

Brevet de technicien supérieur maritime

CMEF Culture maritime et expression française

Durée : 3 heures

Corpus documentaire :

- Annexe support 1 (document principal) : Hervé Chabannes, Les passeurs de la mémoire Havraise: histoire, mémoire et identité au havre du XVIème au XIXème siècle. Histoire. Université du Havre, 2013.
- Annexe support 2 : Guy de MAUPASSANT, Pierre et Jean Ollendorf, 1889, Folio, p. 71.
- Annexe support 3 : Le Havre et les modèles portuaires : trajectoire du premier port français, entretien par Daniel Florentin, avec Pierre Thorez, Urbanités, Mars 2015.
- Annexe support 4 : Hervé Chabannes, Les Manuscrits retrouvés de Jacques Augustin Gaillard.
- Annexe support 5 : Image satellite du Havre et de la baie de Seine, Géoportail, IGN, 2017 et carte du port du Havre (HAROPA, retravaillée par D. Florentin

1^{re} QUESTION (valeur = 7)

Étude du corpus

1. (valeur = 2)

Répondre à l'aide des informations fournies sur l'annexe support 1 (document principal).

Exposer et analyser l'évolution des différentes fonctions du Havre de sa fondation au milieu du XVIIIème siècle.

2. (valeur = 2)

Répondre à l'aide des informations fournies sur l'annexe support 2.

Analyser à l'aide des figures de styles et des champs lexicaux l'image que Maupassant dresse du Havre au XIX^{ème} siècle.

3. (valeur = 1.5)

Répondre à l'aide des informations fournies sur l'annexe support 3.

Exposer et expliquer les enjeux et les mutations contemporaines du port du Havre.

4. (valeur = 1.5)

Répondre à l'aide des informations fournies sur les annexes supports 4 et 5.

Identifier les différentes représentations du port du Havre proposées dans le corpus et réaliser une analyse spatiale de chacune et de l'ensemble.

2^e QUESTION (valeur = 9)

Expression

Réaliser à partir du corpus précédent une note de synthèse de 450 mots (+/- 10%) qui reprendra les idées principales de chaque document en montrant les liens qui les unissent.

Cette note devra être structurée, complète et pertinente. Vous ferez référence à chacun des documents en précisant son auteur, sa nature et sa source au moins une fois (par la suite vous renverrez directement à son numéro).

Maitrise des codes orthographiques et morphosyntaxiques (valeur = 4 points)

Nota :

Dans le cas où un(e) candidat(e) repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il (elle) le signale très lisiblement sur sa copie, propose la correction et poursuit l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il vous est demandé de la (ou les) mentionner explicitement.

La copie que vous rendrez ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé comporte notamment la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de signer ou de l'identifier.

ANNEXE SUPPORT 1 (1/2)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Fondée en 1517 par le roi François Ier dans le dessein d'en faire un grand port d'armateurs et de négociants tant pour le cabotage national et européen que pour le commerce maritime au long cours sur les « mers océanes », la Ville Française du Havre de Grace¹ était aussi conçue par son fondateur pour être destinée à contrôler militairement l'estuaire de la Seine et l'approvisionnement de la capitale dans un contexte général d'incessantes guerres européennes et d'âpre rivalité franco-anglaise.

En 1541, François Ier « saisit en sa main » la totalité du territoire de la ville en devenant [...] afin de bâtir deux nouveaux quartiers, ceux dits de Saint-François et des Barres. En 1544, le même roi étendit de nouveau la ville vers l'est en annexant une partie du village de Leure nommée Percanville, ce qui eut pour effet de doubler la surface de la nouvelle cité. Mais un contexte général de crise rendit celle-ci trop coûteuse à fortifier, trop difficile à défendre tout en étant encore insuffisamment peuplée. [...] L'occupation de la ville successivement par les Huguenots puis par les Anglais en 1562-1563, enfin le siège que le roi Charles IX dut lui faire subir pour la reprendre convainquirent ce dernier de la nécessité de construire une citadelle pour renforcer son flanc sud-est, entre terre et estuaire. Celle-ci sera bâtie de 1564 à 1574. [...] En 1628, le cardinal de Richelieu, gouverneur du Havre, fit entièrement rebâtir la citadelle de Charles IX dans le but de la moderniser afin qu'elle soit en mesure de défendre au mieux le port et la ville. [...] Le Havre connut bien vite les formes les plus variées de l'activité maritime, pêche (du hareng, de la morue, de la baleine), course, commerce, marine royale, expéditions navales et de découvertes transatlantiques, avec la prépondérance tantôt de l'une, tantôt de l'autre. Le plus souvent commandités par des commerçants rouennais jusqu'au XVII^e siècle, les capitaines le furent progressivement par des armateurs havrais de plus en plus indépendants et travaillant en rapport direct avec le Conseil du roi et les négociants parisiens. C'est avec Richelieu² et Colbert que Le Havre infléchit sa vocation navale et militaire primitive vers l'essor maritime et commercial pour finalement s'affirmer au premier rang des ports atlantiques français à la fin du XVIII^e siècle. [...] Selon l'historien Jean Meyer³ :

ANNEXE SUPPORT 1 (2/2)
NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

« Ainsi se dessinent les traits spécifiques du port du Havre. Prévu comme un arsenal, Le Havre a été, tout au long du XVIIIème siècle, l'un des premiers ports maritimes de France, pour devenir au XVIIIème d'abord entrepôt parisien et rouennais, puis l'un des quatre grands ports coloniaux français. Plus encore, Le Havre devient, en période de disette, le grand port d'importation des grains et des farines de l'espace balte ou américain. C'est dire que Le Havre est devenu bien plus qu'un avant-port, et que son importance économique dépasse, et de beaucoup, le « poids » d'une petite ville de moins de 20 000 habitants. C'est qu'il a su sécréter une élite singulièrement entreprenante qui n'a pas hésité à voler de ses propres ailes contre les négociants de Rouen ».

Dans la seconde moitié du XVIIIème siècle, Le Havre devient aussi un des premiers chantiers de construction navale civile et militaire, ce qui explique l'importance des relations avec les pays du nord de l'Europe, producteurs et transporteurs des matières premières nécessaires. Pour toutes ces raisons et aussi pour son rôle de foyer actif pour la guerre de course, bien que petit par la taille, Le Havre est devenu suffisamment dangereux aux yeux des Anglais pour mériter deux bombardements massifs de la ville et du port en 1694 et en 1759.

Hervé Chabannes, Les passeurs de la mémoire Havraise : histoire, mémoire et identité au havre du XVIème au XIXème siècle. Histoire. Université du Havre, 2013. Français. <tel-00849427>

1. Tel fut le nom original donné à la ville en hommage à son fondateur, à la France et en référence au lieu de son implantation, la crique de Grasse ou Grace. L'appellation vernaculaire était « Le Hable neu(f) »

2. qui fut entre autres gouverneur du Havre. Toute cette description est empruntée à Alain CORVISIER, dir. Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine, Toulouse, Privat, 1987 (2e éd.)

3. in Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine, p. 77

ANNEXE SUPPORT 2
NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Guy de Maupassant (1850-1893) a situé au Havre l'intrigue du roman Pierre et Jean. À l'occasion d'une partie de pêche sur La Perle, le père Roland et ses deux fils, Pierre et Jean, contemplent l'arrivée vers la jetée du paquebot le Prince-Albert.

Quand il fut tout près de la Perle, le père Roland leva son chapeau, les deux femmes agitèrent leurs mouchoirs, et une demi-douzaine d'ombrelles répondirent à ces saluts en se balançant vivement sur le paquebot qui s'éloigna, laissant derrière lui, sur la surface paisible et luisante de la mer, quelques lentes ondulations.

Et on voyait d'autres navires, coiffés aussi de fumée, accourant de tous les points de l'horizon vers la jetée courte et blanche qui les avalait comme une bouche, l'un après l'autre. Et les barques de pêche et les grands voiliers aux mâtures légères glissant sur le ciel, traînés par d'imperceptibles remorqueurs, arrivaient tous, vite ou lentement, vers cet ogre dévorant, qui, de temps en temps, semblait repu, et rejetait vers la pleine mer une autre flotte de paquebots, de bricks, de goélettes, de trois-mâts chargés de ramures emmêlées.

Guy de MAUPASSANT, Pierre et Jean, 1889.

Citation extraite du volume Folio, p. 71.

ANNEXE SUPPORT 3 (1/2)
NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Le Havre et les modèles portuaires : trajectoire du premier port français

La stratégie du Port Autonome du Havre devenu Grand Port Maritime du Havre a depuis longtemps été de se concentrer sur une activité prioritaire. Dans les années 1960 et début des années 1970, le tout pétrole, puis le tout conteneur. Depuis quelques années s'y est ajouté l'accueil des paquebots de croisière. Le trafic de marchandises conventionnelles a été délibérément sacrifié, au point que les grues, propriété du port, ont été démontées et que plusieurs hangars et entrepôts, certains après incendie, ont été détruits. [...]

Le processus de conteneurisation, qui est étroitement associé aux logiques de mondialisation, est-il producteur de friches ? Les terminaux à conteneurs (Port 2000), construits plus loin de la ville et au-delà du port « ancien », ont vidé les anciens bassins de leur activité et les friches portuaires se sont étendues. Le trafic conteneurisé et la taille des navires nécessitent pour l'évolution des navires et pour le stockage des conteneurs, des espaces beaucoup plus vastes que le trafic conventionnel. Le transfert des activités s'explique. [...]

Une ligne relie quotidiennement Le havre et Portsmouth, son symétrique de l'autre côté de la manche. Y a-t-il une activité économique intense entre les deux villes ? Ou est-ce davantage du tourisme de loisirs qui unit les deux villes ? [...] En fait, peu de liens existent entre les deux villes. La majorité, pour ne pas dire la quasi-totalité des passagers de cette ligne ne font que traverser les deux ports. Ce sont pour partie des touristes mais aussi des camions. À cela s'ajoutent les croisières. Le Havre accueille en saison plus de 200 escales de paquebots. Depuis quelques années, il est tête de ligne pour des croisières de Costa et de Royal Caribbean. Mais peu de ces paquebots avitaillent au Havre et les retombées semblent limitées en ville. L'office de tourisme estime que chaque croisiériste rapporte 80 euros. [...] Beaucoup de croisiéristes vont en excursion hors de l'agglomération (plages du débarquement pour les passagers des États Unis, Rouen voire Paris). [...]

ANNEXE SUPPORT 3 (2/2)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

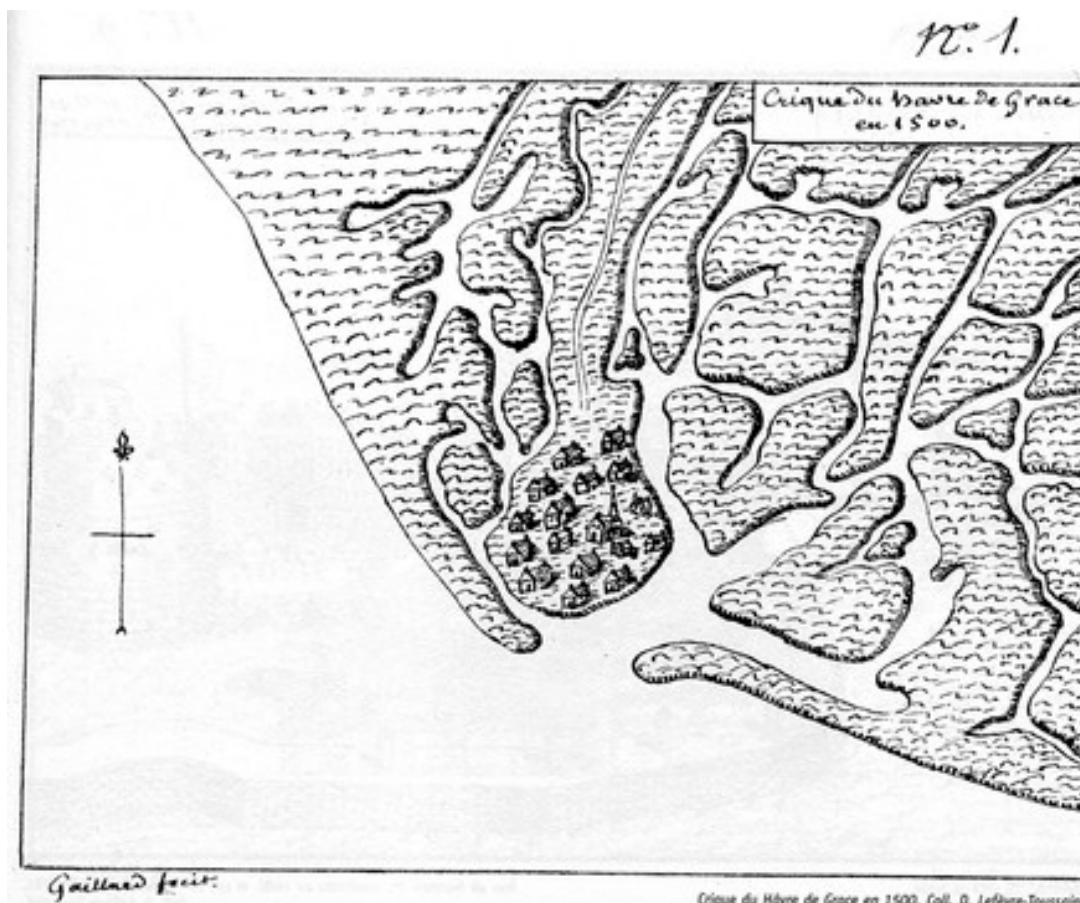
Comment peut-on juger ces différents aménagements en termes urbanistiques ? [...] La rénovation des quartiers sud non seulement n'efface pas la coupure ville-port, mais elle la renforce. Ils sont insérés dans l'espace urbain alors que le port s'en éloigne. La majorité des logements construits contribuent à la gentrification¹ de ces quartiers. Ce sont principalement des logements privés inaccessibles, tant à l'achat qu'en location, aux populations à faible revenu, majoritaires dans le parc vétuste ou à caractère social (HLM) du quartier de l'Eure. La rénovation des quartiers sud s'est inscrite dans une politique de valorisation de l'identité maritime et négociante du Havre, avec le bassin Paul Vatine où se rassemblent les voiliers de la Transat Jacques Vabre, au détriment de l'identité portuaire et industrielle. Au point que le nom du quartier, quartier de l'Eure, à résonance ouvrière, a été changé en quartier Saint Nicolas. Mais l'ancien nom persiste et semble devoir se maintenir. Ce modèle de transformation d'un vieux quartier portuaire et industriel s'apparente au « modèle britannique », à l'image des docks de Londres ou de Liverpool, repris dans d'autres pays (Hambourg, Oslo...). [...]————

Entretien réalisé en février 2015 par Daniel Florentin, avec Pierre Thorez professeur émérite de géographie à l'Université du Havre. Il partage ses recherches entre des travaux sur les transformations post-socialistes et des travaux sur les transports, en particulier le transport maritime.

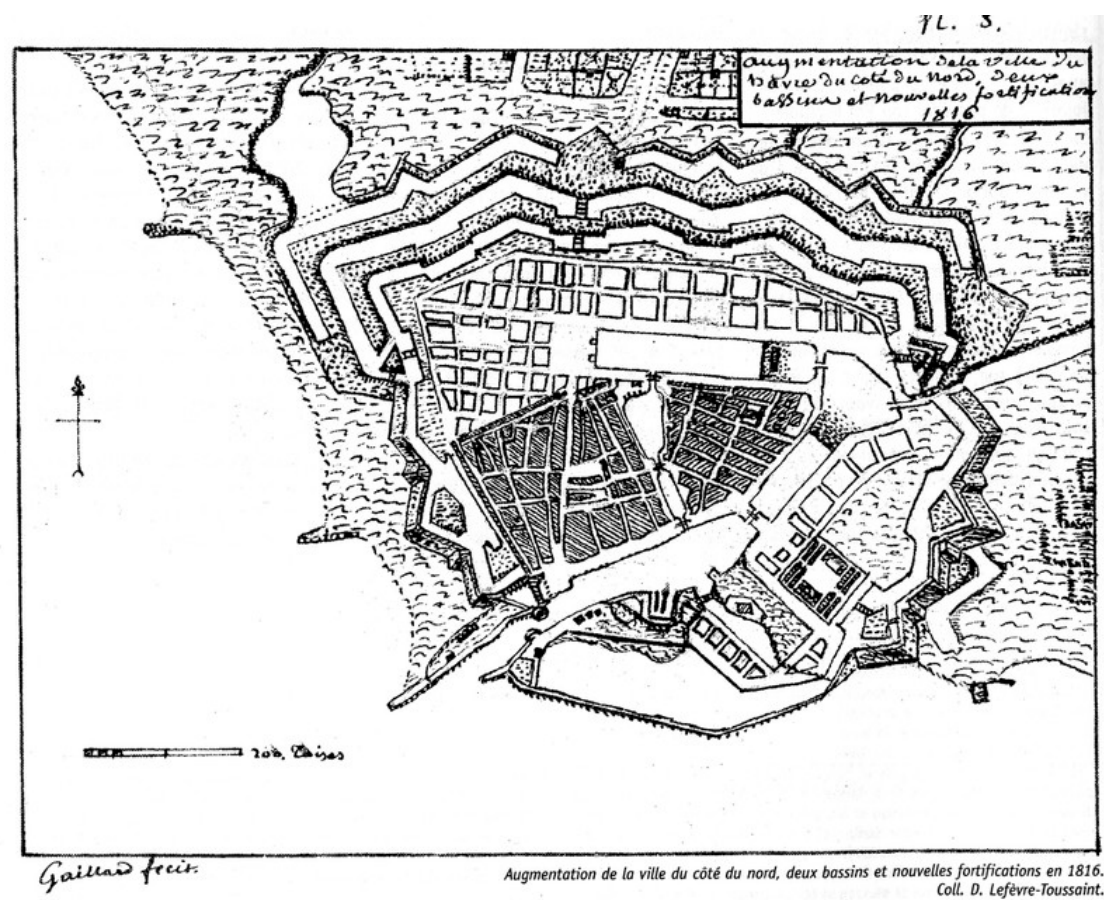
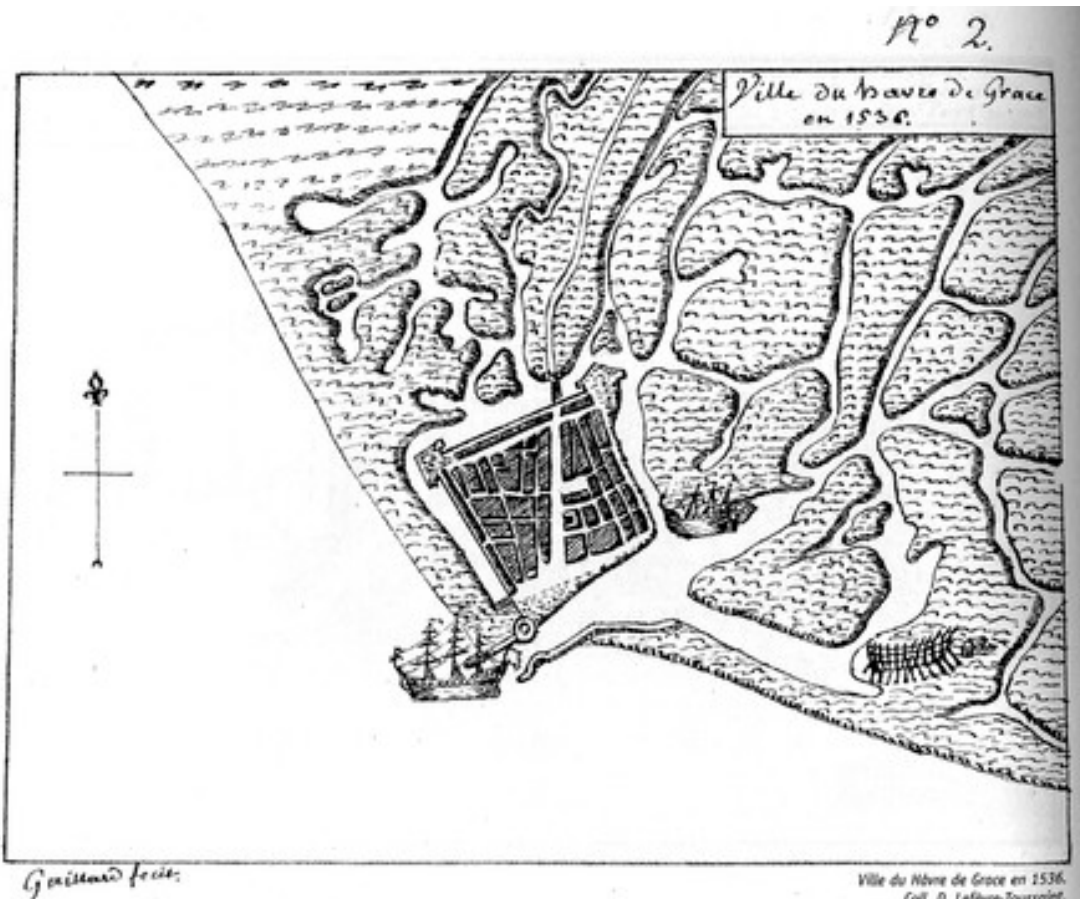
<http://www.revue-urbanites.fr/entretien-le-havre-et-les-modeles-portuaires-trajectoire-du-premier-port-francais-avec-pierre-thorez/>, Mars 2015

1. de l'anglais gentry, petite noblesse. Phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants moins favorisés, ceci occasionnant alors une mutation du profil économique et social du quartier.

ANNEXE SUPPORT 4 (1/2)
NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

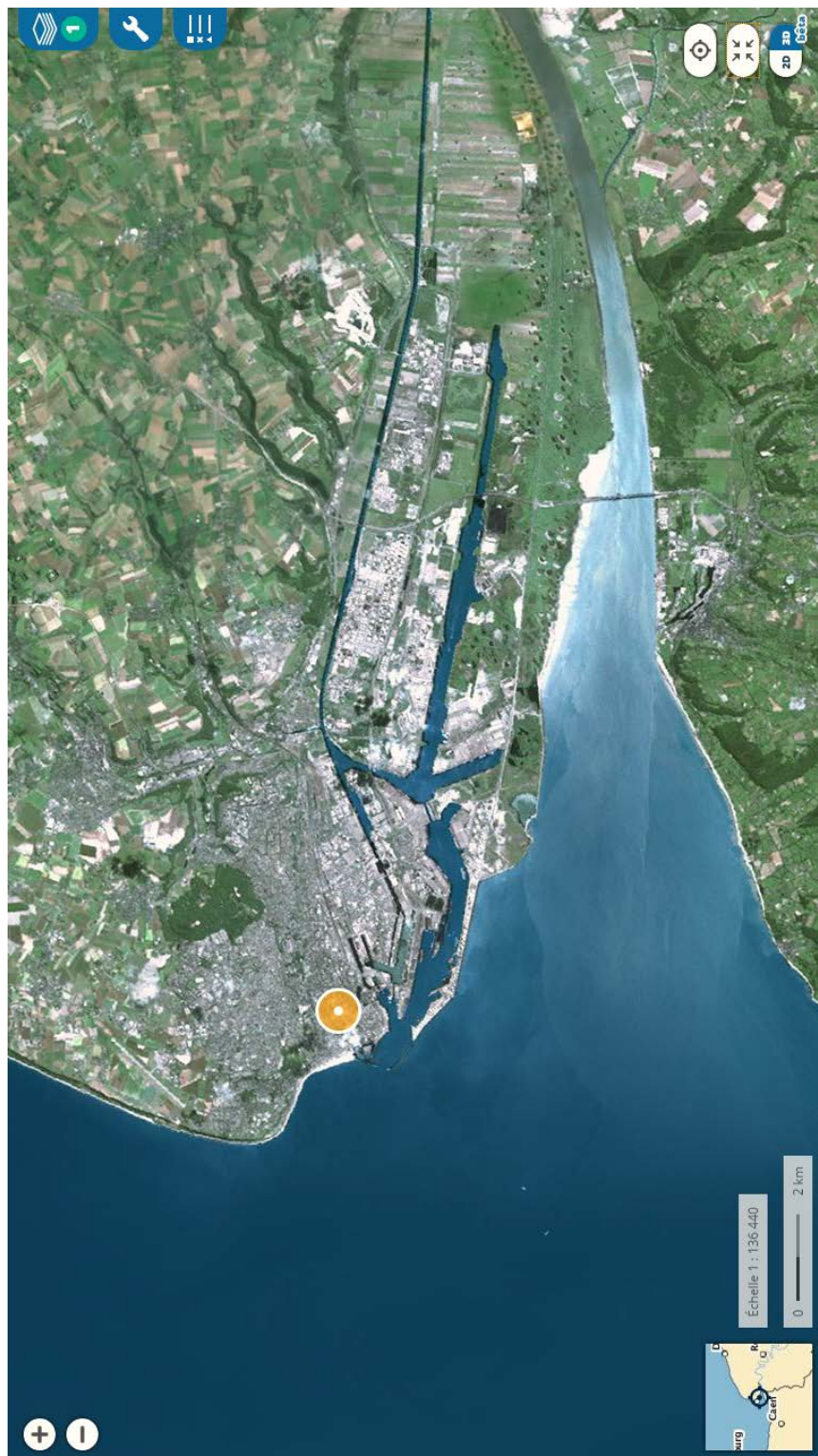


Crique du Havre de Grace en 1500. Coll. D. Lefèvre-Toussaint.



ANNEXE SUPPORT 5 (1/2)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN



Tourner la page

Page 11 sur 12

