

**BREVET DE TECHNICIEN SUPERIEUR MARITIME,  
SPECIALITE MAINTENANCE DES SYSTEMES ELECTRO-NAVALS**

**BREVET DE TECHNICIEN SUPERIEUR MARITIME,  
SPECIALITE PECHE ET GESTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN**

**E1 CULTURE MARITIME ET EXPRESSION FRANÇAISE**

**(Durée 3 h 00)**

---

**Le candidat a le choix entre les deux sujets.**

*Tournez la page SVP*

## **SUJET 1**

### **Corpus documentaire :**

DOCUMENT PRINCIPAL : Un typhon au large des côtes du Japon, Jack LONDON « Un typhon au large des côtes du Japon », Gallimard, 1927.

DOCUMENT 2 : Erosion côtière suivant les types de côtes en 2003.

DOCUMENT 3 : Erosion Du Littoral : l'Etat prend la mesure du danger, Joël Cossardeaux, Les Echos, le 20/01/2014.

### **Première partie : Etude du corpus (valeur = 7)**

#### **Document principal**

Montrer, à partir de l'analyse des procédés d'écriture (figures de style, champs lexicaux...) que l'aventurier de cet extrait est placé en milieu hostile. (valeur = 3)

#### **Documents 2 et 3**

1. Déterminer dans un premier temps, de façon détaillée, les grands types de côtes, puis montrer en quoi l'érosion y est différente. (valeur = 2)
2. Evoquer l'impact de l'érosion littorale sur les sociétés et présenter les solutions envisagées à différentes échelles géographiques. (valeur = 2)

### **Deuxième partie : Expression (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 et renvoyer systématiquement au document par son numéro.

### **Maîtrise des codes orthographiques et morphosyntaxiques (valeur = 4)**

## DOCUMENT PRINCIPAL : Un typhon au large des côtes du Japon.

*Jack London, de son vrai nom John Griffith Chaney est l'un des premiers écrivains américains ayant fait fortune dans la littérature. Il s'embarque à bord du Sophie Sutherland pour aller chasser le phoque au large des côtes du Japon*

« Les quatre coups du quart du jour venaient de sonner ; nous finissions à peine de déjeuner, lorsque l'ordre arriva aux matelots de quart de se tenir prêts à mettre en panne et tout le monde aux chaloupes.

« A gauche ! à gauche toute ! cria le capitaine. Carguez les huniers, halez bas le grand foc, bordez le foc au vent et amenez la misaine goélette. » Et ainsi, le 10 avril 1893, le schooner *Sophie Sutherland* était en panne au large des côtes du Japon, non loin du cap Jérimo.

Il y eut quelques instants de précipitation et de confusion. Dix-huit hommes manœuvraient les six chaloupes. Les uns lovaient les garants, les autres lançaient les amarres, les patrons des embarcations arrivaient avec leur compas et des barils de galères et leur armement portait les provisions. Les chasseurs, avec leurs toiles cirées et leurs mitaines, ployaient sous le poids de deux ou trois carabines, d'un fusil et d'une lourde boîte de munitions, le tout vite arrimé dans les chaloupes.

[...] La matinée était splendide ; cependant notre pilote secoua la tête d'un air de doute et, contemplant le lever du soleil, il murmura : « Soleil rouge au matin, marin se méfie. » Le soleil avait, en effet, un éclat trompeur ; sa clarté blanche et son aspect moutonneux comme une tête de nègre avaient quelque chose de déconcertant et d'inquiétant qui disparurent bientôt.

Au loin, vers le nord, le cap Jérimo dressait sa pointe noire, menaçante, semblable à quelque monstre sorti de l'abîme. La neige de l'hiver, commençant à fondre, couvrait encore quelques places et formait des taches éblouissantes balayées par un vent léger qui soulevait de petits tourbillons avant de s'élancer vers la mer. D'énormes mouettes se levaient lentement, battaient des ailes dans la brise, frappaient leurs pattes palmées sur la surface de l'eau et s'étiraient longuement avant de prendre leur vol. A peine le clapotis de l'eau cessa-t-il qu'une envolée d'oiseaux de mer s'échappa avec un bruit d'ailes et s'éloigna contre le vent rejoindre quelques baleines qui s'ébattaient lourdement en lançant des jets pareils à l'échappement d'une machine à vapeur. Le cri rauque, discordant, d'un perroquet de mer heurtait l'oreille et donna l'éveil à plusieurs phoques devant nous. Ils s'éloignèrent en débandade, bondissant hors de l'eau. Une mouette au vol lent, réfléchi, dessina de larges courbes autour de nous, et, souvenir du pays, un petit moineau impudemment perché sur l'avant, la tête dressée, gazouillait joyeusement ; bientôt les chaloupes atteignirent le banc de phoques, et bang ! bang ! les coups de feu se répercutèrent au loin.

[...] Nous partîmes donc vent arrière avec un seul ris dans notre voile. Le patron, les dents serrées, s'agrippait à l'aviron de queue. Son regard anxieux se portait tantôt à l'avant, sur le schooner, lorsque nous montions la lame, tantôt sur l'écoute, tantôt sur l'arrière où le bruit du vent sur l'eau annonçait une grande rafale qui menaçait de nous capeler. Les vagues menèrent alors à une danse effrénée, s'amusant aux bonds les plus extravagants et dans la clarté blanche elles se poursuivaient rageusement

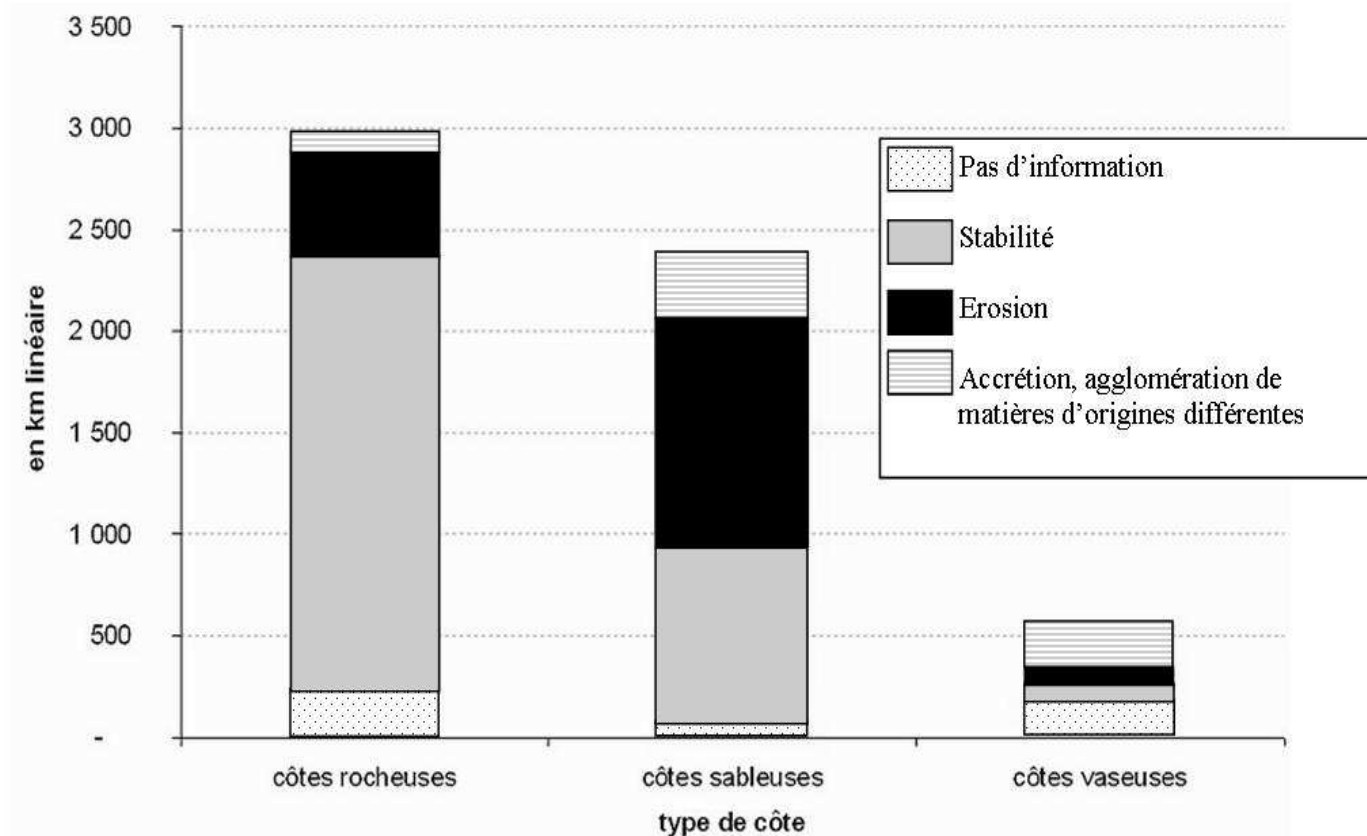
*Tournez la page SVP*

par-ci, par-là, en haut, en bas, partout, jusqu'au moment où une énorme masse d'eau verte à la crête écumeuse s'éleva du fond de l'Océan avec un bruit de sanglot et les cacha à notre vue. Cela ne dura qu'un instant ; immédiatement, de nouvelles vagues aux formes diverses se reformèrent. Elles se glissèrent dans un rayon de soleil ; chaque sillon, petit ou grand, chaque gouttelette avait l'air d'argent fondu car l'eau perdant sa couleur verte se transformait en flot argenté, éblouissant, qui disparaissait aussitôt pour se reformer, masse turbulente, en vague sombre qui s'élevait et déferlait sans trêve. Cette fougue s'apaisa, cette clarté argentée disparut quand le soleil fut voilé par de gros nuages noirs précurseurs de la tempête, rapidement amoncelés à l'ouest-nord-ouest.

Nous atteignîmes bientôt le schooner, derniers à bord. En quelques minutes, les phoques furent écorchés, les chaloupes et le pont lavés ; ensuite nous descendîmes près du feu ronflant sous le gaillard d'avant pour nous laver, changer de vêtements et apprécier enfin un dîner confortable et chaud. Sur le schooner, on avait hissé les voiles car il fallait couvrir soixante-quinze milles pour gagner le sud avant le matin et retrouver les bancs de phoques dont nous nous étions éloignés durant deux jours de chasse.

Jack LONDON « Un typhon au large des côtes du Japon »,  
Gallimard, 1927.

## DOCUMENT 2 : Erosion côtière suivant les types de côtes en 2003.



Source : EuroSION database, Observatoire du littoral, 2004.

### DOCUMENT 3 : Erosion Du Littoral : l'Etat prend la mesure du danger

Joël Cossardeaux, [Les Echos](#), le 20/01/2014

*Le gouvernement lance un vaste programme d'auscultation des côtes. Il s'agit d'identifier les zones où il faudra tôt ou tard déplacer les populations.*

La tempête Dirk, en arrachant au littoral aquitain d'impressionnantes langues de terre, est venue brutalement rappeler un phénomène rampant mais bien réel et qui ne date pas d'hier : le littoral français, dans sa majeure partie, est rongé par l'érosion. Outre les espaces naturels, les zones urbanisées sont désormais directement menacées. Selon les experts, des quartiers entiers de villes risquent de se retrouver de plus en plus souvent les pieds dans l'eau. Et pour cause, aujourd'hui, près du quart des terres situées à moins de 50 mètres des côtes sont couvertes d'habitations, de zones industrielles et commerciales ou d'infrastructures diverses.

Face à la montée des dangers, Frédéric Cuvillier, le ministre de la Mer, en déplacement la semaine dernière à Cayeux-sur-Mer, sur la côte picarde, a annoncé le lancement d'une « *cartographie de l'aléa d'érosion à l'échelle nationale* ». Il devrait constituer un futur outil d'aide à la prise de décisions dont certaines ne s'annoncent vraiment pas faciles.

Sur certains sites, la situation est telle aujourd'hui qu'on ne peut plus en effet écarter à terme la relocalisation des résidents, des activités et des biens exposés à des inondations et des submersions à répétition du type de celles subies il y a plus de trois semaines par les habitants de Quimperlé (Finistère) ou ceux du front de mer de Biarritz (Pyrénées-Atlantiques).

Aujourd'hui, près d'un quart du littoral se désagrège à un degré plus ou moins élevé. Les deux tiers des côtes sableuses sont régulièrement mangées par les vagues. Un peu plus du quart du linéaire rocheux, pourtant plus stable, s'érode. Ce mal qui ronge les côtes et s'accélère, élévation des mers oblige, varie selon les régions. Aucune cependant ne peut s'estimer à l'abri de ses effets. En Corse et en Ile-et-Vilaine, moins de 10 % du littoral reculent. Beaucoup moins que dans le Pas-de-Calais, en Seine-Maritime, dans le Calvados et dans le Gard, où plus de 70 % des côtes sont touchées. Des pertes que l'engraissement de certaines sections du littoral, c'est-à-dire là où la terre l'emporte au contraire sur la mer (baies, estuaires, marais), est bien loin de compenser. Seulement 10 % des côtes avancent.

L'outil cartographique qui va être réalisé permettra de prévoir le comportement des écosystèmes littoraux à dix, quarante et quatre-vingt-dix ans. Il servira à établir des indicateurs homogènes sur l'évolution du trait de côte et de s'organiser en conséquence. A Cayeux-sur-Mer, un des cinq sites zones tests retenus par le gouvernement pour expérimenter les mesures à prendre, il est d'ores et déjà question de noyer le hâble d'Ault, un polder conquis sur la mer. Objectif : atténuer les risques de submersion dans les secteurs habités. L'évacuation définitive des populations ne s'imposera donc pas partout. Mais Frédéric Cuvillier a également annoncé le lancement d'un « *programme de gestion intégrée* » de tous les risques encourus par le littoral et ses habitants. Vocation ? Permettre de « *bâtir une stratégie d'aménagement* », explique le ministre, avec cette fois à la clef « *un déplacement d'activités, quand nécessaire* ». J. C

*Tournez la page SVP*

## **SUJET 2**

### **Corpus documentaire :**

DOCUMENT PRINCIPAL : La Hanse dans la Baltique, Suzanne Champonnois, enseignante d'histoire à l'Institut national des langues et civilisations, mars 2002, Clio 2015

DOCUMENT 2 : La Hanse teutonique, carte,

[http://www.larousse.fr/encyclopedie/images/La\\_Hanse\\_teutonique](http://www.larousse.fr/encyclopedie/images/La_Hanse_teutonique)

DOCUMENT 3 : Michel Morineau, « Au bord de la mer en Normandie avant et après Colbert » in *Les ports normands : un modèle ?*, (Colloque interdisciplinaire, 28 et 29 mai 1998, Université de Rouen et du Havre), Luneray, 1999, pp.35-36.

DOCUMENT 4 : Sceau de la ville de Lübeck

### **Première partie : Questions sur le document principal (valeur = 7)**

1. Relever et expliciter les deux aspects de la puissance hanséatique . (valeur = 1)
2. A la lecture du texte, identifier le fonctionnement politique d'une ville hanséatique. (valeur = 3).
3. Question d'analyse du corpus :  
Identifier dans l'ensemble des documents les fonctions du navire dans l'histoire de la Hanse.(valeur = 3)

### **Deuxième partie : Expression (valeur = 9)**

Réaliser à partir du corpus documentaire une note de synthèse - 450 mots (+/- 10%) -qui en reprendra les idées principales et les liens.

Cette note devra être structurée, complète et pertinente et renvoyer systématiquement au document par son numéro.

### **Maîtrise des codes orthographiques et morphosyntaxiques (valeur = 4)**

## DOCUMENT PRINCIPAL (1248 mots)

### **La Hanse dans la Baltique, Suzanne Champonnois Enseignante d'histoire à l'Institut national des langues et civilisations**

(...) Dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle en effet, la guilde de commerçants allemands fondée à Visby en 1161 connut un essor remarquable (...)

Le Drang nach Osten, commencé dès le XI<sup>e</sup> siècle pour des raisons démographiques par la colonisation allemande des marches du Nord – Brandebourg, Poméranie, Mecklembourg – s'est poursuivi pour des raisons commerciales au XIII<sup>e</sup> siècle vers les territoires mal connus de la rive orientale de la Baltique et vers les immensités que l'on soupçonnait au-delà et que l'on disait fort riches. Cette expansion se donna alors une pieuse justification : il convenait d'attirer dans le sein de l'Église romaine les dernières populations païennes afin qu'elles ne fussent pas tentées de se laisser convertir par les Slaves orthodoxes.

La domination de la Hanse, ou plutôt des Hanses, car il y en eut plusieurs, a duré près de trois siècles.

C'est en 1161 que s'est formée à Visby, une première Hanse de commerçants allemands soucieux de développer sur des bases régulières le commerce maritime dans la Baltique et aussi de le rendre plus sûr par une lutte contre la piraterie qui enrichissait presque toutes les peuplades riveraines de la mer.

Cette première Hanse se déplaça bientôt à Lübeck, fondée en 1158, qui prit un rapide essor comme point de concentration des marchandises destinées à l'est et comme point de départ des colons vers Riga en Livonie et vers la Russie. En 1259 se rattachèrent à la Hanse les cités de Hambourg, de Wismar et de Rostock ; en 1281 se groupèrent les commerçants de Cologne et d'autres villes germaniques de l'Ouest. Toutes ces associations se réunirent pour former en 1358 la Ligue hanséatique allemande qui devint rapidement une puissance commerciale et politique dans toute l'Europe du Nord et spécialement dans la Baltique, favorisée par la conquête du rivage oriental de cette mer par les chevaliers Teutoniques dont le grand maître faisait partie de plein droit de la Hanse (...)

Une puissance commerciale d'abord avec ses principes de base : le commerce doit être organisé (...) Les Hanses mettent en place une gestion stricte avec une comptabilité écrite, un crédit soigneusement encadré et des calculs de commissions.

Lübeck joua le rôle principal dans le développement des Hanses. Ville libre, elle commandait par sa position le passage entre la mer Baltique et la mer du Nord. Considérée comme la capitale de la Hanse, elle était gouvernée par un conseil de marchands où siégeaient les représentants des grandes entreprises, souvent familiales, qui faisaient la fortune de l'association. C'est là que se tenaient les « grands jours » de la Hanse et se prenaient les décisions fondamentales.

L'union reposait principalement sur les privilèges que les villes s'accordaient mutuellement pour la protection et l'exercice du commerce. Elles pouvaient appartenir à des princes ou à des rois, lesquels les laissaient en général libres de s'enrichir puisque eux-mêmes en profitaient. (...)

Une puissance politique aussi, car à mesure que les réseaux commerciaux se développaient, la Hanse devenait de plus en plus impérialiste : elle réglementait non seulement les modalités financières des relations commerciales, mais elle décidait qui avait le droit de commercer dans ses ports, qui avait le droit de stocker des marchandises dans ses entrepôts, qui avait le droit d'utiliser ses navires. Les villes qui voulaient profiter de son réseau devaient adopter ses règles et son système financier ; la Hanse veillait jalousement sur ses prérogatives, encadrait de plus en plus le crédit, interdisait d'en faire aux étrangers et refusait même de commercer

*Tournez la page SVP*

avec des non-adhérents. Elle interdit aussi aux chantiers navals de Dantzig de construire des bateaux pour des non-hanséates (...)

Comme les comptoirs affiliés à la Hanse bénéficiaient de privilèges commerciaux et fiscaux conséquents, le commerce hanséatique prit vite une grande importance et apporta la richesse aux villes adhérentes. La prospérité atteignit les villes russes et baltiques ; après Novgorod, Riga, Pernau, Reval et, en 1398, Kaunas en pays lituanien en profitèrent. Au comptoir Peterhof de Novgorod, les commerçants allemands achetaient les fourrures de zibeline, de martre et même d'écureuil qui en hiver, après être passées dans les mains des pelletiers de Bruges ou de Paris, réchauffaient les épaules des dames germaniques. Par la Düna, la Vistule, l'Oder et l'Elbe affluaient les bois précieux et les minerais rares, échangés contre la bière allemande, les vins de France ou du Rhin, les soieries italiennes et les draps flamands, sans oublier le sel français. (...)

Avec le commerce, l'influence germanique s'étendit à toutes les villes de l'Europe du Nord. On retrouve dans bien des cités la même organisation sociale : le pouvoir est aux mains d'un petit nombre de gros entrepreneurs regroupés dans des guildes, alors que la population n'a aucun droit politique, mais est dispensée d'impôts. L'influence est sensible dans l'unité architecturale des cités hanséatiques : le même type de maison se retrouve dans presque toutes les villes autour de la Baltique, avec des toits en pente forte, à cause de la neige, certes, mais aussi pour abriter dans un grenier-dépôt les marchandises que l'on hissait avec des poulies. (...)

Cette réussite et cet enrichissement, avec ses exclusives, ne pouvaient pas ne pas susciter des envies et des rivalités. La Hanse eut à affronter rivaux et ennemis. Contre les Hollandais à qui elle avait concédé un temps le droit de commercer avec la Livonie, elle se défendit en limitant le temps pendant lequel leurs navires pouvaient rester à quai et, plus curieusement, en leur interdisant d'apprendre la langue des autochtones. Certains essayèrent de se maintenir dans la Hanse en épousant de blondes Fraülein, mais cette méthode « héroïque » demeura l'exception !

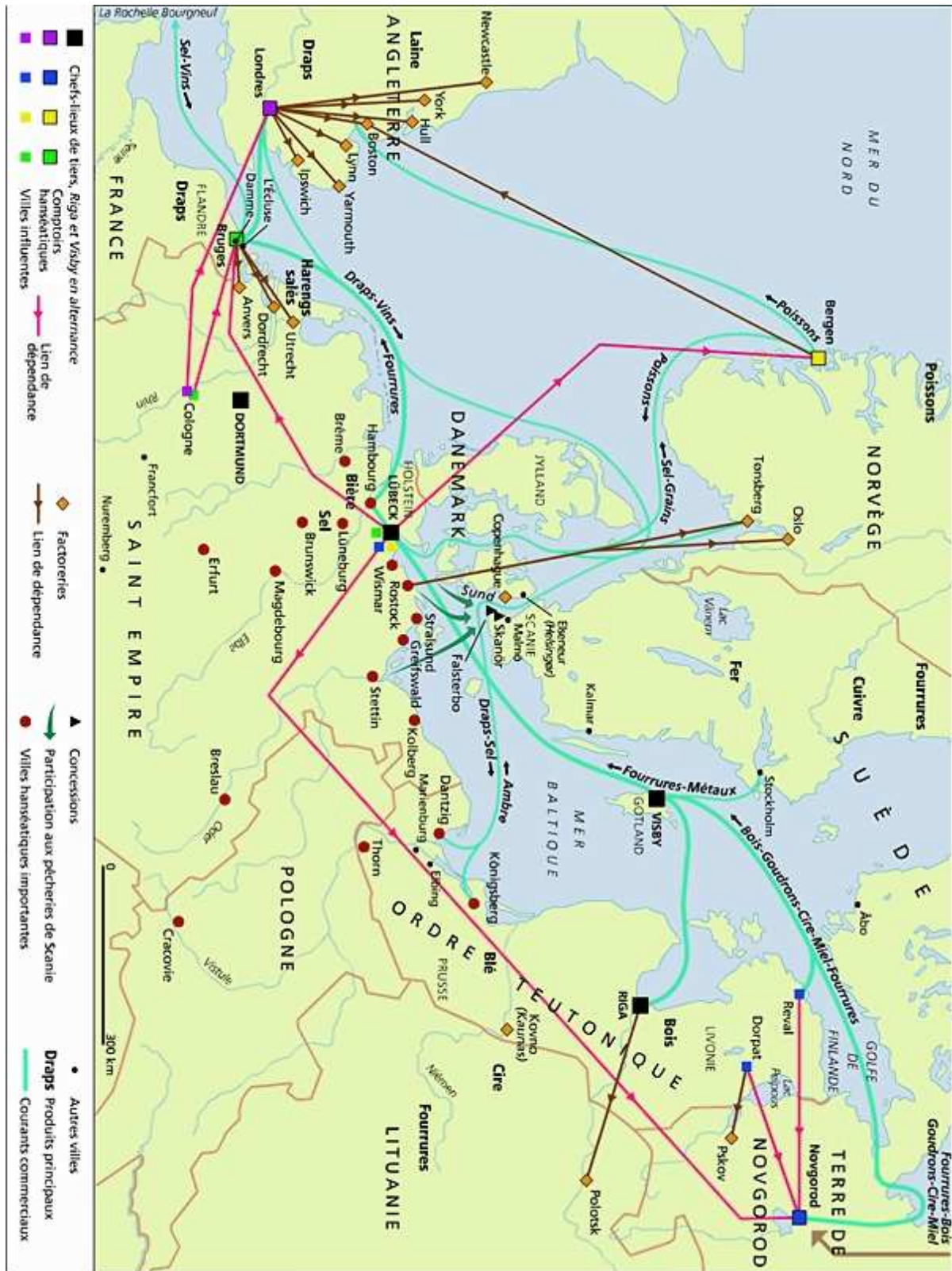
Sans armée propre, la Hanse préférait à l'affrontement les négociations diplomatiques et, en cas d'échec, le blocus, c'est-à-dire la cessation du commerce avec la ville ou le pays qu'elle voulait frapper. Elle ne disposait pas de trésor commun et devait en cas de conflits lever des taxes spéciales dans les villes sous son obédience – lesquelles, en cas de refus, perdaient leurs privilèges et étaient « mises à l'index ». La Hanse eut à défendre ses intérêts par la force contre l'Angleterre, la France et la Hollande.

Mais l'ennemi le plus dangereux était le Danemark qui détenait les détroits du Sund et du Belt et dominait la Norvège. En 1360, le roi Valdemar IV envahit la Scanie, alliée de la Hanse, et occupa Visby. D'abord battue, la Hanse trouva des alliés en Suède et dans l'Allemagne du Nord ; avec leur aide, elle ravagea Copenhague, détruisit son port et obligea le roi Valdemar à signer la paix de Stralsund en 1370 qui lui accordait également un droit de regard sur le choix du souverain danois. Le triomphe de la Hanse était complet ; elle élaborait pendant les hostilités une sorte de constitution – dite de Cologne – qui lui servit de charte jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle. Cependant un nouveau conflit avec le Danemark éclata en 1420, qui se termina également par un succès de la Hanse, et le Danemark dut ouvrir ses détroits à la libre circulation.

Après la grande prospérité des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, la Hanse perdit très progressivement son rayonnement, et son pouvoir diminua lentement, moins du reste par un ralentissement des échanges commerciaux que par la montée en puissance des États voisins qui contestaient son hégémonie. (...)

C'est la guerre de Trente Ans (1618-1648) qui ruina la plupart des villes allemandes et qui, ajoutée au déclin de l'ordre Teutonique, mit un terme à cette grande puissance que fut la Hanse et à son commerce dans la Baltique.

## DOCUMENT 2 : La Hanse



[http://www.larousse.fr/encyclopedie/images/La\\_Hanse\\_teutonique/1011216](http://www.larousse.fr/encyclopedie/images/La_Hanse_teutonique/1011216)

Tournez la page SVP

**DOCUMENT 3** : Michel Morineau, «Au bord de la mer en Normandie avant et après Colbert » in *Les ports normands : un modèle ?*,(Colloque interdisciplinaire, 28 et 29 mai 1998, Université de Rouen et du Havre), Luneray, 1999, pp.35-36.

« Il faut d'abord se dégager de la problématique fruste de Colbert<sup>1</sup> et de ses thuriféraires<sup>2</sup>. Le bâtiment de mer n'est pas lui-même le créateur de la richesse, le pilote de l'expansion économique. C'est un instrument tributaire en tant que tel, d'une activité précise et subordonné à elle. Que ce soit la pêche ou le transport et l'on doit enfoncer le clou en soulignant que l'activité tutrice elle-même dépendait de ses débouchés dans le public. Il était inutile de braver l'océan pour aller traquer la morue à Terre-Neuve si les cargaisons ramenées ne se vendent pas ou se vendaient mal et l'on dirait la même chose à propos d'autres items[...] Nous avons garde d'oublier que la possession d'un vaisseau, outre le gain d'un fret, pouvait être le vecteur d'une prospection et, de fil en aiguille, l'avant-courrier d'une implantation suivie de l'établissement d'un trafic. Mais, fut-ce dans ce cas [...] une deuxième étape. Les « tentatives volontaristes » de Colbert, d'introduction dans la Baltique, le montrèrent. Ce redressement d'optique nous conduit à une appréciation différente de la situation de la flotte française (en 1664) et auparavant. La bonne manière d'apprécier réside dans la réinsertion de la flotte dans le mouvement commercial global et non pas dans un constat d'impuissance économique pour cause d'une carence de l'armement [...] La flotte dans l'état où elle se trouvait correspondait donc aux besoins des négociants. »

---

1. Jean-Baptiste Colbert né le 29 août 1619 à Reims, mort le 6 septembre 1683 à Paris, est un des principaux ministres de Louis XIV. Contrôleur général des finances de 1665 à 1683, secrétaire d'État de la maison du roi et secrétaire d'État de la Marine de 1669 à 1683.

2. Littéraire. Personne qui loue, vante quelqu'un, quelque chose avec excès : *Les thuriféraires du pouvoir*.

DOCUMENT 4 : Sceau de la ville de Lübeck



[https://fr.wikipedia.org/wiki/Cogne#/media/File:Stadssigill\\_foer\\_staden\\_Luebeck.png](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cogne#/media/File:Stadssigill_foer_staden_Luebeck.png)  
traduction littérale : « le sceau des bourgeois de Lübeck ».