

BTS

2017

Brevet de technicien supérieur maritime

Culture maritime et expression française

Durée : 3 heures

Corpus documentaire :

Document principal (annexe support 1) : Hoffmann G., Schnall U., « la cogue de Brême. Portrait d'un navire marchand médiéval » in « Le Chasse-Marée », n°171 – Août 2004, pp. 38-51.

Annexe support 2 : « La marche vers l'abîme », L'homme qui rit, Victor Hugo, 1869.

Annexe support 3 : Evolution du delta temporaire de la Weser, embouchure du port de Brême. https://fr.wikipedia.org/wiki/Baie_de_Jade#/media/File:JadeWeser.png, 6 Février 2015.

Annexe support 4 : détail du delta de la Weser.

Annexe support 5 : Sceau Stralsund, début XIVème.

1^{re} QUESTION (valeur = 7)

1. (valeur = 2)

Répondre à l'aide des informations fournies sur les annexes supports 1 et 5.

Montrer, à partir de l'analyse du texte le principe de construction d'un cogue.

2. (valeur = 1,5)

Expliquer l'importance du cogue dans l'histoire de la Hanse.

Tourner la page

3. (valeur = 2)

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

Établir un relevé des champs lexicaux afin de dégager les thèmes majeurs du texte.

4. (valeur = 1,5)

Analyser la dimension symbolique de la scène à partir de la richesse de ses connotations.

2^e QUESTION (valeur = 13)

Répondre à l'aide des informations fournies sur les annexes supports 1, 2, 3, 4 & 5.

1. (valeur = 9)

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).

2. (valeur = 4)

Maîtrise des codes orthographiques et morphosyntaxiques (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.

Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 1 (1/3)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Hoffmann G., Schnall U., « la cogue de Brême. Portrait d'un navire marchand médiéval » in Le Chasse-Marée, n°171 – Août 2004, pp. 38-51

La cogue de Brême : Portrait d'un navire marchand médiéval.

Musée maritime d'Allemagne à Bremerhaven, 21 avril 2004. Depuis que la cogue est sortie, il y a 4 ans, du plus grand bassin de conservation du monde, elle a les épaules qui tombent. Après six siècles passés sous l'eau, c'est maintenant un bateau au sec (...) Avant que cette épave ne soit découverte, personne n'avait jamais vu une cogue.

Le 9 octobre 1962, à l'occasion de l'aménagement d'un bassin du port de Brême, la drague Arlésienne mettait au jour une épave en bois. Elle était tellement inhabituelle que les ouvriers avaient interrompu leur travail. Le directeur alerta le musée du land de Brême. S. Fliedner, historien d'art et responsable du département Moyen Age et navigation, se rendit immédiatement sur les rives de la Weser. Le bateau reposait sur le flanc, dans une pente sablonneuse de la langue de terre que l'Arlésienne devait dégager. S. Fliedner aperçut la muraille bâbord, constituée de bordages d'une longueur impressionnante qui se recouvraient à clin, et vit les restes d'un château surplombant la poupe : il avait devant lui un cogue de la Hanse. Mais Fliedner n'en était pas tout à fait certain. Il ne connaissait les cogues qu'à travers les sceaux des villes hanséatiques. L'historien P. Heinsus avait, quelques années auparavant, dans sa thèse de doctorat, comparé entre eux les navires représentés sur les sceaux et établi un rapport avec le type de la cogue que l'on connaissait à partir des anciens registres de ports. Il avait ainsi défini les caractéristiques d'une cogue : une quille droite, un franc-bord inhabituellement haut par rapport à la longueur de la quille, avec de larges bordages à clin, une étrave et un étambot droits, et souvent relevés.

Une cogue de la Hanse, quelle sensation ! Des siècles durant, au Moyen Age, les cogues ont régné sur la mer du Nord et la Baltique et apporté à leurs propriétaires richesse et pouvoir. Les Hanséates étaient au départ des marchands au long cours qui s'étaient regroupés au sein d'une alliance informelle, afin de se soutenir mutuellement dans leurs navigations commerciales dans les pays bordant la Baltique et la mer du Nord. A partir du milieu du XIII^e siècle, furent fondées les premières villes sur la côte Sud de la Baltique, et de l'association de tous ces marchands émergea peu à peu la ligue de villes hanséatiques.

Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 1 (2/3)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

La Hanse devint une vaste organisation de négoce qui commerçait au-delà des mers et loin à l'intérieur des terres. Lübeck sur la Baltique, et Cologne à l'Ouest sur le Rhin en devinrent les plus puissantes villes.

Des comptoirs hanséatiques, véritables zones de droit extraterritoriales se créèrent dans des pays étrangers : le Stalhof à Londres, le Kontor de Bruges, la Deutsche Brücke à Bergen, et le Sankt Peter Hof à Novgorod. La Hanse acquit des privilèges douaniers et des monopoles, et décréta des blocus commerciaux.

Les cogues étalent des navires de charge aptes au transport de lourdes cargaisons, hauts de franc-bord et de structure massive. Depuis leurs châteaux avant et arrière surélevés, elles étaient faciles à défendre, à une époque où sur mer chacun devait pouvoir affronter l'autre. Elles transportaient des céréales vers la Norvège et l'Angleterre, du bois pour la construction navale et des pelleteries pour les clientèles raffinées de Flandre et de France. Aux villes nouvelles de la Baltique, les cogues apportaient des draps de Flandre, des armes et, surtout, du sel de la Baye de Bretagne pour la conservation de la viande et du poisson. Lübeck s'enrichit grâce à l'importation de hareng de Schonen et de stockfisch de Norvège, et Cologne à l'exportation de vins du Rhin et de pichets en grès (...)

La grande époque de la hanse prit fin du fait de son procédé de construction – coque première, membrures ensuite -, qui ne permettait pas d'augmenter davantage le tonnage. En revanche, les bateaux construits à carvel pouvaient atteindre des dimensions plus importantes : les charpentiers posaient une quille, y fixaient des couples et des barrots de pont et bordaient ce solide squelette. Ils pouvaient utiliser autant de couple juxtaposés qu'ils désiraient et construire des bateaux toujours plus grands – jusqu'aux célèbres clipppers du XIXe siècle, qui transportaient passagers et cargaisons, régatant de New York au Cap Horn et jusqu'aux champs aurifères de Californie. A partir du XVe siècle, ce sont des navires à trois mâts construits à carvel qui empruntent les anciennes routes de la Hanse sur la mer du Nord et la Baltique. La fin de la cogue en tant que type intervient tout juste quelques décennies après la construction de la cogue de Brême.

Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 1 (3/3)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN



Mise au jour de l'épave d'un cogue du XIVème siècle sur un littoral d'accumulation.

Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 2 (1/3)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

La marche vers l'abîme.

Gwynplaine, le héros, se trouve sur un navire qui va sombrer. Dea, celle qu'il aime, est malade et va mourir. Cet extrait constitue la fin du roman.

Gwynplaine retint son haleine pour ne pas perdre un mot de ce que disait Ursus, et voici ce qu'il entendit:

_ C'est très dangereux, cette espèce de bateau. Ça n'a pas de rebord. Si on roule à la mer, rien ne vous arrête. S'il y avait du gros temps, il faudrait la descendre sous le tillac¹, ce qui serait terrible. Un mouvement maladroit, une peur, et voilà une rupture d'anévrisme. J'en ai vu des exemples. Ah ! mon Dieu, qu'est-ce que nous allons devenir? Dort-elle? oui. Elle dort. Je crois bien qu'elle dort. Est-elle sans connaissance? non. Elle a le pouls assez fort. Certainement elle dort. Le sommeil, c'est un sursis. C'est le bon aveuglement. [...] Pourvu qu'il ne lui arrive pas malheur! Homo! Homo!

Homo cogna doucement de sa queue le plancher du pont.

- Tu es là! Ah! tu es là. Dieu soit béni! Homo perdu, c'eût été trop. Elle dérange son bras. Elle va peut-être se réveiller. Tais-toi, Homo. La marée descend. On partira tout l'heure. Je pense qu'il fera beau cette nuit. Il n'ya pas de bise. La banderole pend le long du mât, nous aurons une bonne traversée. Je ne sais plus où nous en sommes de la lune. Mais c'est à peine si les nuages remuent. Il n'y aura pas de mer. Nous aurons beau temps.

[...] On apercevait à l'autre bout du bâtiment, à la poupe, un homme debout, le patron sans doute, qui venait de sortir de l'intérieur du navire et avait délié l'amarre, et qui manœuvrait le gouvernail. Cet homme, attentif seulement au chenal, comme il convient lorsqu'on est composé du double flegme du hollandais et du matelot, n'entendant rien et ne voyant rien que l'eau et le vent, courbé sous l'extrémité de la barre, mêlé à l'obscurité, marchait lentement sur le tillac d'arrière, allant et revenant de tribord à bâbord, espèce de fantôme ayant une poutre sur l'épaule. Il était seul sur le pont. Tant qu'on serait en rivière, aucun autre marin n'était nécessaire.

En quelques minutes le bâtiment fut au fil du fleuve. Il descendait sans tangage ni roulis. La Tamise, peu troublée par le reflux, était calme. La marée l'entraînant, le navire s'éloignait rapidement. Derrière lui, le noir décor de Londres décroissait dans la brume. [...]

Tourner la page

¹ Mot de vieux français désignant le pont supérieur d'un navire (entre les gaillards)

ANNEXE SUPPORT 2 (2/3)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Ursus répliqua, presque avec un essai d'autorité:

_ Calme-toi. Il y a des moments où tu n'as pas d'intelligence du tout. Je te recommande de rester en repos. [...] Nous avons un très beau temps d'ailleurs. C'est comme une nuit faite exprès. Nous serons demain à Rotterdam qui est une ville en Hollande, à l'embouchure de la Meuse.[...]

Le navire continuait de fuir mollement et vite, la nuit était de plus en plus obscure, des brumes qui venaient de l'océan envahissaient le zénith d'où aucun vent ne les balayait, quelques grosses étoiles à peine étaient visibles et s'estompaient l'une après l'autre, et au bout de quelque temps il n'y en eut plus du tout, et tout le ciel fut noir, infini et doux. Le fleuve s'élargissait, et ses deux rives à droite et à gauche n'étaient plus que deux minces lignes brunes presque amalgamées à la nuit. De toute cette ombre sortait un profond apaisement.

Gwynplaine s'était assis à demi, tenant Dea embrassée. Ils parlaient, s'écriaient, jasaient, chuchotaient. Peu de temps après ces effusions, Dea meurt[...]

Alors Gwynplaine fut effrayant.

Il se dressa debout, leva le front, et considéra au-dessus de sa tête l'immense nuit.

Puis, vu de personne, regardé pourtant peut-être dans ces ténèbres par quelqu'un d'invisible, il étendit les bras vers la profondeur d'en haut, et dit:

_ Je viens.

Et il se mit à marcher, dans la direction du bord, sur le pont du navire, comme si une vision l'attirait.

A quelques pas c'était l'abîme.

Il marchait lentement, il ne regardait pas à ses pieds.

Il avait le sourire que Dea venait d'avoir.

Il allait droit devant lui. Il semblait voir quelque chose. Il avait dans la prunelle une lueur qui était comme la réverbération d'une âme aperçue au loin.

Il cria : _ Oui!

A chaque pas il se rapprochait du bord.

Il marchait tout d'une pièce, les bras levés, la tête renversée en arrière, l'œil fixe, avec un mouvement de fantôme.

Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 2 (3/3)

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Il avançait sans hâte et sans hésitation, avec une précision fatale, comme s'il n'eût pas eu tout près le gouffre béant et la tombe ouverte.

Il murmurait : - Sois tranquille. Je te suis. Je distingue très bien le signe que tu me fais.

Il ne quittait pas des yeux un point du ciel, au plus haut de l'ombre. Il souriait.

Le ciel était absolument noir, il n'y avait plus d'étoiles, mais évidemment il en voyait une.

Il traversa le tillac.

Après quelques pas rigides et sinistres, il parvint à l'extrême bord.

_ J'arrive, dit-il. Dea, me voilà.

Et il continua de marcher. Il n'y avait pas de parapet. Le vide était devant lui. Il y mit le pied.

Il tomba.

La nuit était épaisse et sourde, l'eau était profonde. Il s'engloutit. Ce fut une disparition calme et sombre.

Personne ne vit ni n'entendit rien. Le navire continua de voguer et le fleuve de couler.

Peu après le navire entra dans l'océan.

Quand Ursus revint à lui, il ne vit plus Gwynplaine, et il aperçut près du bord Homo qui hurlait dans l'ombre en regardant la mer.

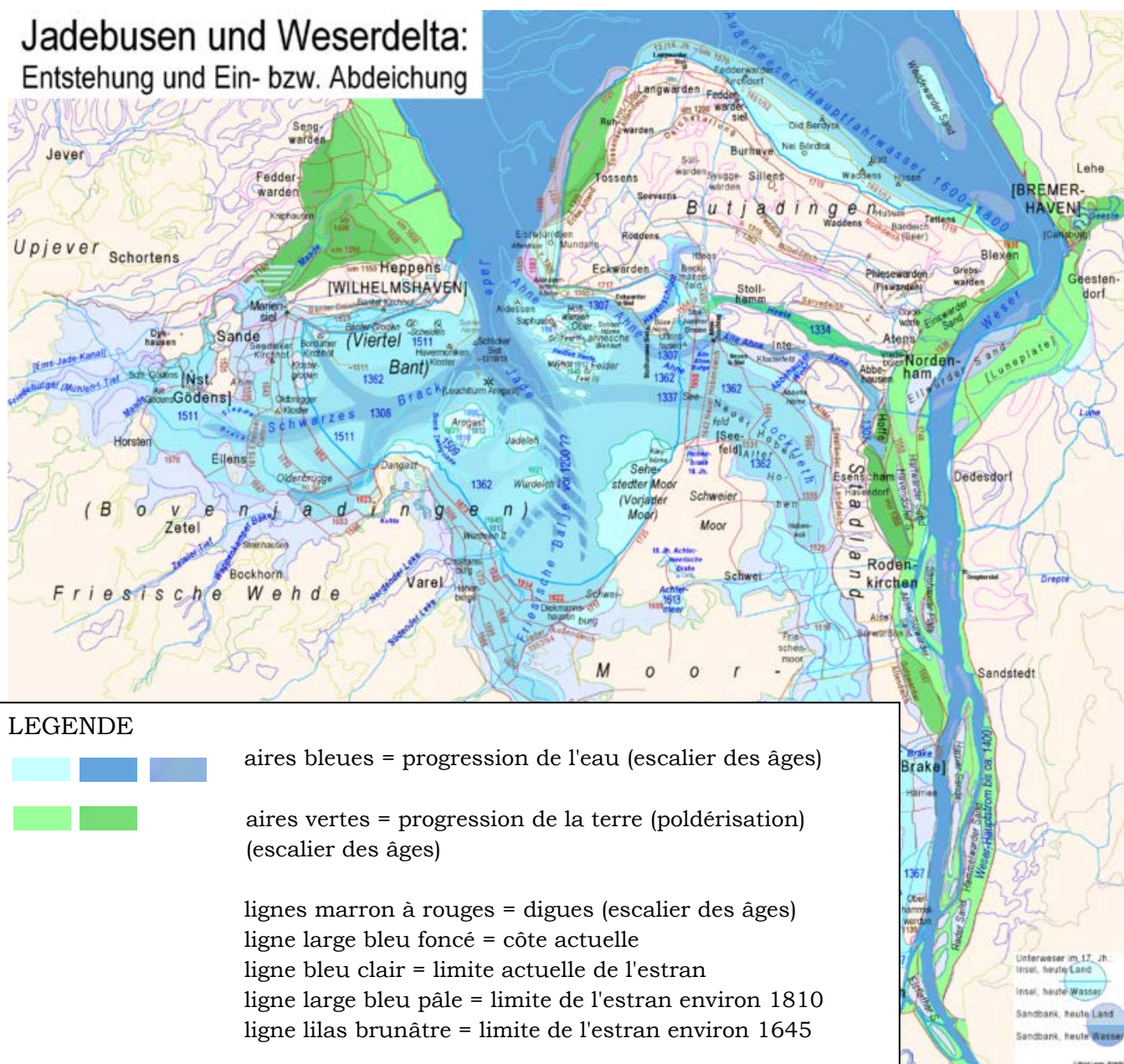
Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 3

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Évolution du delta temporaire de la Weser, embouchure du port de Brême.

Jadebusen und Weserdelta: Entstehung und Ein- bzw. Abdeichung



Termes :

Siel = valve de drainage
Hauptstrom, Hauptfahrwasser = bras principal
Insel = île
Sandbank = banc de sable
Marsch = marais maritime
Moor = tourbière

Toponymie régionale:

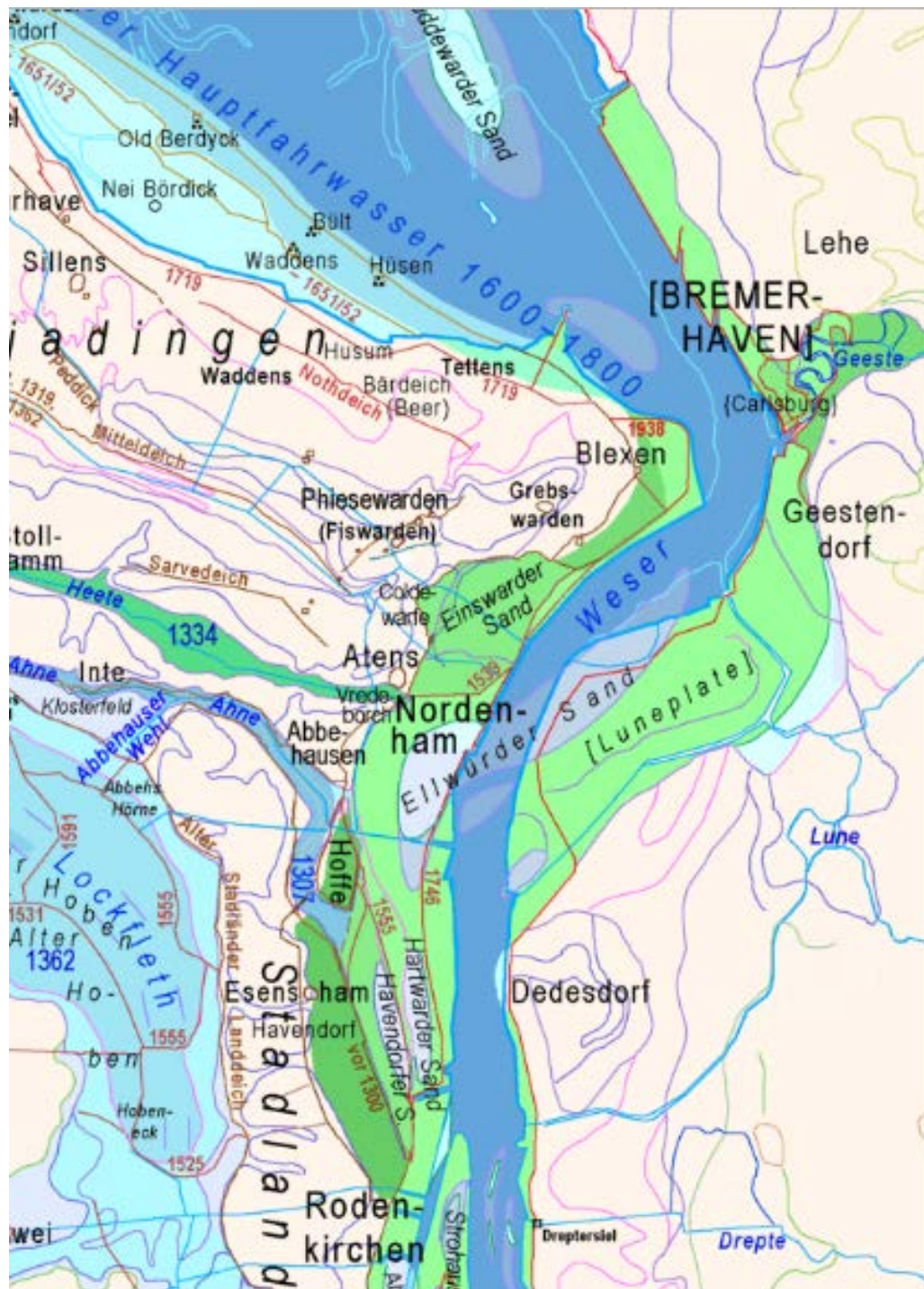
Brake = rupture d'une digue
Feld (« champ ») = terrain à l'extérieur des digues
Gast, Geest = moraines
Hörne (« corne ») = cap
Meer (comme en néerlandais) = lac
Plate = (ancienne) banc de sable
Sand (« sable ») = île sans digue

Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 4

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Détail du delta de la Weser.



Tourner la page

ANNEXE SUPPORT 5

NE DOIT PAS ÊTRE RENDUE AVEC LA COPIE D'EXAMEN

Sceau Stralsund début XIVème

