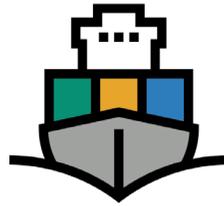


# MIL MA RIN



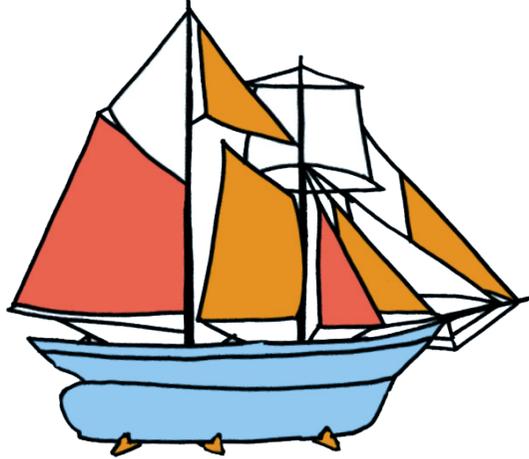
Dossier pédagogique collège - lycée



# MILMARIN

## LE MUSÉE MÉMOIRE D'ISLANDE

Présentée par des passionnés et des descendants de pêcheurs, l'exposition retrace l'histoire de la grande pêche au large des côtes islandaises et sur les bancs de Terre-Neuve. Une expérience authentique et humaine pour mieux comprendre la réalité de cette aventure qui a profondément marqué la région paimpolaise et dont le romancier Pierre Loti a fait le sujet de son célèbre roman « Pêcheur d'Islande ».



## LE MUR DES DISPARUS EN MER

Lors de la période islandaise de 1852 à 1935, 120 goélettes et 2000 marins partis de Paimpol disparurent. L'Eglise autorisait les familles des disparus à apposer une plaque commémorative rappelant le défunt. A Ploubazlanec, ces plaques ont trouvé leur place sur un des murs du cimetière.

## L'EXPOSITION L'APPEL DU LARGE

Un espace interactif pour découvrir le monde méconnu et gigantesque de la marine marchande, raconté par les marins du Goëlo. Formations, métiers, ports, navires, mondialisation, économie, environnement... de quoi devenir incollable grâce aux témoignages audiovisuels, infographies et tables tactiles proposés. Bonus : immersion inédite dans le port de Brest grâce à un casque de réalité virtuelle.



## LES DOCKS, FONDS DOCUMENTAIRE ROGER COURLAND

Plus de 5000 documents collectés par un ancien officier de marine marchande engagé dans la défense et le soutien aux marins. Pour une plongée dans les archives du monde maritime !

# Nouvelle destination pour un nouveau bateau

**L'aventure paimpolaise** en mer d'Islande débute en 1852. Elle est née du projet d'un armateur paimpolais nommé Louis Morand. Ayant pris connaissance des bons résultats des navires de pêche de Dunkerque et de Gravelines dans ces eaux, Louis Morand décide d'armer un navire pour l'Islande, un brick-golette baptisé « L'Occasion ». Il comprend un équipage de quinze hommes du pays et un capitaine dunkerquois.

Son projet repose sur les avantages que représente l'Islande par rapport à Terre-Neuve : un trajet moins long (de 8 à 15 jours seulement) et des équipages plus restreints pour des navires moins importants. Les résultats sont à la hauteur des espérances, les campagnes se succèdent, le temps de la pêche « à l'Islande » est venu. Cela dure 80 ans. On pêche « à l'Islande » et non « en l'Islande », car la pêche ne se pratique pas sur l'île mais sur ses côtes, de la même façon que l'on pêche à Terre-Neuve et au Groenland. Les pêcheurs à l'Islande sont baptisés « Islandais » par la population locale.

Paimpol est le plus important port d'armement pour cette pêche. Il y est armé jusqu'à 80 goelettes à l'apogée de l'activité, pour la campagne de 1895. Il s'y construit un type de navire particulièrement bien adapté aux conditions de la mer de l'Atlantique Nord : la goelette à hunier. Ce navire rapide (7 à 10 nœuds) est léger et très manœuvrant. Il est construit pour traverser les terribles et soudaines tempêtes de la mer d'Islande. Sa longueur varie entre 27 et 35 m, pour 7,50 m de largeur. Sa voilure est très importante (460 m<sup>2</sup>) et peut être facilement réduite.

Comme tous les voiliers armés à la grande pêche, les goelettes vivaient sur place depuis le bord aux aménagements sommaires. Cette gravure de Pauline parait de l'ouvrage l'Islandais qui figure dans une exposition collaborative et culturelle.



Les observations de l'époque soulignent la dégradation des conditions de logement à bord des goelettes : promiscuité, salubrité variable, confort insuffisant, humidité, courants d'air et absence totale d'hygiène.



Parmi ceux d'une goelette paimpolaise, on distingue nettement les caractéristiques de ce type de navire : cabines et dans les observations de Pauline. Il y a une coque à poutres, une fonction de la goelette est de traverser et de...



Le plan de voilure et l'offre de commandes permettant de l'adapter à la destination. Les mâts et les vergues sont articulés à la...

Le développement de la goelette paimpolaise nécessite plusieurs années de mise au point. On trouve en effet une très grande variété de modèles allant du simple brick à la goelette à hunier. Il est devenu un navire très adapté.



Des étapes de travail bien maîtrisées

# MUSEE MEMOIRE D'ISLANDE

### *Quelques repères temporels*

XVI<sup>ème</sup> siècle : début de la pêche des bretons sur les bancs de Terre-Neuve.

**1852** : la première goélette est armée pour partir pêcher à Islande depuis Paimpol.

1895 : c'est l'apogée de la grande pêche morutière à Paimpol, 80 goélettes sont armées pour la campagne.

**1935** : la dernière campagne de pêche à Islande ne voit qu'une goélette sur les deux armées revenir saine et sauve.

### *Quelques mots de vocabulaire*

Armer : munir un navire de tout ce qui lui est nécessaire pour son fonctionnement et sa sûreté. L'armateur est le propriétaire ou l'exploitant d'un navire. Le capitaine et l'équipage travaillent pour lui.

Ex-voto : objet placé dans un lieu vénéré, en accomplissement d'un vœu ou en signe de reconnaissance.

**GRANDE PÊCHE** : pêche en haute mer pouvant durer plusieurs mois.

Appareiller : se disposer au départ, s'apprêter à « faire route ».

### *Quelques chiffres*

8 à 15 jours, c'est le temps qu'il faut à une goélette pour se rendre à Islande.

**6 MOIS**, c'est le temps que dure généralement une campagne de pêche à Islande.

15 à 18 heures, c'est la durée moyenne d'une journée de travail à bord d'une goélette.

**2000**, c'est environ le nombre de pêcheurs originaires de Ploubazlanec qui trouvèrent la mort en mer d'Islande.

70 à 90kg, c'est le poids que pouvait atteindre une morue à l'époque de la grande pêche, contre 2 à 3kg en moyenne aujourd'hui.



### La sauvegarde de la mémoire et du patrimoine local

Mémoire d'Islande est un musée créé en 1994 par l'association Plaeraneq Gwechall, afin de valoriser le patrimoine lié à la grande pêche dans le pays de Paimpol. Composée d'habitants de Ploubazlanec, descendants de pêcheurs, de capitaines ou simples passionnés, l'association a eu à cœur de perpétuer la mémoire de cette époque pas si lointaine, où les hommes du pays partaient dès le plus jeune âge pêcher la morue dans les mers de Terre-Neuve et d'Islande. Les objets et les documents exposés dans le musée sont pour la plupart issus de dons ou de prêts des familles de pêcheurs ou de leurs descendants, rappelant aux visiteurs que **le travail de mémoire est une affaire collective et nécessaire.**

Découvrir la vie quotidienne de l'époque, c'est notamment mesurer l'importance de la religion chez les familles pour supporter les longues périodes d'absence de ceux que l'on appelle les « Islandais ». Le baptême des navires, la dévotion à une sainte locale ou encore les Pardons sont autant de rituels qui rythment la vie de la société paimpolaise. Il arrive également que certains membres d'équipage ou même des goélettes entières disparaissent corps et biens dans la mer d'Islande. Pour faire son deuil, la famille peut alors apposer sur le Mur des disparus en mer du cimetière de Ploubazlanec une plaque commémorative en mémoire du défunt. Lorsqu'au contraire une campagne se conclue par une bonne pêche et un retour sain et sauf, un ex-voto comme une maquette, un tableau ou une plaque peut être déposé dans les chapelles des environs en remerciement du vœu exaucé. On trouve encore aujourd'hui à la chapelle de Perros-Hamon les traces de ces destins parfois tragiques et de ceux qui y ont survécu. En cheminant à Ploubazlanec, on trouve encore ici et là les traces de ce passé, qu'elles soient matérielles ou immatérielles.

L'histoire des « Islandais » a inspiré la culture populaire à de multiples occasions ; on peut ainsi citer bien sûr Pêcheur d'Islande de Pierre Loti, les chansons et textes de Théodore Botrel, Anatole Le Braz et Ange Offret, ou encore les peintures de Louis-Marie Faudacq et les gravures de Rudaux.

La visite du musée permet d'appréhender le quotidien des pêcheurs et de leurs familles, et de dissocier la fiction de l'« aventure » de la grande pêche de la réalité d'un départ par nécessité. Souvent issus de familles nombreuses qui ne pouvaient vivre seulement du travail de la pêche côtière ou de la terre, celle-ci étant peu propice à l'agriculture autour de Ploubazlanec à l'époque, **les pêcheurs partent dès l'âge de 14 ans, voire plus tôt**, en tant que mousse sur les bateaux partant pêcher la morue. Les campagnes de pêche d'une durée d'environ 6 mois permettent en effet d'amasser un salaire plus important qu'en pratiquant la pêche côtière ou l'agriculture.

A bord, le travail est particulièrement difficile et dangereux, les conditions de vie et d'hygiène déplorables, les maladies et les accidents nombreux. Le capitaine doit assurer la meilleure pêche possible à l'armateur, il constitue donc son équipage en fonction en choisissant de bons pêcheurs plutôt que de bons marins. Le contact avec la population islandaise peut n'avoir lieu qu'une fois pendant la campagne, lors de l'escale de mi-pêche qui permet aux pêcheurs de faire du troc et recevoir des nouvelles de leurs familles.

### Le transport maritime et les ports, entre enjeux industriels et environnementaux

La période de la grande pêche a permis le développement économique du port de Paimpol et l'enrichissement des armateurs. **Une grande partie de la population pratique une activité tournée vers la mer, y compris les femmes, dans les voileries et les commerces par exemple.** Deux zones éloignées sont privilégiées par les Paimpolais pour la pêche, car particulièrement riches en morues, qui aiment les eaux froides à proximité des rivages : d'abord les bancs de Terre-Neuve, à bord des terre-neuviers et des doris, puis à partir de 1852 dans la mer d'Islande, à bord de goélettes construites dans les chantiers paimpolais. La grande pêche connaît ainsi son apogée à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

A partir de la Première Guerre mondiale, la pêche morutière à Paimpol connaît un déclin jusqu'à son arrêt définitif en 1935. En cause notamment : la dangerosité des conditions de travail, le coût de l'armement, mais aussi la concurrence des premiers chalutiers à vapeur. La population active paimpolaise se tourne alors vers la marine marchande ; en 1936, 1/10<sup>ème</sup> des inscrits maritimes en France sont issus du quartier maritime de Paimpol.

A l'époque de la grande pêche, les morues pouvaient atteindre un poids compris entre 70 et 90kg. Aujourd'hui, du fait de la surpêche et de l'exploitation des ressources par les pêcheurs européens, elles pèsent 2 à 3kg.

### Salle 3

#### La ville de Paimpol à l'époque La vie à bord des goélettes

- une ville organisée autour de la pêche
- le départ des goélettes
- le rôle du capitaine



*objets :*  
maquette de goélette, outils de construction des navires, pain de brai, outils du pêcheur, hameçons, jumelles, longue-vue, sextant, octant

### Salle 2

#### La pêche à Terre-Neuve puis à Islande

- techniques de pêche
- la journée du pêcheur



*objets :*  
maquette de terre-neuvier, maquette de doris, compas de doris, dames de nage, sabot-botte, touques

*audio :*  
témoignage d'un ancien dorissier embarqué à bord du dernier terre-neuvier

### Salle 1

#### L'appel de la grande pêche

- éléments géographiques et historiques
- un départ par nécessité
- pourquoi partir si loin pour ce poisson ?



*objets :*  
pierrier, pelle à sel, tonneau à sel, compas, octant, maquette de goélette, aquarelle réalisée par Guy L'Hostis

entrée  
←

## Salle 4

L'Islande, le courrier  
aux familles, la foi

accès à l'étage →

- l'Islande et sa population à l'époque
- la mi-pêche et le courrier
- la pratique de la religion, ici et là-bas



### objets :

ligne de pêche, moufles, biscuits de mer, otolithes de morue, maquette de goélette, croix mortuaire, statuette de la Sainte Vierge, fanal de détresse, châte traditionnel

### audio :

témoignages d'« Islandais », d'une femme et d'une fille de pêcheur, récit du sauvetage d'une goélette

## Salle 5

La tragédie  
dans l'aventure

- la foi au secours des « Islandais »
- les naufrages



### objets :

capotes de deuil, mémoires et accessoires ayant servi au tournage d'une fiction inspirée de Pêcheur d'Islande

## Salle 6

La grande pêche  
dans les arts

- Pierre Loti
- les chansons et la peinture



### objets :

vases de Chine offerts par Pierre Loti à la famille Floury, objets ayant appartenu aux personnes qui ont inspiré les personnages du roman

### audio :

témoignages de filles et fils de pêcheurs, d'un ancien dorissier embarqué à bord du dernier terre-neuvier, chanson « La Paimpolaise »

sortie →

## L'équipement du pêcheur et ses outils à bord quelques objets à retrouver dans le musée



### Sabot-botte

Ce type de chausse permet de garder les pieds au chaud et au sec, ce qui est essentiel pour supporter une campagne de pêche dans cette région glacée.



### Hameçons simples

La taille des hameçons est variable et doit être adaptée à celle du poisson. Ils sont lestés d'un plomb servant accessoirement de leurre lorsqu'ils sont neufs et brillants.



### Faux (hameçon grappin)

Cet hameçon triple est utilisé lorsque le banc de poissons est dense. Il permet que plusieurs morues mordent en même temps ou d'accrocher le poisson au hasard à l'occasion de la remontée de la ligne.

### Touque de dorissier

Il s'agit d'un récipient de verre recouvert d'osier, assurant une protection et un transport plus aisé. Il contient la boisson des dorissiers, généralement alcoolisée.



### 1. Mailloche à fourrer

Cet outil permet d'enrouler autour d'un cordage ou d'un câble d'acier un autre petit cordage, appelé limandage, qui recouvre les brins dépassant de la terminaison de l'épissure.

### 2. Paumelle

Sorte de gant en cuir pour la paume de la main. Il est pourvu d'une plaque en métal quadrillée servant au voilier (homme de l'équipage travaillant à la voilerie) à pousser son aiguille et éviter les blessures.

### 3. Corne à aiguilles et à alènes (poinçons servant à percer le cuir)

Ces cornes de bovins servent d'étuis aux aiguilles de voiliers et aux alènes et les protègent de l'oxydation.

### 4. Couteau de trancheur

Le trancheur fend la morue et lui retire sa colonne vertébrale, de façon à la rendre plate. La forme de ce couteau permet de ne pas transpercer le poisson.

### 5. Maillet à épissoir

Cet outil permet de forcer le passage de l'épissure dans le cordage.

### 6. Épissoir en bois

Sorte de poinçon de bois ou d'acier, il permet de réaliser une épissure.

## Liens avec les programmes scolaires

### Cycles 3 & 4

Français	6ème : Récits d'aventures 5ème : Le voyage et l'aventure, pourquoi aller vers l'inconnu 4ème : Dire l'amour, le sentiment amoureux	Carnets de bords ou correspondances de pêcheurs partis à Islande. Extraits de Pêcheur d'Islande, l'aventure par nécessité. Extraits de Pêcheur d'Islande.
Histoire	4ème : L'Europe et le monde au XIXe siècle ; Société, culture et politique dans la France du XIXe siècle : Conditions féminines dans une société en mutation	Organisation de l'industrie morutière, la chaîne du travail du pêcheur à l'armateur. Le rôle prépondérant des femmes dans l'organisation sociale de l'époque.
Géographie	6ème : Habiter les littoraux	Une société tournée vers la mer, jusque loin dans les terres.
Arts plastiques	6ème : La représentation plastique et les dispositifs de présentation	La scénographie des objets de patrimoine au sein d'un musée.
Histoire des arts (pluridisciplinaire)	6ème : Relier des caractéristiques d'une oeuvre d'art à des usages, ainsi qu'au contexte historique et culturel de sa création ; Se repérer dans un musée, un lieu d'art, un site patrimonial	Oeuvres et outils de l'époque de la grande pêche, l'ex-voto comme oeuvre d'art.

## Liens avec les programmes scolaires

### Lycée

Français	2nde générale : Le roman et le récit du XVIIIe siècle au XXIe siècle 1ère générale : Le roman et le récit du Moyen Âge au XXIe siècle 1ère professionnelle : Lire et suivre un personnage, itinéraires romanesques	Etude de Pêcheur d'Islande. Etude de Pêcheur d'Islande. Etude de Pêcheur d'Islande, la figure du Grand Yann ou de Gaud.
Histoire	1ère professionnelle : Hommes et femmes au travail en métropole et dans les colonies françaises (XIXe siècle-1ère moitié du XXe siècle)	L'exemple local de la population du pays de Paimpol, la nécessité de partir pêcher à Terre-Neuve ou en Islande pour les hommes et le rôle des femmes dans la société de l'époque, la multi-activité des pêcheurs dans un secteur à l'époque peu agricole.
Histoire-géographie, géopolitique et sciences politiques	Enseignement de spécialité en Terminale : Identifier, protéger et valoriser le patrimoine : enjeux géopolitiques	Les usages sociaux et politiques du patrimoine local et maritime, le tourisme culturel, l'enjeu de préservation de la mémoire.
Arts plastiques	BAC Pro et CAP arts appliqués et culture artistique : les statuts de l'objet industriel et de l'objet artisanal	Oeuvres et outils de l'époque de la grande pêche, l'ex-voto comme oeuvre d'art.

## Ressources pédagogiques

### → Les collections en ligne

Objets, iconographie et documents du fonds Mémoire d'Islande sont progressivement numérisés et mis en ligne afin de les rendre accessibles au plus grand nombre.

[www.milmarin.bzh/les-collections/](http://www.milmarin.bzh/les-collections/)

Ainsi qu'une bibliographie extensive :

<https://www.milmarin.bzh/memoire-islande/>

### → Documentaires et reportages en ligne

Patrice Roturier, « Islandais », vidéo, 1999, 53mn

<https://www.lairedu.fr/media/video/documentaire/islandais/>

Alain Croix, Patrice Roturier, « Pêcher à Islande », vidéo, 1996, 41mn

<https://www.lairedu.fr/media/video/documentaire/pecher-a-islande/>

France 3 Bretagne, « La Grande Pêche : en Islande de 1852 à 1935 », vidéo, 2018, 7mn

[https://www.youtube.com/watch?v=3XK\\_FBWk8ws](https://www.youtube.com/watch?v=3XK_FBWk8ws)



### → Textes en ligne

Charles Le Goffic, « Deux tableaux de la vie terre-neuvienne », article revue, 1903, retranscription, 15p

[https://fr.wikisource.org/wiki/Deux\\_Tableaux\\_de\\_la\\_vie\\_terreneuvienne](https://fr.wikisource.org/wiki/Deux_Tableaux_de_la_vie_terreneuvienne)

François Chappé, « Paimpol (1880-1914) : Mythes et réalités », 1984, 22p (pour les enseignants)

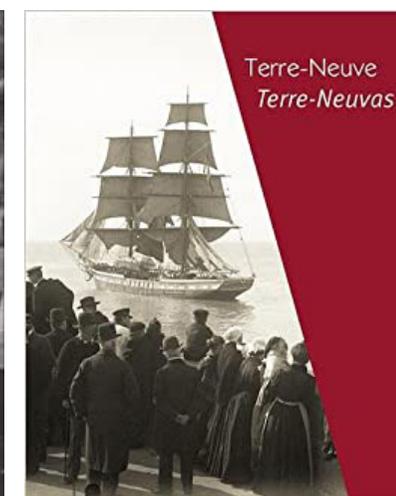
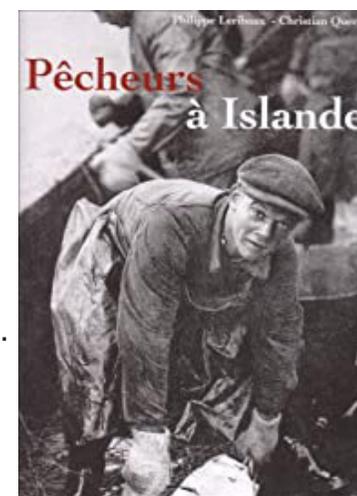
[https://www.persee.fr/doc/abpo\\_0399-0826\\_1984\\_num\\_91\\_2\\_3157](https://www.persee.fr/doc/abpo_0399-0826_1984_num_91_2_3157)

### → De nombreux ouvrages disponibles à l'emprunt dans le fonds documentaire de Milmarin, dont :

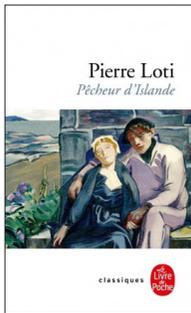
Sur la pêche à Islande : LERIBAUX Philippe, QUERRÉ Christian, Pêcheurs à Islande, Éditions Le Télégramme, 2007.

Sur la pêche à Terre-Neuve : Musée de Bretagne, Terre-Neuve, Terre-Neuvas, Rennes, 2013.

LOTI Pierre, Pêcheur d'Islande, Librairie Générale Française, 1967 [1886].



## « Pêcheur d'Islande » : fiche de lecture



disponible au Livre de poche  
224p, 5,20€

« *Le poème des pauvres gens qui vivent sur les flots* »  
A. Marcadé, le Figaro littéraire, mai 1886

« *Qui n'a présente à la mémoire la description d'une poésie si intense et d'un réalisme si précis qui ouvre Pêcheur d'Islande ?* » Anatole Le Braz, 1901

### Résumé

Entre Gaud, fille d'un grand commerçant de Paimpol ayant vécu à Paris, et Yann, pêcheur à bord de la Marie, il y a bien des obstacles : la différence des conditions et des fortunes, bien sûr ; mais aussi la timidité farouche du jeune homme, de ceux qu'on nomme les « Islandais » parce que, chaque année, leurs bateaux affrontent pendant des mois les tempêtes et les dangers de la mer du Nord pour y pêcher la morue. C'est l'histoire d'un amour impossible et d'un grand drame de la mer que nous conte ce roman dans lequel on retrouve aussi un portrait de la société paimpolaise de l'époque. Pierre Loti y déploie **une poésie puissante** pour dépeindre la rude vie des pêcheurs, l'âpre solitude des landes bretonnes pour les familles restées à terre, le départ des bateaux, la présence fascinante et menaçante de l'Océan. Publié d'abord sous forme de feuilleton, Pêcheur d'Islande offre un destin littéraire à la ville de Paimpol et fait **écho au roman d'Emile Zola, Germinal, paru l'année précédente**. On découvre ici une autre réalité économique et sociale insoupçonnée, celle des pêcheurs et des armateurs et leur impact sur l'économie, la démographie et la mémoire collective de la région. Le roman sera ensuite adapté en pièce de théâtre, en opéra, en films muets et parlants, en téléfilms.

### L'auteur

De son vrai nom Louis Marie Julien Viaud, Pierre Loti est un écrivain français, grand voyageur et officier de marine. Il entre en 1867 à l'École navale de Brest et prend la mer en 1870, date à partir de laquelle il ne cessera de sillonner les océans. De Tahiti à l'Extrême-Orient, en passant par l'Afrique du Nord et la Turquie, **il étudie les mœurs et les sociétés des pays traversés qui servent de cadres à ses intrigues romanesques**. Il est élu à l'Académie française en 1891.

Entre 1868 et 1914, Pierre Loti se rend régulièrement à Paimpol pour rendre visite à des connaissances dont certaines lui inspirent les personnages de Pêcheur d'Islande et Mon frère Yves. Un attachement profond à la région se développe chez lui bien qu'il ne semble pas passer plus d'une vingtaine de jours sur place pendant sa vie.

### - La vie à bord / La vie à terre

Le roman brosse un tableau de la vie quotidienne des familles paimpolaises à l'époque de la grande pêche. A bord des bateaux, les marins embarqués pour la pêche à la morue à l'image de Yann doivent faire face à des conditions de vie atroces, qu'ils découvrent pour certains à un très jeune âge. A terre, les épouses et les mères voient leurs vies également rythmées par les campagnes de pêche, qui les laissent seules, sans nouvelles, à gérer le foyer pendant de longues périodes.

### - Un roman social

Si Pêcheur d'Islande permet d'appréhender l'organisation de la société paimpolaise de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, on ne retrouve pas comme chez Zola une fresque des catégories sociales et économiques. Le roman se concentre en effet sur un groupe homogène, celui des « Islandais ». La seule confrontation explicite entre Yann et le groupe social supérieur se trouve dans son union avec Gaud, fille d'un marchand fortuné ayant été élevée à Paris, perçue comme impossible au début du roman. A part par allusions, les armateurs sont absents de l'intrigue. Ce sont pourtant les seuls à s'être réellement enrichis pendant la période de la grande pêche, au détriment des conditions de travail et des salaires des pêcheurs.

### - La mer, un personnage à part entière

Peut-être parce qu'elle a une importance comparable dans la vie de Pierre Loti, la mer est presque le personnage principal du roman : elle permet la vie via l'industrie de la pêche, la reprend lors des naufrages. Elle est source de contemplation pour les marins au large de l'Islande, mais aussi pour les femmes lorsqu'elles guettent l'horizon depuis la Croix des Veuves.

### - La dimension funèbre, la foi

La mort est un thème que l'on retrouve très régulièrement dans les écrits de Pierre Loti. Sans doute a-t-il été marqué par le décès prématuré de son grand frère Gustave, survenu en mer. Au fil du roman, on comprend que la vie à terre est rythmée par les campagnes de pêche mais aussi par les deuils, tel celui vécu par deux des personnages principaux. Pour faire face à cette angoisse permanente, les familles se réfugient dans la foi évoquée notamment avec le Pardon au départ des pêcheurs, les calvaires, la « chapelle des naufragés » ou encore la Croix des Veuves...

### - Le roman et la réalité

De nombreuses critiques se sont élevées contre ce roman qui présente la grande pêche comme une « grande aventure », alors que les faits se révèlent bien plus tragiques. Il ne s'agit pas d'un ouvrage documentaire mais bien d'une œuvre de fiction : Pierre Loti n'a ainsi jamais embarqué à bord d'une goélette, ou habité Ploubazlanec. On n'y retrouve pas les mille dangers quotidiens qui guettent le marin (alcoolisme, maladies, blessures...), la responsabilité des naufrages n'y est pas attribuée. Beaucoup de lecteurs ont ainsi retenu le mythe présenté en étant persuadés de connaître la réalité. On peut adhérer au propos de l'historien François Chappé, qui estime que Loti a pu façonner l'opinion publique de l'époque et la mémoire collective d'aujourd'hui. Parmi les familles et les descendants des pêcheurs, chacun s'est emparé de l'époque de la grande pêche d'une manière toute personnelle, plus ou moins éloignée du roman.

# LA FLOTTE MONDIALE

THE WORLD'S FLEET  
RÉPARTITION DE LA FLOTTE EN % (TONNAGEAU DE JARGE BRUTE) BREAKDOWN OF THE FLEET IN % (GROSS TONNAGE)

3,3% NAVIRES À PASSAGERS PASSENGER SHIPS

1,5% FREIGHTER



1,8% PORTS DE TRANSPORT



96,7% TRANSPORT DE MARCHANDISES TRANSPORT OF MERCHANDISES

36,7% MINÉRAUX



21,3% PÉTROLIERES



18,1% PORTS CONTENEURS



5,8% GABRIEL POLYVALENT



5,3% CHIMIE



# LES MARINS DE COMMERCE

MERCHANT MARINERS IN THE WORLD (2018)



1 647 000

# COMPOSITION DE L'ÉQUIPE

BREAKDOWN OF A CREW ABOARD A CONTAINER SHIP



EXPOSITION  
L'APPEL DU LARGE

### ***Quelques repères temporels***

1948 : création de l'Organisation Maritime Internationale, agence spécialisée de l'ONU pour la mise en œuvre de réglementations maritimes.

**1956** : invention du conteneur par Malcolm Mc Lean, qui va révolutionner les temps de chargement et déchargement des marchandises au port.

**2001** : entrée de la Chine dans l'Organisation Mondiale du Commerce, ce qui accroît considérablement son poids dans les échanges économiques internationaux.

### ***Quelques mots de vocabulaire***

**LA MARINE MARCHANDE** : il s'agit du transport maritime de personnes et de marchandises.

Travailler au pont : s'occuper de la navigation et du bon acheminement des marchandises.

Travailler à la machine : s'occuper du moteur, du système de propulsion mais aussi des machines auxiliaires (chauffage, eau, climatisation...).

**LA MONDIALISATION** : il s'agit de la mise en relation croissante des différentes régions du monde sous l'effet de l'accélération des échanges. Favorisée par la révolution des transports et des télécommunications, elle transforme les territoires et les sociétés.

Le polder : zone construite artificiellement sur la mer pour stocker les marchandises.

### ***Quelques chiffres***

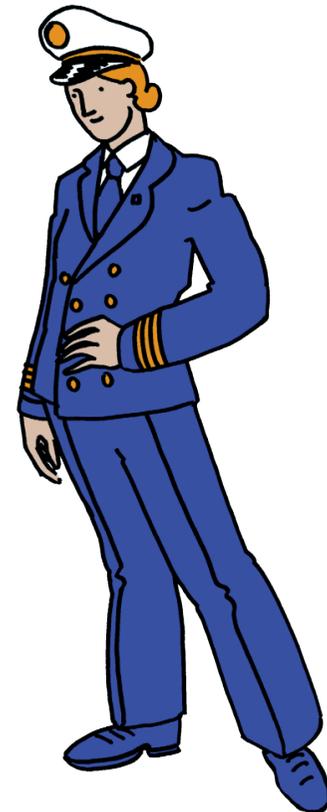
30%, c'est la part des marins français qui sont originaires de Bretagne aujourd'hui.

**1 647 000**, c'est le nombre de marins navigants dans la marine marchande dans le monde en 2016.

28, c'est le nombre de marins qu'il faut pour manœuvrer un porte-conteneurs de 398m de long.

1266, c'est le nombre de piscines Islandia de Paimpol qu'un pétrolier pourrait remplir si ses cales contenaient de l'eau.

**85%**, c'est la proportion de marchandises transportées dans le monde qui empruntent la voie maritime.



Un petit historique des navires utilisés pour le transport maritime permet de décrypter le fonctionnement de l'emblématique porte-conteneurs, symbole de la mondialisation. Vidéos et manipulations ludiques permettent de prendre la mesure de la taille des navires et du poids transporté.

Le monde de la marine de commerce est en mouvement permanent. Sont ainsi abordés dans l'exposition l'évolution de l'aménagement du territoire et des infrastructures portuaires pour accompagner la course au gigantisme des navires, la mutation des métiers pour répondre à l'informatisation des procédures, mais aussi l'ouverture de nouvelles routes maritimes avec le réchauffement climatique.

Si l'on dit que **la marine marchande est le flux sanguin de la mondialisation**, c'est parce que sans elle nous n'aurions pas accès à bon nombre de marchandises. L'exemple de la fabrication d'un jean permet aux élèves de comprendre comment le transport maritime fait interagir de nombreux pays pour aboutir au produit fini que nous possédons tous. Le jean a ainsi parcouru 1,5 fois le tour de la terre avant de nous parvenir ! En comparant le coût financier et environnemental du transport par navire, train ou camion, le principe des économies d'échelle permet de mettre en perspective nos choix de consommation et ce qu'ils signifient pour la planète.

Le monde globalisé se retrouve aussi dans la composition des équipages, multinationaux et issus de cultures maritimes différentes. L'Organisation Maritime Internationale, agence spécialisée de l'ONU, œuvre pour harmoniser les réglementations internationales, notamment en matière sociale et environnementale.

Cette **course au gigantisme** n'est pas sans conséquences majeures pour notre planète. La plupart des navires utilisés pour transporter les marchandises fonctionnent au fioul lourd, et participent de la pollution de l'air et des océans. De nombreuses recherches sont en cours pour en limiter l'impact : fonctionnement au gaz naturel liquéfié, à l'électricité, à l'énergie solaire ou éolienne, amélioration de l'hydrodynamisme ou conception d'éco-conteneurs en matériaux durables... les sciences et techniques peuvent encore beaucoup apporter pour rendre la marine marchande « plus propre ». Des initiatives françaises actuelles sont ainsi présentées comme la construction de cargos à voiles permettant de transporter et ramener des marchandises de l'autre côté de l'Atlantique.

Cette exposition permanente a pour fil rouge les marins d'aujourd'hui, qui emmènent les élèves à la découverte de l'histoire et l'actualité de leur activité.

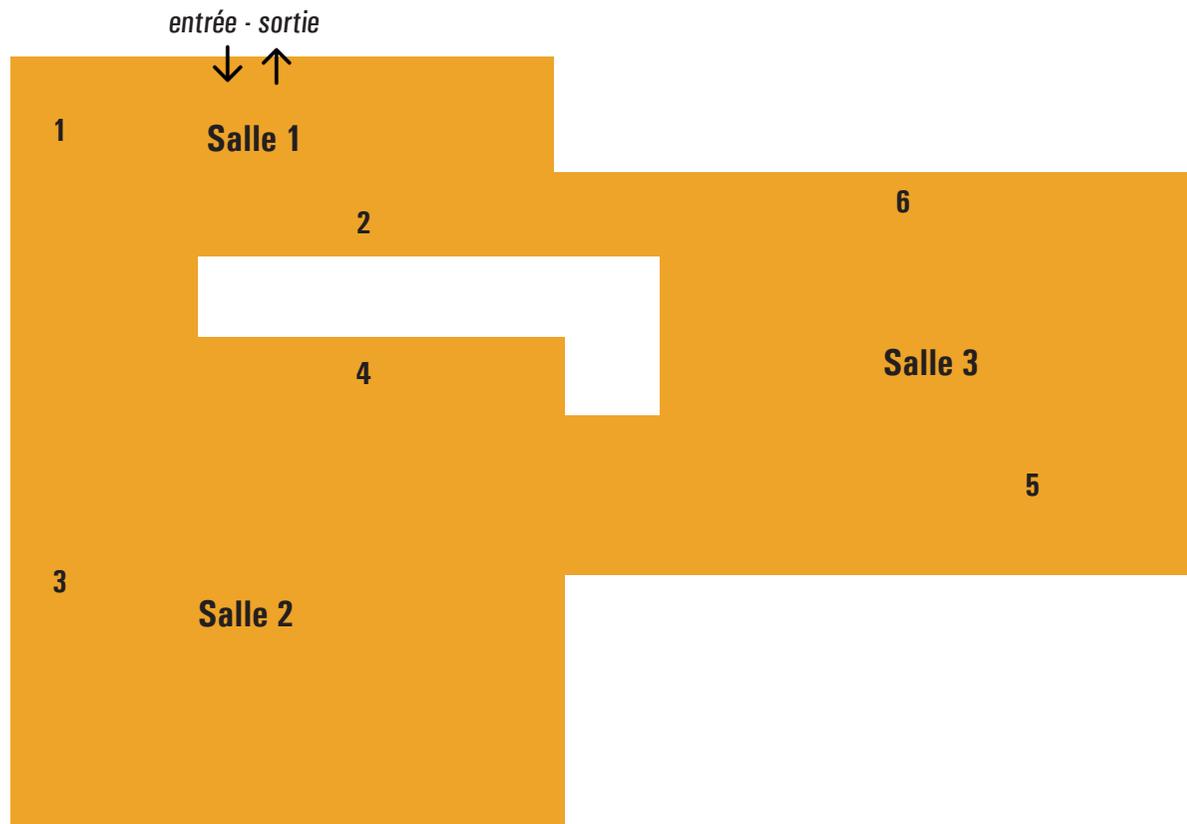
Secteur économique méconnu et qui impacte pourtant notre quotidien à tous, la marine marchande comprend le transport maritime de personnes et de marchandises. Y sont donc rattachés les marins qui travaillent sur les Vedettes de Bréhat ou les ferries pour l'Angleterre, mais aussi à bord des pétroliers et des porte-conteneurs. Ces hommes et femmes composent **un corps de métier au sein duquel on trouve des activités très diverses** : du service aux passagers à l'entretien des moteurs, de la gestion des marchandises transportées au choix de navigation... au pont et à la machine, des formations bien spécifiques sont nécessaires pour embarquer. La visite de l'exposition est également l'occasion de présenter les différentes filières, notamment celles présentes à Paimpol et Ploubazlanec. De quoi faire naître des vocations !

La vie quotidienne du marin et son rythme de vie sont également évoqués, entre vigilance constante, respect de la hiérarchie et des normes de sécurité, et travail en promiscuité avec des collègues originaires du monde entier.

#### La sauvegarde de la mémoire et du patrimoine local

Si Paimpol est aujourd'hui un port de pêche et de plaisance, il a connu une certaine activité commerciale avec le transport de billes de bois, de charbon, de cultures maraîchères entre autres. Lorsque la grande pêche morutière prend fin en 1935, les marins paimpolais sont nombreux à se tourner vers la marine marchande. Ils représentent 1/10ème des inscrits maritimes sur l'ensemble de la France. Les futurs officiers de commerce peuvent **se former à l'Ecole d'Hydrographie de Paimpol, qui de 1825 à 1986 va rythmer la vie de la ville et ses habitants** : chaque année, plus de 100 jeunes venus de toute la France étudient, habitent et se restaurent sur le port, amusent les habitants avec leurs fêtes rituelles... et conquièrent le cœur des paimpolaises, assurant la transmission d'un héritage tourné vers la mer de génération en génération. Celles-ci se mobilisent d'ailleurs contre la fermeture de l'Ecole en créant une liste uniquement féminine aux élections municipales de 1971, pour faire entendre leurs revendications. L'Ecole fermera toutefois définitivement ses portes en 1986, laissant un grand vide dans la société paimpolaise.

Les témoignages des marins de commerce du Goëlo présents dans l'exposition, issus de différentes générations, permettent de sauvegarder la mémoire de leurs métiers tels qu'ils se pratiquent aujourd'hui, dans un univers soumis par nature aux innovations technologiques.



**Salle 1 – L’appel du large, les métiers et la formation**

- l’importance de la marine marchande à Paimpol
- l’offre de formation aujourd’hui : quels sont les métiers de la marine marchande et comment y accéder ?

*objet :*  
cahier de cours à l’Ecole d’Hydrographie de Paimpol

*vidéos :*  
témoignages sur l’Ecole d’Hydrographie de Paimpol et le lycée maritime Pierre Loti  
les manoeuvres de chargement et déchargement au port

*manipulation :*  
les métiers à bord et au port



## Salle 2 – La course au gigantisme, les routes maritimes et les ports

- les différents navires et leurs fonctions
- l'aménagement des ports
- le casse-tête du chargement des marchandises

### vidéos :

découverte du paquebot Harmony of the seas,  
vues des plus grands ports du monde,  
témoignages sur le port du Havre,  
témoignages sur le quotidien du marin

### manipulations :

jeux d'échelle sur les tailles des navires,  
jeu de chargement des porte-conteneurs,  
table tactile sur les routes maritimes



## Salle 3 – La mondialisation, les enjeux environnementaux et techniques

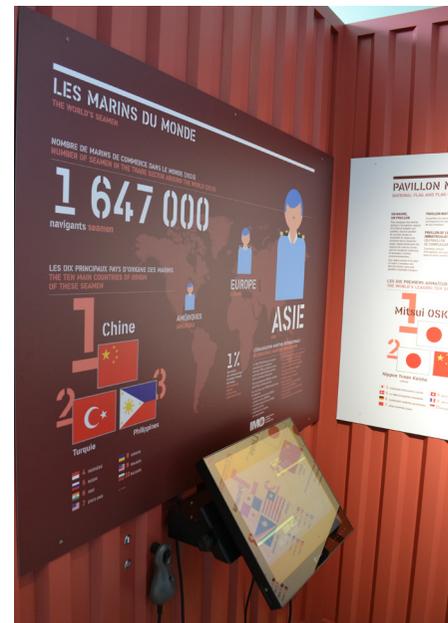
- l'importance du transport maritime dans la mondialisation
- le tour du monde du jean
- enjeux sociaux et pavillons
- défis environnementaux et innovations techniques

### vidéos :

infographie sur les modes de transports de marchandises,  
témoignage sur les équipages multinationaux

### manipulations :

infographies sur la conception du jean,  
casque 360° plongée dans le port de Brest



**Bonus :** devinettes sur la formation en marine marchande conçues avec les élèves du lycée Pierre Loti de Paimpol ; UMEP circus, jeux numériques sur les métiers du port et la logistique portuaire conçus par l'Union maritime et portuaire du Havre.

## Liens avec les programmes scolaires

### Cycles 3 & 4

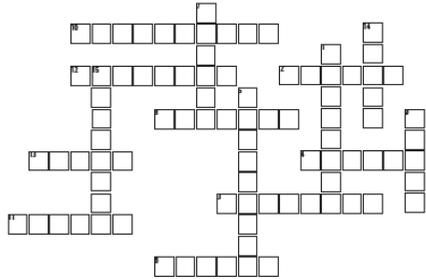
Français	5ème : Le voyage et l'aventure, pourquoi aller vers l'inconnu  3ème : Progrès et rêves scientifiques	L' « appel du large » et la vocation des marins, la vie quotidienne à bord des navires, le rapport de l'homme à l'océan, la figure du marin dans la littérature.  Les progrès techniques en navigation depuis le XVIIIe siècle et leurs conséquences sur la nature, les études scientifiques et l'imagination des navires de demain.
Histoire	4ème : L'Europe et le monde au XIXe siècle	Industrialisation du transport maritime et de l'aménagement des ports, nouvelles routes maritimes.
Géographie	5ème : L'environnement, du local au planétaire  4ème : Des espaces transformés par la mondialisation	Les défis écologiques, techniques et industriels dans la société de consommation et l'acheminement des marchandises du monde entier.  L'espace maritime comme emblème de la mondialisation, le paradoxe des enjeux économiques et environnementaux, l'exemple du jean.

## Liens avec les programmes scolaires

### Lycée

Histoire	<p>2nde professionnelle : L'expansion du monde connu du XVe au XVIIIe siècles</p> <p>1ère : L'industrialisation et l'accélération des transformations économiques et sociales en France</p>	<p>Les grandes découvertes, les routes maritimes, le commerce triangulaire et l'évolution concomitante des navires transportant les marchandises.</p> <p>La modernisation des ports et des navires utilisés pour le transport maritime.</p>
Géographie	<p>2nde générale et technologique : Des mobilités généralisées – Les mobilités touristiques internationales</p> <p>2nde professionnelle : Des réseaux de production et d'échanges mondialisés</p> <p>1ère : Une diversification des espaces et des acteurs de la production</p> <p>1ère technologique : Une diversification des espaces et des acteurs de la production</p> <p>Prépa CAP : Transports, mobilités et espaces urbains</p> <p>Terminale et Terminale technologique : Mer et océans : au cœur de la mondialisation</p>	<p>Le transport de passagers et le tourisme de masse, l'exemple des paquebots de croisière.</p> <p>La chaîne de production du jean des composantes à l'assemblage, l'importance du transport maritime, les enjeux techniques, environnementaux et sociaux de la mondialisation.</p> <p>L'exemple de la chaîne de production du jean des composantes à l'assemblage, l'exemple des équipages multinationaux dans la mise en concurrence des savoir-faire et des coûts.</p> <p>Métropolisation, littoralisation des espaces productifs et accroissement des flux, l'exemple du port de Rotterdam.</p> <p>La place du transport maritime dans la mondialisation, l'aménagement des façades maritimes, les nouvelles routes maritimes, les flux de marchandises en partant de l'exemple du jean.</p> <p>La marine marchande, le flux sanguin de la mondialisation, l'intensification des flux de marchandises, les dynamiques territoriales, émergence de nouvelles puissances.</p>
Enseignement de spécialité	<p>Terminale : Histoire-géographie, géopolitique et sciences politiques : De nouveaux espaces de conquête</p>	<p>Affirmer sa puissance à partir des mers et des océans, exploitation et préservation des ressources marines, nouvelles routes maritimes, émergences de nouvelles puissances.</p>
SES	<p>Terminale : Quels sont les fondements du commerce international et de l'internationalisation de la production ?</p>	<p>L'exemple de la chaîne de production du jean des composantes à l'assemblage, les économies d'échelle et l'arbitrage entre compétitivité et réglementation.</p>

## Ressources pédagogiques



1. L'un des deux navires de l'expédition La Pérouse
2. Aide de camp du général De Gaulle, il fut élève à l'école d'Hydrographie de Palmpud
3. Main spécialisé dans les manœuvres portuaires : amarrage, mouvement, désamarrage...
4. Marin spécialisé dans la manutention de la cargaison des navires, chargement et déchargement à l'aide d'engins de portage
5. Le seul maître à bord, qui s'occupe de la conduite du navire, gère l'équipage, représente la compagnie qui affrète le navire
6. Deuxième certification à obtenir par le marin une fois le diplôme passé et un certain nombre d'heures de navigation validées
7. Nombre d'Écoles Nationales Supérieures Maritimes en France en 2021
8. Cette école de voile réputée occupe aujourd'hui les locaux de l'ancienne Ecole d'hydrographie, quel lieu à Palmpud
9. Navire à passagers utilisé pour de courtes distances, entre deux rives d'un bras de mer par exemple
10. Navire transportant du vrac liquide comme des produits chimiques et pétroliers
11. Zone de manutention construite sur la mer pour faire face à la course au gigantisme des navires et des ports
12. Grands réservoirs situés dans la coque du navire pouvant être remplis pour équilibrer la charge du navire
13. Le principal pays d'origine des marins de commerce dans le monde
14. Certaines entreprises proposent de revenir à ce mode de propulsion pour acheminer les marchandises sur des cargos plus écologiques et moins dépendants du pétrole
15. Se dit d'un marin sans main à bord, dont toutes les opérations sont faites à distance

→ Le mots-fléchés «Avez-vous bien suivi la visite ?»

15 définitions à retrouver sur les différents panneaux de l'exposition. A compléter pendant ou après la visite.

Gratuit, à télécharger sur [www.milmarin.bzh/scolaires/](http://www.milmarin.bzh/scolaires/)  
A imprimer par l'enseignant avant la visite.

→ La presse spécialisée

Plusieurs titres de la presse spécialisée marine marchande sont disponibles à la consultation gratuitement, notamment Le Marin et ses hors-séries complets sur les métiers, les innovations technologiques, les tendances économiques du secteur...



→ Le film documentaire «La Mer est mon royaume»

Remettre l'humain au cœur de la mondialisation, c'est le fil rouge de ce film qui nous invite à partager le quotidien d'un équipage multinational à bord d'un cargo de marchandises.

de Marc Picavez, 2015, 82min.  
Empruntable gratuitement à Milmarin.



Georges Ménage : s'engager pour résister



Tanguy Ribau, second mécanicien aux Abeilles

Les récits de marin en vidéo ←

Découvrir la variété des métiers de la marine marchande par ceux qui les racontent le mieux, les marins.

Disponibles sur la [chaîne Youtube](#) de Milmarin



Marc Ottini, chef mécanicien



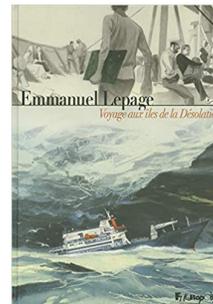
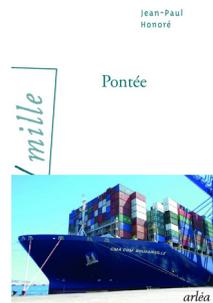
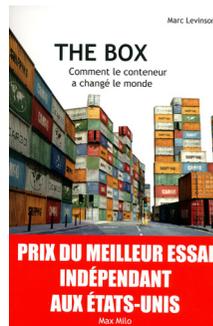
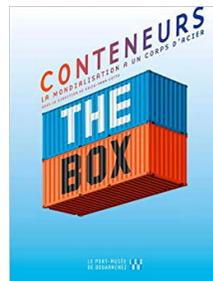
Roland Primel, garçon de salle sur le France

## → L'accès au fonds documentaire Les Docks

Plus de 5000 documents et archives sur des sujets variés avec une spécialisation marine marchande. Emprunts gratuits sur demande, nous pouvons vous proposer des sélections thématiques pour les exposés de vos élèves, revues de presse...

Quelques exemples de titres :

- Les transports maritimes dans la mondialisation, sous la direction de Jacques Guillaume
- Enseigner la mer, des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation, SCEREN
- Géographie des espaces maritimes, dossier d'Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore, revue Documentation photographique
- L'atlas économique de la mer 2016, Le Marin
- Deux mille ans de commerce maritime, de Didier Frémont et Agnès Mirambet-Paris



## → Sources numériques

*Transport maritime, ports et industries navales :*  
l'[ISEMAR](#), Institut Supérieur d'Economie Maritime  
le [Wiki de l'UMEP](#), Union Maritime Et Portuaire

*Océanographie et recherche :*  
l'[IFREMER](#), Institut français de recherche pour  
l'exploitation de la mer

Le [site](#) de l'Organisation Maritime Internationale

*Musées maritimes :*  
[Haliotika, cité de la pêche](#)  
[Le Havre Port Center](#)  
[Le Port-musée de Douarnenez](#)

*Métiers et formations :*  
La [chaîne Youtube](#) de l'Ecole Nationale Supérieure  
Maritime  
[Le blog](#) du lycée maritime Pierre Loti de Paimpol  
[La Toulaine](#), association pour l'emploi maritime

## « Avec vue sous la mer » : fiche de lecture



Allary Editions  
260p, 17,90

« Un roman passionnant et documenté sur les soutes de l'industrie du voyage, par un auteur au style inimitable entre punch line et argot de banlieue. » GQ

### Résumé

Un matin, Slimane Kader décide de s'engager sur un bateau de croisière en mer des Caraïbes. Fini la cite du 9-3, direction Miami, mais pas pour le farniente et les palmiers. Il se retrouve homme à tout faire dans une ville flottante transportant 8 000 passagers. 6 000 ont vue sur la mer : les touristes. 2 000 vivent sous la mer : des esclaves modernes, employés pour répondre aux désirs des étages supérieurs. Les Chinois aux cuisines, les Indiens à la buanderie, les Mauriciens au service, les Chicanos au nettoyage. Slimane, jeune Français originaire de Kabylie, est au bas de l'échelle, le « joker ». Appelé là où il faut des renforts, il fait tout, et raconte tout. **Voici la face immergée du tourisme de masse. Mais Avec vue sous la mer est plus qu'un témoignage. C'est un geste littéraire.** Dans sa langue drue, vivace, et avec un humour cinglant, Slimane Kader signe une comédie noire qui en dit long sur notre époque. Le roman est accompagné d'une préface de Yves Michaud, philosophe ayant beaucoup réfléchi sur le luxe et le tourisme.

### L'auteur

Slimane Kader a grandi en Seine Saint-Denis, puis a quitté la France pour s'engager comme homme à tout faire sur un bateau de croisière en mer des Caraïbes. Il n'est en contact avec le reste du monde qu'une fois tous les deux ou trois mois quand il peut débarquer, lors d'escales prolongées. Comme nous l'apprend la postface de l'éditeur, très peu de personnes l'ont rencontré et il refuse d'apparaître tête découverte pour la promotion de ses romans. Il est également l'auteur de Wam, son premier roman, inspiré de sa vie en banlieue parisienne.

### - Un témoignage autobiographique inédit

Si la littérature maritime est riche en récits de navigation, peu nombreux sont les témoignages sur les métiers de l'ombre de la marine marchande. On s'intéresse ici au transport de passagers de croisières, qui représentaient 30 millions de vacanciers en 2020. A bord de l'« Ocean King », en route pour les Caraïbes, ils sont 2000 à vivre sous le niveau de la mer, presque sans voir la lumière du jour, à arpenter les coursives sans fin du paquebot. Notre héros hérite du job de « joker », tour à tour balayeur dans la salle des machines de désalinisation, nettoyeur de robots de piscine, désinsectiseur de cafards, commis assigné aux cookies, déboucheur de canalisations, mascotte ours pour la boutique de glaces ou encore assistant du chien star du spectacle du soir... A chaque chapitre on découvre un peu plus la palette des métiers à bord du paquebot, en suivant les anecdotes et les observations du narrateur, alternant comme lui entre curiosité et perplexité, avec le sentiment de découvrir un univers rarement mis en avant.

### - Une réflexion sur le tourisme de masse

Si les principaux portraits dressés par Slimane Kader sont ceux de ses collègues de travail, en filigrane apparaît la figure du touriste, ou plutôt des 6000 touristes américains qui habitent pour quelques jours l'« Ocean King ». L'auteur en dresse une figure comique et peu flatteuse, à base de Crocs multicolores et mêmes insupportables. Sa description d'une escale sur une île privée est également éloquente sur les ravages écologiques de ce tourisme : « L'île, c'est comme une espèce de square... sauf que le bac à sable fait 1500m de long sur 800 de large. Et entouré de murs avec ça. [...] et la plage est super-clean. Ratisée toute la journée. Ils arrachent même les algues car ça fait trop nature ! [...] Dans les pavillons, ils achètent des souvenirs locaux 'made in China'. »

### - Cohabiter à bord : les équipages multinationaux

En arrivant pour la première fois dans le self du personnel, le narrateur prend la mesure de la diversité qui compose l'équipage et comment les origines de chacun semblent définir ses compétences : il y a les Européens qui sont les « organisateurs » (machinerie, informatique, logistique), « les Blacks et les Indiens, c'est la bouffe », « les Asiat', c'est plutôt les trucs de précision », « les boulots relous, c'est le Chicanos », « le service, c'est le Mauricien »... Ces communautés cohabitent dans un fonctionnement encouragé par la hiérarchie, qui ne s'embarrasse pas des préférences de chacun. Le héros découvre au fil de ses expériences les cultures de ses collègues, de son colocataire Rajiv, l'indien « intouchable » aux argentins recrutés pour danser au Mambo Club.

### - « Florence Aubenas avec la langue de Jamel Debbouze »

Le talent de l'auteur est de nous faire passer du rire à l'effarement en quelques pages, grâce à un style inimitable mélangeant franglais, verlan, argot... le tout nous permettant de vivre l'expérience au plus proche de lui, qui écrit comme il pense. Il prend le parti de vivre son expérience à fond, et son recul lui permet d'analyser avec justesse et humour des situations qui n'ont souvent rien de drôle. Si la précarité et la difficulté du travail des 2000 employés ont de quoi interroger sur ce « business » touristique, on ressent aussi la force de caractère du narrateur, qui s'endurcit, se prend au jeu et envisage même de grimper les échelons de la hiérarchie...

## ord de la goélette

**Sur le pont** / C'est le pont  
de la goélette qui est le lieu de la vie à bord.  
C'est là que se trouvent les officiers, les  
matelots, les passagers. C'est là que se  
déroulent les activités de la vie à bord.  
C'est là que se trouvent les officiers, les  
matelots, les passagers. C'est là que se  
déroulent les activités de la vie à bord.  
C'est là que se trouvent les officiers, les  
matelots, les passagers. C'est là que se  
déroulent les activités de la vie à bord.



## Un moment marquant: le départ

Le départ d'un navire est un moment  
marquant. C'est le moment où le  
navire quitte le port et se dirige  
vers sa destination. C'est le moment  
où le capitaine donne l'ordre de  
départ et où les matelots se mettent  
à l'œuvre. C'est le moment où le  
navire quitte le port et se dirige  
vers sa destination. C'est le moment  
où le capitaine donne l'ordre de  
départ et où les matelots se mettent  
à l'œuvre.

Le départ d'un navire est un moment  
marquant. C'est le moment où le  
navire quitte le port et se dirige  
vers sa destination. C'est le moment  
où le capitaine donne l'ordre de  
départ et où les matelots se mettent  
à l'œuvre. C'est le moment où le  
navire quitte le port et se dirige  
vers sa destination. C'est le moment  
où le capitaine donne l'ordre de  
départ et où les matelots se mettent  
à l'œuvre.

**ANIMATIONS**

## Les visites guidées



### **Visite guidée du musée Mémoire d'Islande**

durée : 45min à 1h30

possibilité d'inclure le commentaire du  
Mur des disparus en mer (15min)



### **Visite guidée de l'exposition L'Appel du large**

durée : 45min à 1h30



### **Visite guidée de Milmarin les deux espaces d'exposition**

durée : 1h30 à 3h

possibilité d'inclure le commentaire du  
Mur des disparus en mer (15min)

→ Il est aussi possible d'organiser une rencontre avec un ancien marin de commerce ou une séance prévention avec la SNSM de Loguivy-de-la-Mer.

possibilité de réaliser les visites en breton ou en anglais, nous contacter



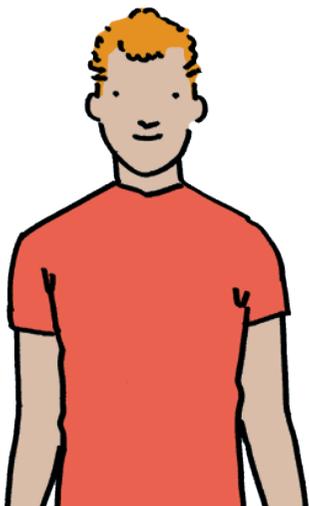
## Ateliers et sorties découverte



### **Atelier matelotage**

durée : 30min à 1h30

Initiation aux nœuds marins animée par d'anciens marins. On découvre leur utilité à bord et leurs détournements créatifs.



### **Visite guidée de la chapelle de Perros-Hamon**

durée : 1h

Onze siècles d'histoire se découvrent à Perros-Hamon, dont la partie la plus récente fut construite au XVIIIème siècle. Rebaptisée « chapelle des naufragés » par Pierre Loti, de nombreux ex-votos y témoignent encore aujourd'hui de l'importance de la foi dans l'aventure de la grande pêche.



### **Balade patrimoine à Ploubazlanec**

durée : 2h à 2h30

Accompagné d'un guide, le groupe part à la découverte de l'histoire des pêcheurs à Islande et des paysages qui les ont vus naître. On verra notamment la chapelle de Perros-Hamon, la Croix des Veuves, la chapelle de la Trinité, le port de Pors-Even...

possibilité de faire certaines étapes en car





## Projets de classe

Depuis sa création à laquelle ont participé le lycée maritime Pierre Loti de Paimpol et le lycée Kersa -La Salle de Ploubazlanec, Milmarin participe à des **projets interdisciplinaires** montés par les enseignants ou à son initiative. Nous réfléchissons avec vous de manière transversale pour proposer un programme en classe, à Milmarin ou hors les murs, accueillir vos correspondants, contribuer à votre thématique d'année ou encore associer un artiste à un projet créatif et pédagogique.

Équipement porté par Guingamp-Paimpol Agglomération, Milmarin s'engage dans l'**Éducation Artistique et Culturelle** en soutenant ses trois piliers : la connaissance, la pratique artistique et la rencontre avec les œuvres et les artistes. Les deux expositions se prêtent particulièrement bien à trois des axes prioritaires définis dans la charte de l'EAC : **lire, regarder, développer son esprit critique.**

### *Quelques exemples de projets de classe que nous pourrions monter ensemble :*

*Participation au Concours National de la Résistance et de la Déportation sur le thème de l'engagement des futurs marins paimpolais en juin 1940, création littéraire, dessinée ou filmée avec un artiste sur le thème de la mer, interviews de marins de commerce ou de descendants de pêcheurs, visite guidée intergénérationnelle en commun avec un Ehpad, reportage sur le circuit des islandais, rencontre avec un auteur de littérature maritime, étude d'une revue de presse issue du fonds documentaire...*



## Informations pratiques

<b>Visite de Milmarin, deux expositions guidée ou libre</b>	1h30 à 3h	3€
Visite du musée Mémoire d'Islande uniquement	45min à 1h30	1,25€
Visite de l'exposition L'Appel du large uniquement	45min à 1h30	2€
<b>Atelier matelotage</b>		
en plus de la visite des deux expositions	30min à 1h30	gratuit
en plus de la visite d'une exposition	30min à 1h30	1,50€
<b>Le Tour du monde du jean</b> à l'école, prêt de l'installation pour une semaine	1h	forfait 90€
<b>Visite guidée de la chapelle de Perros-Hamon</b> 10min à pied, 6min en car de Milmarin	1h	1,50€
<b>Balade patrimoine à Ploubazlanec</b>		
Avec visite de l'intérieur de la chapelle de Perros-Hamon	2h30	2,50€
Sans visite de l'intérieur de la chapelle de Perros-Hamon	2h à 2h30	2€

→ Les accompagnateurs de groupes scolaires bénéficient d'une gratuité.

→ Pour les trajets en car, le transport est à la charge de l'organisateur.

### **Bon à savoir**

*A compter de 2021, les jeunes de 18 ans peuvent utiliser le PASS culture pour leur visite à Milmarin (billet d'entrée, animation, produit culturel à la boutique).*

+ d'infos sur [www.pass.culture.fr](http://www.pass.culture.fr)

## Informations pratiques

Milmarin est situé au centre-bourg de Ploubazlanec, soit en car  
à 8min de Paimpol  
40min de Guingamp  
45min de Lannion  
1h45 de Rennes  
1h50 de Brest

Parking sur place.

Pour les cars, possibilité de déposer le groupe devant l'entrée et de stationner un peu plus loin.

### Pensez-y !

**Venir à pied** depuis Paimpol en 45min-1h00, en empruntant le GR34, sentier de grande randonnée qui borde les côtes bretonnes.

**Venir en bus** avec la ligne 24 Paimpol Gare – Ploubazlanec Embarcadère, arrêt Mairie.

**Venir en train**, depuis la gare TER de Paimpol ou la gare TGV de Guingamp.



## Informations pratiques

Le jardin de Milmarin et sa grande table vous accueillent pour pique-niquer.

Par temps de pluie, des salles communales sont à disposition en contactant la mairie de Ploubazlanec (02 96 55 80 36).



## Accessibilité

Milmarin vise à l'élaboration d'une politique d'accessibilité ambitieuse construite avec les visiteurs, nous prenons en compte les remarques et demandes qui surviennent au cours de la visite. Notre équipe prépare votre visite en amont pour la rendre la plus agréable et enrichissante possible pour tous les participants.

### Handicap moteur

Milmarin est accessible aux personnes à mobilité réduite. Elles peuvent être déposées en véhicule à quelques mètres de l'entrée du site. Des sièges sont disponibles dans les espaces d'exposition ou sur demande à l'accueil. Un ascenseur permet d'accéder à l'étage des expositions.

### Handicap visuel

Nous travaillons actuellement à développer des outils de médiation accessibles aux malvoyants. La présence de vidéos et témoignages audio permettent toutefois déjà de s'emparer d'une partie des contenus.

### Handicap auditif

Les vidéos des expositions sont sous-titrées. Des transcriptions écrites sont disponibles pour les témoignages audio.

### Handicap psychique

Les visites guidées proposées sont adaptées au groupe et ses capacités d'attention. Une visite mi-autonome mi-guidée peut être proposée, pour se familiariser avec les espaces d'exposition en autonomie, avec des clés de lecture à différents endroits du parcours.

N'hésitez pas à nous appeler au 02 96 55 49 34 si votre groupe a des besoins spécifiques.



## Dans les environs

Ces équipements proposent aussi des activités destinées aux scolaires :

A Ploubazlanec, La **Réserve Paule Lapicque (Bretagne Vivante)** autour de la biodiversité de l'estran, le **Pôle Nautique de Loguivy-de-la-Mer** pour une sortie sportive, les **Vedettes de Bréhat** pour un tour commenté de l'île aux fleurs et aux rochers roses.

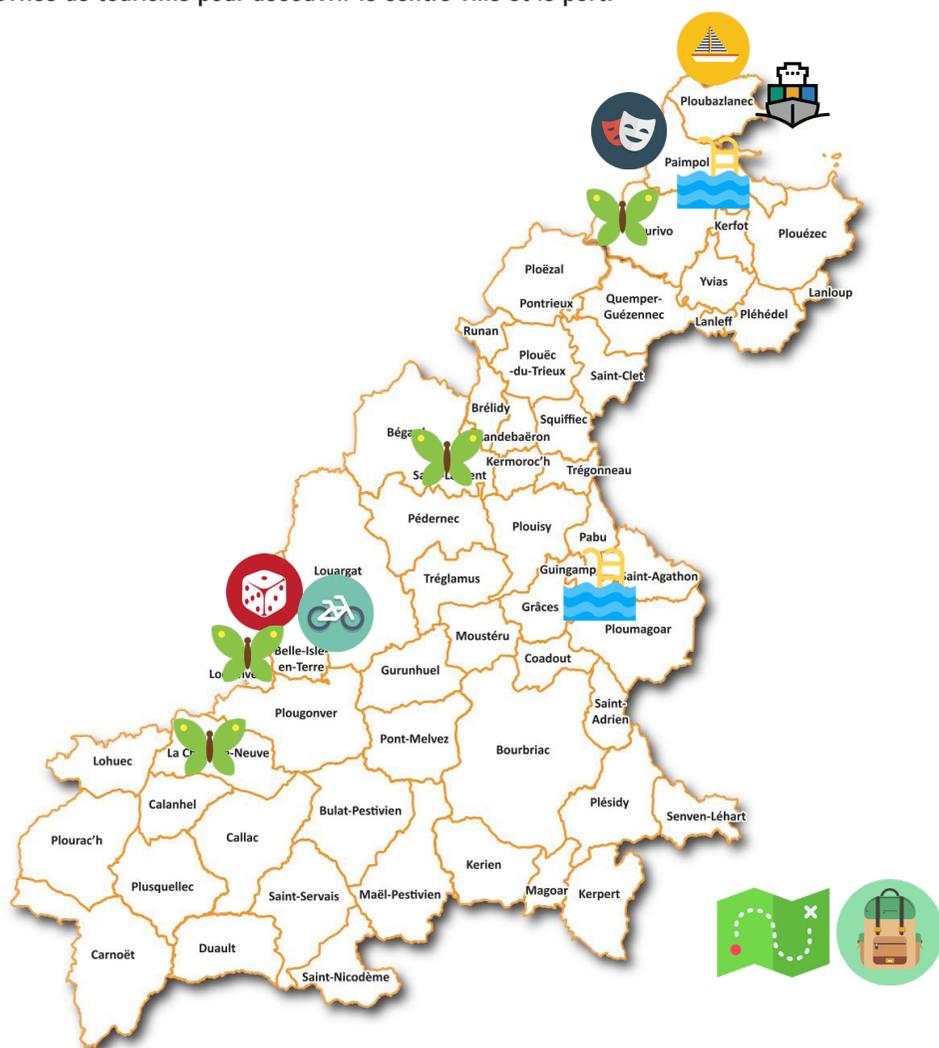
A Paimpol, l'**abbaye de Beauport** pour une visite entre histoire et botanique, les visites de l'Office de tourisme pour découvrir le centre-ville et le port.

Le réseau des équipements de l'Agglomération regorge d'idées sorties variées pour la classe !

Une sortie culturelle après Milmarin, direction la **Sirène**, centre culturel à Paimpol, ou la **Ludothèque Planète Enchantée** de Belle-Isle-en-Terre.

Une sortie sportive, ce sont le **Pôle Nautique de Loguivy-de-la-Mer**, les **piscines de Paimpol et Guingamp**, la **station VTT de Belle-Isle-en-Terre** ou les nombreux **chemins de randonnée** qui vous accueillent.

Une sortie nature, direction les 4 Sites et Maisons Nature : la **Maison de l'estuaire** à Plourivo, le **Palacret** à Saint-Laurent, Le **Centre Régional d'Initiation à la Rivière** à Belle-Isle-en-Terre, le **Centre forêt-bocage** à La Chapelle-Neuve. Certaines de vos sorties peuvent être prises en charge par l'Agglomération, vérifiez votre éligibilité.



# À BIENTÔT !

[www.milmarin.bzh](http://www.milmarin.bzh)

16 rue de la résistance  
22620 Ploubazlanec  
Tél. 02 96 55 49 34  
milmarin@guingamp-paimpol.bzh  
[www.guingamp-paimpol-agglo.bzh](http://www.guingamp-paimpol-agglo.bzh)

## ● DE L'ARMOR À L'ARGOAT ●



**Guingamp**  
**Paimpol**  
AGGLOMÉRATION