au commerce", mon frère aussi. Après mon bac S, je pensais faire l'école de marine marchande, mais j'ai eu la curiosité d'aller voir ailleurs. Je suis partie au Québec, étudier la biologie marine pendant deux ans. C'était des études intéressantes, mais je ne me voyais pas travailler dans ce domaine par la suite.

Je suis donc rentrée à l'ENSM* de Marseille. Nous étions 20 femmes sur les 150 admis en première année.

J'ai fait mon premier stage chez Orange Marine sur un câblier* qui, hélas, ne sortit qu'une semaine en mer. J'ai fait mon deuxième stage à la compagnie du Ponant sur un paquebot sans passagers, à cause du Covid. Arrivée à bord, j'ai été isolée. J'étais bien contente,

Il ne faut pas être trop susceptible, les marins peuvent être taquins, il faut le prendre avec humour.



au bout d'une semaine, de pouvoir enfin descendre à la machine*. D'autant plus que le navire étant à l'arrêt, beaucoup de travaux machine étaient à faire.

Au tout début, personne ne semblait vouloir vraiment m'aider. J'ai commencé à faire seule le tour de la machine, en suivant les circuits. Voyant mon investissement, au bout de quelques jours, les officiers ont commencé à m'expliquer le fonctionnement de la machine et à me laisser exécuter des travaux. Comme je voulais vraiment

En tant qu'élève il faut montrer que l'on est curieux et motivé. Le personnel du bord nous donnera alors l'opportunité d'être responsable de certaines tâches.

naviguer, en troisième année, j'ai fait mon stage sur un porte-conteneurs* de la CMA CGM sur la ligne Europe-Antilles.

On rencontre beaucoup de cultures différentes à bord. Certains marins n'ont pas l'habitude de voir une femme travailler en dehors de tâches ménagères, et ont tendance à lui "prendre les outils des mains" pour l'aider. Il ne faut pas s'en offusquer et l'accepter, ce n'est pas pour autant qu'il faut se démotiver.

QUALITÉS REQUISES

- ✓ Curiosité
- ✓ Rigueur
- ✓ Motivation
- ✓ Ne pas être susceptible

L'ANECDOTE

Lorsque je suis descendue pour la première fois à la machine, et que l'on me présenta au second mécanicien roumain, il émit juste un "Ah !" d'étonnement et ce fut là toute sa conversation.

Par la suite, il essaya de me convaincre, qu'en tant que femme, je ne devais pas rester dans la marine marchande et encore moins à la machine.*

En fait, quand il a débarqué, c'est lui qui m'a donné la meilleure note, en me disant que j'avais fait du bon travail, que j'étais très investie et que je ferai un bon marin.

Quelle satisfaction ! Venant de lui c'était un énorme compliment.



MARION

MATELOT À LA PÊCHE

Mon parcours

Pour moi, c'est une reconversion car j'ai fait une école de commerce. Je travaillais comme assistante responsable au pilotage à la direction territoriale du ministère de la Justice pour la protection de la jeunesse.

Je m'occupais de la partie ressources humaines et financières du pilotage.

J'étais destinée à une vie de bureau et cela ne me convenait pas. Il me fallait une vie plus active.

J'ai passé le confinement à l'île du Levant. A l'issue de celui-ci, j'ai décidé de faire une reconversion.

Je me suis renseignée sur les métiers de la mer pour devenir matelot. J'ai pu faire financer ma reconversion.



QUALITÉS REQUISES

- ✓ Rigueur
- ✓ Avoir une bonne hygiène de vie
- ✓ Être attentive

Ma formation de matelot à la pêche

Pour commencer la formation, on avait besoin de 6 mois de navigation pour faire le C200*. Je n'ai pas pu embarquer sur les navettes à passagers*, c'est donc un peu par hasard que je suis arrivée à la pêche.

J'ai demandé au seul pêcheur du Levant s'il voulait bien m'embarquer. Il a accepté et j'ai navigué sur son "pointu". J'ai adoré le métier et nous sommes très bien entendus. On faisait la pêche au filet.

La vente se faisait à quai, en rentrant entre 10h30 et 11h30. Tout est vendu sur place, à la belle saison. L'hiver, s'il reste du poisson, on le propose à Hyères et on envoie le poisson par la navette.

J'ai repris la formation du C200 en novembre 2022 à la Seyne-sur-Mer à l'IPFM*.

Je viens de finir ma formation et je retourne au Levant avec le même pêcheur pour valider ma formation. Il faudra ensuite que je passe le module pêche* pour patronner.

Si j'ai tout de suite aimé ce métier, c'est grâce au pêcheur du Levant qui a su me transmettre ses connaissances.

J'aimerais avoir mon bateau et rester à l'île du Levant. L'idéal serait de pouvoir prendre sa suite.

Je pense qu'il y a des a priori, comme dans tous les métiers. Par exemple, j'ai entendu des commentaires qui disent qu'une femme porte malheur à bord. On m'a également demandé si mon métier de pêcheur était à prendre au sens propre ou au sens figuré !

Il ne faut pas s'arrêter à ces commentaires, les modèles sont en train d'évoluer, même s'il y a peu de femmes dans la marine marchande* et encore moins à la pêche.

C'est à nous de faire changer ces mentalités.



BON SOUVENIR

Ce n'est pas vraiment un souvenir... mais ce que je préfère, c'est voir le lever de soleil en me disant que certaines personnes payent pour voir cela.

J'ai la chance d'en profiter en allant au travail.

ROSE

ÉLÈVE OFFICIER À L'ENSM*

Mon parcours

J'ai obtenu un bac scientifique et suis rentrée sur dossier à l'ENSM* à Marseille. Je suis actuellement en 3^e année et j'irai ensuite au Havre pour les deux dernières années d'études.

Comme élève polyvalente, j'ai fait 3 stages de navigation : sur un porte-conteneurs*, sur un gazier* et sur un navire câblé*. Je retournerai chez Orange Marine pour faire mon stage de navigant entre ma 4^e et 5^e année.



MARILOU

MATELOT PONT

Mon parcours

Après un bac scientifique et un passage en fac de langues, j'ai choisi de rentrer dans la marine marchande* car mon père et mes 3 sœurs y travaillent. J'ai passé le diplôme de Matelot pont à l'ACPM* de Marseille.

Mon métier de Matelot pont

J'ai embarqué à la Méridionale puis chez Orange Marine comme second-maire sécurité ; je m'occupais de l'entretien, de la manutention et de la sécurité des matelots. Comme je préfère les rotations plus courtes, je vais maintenant embarquer sur un ferry*.

Après 6 mois de navigation, si je le désire, je pourrais retourner en cours pour faire le C200* puis le C500*.

On peut avoir peur d'un milieu très masculin mais aujourd'hui on n'est plus dans le "cliché" : cela se passe très bien à bord. C'est un métier stimulant et gratifiant, on apprend tout le temps.

LES ANECDOTES

ROSE

Sur le porte-conteneurs, on a eu une voie d'eau dans la cale. Un ballast d'eau de mer devait subir une réparation au cours d'une escale et c'était en même temps qu'une relève d'équipage. Suite à un mauvais passage de consignes, le trou d'homme* est resté ouvert. Lorsque le second capitaine a décidé de remplir le ballast, l'eau a envahi la cale. On marchait sur les conteneurs qui flottaient. Le bord a déclenché la procédure d'assèchement.*



MARILOU

*Sur le câblé, nous sommes partis en réparation "câbles" près d'Abidjan et au Ghana. J'ai pu voir toutes les procédures à mettre en œuvre pour prévenir l'attaque de pirates : mettre des barbelés, aller se cacher dans la "citadelle**".*

Avec la technologie, le métier est moins physique. Si nos muscles ne suffisent pas, on utilise notre tête pour résoudre le problème.



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 à choisir 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





LA MER SE DÉCLINE AU FÉMININ

ÉPISODE 1 - BREST

Les entreprises de la filière rencontrent des difficultés à recruter, conjuguées à un manque d'attractivité et un taux de féminisation modeste.

Dans sa démarche de faire découvrir les métiers de la mer, La Touline, a souhaité donner la parole à celles qui ont fait le choix d'exercer un métier en lien avec la mer.

En 2022, une première exposition et son livret associé ont été réalisés pour mettre en lumière **la diversité des métiers portuaires et maritimes présents sur le port de Brest**, et montrer que ces métiers sont également exercés par des femmes.

Ce livret est disponible en téléchargement sur le site web de La Touline.



EN SAVOIR PLUS

Télécharger le livret de l'exposition
latouline.com/la-mer-au-feminin
Ou en scannant le QR Code !





LEXIQUE

TYPE DE NAVIRES

Câblier : navire spécialisé dans la pose, le relevage et l'entretien des câbles sous-marins dédiés aux télécommunications et au transport d'énergie.

Chalutier : navire de pêche armé pour la pêche au chalut, filet en forme de poche trainé au fond de l'eau ou près de la surface.

Ferry : navire assurant le transport de véhicules routiers, de marchandises et/ou de passagers pour des traversées maritimes.

Gazier : navire spécialisé dans le transport de gaz à l'état liquide, le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) stocké dans des citernes.

Multicat : navire polyvalent conçu pour une variété d'applications off-shore, notamment la construction, la maintenance, et les opérations de grutage en mer.

Navette à passagers : navire ou vedette dont le rôle principal est de transporter des passagers, piétons pour traverser une rivière, un bras de mer ou pour des promenades en mer.

Palangrier : navire de pêche armé pour la pêche à la palangre, longue ligne de fil de pêche sur laquelle sont fixés des hameçons.

Porte-conteneur : navire de charge dédié au transport de conteneurs, grandes caisses métalliques conçues pour le transport de marchandises.

Remorqueur : navire conçu pour manœuvrer ou déplacer des navires dans un port ou en pleine mer.

Supply : navire de ravitaillement offshore pour le transport de matériel et de personnel vers d'autres navires ou plateformes en mer.

TERMES TECHNIQUES

Amarre : câble, cordage servant à retenir un navire en l'arrimant à un point fixe.

Ballast : capacité restant parfois vide ou remplie d'un liquide (eau de mer, eau douce, gasoil, huile...) servant à la stabilité ou aux besoins du navire.

Barrage flottant antipollution : dispositif permettant de circonscrire une pollution maritime à un espace retreint, à l'aide de flotteurs.

Bouteille (plongée) : réservoir rempli d'un mélange de gaz comprimés permettant de respirer en plongée autonome.

Cale sèche : bassin que l'on peut mettre à sec, servant à la construction et la réparation de navires.

Capitainerie : bureau du capitaine de port et/ou des officiers de port.

Chantier naval : établissement où les navires sont construits, réparés, entretenus et/ou stockés.

Citadelle : zone d'abri sur un navire de commerce où l'équipage peut se mettre en sécurité en cas d'attaque de pirates.

Domaine public maritime : notion juridique définissant les zones historiquement recouvertes par la mer dont elle s'est retirée jusqu'à la limite des eaux territoriales.

Gens de mer : toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit.

Machine : compartiment du navire abritant l'appareil propulsif (moteur...) et les appareils auxiliaires produisant l'énergie du bord.

Marine marchande : terme désignant tout ce qui est en rapport avec le transport maritime de marchandises et/ou de personnes.

Mélange ternaire (plongée) : mélange gazeux constitué de trois gaz : le dioxygène (O₂), l'hélium (He) et le diazote (N₂) utilisé à la place de l'air dans le cadre de la plongée profonde.

Narguilé (plongée) : dispositif comprenant une pompe envoyant de l'air de surface, via un tube relié au casque du scaphandrier.

Palafittiques (Préhistoire) : relatif aux constructions lacustres du Néolithique et de l'âge du bronze.

Passerelle : zone du navire où l'on effectue la conduite du navire sous les ordres du capitaine ou du chef de quart.

Pompes FiFi : pompes incendie de grande puissance installées sur les remorqueurs pour maîtriser les feux sur les autres navires.

Pont : zone du navire sur laquelle s'effectue les manœuvres d'appareillage, de transbordement...

Quart-passerelle : temps pendant lequel une équipe est chargée de la conduite du navire et surveille la navigation et les différents dispositifs du navire (sécurité...)

Remorquage : opération par laquelle un navire ou structure flottante est tiré par un autre navire auquel il est relié par un câble métallique ou aussière.

Terre-neuvas : pêcheurs qui, du XVI^{ème} au XX^{ème} siècle, partaient sur les bancs de Terre-Neuve pour pêcher la morue, au large du Canada.

Trou d'homme : ouverture (trou étroit pour laisser passer un homme) dans le plafond de ballast pour accéder à celui-ci.



CERTIFICATS, BREVETS, DIPLÔMES MARITIMES

Cette ouverture est fermée par une plaque métallique appelée «tape de trou d'homme».

Brevet Capitaine 200 : permet d'embarquer, en qualité de capitaine, sur tout type de navire de jauge brute inférieure ou égale à 200.

Brevet Capitaine 500 : permet d'exercer en tant qu'officier(e) chargé du quart à la passerelle, de second(e) ou capitaine sur des navires de jauge brute inférieure ou égale à 500 UMS.

Brevet de mécanicien 750 kw : permet d'exercer à des fonctions de conduite et de maintenance de la machine propulsive et des auxiliaires d'un navire d'une puissance propulsive inférieure ou égale à 750 kw.

BRM : pour "Bridge Ressource Management", formation de management dédiée aux officiers qui vise à améliorer le travail d'équipe à bord afin d'éviter tout accident dû au facteur humain.

Certification hyperbare : la certification hyperbare est obligatoire pour tout travailleur exerçant le métier de plongeur professionnel. Ce certificat correspond à un type d'activité (mention) :

- **Mention A** : travaux subaquatiques (ex : travaux dans les ports..)
- **Mention B** : interventions dans un but de recherches archéologiques
- **Mention C** : interventions sans immersion (médecine hyperbare)
- **Mention D** : travaux sans immersion (ex : travaux de tunnel sous-marin..)

Et à un niveau d'accès (classe) :

- Classe 0 : < 12m
- Classe I : < 30m
- Classe II : < 50m
- Classe III : > 50m (mélange gazeux)

CGO : le Certificat Général d'Opérateur permet à la personne qui en est titulaire d'exercer des fonctions d'opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM (cf définition ci-dessous) dans toutes les zones océaniques.

CMP : le Certificat Matelot de Pont est la certification exigée pour exercer la fonction de matelot à bord d'un navire professionnel.

CRO : le Certificat Restreint d'Opérateur permet à la personne qui en est titulaire d'exercer des fonctions d'opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM (cf définition ci-dessous) dans une zone océanographique restreinte.

DESMM : Diplôme d'Etudes Supérieures de la Marine Marchande acquis après 5,5 ans à l'ENSM.

Module pêche : formation portant sur les techniques de pêche, la réglementation, la gestion d'un navire de pêche, le traitement et la conservation des captures.

SMDSM : le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer, est un dispositif

international qui utilise des moyens de télécommunications pour la recherche et le sauvetage en mer.

VAE : la Validation des Acquis de l'Expérience est un dispositif qui permet aux personnes ayant suffisamment d'expérience professionnelle d'obtenir une certification professionnelle maritime.



ABRÉVIATIONS

ACPM : Association des Centres de préformation de Marseille.

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

DIRM : Direction Interrégionale de la Mer.

DRASSM : Département des Recherches Archéologiques et Subaquatiques et Sous-Marines.

ENSM : Ecole Nationale Supérieure Maritime.

GRASM : Groupe de Recherche Archéologique Sous-Marin.

IMCA : International Marine Contractors Association.

IPFM : Institut de Promotion et de Formation aux métiers de la Mer.

EN SAVOIR PLUS

SUR LES MÉTIERS MARITIMES

Retrouvez notre Guide Métiers sur www.latouline.com > GUIDE MÉTIERS

+ de 100 métiers identifiés et expliqués :
fiches métiers, vidéos, témoignages...



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 : **Alice, Anaïs, Béatrice, Carole, Florence, Géraldine, Iphise, Liza, Lucie, Lucille, Magaly, Manon, Marie-Laure, Marilou, Rose, Marine et Marion.**

Nous remercions Stéphanie Joubert du Comité Départemental des Pêches Maritimes et des Élevages Marins du Var, Bertrand de Scaph'Eusa, Marc Pratesi et Wista France, notre partenaire, qui ont permis des mises en relation, la Région Sud et Armateurs de France pour leur soutien financier, permettant que cette exposition puisse être réalisée et être 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, et au comité de relecture.

Enfin et surtout, nous tenons à saluer et dire un grand merci 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 !



**GILDAS
BÉNÉVOLE**

« Après ma carrière dans la marine marchande, j'ai repris mon autre passion : la photographie. J'ai participé à de nombreuses expositions et obtenu de nombreux prix en France et à l'étranger.

J'ai réalisé ces interviews, à Marseille et dans sa région, pour l'association La Touline où je suis bénévole.

Ce fut pour moi un réel plaisir de faire ces portraits et de pouvoir rencontrer des femmes passionnées par leur métier et la mer. Elles ont pu me faire partager cette passion au cours de ces échanges et je les en remercie. »

*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** ~~~~~

**marseille@latouline.com | + 33 (0)4 91 89 06 75**



Une action financée par



Soutenue par

