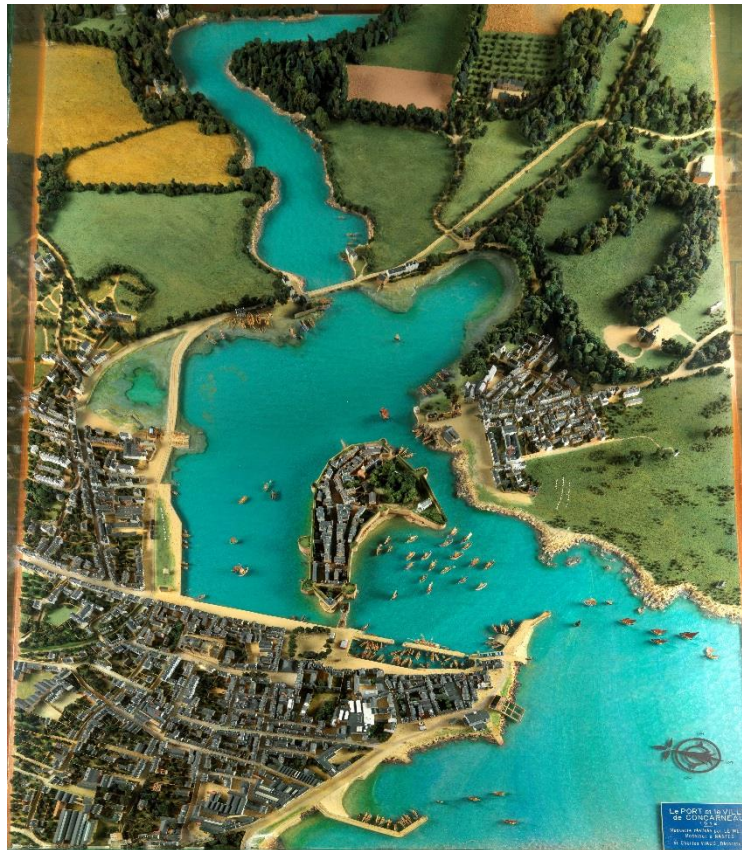


DOSSIER PÉDAGOGIQUE

LA VIE AU PORT

PRIMAIRE / SECONDAIRE



Charles Viaud, *Concarneau en 1912*, Diorama, 1968, 86,5 x 206,5 x 127,2 cm, inv. n°. 1968.4.1, Collection Musée de la Pêche

Rendez-vous enseignants le mercredi 18 octobre à 14h

SERVICE DES PUBLICS

Rachel Kérébel : Responsable des collections et du service des publics

Stéphanie Derrien, Cécile Le Phuez, Brendan Petit : médiateurs culturels

Contact : 02 98 97 10 20 ou museepeche@cca.bzh

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 1
QU'EST-CE QU'UN PORT ?	
AVANT DE PARTIR EN MER	p. 2
AMÉNAGER LE PORT POUR LA PÊCHE	
CONSTRUIRE, RÉPARER ET GRÉER DES BATEAUX	
LES PÊCHEURS A TERRE	p. 7
LES ABRIS DU MARINS	
UNE TENUE, MARQUEUR D'IDENTITÉ	
DE RETOUR A TERRE : LE TRAVAIL DU POISSON	p. 9
LA CRIÉE	
LE MAREYAGE	
LES CONSERVERIES	
PISTES PÉDAGOGIQUES	p. 12
CYCLE 1	
CYCLE 2	
CYCLE 3	
CYCLE 4	
CYCLE 5	
GLOSSAIRE	p. 16
BIBLIOGRAPHIE ET SITOGRAPHIE	p. 17
INFORMATIONS PRATIQUES	p. 17

QU'EST-CE QU'UN PORT ?

Avant de découvrir, à travers les collections du Musée de la Pêche, la vie et les activités d'un port, il est important de donner une définition de cette notion de « port ».

Apparu dès le XI^{ème} siècle, ce nom est admis par l'Académie française depuis 1694¹. Il s'agit d'un emprunt à l'antique « *portus* » par lequel les Latins désignaient « l'ouverture, le passage, l'asile, le refuge ».

Trois marqueurs caractérisent cet élément et se complètent pour donner une définition aboutie.

En premier lieu, le port se définit souvent comme un site naturel. La notion d'« abri naturel » est mise en avant par le Larousse². Le Littré³ souligne que le port est un « lieu sur une côte où la mer s'enfonce dans les terres et offre un abri aux bâtiments ».

Le second marqueur du caractère portuaire est celui du site aménagé pour les navires, espace remodelé avec des équipements des plus modestes aux plus élaborés. C'est l'espace qui exprime sans doute le plus la volonté humaine de domestiquer la mer.

Un troisième caractère est commun à ces définitions : un port est aussi parfois une ville bâtie auprès ou autour de lui.

Au-delà du simple abri naturel, le port suppose des constructions ou des aménagements. Une crique, une anse, une plage, une ria ne suffisent pas à le définir. Ce sont tout au plus des mouillages.

Le port est le lieu à partir duquel les hommes, organisés en société ou sous l'autorité d'un Etat, expriment la volonté de tirer parti de la mer. Le port est un moyen de s'approprier, de contrôler la mer et ses ressources. En quelque sorte, il n'est pas de port naturel mais des sites utilisés et valorisés par des hommes devenus marins.⁴

Les mots suivis d'un astérisque sont expliqués dans le glossaire page 16.

¹ Cité par COULIOU Jean-René, LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du Ponant, L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Edition Palatines, Plomelin, 2004.

² Abri naturel ou artificiel pour les bâtiments de navigation, muni des installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement du fret et des passagers. Définition sur www.larousse.fr, consulté le 20/07/2017

³ Lieu sur une côte où la mer s'enfonce dans les terres et offre un abri aux bâtiments. Définition sur www.littre.org, consulté le 20/07/2017

⁴ COULIOU Jean-René, LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du Ponant, L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Edition Palatines, Plomelin, 2004.

AMÉNAGER LE PORT POUR LA PÊCHE

Des premiers aménagements pour la pêche



Charles Viaud, *Concarneau en 1912*, Diorama, 1968, 86,5 x 206,5 x 127,2 cm, inv. n°. 1968.4.1. Collection Musée de la Pêche

Dès le début du XIX^{ème} siècle, un premier aménagement du port de Concarneau voit le jour : il s'agit du quai d'Aiguillon (1), édifié de 1804 à 1818. A la suite de ce premier aménagement, un bassin d'échouage, le bassin Pénéroff (2), est conçu pour abriter les bateaux. Sa construction s'étale de 1833 à 1839. Ce bassin accueille les chaloupes sardinières* ainsi que les thoniers dundées*. Il est protégé par le quai Pénéroff (3) près duquel les caboteurs* scandinaves accostent.

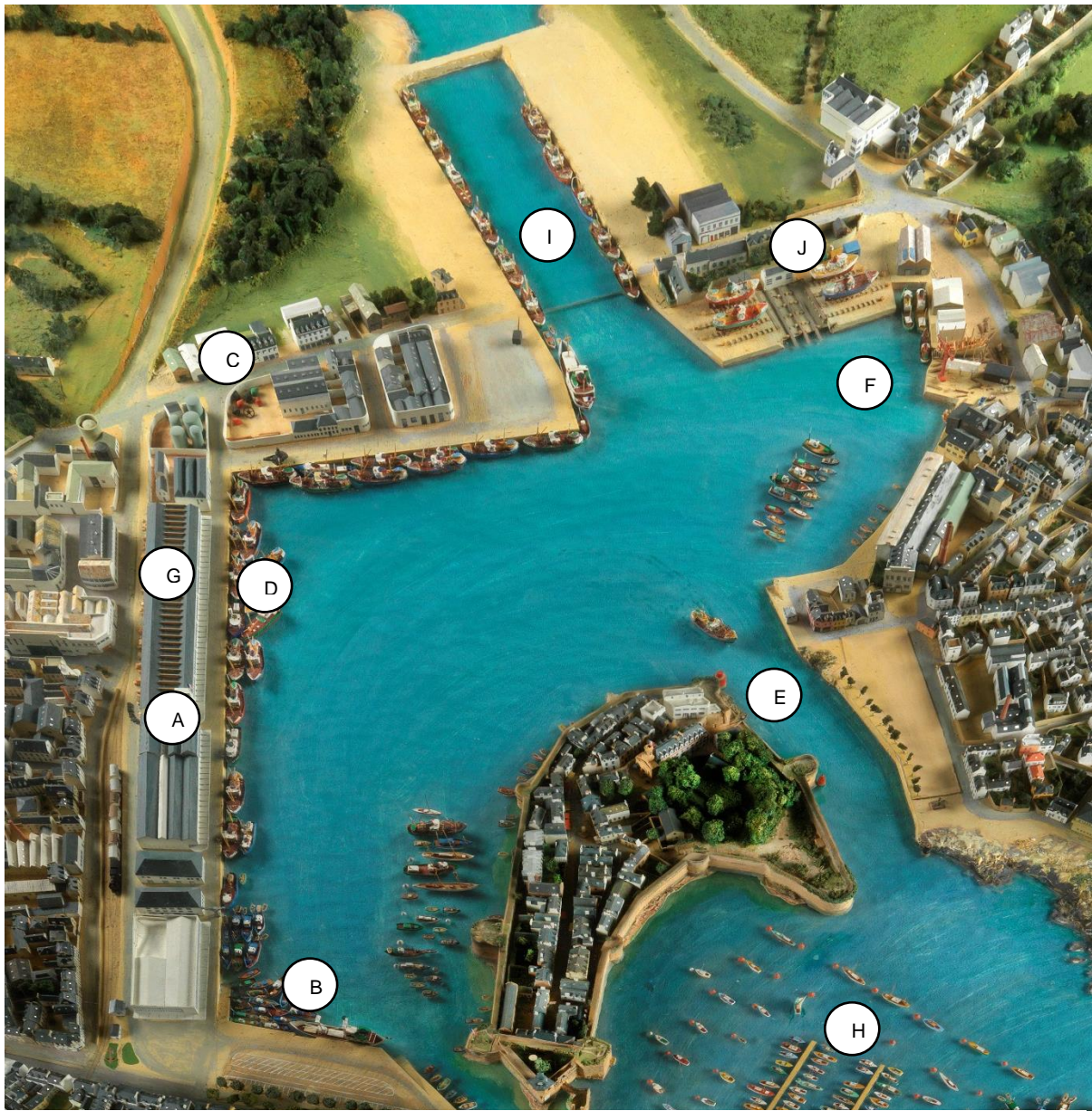
L'activité halieutique concarnoïse se développe avec l'arrivée, dès 1851, d'une première conserverie de sardines, suivie peu de temps après, par plusieurs autres usines. Ces dernières s'installent le long du littoral. Pour faciliter

l'accès des usines à la ressource, un bassin (4) est édifié à l'arrière du môle de la Croix entre 1882 et 1899, protégé par un quai (5).

Au nord de la ville close, le quai Carnot est édifié en 1865-66 (6). A l'arrière de ce quai, débouche la voie ferrée de Rosporden à Concarneau, inaugurée en 1883. En 1908, cette ligne est raccordée à celle de Quimperlé, via Pont-Aven, grâce à un remblai qui barre l'anse du Lin.

Les années 1930 sont pour Concarneau une période charnière. La flottille y compte plus de thoniers que de sardiniers. Plus de mille pêcheurs de thon concarnois travaillent en 1932, contre 525 pêcheurs sardiniers. Dès cette période, la construction navale est une activité importante du port de Concarneau (7).

Des infrastructures pour répondre à des besoins nouveaux



Charles Viaud, *Concarneau en 1966-67*, Maquette, 1967, 85,5 x 206,5 x 127 cm, inv. n°. 1967.4.1. Collection Musée de la Pêche

Atout majeur pour le port de Concarneau, le 3 novembre 1938, une nouvelle criée* (A) est inaugurée dans l'arrière-port, à proximité immédiate de la voie ferrée.

Les années 1930 marquent à Concarneau une période intense de travaux : le quai d'Aiguillon (B) est modifié (1927-1932) ; l'anse du Roudouic (C), terrain marécageux, est comblé, ce qui permet de rallonger le quai Carnot (D) (1934-1939) ; le bassin Pénéroff, devenu trop petit et insalubre, est comblé en 1937 ; le chenal du Passage-Lanriec (E) est amélioré ; au nord de la Ville-Close, l'anse du Lin (F), comblée en 1931-1932, est barrée d'un quai construit de 1931 à 1937.

Pour se conformer aux nouvelles normes sanitaires de l'OSTPM (Office scientifique et technique des pêches maritimes) du 27 décembre 1948, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Quimper construit 11 nouveaux magasins de marée. En 1953, une nouvelle halle prolonge la première criée. Un troisième bâtiment augmente la surface de vente en 1956 (G).

La plaisance, nouvelle activité, se développe, et Concarneau inaugure en 1964, le premier port de plaisance du Finistère (H).

Le bassin du Moros (I) est creusé en 1964-65. Sur la rive gauche du Moros, une zone d'activité se couvre petit à petit d'entreprises, de siège d'armement* et de chantiers navals. En 1960, un slipway* est opérationnel. Près de cet outil se fixent des entrepôts et des ateliers. De 1975 à 1978, un élévateur à bateau est édifié au Roudouic.

La réparation navale devient le pivot de l'économie portuaire autour du chantier Piriou (J). Une cale sèche est inaugurée en 2002. Par convention avec la CCI de Quimper Cornouaille, une société de carénage, le SEMCAR (Société d'Exploitation de Moyens de Carénage de Concarneau), gère la cale et utilise le slipway et l'élévateur à bateaux. De 130 mètres sur 27 mètres pour un tirant d'eau de 6,2 mètres, cet outil peut recevoir des unités de 117 mètres sur 20 mètres de large.

CONSTRUIRE, RÉPARER ET GRÉER DES BATEAUX

La construction navale bois

Pour répondre aux besoins en nouvelles unités de pêche, des chantiers de construction navale se sont installés à proximité du port.

La conception du bateau a été pensée et améliorée par la réalisation de maquettes appelées « demi-coques ». Elle s'appuie sur des essais précédents, des bateaux déjà construits.



Auguste Tertu, *Demi-coque du Rio del Oro*, avant 1979, bois vernis, 28 x 150 x 19,3 cm, inv. n°. 1973.3.1. Collection Musée de la Pêche



Chantiers Krebs, 150 x 155 x 125 cm, 1989, Diorama, inv. n°. 1989.3.1.
Collection Musée de la Pêche

La construction d'un bateau débute par l'installation de trois pièces majeures du bateau, la quille*, l'étrave* et l'étambot*. La quille tient le rôle de colonne vertébrale du bateau. Les charpentiers installent à partir de là l'étambot et l'étrave sur laquelle s'implante l'avant du bateau (proue). On pose ensuite les membrures* (couples). Elles donnent la forme définitive du bateau. Vient ensuite l'opération du bordage. Il s'agit de fixer les planches horizontales qui vont former la coque du bateau. Les planches sont posées et fixées de bas en haut à l'aide de carvelles* prévues à cet effet.

Les chantiers navals en bois font appel à toute une panoplie d'outils servant à la découpe, la prise de mesure, l'assemblage des planches de bois et autres objets destinés à des opérations plus spécifiques.

La hache de charpentier est adaptée dans sa forme au travail réalisé de côté. Ainsi, le manche est légèrement dévié latéralement.



Hache, XX^{ème} siècle,
bois et métal,
98 x 31 x 6 cm,
inv. n°. 1973.8.1,
Collection Musée de la
Pêche



Tarière, bois et métal,
48 x 39,1 x 4,9 cm,
inv. n°. 2016.0.76,
Collection Musée de
la Pêche

La tarière est un outil qui permet de percer le bois. Les charpentiers de marine l'utilisent pour réaliser des trous afin de faciliter la mise en place des carvelles pour l'assemblage des planches du bateau. Celle-ci est une tarière à main mais il existe aujourd'hui des tarières mécaniques.

La construction navale métal

Pendant longtemps, le bois reste le matériau prédominant dans la construction navale. Ce n'est qu'avec l'agrandissement progressif des bateaux de pêche que l'utilisation du métal se systématise.

Deux techniques sont employées pour assembler des plaques d'acier inoxydables entre elles. Les plaques peuvent être fixées les unes aux autres au moyen de boulons et rivets : c'est la technique du rivetage. L'autre technique utilisée est la technique du soudage. Ces deux techniques ont été utilisées en 1957 lors de la construction de *l'Hémérica*, chalutier amarré au quai du musée.



Construction navale « acier », bois et métal, 110 x 375 x 148 cm,
inv. n°. 1993.4.1, Collection Musée de la Pêche

Aujourd'hui, la fabrication des bateaux est de plus en plus rationalisée. Cette rationalisation

a été rendue possible grâce à la préfabrication : les pièces sont composées de blocs que l'on appelle des modules, qui sont ensuite assemblés au chantier naval pour constituer le navire.



Maritime Research Institute Netherlands, *Maquette de bassin de carène*, bois et résine (gel-coat), 2004-2005, 66 x 500 x 85 cm, n° d'inv. 2001.2.1, Collection Musée de la Pêche

Aujourd'hui, avant de démarrer la construction d'un navire, des tests sont réalisés à l'aide d'une maquette de bassin de carène. Cette dernière sert à appréhender les mouvements et le comportement d'un navire en fonction de ses conditions de travail mais surtout selon les des conditions de navigation. Pour reproduire le comportement du navire, une maquette est réalisée en bois recouverte de résine à des dimensions correspondant à l'échelle 1/16^e du navire réel.

La voilerie

Du temps de la navigation à la voile, plusieurs voileries participent à l'animation du port.

Dans un premier temps, le voilier réalise, sur le sol de la voilerie, un tracé à la craie de la voile qu'il va coudre. Bien installé sur son banc, le voilier travaille à l'assemblage des voiles. Ce banc est assez bas : 35 à 40 cm de hauteur pour une longueur d'1m60 et 25 cm de large. Le voilier doit avoir une bonne assise, le genou au niveau de la hanche, il ne doit pas se courber sur l'ouvrage mais se tenir droit, sans raideur. Tenant lieu à la fois de siège et d'établi, y sont accrochés tous ses outils tandis que sous l'assise, un petit tiroir renferme les bobines de fils.

Pour assembler les laizes*, le voilier utilise le point broché et fait chevaucher les laizes de quelques millimètres, c'est la largeur de coupe. Le tissu utilisé pouvant être dur à travailler, le voilier utilise une paumelle pour pousser sur l'aiguille qui a pu être graissée à l'aide de suif. Bien souvent fabriqué par le voilier, cette paumelle est un outil en cuir qui s'enfile sur la main munie en son milieu d'une pastille d'acier quadrillé faisant office de dé.

Avec la motorisation de navires, les voileries ont petit à petit perdu leur importance. L'émergence de la navigation de plaisance à la voile a permis à cette activité de se maintenir et de perdurer.



Etablissement Beyroux, *La Comtesse*, machine à coudre les voiles, bois et fonte, 1889, 158 x 200 x 76 cm, n° d'inv. 2002.1.1, Collection Musée de la Pêche

LES ABRIS DU MARIN

Pour un marin, l'un des lieux d'accueil et de rassemblement dans un port est l'Abri du marin. Déclarée officiellement en 1904, sous le régime de la loi des associations, par Jacques de Thézac, l'œuvre des Abris du marin a pour objectif « d'étudier, de rechercher et de mettre en pratique dans l'esprit le plus désintéressé, les moyens d'améliorer l'état tant moral que matériel des marins-pêcheurs ».



Jacques de Thézac, *Pêcheurs cabanant à bord de leur chaloupe, Belle-Île*, photographie en noir et blanc, vers 1920, Collection Musée départemental breton

Ces lieux, peints en rose, vont devenir des éléments incontournables de l'environnement portuaire. Avec leurs postes de couchage, les Abris du marin sont des refuges dans lesquels les pêcheurs vont pouvoir dormir au chaud et au sec dans un port étranger. Auparavant, lorsque les marins arrivaient dans un port autre que leur port d'attache, ils cabanaient* sur leur bateau enroulés dans leur Kapo Braz*.

Les Abris du marin disposent d'infrastructure et de matériel propre à répondre aux besoins des pêcheurs :

- Les abris disposent souvent d'une coquerie* aménagée sous les préaux afin que les marins préparent leur cotriade*.
- Les marins trouvent dans ces lieux tout le matériel nécessaire à l'entretien de leurs bateaux et de leurs engins de pêche : cuves à tanner*, chaudières et bassins pour le cachoutage* des voiles et des filets...
- Les Abris du marins sont aussi des dispensaires, on trouve dans chaque abri une armoire à pharmacie et le gardien peut donner les premiers soins aux marins.
- Lieu de divertissement, les Abris offrent aux marins un accès à une bibliothèque fournie avec des livres aussi bien pratique que distrayant. Des jeux de cartes et des dominos sont proposés. Les abris disposaient aussi de leur boisson attitrée : la tisane d'eucalyptus (l'alcool étant interdit dans les Abris du marin).

Pour favoriser l'instruction des marins-pêcheurs, des conférences et des cours sont régulièrement organisés. Certains sujets comme la radiophonie, la mécanique, le sauvetage et le matelotage sont plébiscités.

Afin d'apporter des améliorations au quotidien des marins, Jacques de Thézac souhaitait que des concours se déroulent, organisés par les Abris du marin. Pour donner le goût du sport et pour prévenir des naufrages, des courses de natation ont lieu. Certaines courses se déroulent avec l'équipement complet des marins : ciré, surôit, sabot-botte pour être dans des conditions réelles. Dans le même esprit, des régates de bateau modèle sont programmées. Ces bateaux jouets, construits par les marins, leur permettent de découvrir les secrets du gréement et de la voilure afin d'améliorer leurs



Jacques de Thézac, *Pêcheurs revêtus du kapo-braz dans leurs couchettes, Audierne*, photographie en noir et blanc, Vers 1910, Collection Musée départemental breton

bateaux et d'occuper leurs loisirs de manière utile. Les récompenses prévues pour ces concours ont toujours vocation pratique : il s'agit soit de vêtements soit d'outils.

UNE TENUE, MARQUEUR D'IDENTITÉ

Dans les ports de pêche, un marqueur identifie les marins pêcheurs et les différencie des autres hommes : leur tenue.



Tenue de marin, Collection Musée de la Pêche

A la fois vêtement de travail et vêtement de la vie quotidienne, la vareuse et le pantalon large distinguent le pêcheur des autres professions du port.

La vareuse : vêtement de travail universel, la courte vareuse de mer en toile de coton, *ar veruzenn*, se capelle par-dessus les autres vêtements. Très ample, froncée en haut du dos, dotée d'un col en V à très petits rabats, elle est très courte et dépourvue de boutons qui s'engageraient dans les filets.

Les larges pantalons assortis, *an otou*, possèdent de grandes poches dans lesquels les marins peuvent glisser leurs mains meurtries par le froid et l'humidité.

Ces vêtements sont cent fois rapiécés avant d'être remplacés.

Le grand béret constitue le complément indispensable à la tenue du marin. Dans cette vaste calotte, portée bien à plat, cassée par le milieu, le marin range sa chique ou même sa pipe et son tabac.

Dans le mauvais temps, les marins bretons chaussent les *boutou kinou*, sabots rehaussés de manches de toile huilée coulées dans le bois ou mieux entièrement garnis de cuir gras.



Sabots-bottes, XIX^{ème}-XX^{ème} siècle, bois et cuir, 39,2 x 31 x 13 cm (pied droit), 32 x 36,5 x 12 cm (pied gauche), inv. n°. 1965.6.1.1 et 1965.6.1.2. Collection Musée de la Pêche

DE RETOUR A TERRE : TRAVAILLER LE POISSON

LA CRIÉE



Criée : années 80, Diorama, 86,5 x 320 x 70 cm, inv. n°. 1984.15.1.
Collection Musée de la Pêche

La vente a lieu tous les jours du lundi au samedi sous la criée et commence à 6h du matin.

Avant la vente, les équipes de manutentionnaires constituent les lots au départ du convoyeur. L'ensemble des informations d'identification du lot ETPQ (soit Etat, Taille, Présentation et Qualité) est saisi informatiquement. Un tirage au sort est effectué la veille au soir pour déterminer l'ordre de passage des bateaux à la vente.

Dans l'après-midi, les côtiers* (fileyeurs*, petit chalutiers et ligneurs*), sont les premiers à rentrer au port. Un employé du port pèse systématiquement les produits débarqués et les identifie grâce à une étiquette munie d'un code-barres.



Criée : années 80, Diorama, 86,5 x 320 x 70 cm, inv. n°. 1984.15.1. Collection Musée de la Pêche

Les informations ETPQ sont pré-saisies et mises en ligne sur le site Internet et sont donc consultables en temps réel par les acheteurs du port. Lors de la vente, l'agent de saisie scanne les codes-barres et les informations basculent alors sur l'ordinateur de la vente.

La vente est un système d'enchères descendantes. Sur deux chariots de vente (appelés Mobyclock), s'affichent le numéro du lot, le producteur (le nom du bateau), l'espèce, la taille, la présentation, la qualité et le poids. Selon les cours du poisson et des crustacés, le responsable de la vente fixe le prix de départ et déclenche l'enchère qui descend centime par centime. Une enchère dure en moyenne moins de 10 secondes. Chaque acheteur va

pouvoir arrêter les enchères à tout moment en bipant sur une télécommande d'achat personnalisée. Le premier qui utilise sa télécommande remporte le lot.



Criée : années 80, Diorama, 86,5 x 320 x 70 cm, inv. n°. 1984.15.1.
Collection Musée de la Pêche

Après la vente, la facturation et l'encaissement des transactions, ainsi que le versement des sommes dues aux producteurs sont effectuées par les services du port. Les paiements aux producteurs sont garantis et les versements s'effectuent tous les deux ou trois jours.

LE MAREYAGE

Le mareyeur est défini comme le premier acheteur des produits de la pêche en vue de leur commercialisation pour la consommation humaine.

Les entreprises de mareyage, appelées « magasin de marée » ou « atelier de marée », doivent respecter des normes sanitaires européennes strictes leur permettant d'obtenir un agrément sanitaire. Maillons incontournables de la filière pêche, les mareyeurs assurent le lien entre les producteurs (pêcheurs) et les consommateurs, et la qualité des produits de la pêche dépend largement du travail réalisé dans leur atelier de marée.



Criée : années 80, Diorama, 86,5 x 320 x 70 cm,
inv. n°. 1984.15.1. Collection Musée de la Pêche

Les mareyeurs achètent leurs lots de poissons ou de crustacés soit à la criée, soit directement au producteur ou à l'importateur pour les revendre en gros.

Dans les ateliers de marée, les produits peuvent être conditionnés entiers, mais la majorité des poissons bénéficie de différents traitements.

Selon les espèces :

- Le filetage : le merlan, l'églefin, le grenadier, le lieu, le sabre, la lingue, la julienne...
- Le pelage : les requins : siki, roussette, aiguillat, ils seront commercialisés sous le nom de « saumonette ».

- Des joues et de la queue (pour la lotte), des ailes (pour la raie).

LA CONSERVERIE

Née vers 1824-25, la boîte de conserve permet l'essor des friteries*. C'est en 1851 qu'une première conserverie s'installe à Concarneau. Elle est rapidement suivie par d'autres usines jusqu'au début du XX^{ème} siècle, la ville compte une trentaine de conserveries.

Le premier poisson à être mis en boîte industriellement est la sardine. Les pêcheurs ramènent au port des sardines très fraîches. Ils sont attendus par des ouvrières des conserveries qui achètent au jour le jour des poissons immédiatement mis en boîte.



Les sardines, une fois livrées à l'usine, sont préparées le plus rapidement possible. La première étape consiste à enlever à l'aide d'un couteau la tête et les viscères de la sardine. Après un lavage, les sardines sont placées sur un gril spécial, le séchage se fait ensuite, de préférence au grand air. Puis, toujours sur les grils, les sardines sont plongées dans une friture d'huile d'arachide ou d'huile d'olive chauffée entre 130 et 180 degrés. Elles sont ensuite refroidies et égouttées avant la mise en boîte.

De nos jours, le procédé le plus communément employé consiste à mettre en boîte les sardines crues, à les recouvrir d'huile et à fermer. La seule cuisson se limite à la stérilisation.

Jean-Claude Taburet, *L'Industrie de la Conserve*, Faïence, 105 x 75 cm, Collection Musée de la Pêche

CYCLE 1

Explorer le monde

L'espace

- Faire l'expérience de l'espace
- Représenter l'espace
- Découvrir différents milieux

CYCLE 2

Français

Ecouter pour comprendre des messages oraux ou des textes lus par un adulte

Questionner le monde

Se repérer dans l'espace et le représenter

Explorer les organisations du monde

Enseignement artistique

La représentation du monde

La narration et le témoignage par les images

Mathématique

Se repérer et se déplacer en utilisant des repères

Proposition de médiation cycles 1 et 2 : En route pour la pêche

Visite : Loïc, jeune pêcheur concarnois, a perdu tout son matériel de pêche. Les enfants font le tour des artisans du port (charpentier de marine, voilier...) pour pouvoir reconstituer le matériel de Loïc. Cette visite est une opportunité pour faire découvrir les différents métiers annexes à la pêche qui animent le port.

Atelier : reconstruisons le bateau de Loïc. À l'aide des éléments découverts lors de la visite, les enfants créent leur version du bateau de notre petit pêcheur. Pour cela, ils ont à leur disposition plusieurs formes de coques, plusieurs voiles et d'autres éléments.

CYCLE 3

Français

Ecouter pour comprendre un message oral, un propos, un discours, un texte lu

Arts plastiques

La représentation plastique et les dispositifs de présentation

Les fabrications et la relation entre l'objet et l'espace

Histoire des arts

Se repérer dans un musée, un lieu d'art, un site patrimonial

Histoire

- Classe de CM2

L'âge industriel de la France

Géographie

- Classe de CM1

Découvrir les lieux où j'habite

Consommer en France

- Classe de 6^{ème}

Habiter les littoraux

Mathématique

Se repérer et se déplacer dans l'espace en utilisant ou en élaborant des représentations

Proposition de médiation

Visite : plongeons dans l'histoire halieutique de Concarneau. Ville côtière, la pêche a toujours fait partie des activités pratiquées à Concarneau.

Autrefois, cette activité de subsistance n'occupait qu'un segment de la population. Puis, une révolution industrielle a transformé la pêche. Deux poissons, la sardine, puis le thon, ont fait alors la fortune de la cité. Pour les pêcher, de plus en plus d'hommes sont devenus marins.

Compte tenu de ces données économiques, la ville a évolué et procédé à des aménagements portuaires.

Atelier 1 : création d'un port en relief (œuvre collective) : à partir des différentes activités portuaires découvertes lors de la visite, toute la classe crée un port en relief.

Atelier 2 : boîte de sardines : recréons l'un des éléments économiques important de Concarneau : une boîte de sardines. A partir des exemples découverts dans le musée, les élèves créeront leur propre boîte de conserve, du nom au dessin, sans oublier le slogan !

CYCLE 4

Histoire et géographie

- Classe de 5^{ème}

Des ressources limitées, à gérer et à renouveler

- Classe de 4^{ème}

L'urbanisation du monde

Des espaces transformés par la mondialisation

- Classe de 3^{ème}

Dynamiques territoriales de la France contemporaine

Pourquoi et comment aménager le territoire ?

Sciences de la vie et de la terre : La planète Terre, l'environnement et l'action humaine

Caractériser quelques-uns des principaux enjeux de l'exploitation d'une ressource naturelle par l'être humain, en lien avec quelques grandes questions de société.

Comprendre et expliquer les choix en matière de gestion de ressources naturelles à différentes échelles.

Expliquer comment une activité humaine peut modifier l'organisation et le fonctionnement des écosystèmes en lien avec quelques questions environnementales globales.

Proposer des argumentations sur les impacts générés par le rythme, la nature, l'importance et la variabilité des actions de l'être humain sur l'environnement.

Proposition de médiation

Visite : plongeons dans l'histoire halieutique de Concarneau. Ville côtière, la pêche a toujours fait partie des activités pratiquées à Concarneau.

Autrefois, cette activité de subsistance n'occupait qu'un segment de la population. Puis, une révolution industrielle a transformé la pêche. Deux poissons, la sardine, puis le thon, ont fait alors la fortune de la cité. Pour les pêcher, de plus en plus d'hommes sont devenus marins.

Compte tenu de ces données économiques, la ville a évolué et procédé à des aménagements portuaires.

Atelier 1 : création d'un port en relief (œuvre collective) : à partir des différentes activités portuaires découvertes lors de la visite, toute la classe crée un port en relief.

Atelier 2 : boîte de sardines : recréons l'un des éléments économiques important de Concarneau : une boîte de sardines. A partir des exemples découverts dans le musée, les élèves créeront leur propre boîte de conserve, du nom au dessin, sans oublier le slogan !

CYCLE 5

Histoire et Géographie

Classe de Seconde

Société et développement durable

Création et activités artistiques

Classe de Seconde

Patrimoine

Proposition de médiation

Visite : plongeons dans l'histoire halieutique de Concarneau. Ville côtière, la pêche a toujours fait partie des activités pratiquées à Concarneau.

Autrefois, cette activité de subsistance n'occupait qu'un segment de la population. Puis, une révolution industrielle a transformé la pêche. Deux poissons, la sardine, puis le thon, ont fait alors la fortune de la cité. Pour les pêcher, de plus en plus d'hommes sont devenus marins.

Compte tenu de ces données économiques, la ville a évolué et procédé à des aménagements portuaires.

Armement : entreprise qui équipe à ses frais un navire.

Cabaner : se protéger avec une voile pour dormir sur un bateau.

Caboteur : bateau acheminant des marchandises.

Cachoutage : action de teindre du tissu avec du cachou (substance brune et astringente) à base d'écorces.

Carvelle : sorte de gros clous.

Chaloupe sardinière : petit bateau de pêche gréé de deux voiles et armé d'aviron utilisé pour capturer des sardines en Bretagne sud.

Chalutier : bateau de pêche qui utilise un filet en forme d'entonnoir pour capturer du poisson.

Coquerie : cuisine à terre aménagée dans un port, où les coqs (cuisiniers) préparent la nourriture pour l'équipage d'un bateau à quai.

Cotriade : plat de poisson.

Côtier : bateau qui pêche dans la zone des 12 miles et qui sort pendant des marées de 24 à 96 heures.

Criée : marché au poisson, la vente y est régie par un crieur.

Etambot : pièce de la structure d'un bateau située à l'arrière de la quille et qui supporte l'extrémité des bordages.

Etrave : pièce de charpente qui prolonge la quille à l'avant et permet l'assemblage du bordé.

Fileyeur : bateau de pêche utilisant un filet.

Kapo braz : grande cape à capuchon taillée dans de la toile à voile parfois doublée d'une couverture.

Laize : largeur d'une bande de tissus.

Ligneur : bateau pêchant à la ligne.

Mareyage : activité qui consiste à acheter du poisson en gros, à l'apprêter, à le conditionner et à le transporter pour le revendre à des grossistes.

Membrure : pièce de bois ou de métal qui forme la structure transversale d'un bateau.

Quille : partie la plus basse d'un bateau

Slipway : cale de construction, qui à l'aide d'un rail permet de haler les bateaux à sec ou de les mettre à l'eau.

Tanner : tremper les voiles ou les filets dans une décoction de tan (écorce de chêne réduite en poudre) pour les teindre et les imperméabiliser.

Thonier dundée : bateau de travail utilisé pour pêcher le thon à la ligne traînante.

Thonier senneur : bateau de pêche conçu pour pêcher à la senne (filet tournant autour du banc de poissons).

BIBLIOGRAPHIE ET SITOGRAFIE

BIBLIOGRAPHIE

100 ans d'emballage métallique alimentaire, De Jules Joseph Carnaud à CarnaudMetalbox, CarnaudMetalbox, 1994.

COULIOU Jean-René, LE BOULANGER Jean-Michel, *Cornouaille, Port de pêche*, Editions Palantines, Plomelin, 2009.

COULIOU Jean-René, LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du Ponant, L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Editions Palantines, Plomelin, 2004.

HENRY Bernard, *Des métiers et des hommes face à l'océan*, Editions du Seuil, Paris, 1980.

LE MAITRE Louis-Pierre, *Concarneau, Histoire d'une ville*, Editions Palantines, Plomelin, 2003.

MUSEE DEPARTEMENTAL BRETON, *Marins du Finistère, Jacques de Thézac et l'œuvre des Abris du Marin*, Musée Départemental Breton, Quimper, 1998.

VILLE DE NANTES, *Comme des sardines en boîte, la conserverie nantaise*, Musée de Château des Ducs de Bretagne, Nantes, 1991.

SITOGRAFIE

wwz.ifremer.fr/peche

www.pecheursdebretagne.eu

www.comitedespeches-finistere.fr

INFORMATIONS PRATIQUES

Le service des publics vous accueille **du lundi au vendredi** de 9h30 à 17h.

Tarif :

- Entrée scolaire : **gratuit**
- Visite guidée scolaire : **gratuit**
- Accompagnateur groupe : **gratuit**
- Atelier pédagogique : **20 €** par groupe

Contact :

Cécile Le Phuez, médiatrice culturelle au 02 98 97 10 20 ou par courriel : cecile.lephuez@cca.bzh ;

Brendan Petit, médiateur culturel au 02 98 06 14 43 ou par courriel : brendan.petit@cca.bzh,

Stéphanie Derrien, médiatrice culturelle au 02 98 06 14 43 ou par courriel : stephanie.derrien@cca.bzh

Professeur relais : **Nathalie Limousin** : nathalie.limousin1@ac-rennes.fr

Professeur relais inter-structures (Musée de Pont-Aven, Musée de la Pêche, Fonds Explore, Marinatrium, Station de biologie marine) : **Hélène Vilbois** : helene.vilbois@ac-rennes.fr