
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

ACADÉMIE DE MARINE
SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE



14 octobre 2014

21 Place Joffre - 75007 PARIS

ACADÉMIE DE MARINE

SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE 2014-2015

Mardi 14 octobre 2014
Amphithéâtre Maréchal Foch
Ecole militaire

Sous la présidence de

M. Jean-Yves LE DRIAN

Ministre de la Défense

École Militaire - 21 Place Joffre - 75007 PARIS

✉ CC 11 - 75398 PARIS CEDEX 08

contact@academiedemarine.fr

www.academiedemarine.com

Programme

Séance solennelle de rentrée de l'Académie de marine à l'amphithéâtre Maréchal Foch de l'Ecole militaire

14 h 30	Accueil de M. Jean-Yves LE DRIAN, ministre de la Défense, des personnalités et des participants par le contrôleur général des armées (2s) André RAVIER, président de l'Académie de marine
14 h 45	Remise des prix décernés par l'Académie <i>Prix de l'Académie :</i> Grand prix, prix « Beau Livre », prix album, médailles, mentions et ouvrages signalés <i>Prix de fondation :</i> Prix Manley-Bendall, prix André Giret, prix Henri Vovard, prix André-Jacques Vovard, prix Maurice Lebrun, prix Emile Girardeau, prix Henri Kummerman, prix Georges Leygues, Prix Claude Boquin <i>Prix de thèse</i>
15 h 45	Allocution du président sortant, le contrôleur général des Armées (2s) André RAVIER Allocution du président entrant, le recteur (h) Henri LEGOHÉREL
16 h 15	Allocution du président de la séance solennelle de rentrée M. Jean-Yves LE DRIAN, ministre de la Défense
17 h 00 à 19 h 00	Réception à la Rotonde Gabriel, cercle mess de l'Ecole militaire

Présentation

Établissement public de l'État sous tutelle du ministre de la Défense, l'Académie de marine, reconstituée en 1921, maintient la tradition de l'Académie royale de Brest créée en 1752, afin de favoriser le développement des hautes études sur les questions maritimes (décret 91-335 du 2 avril 1991, modifié en dernier ressort par décret 2005-708 du 21 juin 2005, incorporés dans le Code de la Défense, articles R3413-88 à [R3413-115](#)).

Le contrôleur général des Armées (2s) André Ravier, élu en 2012, [assume](#) la présidence jusqu'en octobre 2014.

[Le recteur \(h\) Henri Legohérel lui succédera à cette date.](#)

L'Académie de marine est divisée en six sections qui comprennent chacune treize membres titulaires, de nationalité française, dont l'élection est approuvée par décret :

- *Marine militaire,*
- *Marine marchande, pêche et plaisance,*
- *Sciences et techniques,*
- *Navigaton et océanologie,*
- *Histoire, lettres et arts,*
- *Droit et économie.*

Elle comprend à ce jour vingt-six membres honoraires.

Elle comprend également des membres associés, actuellement au nombre de douze, dont le prince Henrik de Danemark, le président Mário Soares, le prince Albert II de Monaco.

Des invités permanents participent à la vie de l'Académie. Ils doivent être parrainés par deux membres de l'Académie et verser une cotisation annuelle. Ils peuvent participer à toutes les activités organisées par l'Académie : conférences, visites, séance solennelle de rentrée, dîner annuel et voyages.

Chaque année, lors de la séance solennelle de rentrée académique, sont décernés les **prix littéraires** sur proposition de la commission des prix, présidée par le professeur Philippe Haudrère, assisté par M. Patrick Geistdoerfer, rapporteur général.

Toutes ces distinctions sont attribuées à des ouvrages traitant de sujets intéressants la marine ou la mer, sans distinction de genre.

Elle attribue également des **prix de fondation**, de thèses et la bourse Lippman qui sont arrêtés par des commissions particulières.

Prix de fondation par ordre de création :

- Prix Manley-Bendall
- Prix André Giret
- Prix Henri Vovard
- Prix André-Jacques Vovard
- Prix Maurice Lebrun
- Prix Emile Girardeau
- Prix Henri Kummerman
- Prix Georges Leygues
- Prix Claude Boquin

Le **prix de thèse** a été créé en 1998. Depuis 2011 deux prix sont attribués en principe, l'un à une thèse littéraire, historique ou en sciences humaines, l'autre à une thèse à caractère scientifique.

Une **bourse d'étude**, la « Bourse Lippman », créée en 2004 grâce au legs de M^{me} Lippman, est attribuée tous les deux ans.

Remise des prix

I. PRIX LITTÉRAIRES

Le Grand prix est attribué à l'ouvrage :

Dictionnaire des corsaires et pirates



sous la direction de Gilbert BUTI et Philippe HRODEJ
CNRS Éditions, 2013 (990 pages)

Cet imposant et ambitieux ouvrage regroupe les contributions de **cinquante-deux** historiens spécialistes de l'histoire maritime. C'est le premier dictionnaire historique sur les corsaires et pirates, deux catégories fort différentes de marins qu'il est **malheureusement** courant de les confondre, les premiers au service de leur pays, pourvus d'une lettre de marque délivrée par l'Etat, les seconds simples bandits. **L'accent est mis dans cet ouvrage historique**, sur la période du XVI^e siècle au XIX^e siècle, âge d'or de la piraterie « moderne ». **Cette œuvre** monumentale, consacrée à ces gens de mer et à l'histoire maritime des siècles passés, **est publié** à une période où des formes modernes de piraterie se manifestent de nouveau **dans** différentes régions du globe. **Ce livre comprend une somme** de plus de six cents entrées - plus de la moitié des notices ont cependant été rédigées par les deux directeurs -, entrées qui **pour le plus grand nombre** présentent **ces** nombreux corsaires et forbans, Orientaux, Américains, Européens, heureux ou malchanceux, qui se livrèrent, hors des flottes de guerre des Etats, royales ou impériales, aux combats sur mer, s'attaquant **de préférence** aux navires de commerce et à leurs riches cargaisons, moins redoutables et **plus accessibles et rentables** que les bâtiments de guerre. Un certain nombre de notices présentent les ports et lieux, bases de ces activités, **même s'il s'agit avant tout** d'un dictionnaire biographique. Parmi les **grands** mérites de cet ouvrage il faut souligner que les auteurs ne se limitent pas à l'action de ces capitaines et équipages, leurs combats et faits d'armes, mais aussi **aux politiques militaires des Etats, aux actions financières et aux relations sociales, dimensions** qui sont rarement abordées. Ainsi sont pris en compte les questionnements majeurs relatifs au financement des opérations, aux procédés mis en œuvre par les acteurs économiques et la rentabilité finale de ces activités. La course et la piraterie ont donné lieu à une production littéraire et

Remise des prix

scientifique considérable - cet ouvrage se termine par une bibliographie abondante de quatre-vingt-dix pages – mais cette œuvre, qui privilégie le XVII^e siècle (environ un tiers des études) et l'observatoire européen, a atteint un niveau inégalé sur ce sujet historique. Ouvrage de référence - désormais personne ne pourra s'intéresser à la course et à la piraterie s'il ne consulte pas ce véritable dictionnaire aisé à lire, historiquement rigoureux - : que ce soient les étudiants en histoire, les auteurs de romans, de fictions romantiques en tout genre, les producteurs audiovisuels ou cinématographiques, tous auront recourt à cet ouvrage, entrée incontournable de ce monde fascinant !

Le prix **Album** est attribué à :

Les pêcheurs des extrêmes
de Marcel MOCHET

Éditions du Rocher, octobre 2012

L'auteur, grand reporter, ex-reporter-photographe à l'Agence France Presse, embarque régulièrement, depuis 20 ans, plusieurs mois par an, pour parcourir toutes les mers et océans du globe, y rencontrer les métiers **qui y sont exercés** et les hommes **qui y vivent**. Son ouvrage illustre merveilleusement, au travers de centaines de photos, combien au-delà de la dureté du métier, **ce** Grand métier, **sont présents la** fierté et l'amour que ses acteurs portent à leur travail-passion. Les vues magnifiques des paysages marins, au-delà du cercle polaire, les scènes de pêche fantastiques, la vie à bord pendant ces longs et durs voyages, les profonds et sensibles portraits d'hommes, volontaires et fiers, des seigneurs, montrent la grande aventure humaine de la mer, la grande pêche morutière d'aujourd'hui. C'est un extraordinaire recueil de photos rares, toutes plus belles les unes que les autres.

Le prix **Beau Livre** est attribué à :

Requins – De la préhistoire à nos jours

de Gilles CUNY et Alain BÉNÉTEAU

Éditions Belin, juillet 2013 (224 pages)

Le groupe actuel des requins, des chimères et des raies, les Chondrichthyens, est un groupe de poissons particulièrement intéressant, aussi bien par le nombre des espèces, que [par la constitution de ces animaux](#) dont le squelette n'est pas ossifié et reste cartilagineux ; ils possèdent des particularités anatomiques, physiologiques et éthologiques remarquables, [comme, par exemple, leur fécondation interne](#) - plusieurs espèces sont vivipares et possèdent des systèmes très variés pour nourrir les embryons que l'on assimile à des placentas -. Le seul spécialiste français de ce groupe passionnant d'animaux est M. Gilles Cuny, paléontologue, docteur ès Sciences, conservateur des collections de vertébrés fossiles du musée géologique de Copenhague. Il nous présente successivement « les premiers requins », leur « âge d'or », ceux de « l'âge des dinosaures » et enfin les « faunes modernes ». C'est, pour l'essentiel, l'histoire des requins, apparus il y a [quatre cent cinquante millions](#) d'années, et de leur évolution est replacée dans l'histoire de la Terre suivie pas à pas : de très nombreuses espèces ont peuplé les mers durant les temps géologiques, le groupe s'est diversifié rapidement avec parfois des formes étranges, [certains](#) sont mêmes de puissants prédateurs atteignant six à huit mètres de longueur. Ce livre est abondamment et superbement illustré par M. Alain Bénéteau, graphiste et illustrateur spécialisé en paléontologie et par quelques photographies de fossiles. Écrit par un scientifique dans un style clair et précis ces « requins de la préhistoire à nos jours » sont accessibles à tous. [C'est un mérite rare que de faire connaître la science ainsi, et de nous donner ce grand plaisir de découvrir ce monde de la mer aussi fascinant que celui des dinosaures.](#)

Quatre **médailles**, sont attribuées, dans **l'ordre alphabétique des auteurs** à :

LE BOUT DU MONDE... où tout est possible

Le voyage extraordinaire dans les mers australes
inspiré du récit de Jacques Duplessis, ingénieur du Roi-Soleil
de Jean-Yves BARZIC

Éditions La Découvrance, novembre 2013 (376 pages)

Ce livre passionnant n'est ni un roman, ni un livre d'histoire, ni un roman historique ; il est les trois à la fois ; il est inspiré du récit de Jacques Duplessis, qui, en août 1698, à La Rochelle, jeune officier hydrographe, embarque pour une expédition d'exploration du détroit de Magellan, connu jusque-là des seuls découvreurs, des flibustiers, et de **quelques commerçants** avec les colonies espagnoles de la côte pacifique de l'Amérique du Sud. Il embarque sur les frégates *Phélyppeaux* et *Comte de Maurepas*, sa conserve. **Très** apprécié de tous, il passera d'un bâtiment à l'autre au cours de l'expédition. Duplessis a écrit une relation de cette campagne à la conquête de nouvelles terres pour y installer des comptoirs et obtenir de nouveaux débouchés commerciaux, qui est la source d'inspiration de ce livre ; c'est donc sous la forme d'un roman que l'auteur a écrit ce récit d'un voyage d'exploration qui a duré deux ans, sept mois et vingt-deux jours. Il y a des combats, **quelques difficultés** avec les quelques anciens pirates embarqués en raison de leur connaissance des lieux, la trahison des Espagnols qui alors **que l'on est en temps de paix**, bombardent les navires du roi de France, **prenant prétexte** des pillages que les flibustiers français ont commis les années passées ; il y a aussi les transactions commerciales - l'expédition **était** commanditée par la Compagnie de la mer du Sud qui espérait de substantiels profits. L'essentiel de ce fascinant récit est la description des manœuvres, de la navigation et de ses aléas, les navires mettront sept mois pour traverser le détroit de Magellan ; les tempêtes mettront à dure épreuve **les équipages**, souvent à court de vivres et victimes du scorbut, et menaceront en permanence **la sécurité des navires**. Les bâtiments aborderont les côtes du Chili, les îles **Galapagos**, franchiront le cap Horn dans la tempête **mais** sans le voir ! Ce que décrit Duplessis, c'est cette vie des hommes de mer, hommes durs, simples, souvent brutaux, **menés à la dure par les commandants** et leurs officiers, eux-mêmes sérieusement éprouvés, **les conflits au sein des états-majors et des équipages**. **Les grands navigateurs, Bougainville, Cook et les autres se sont peu étendus sur la réalité quotidienne de la vie des équipages en mer**. Duplessis quant à lui ne se limite pas à la relation de l'expédition, à l'aspect strictement maritime, il fait œuvre d'ethnologue (même si cette discipline scientifique n'était pas encore reconnue à l'époque) : lors du long séjour dans le détroit de Magellan, les officiers et mêmes les équipages entretenirent de nombreux rapports avec les populations indigènes de la région, rapports **souvent** chaleureux. **Duplessis** décrit de façon détaillée, précise et amicale la vie de ces hommes du bout du monde et leurs coutumes. Voilà donc une histoire, une histoire vraie, celle d'un océan impitoyable, celle de navires, de leurs **officiers et de leurs équipages au bout du monde**.

ATLAS DES EMPIRES MARITIMES

de Cyrille POIRIER-COUTANSAIS

CNRS éditions, avril 2013 (288 pages)

Le mot « atlas » rend mal compte du contenu de cet ouvrage qui n'est pas **seulement** un atlas avec de nombreuses cartes de grande qualité établies par l'auteur (il y a aussi quelques cartes anciennes et quelques reproductions de documents figurés), mais qui est beaucoup **plus** : il s'agit d'une synthèse de l'histoire des empires maritimes ayant existé sur la terre de l'origine jusqu'à nos jours. C'est d'abord « l'ère des thalassocraties », du troisième millénaire jusqu'à l'installation des Européens en Amérique et en Asie. L'Antiquité **débute** par les empires méditerranéens, Crétois, Phéniciens, Grecs, Romains et Byzantins, puis **viennent** les Vikings, Génois, Vénitiens et les Musulmans. **Le monde s'élargit par les dominations maritimes** de l'Inde, de la Chine et du Japon. « L'âge des colonies », de 1492 à 1945, est celui des empires du Portugal, de l'Espagne et des **Provinces-Unies que suivent, à partir de 1500, ceux des Danois, des Britanniques, des Français et des Allemands**, pour s'achever par les dominations des Japonais et des Russes. **Voici enfin** le « temps des acteurs globaux », de la fin de la seconde guerre mondiale à nos jours, commencé par « l'hyper puissance américaine » et s'achève sur l'interrogation de l'avenir de la domination maritime de la Chine et de celle de l'Inde. Pour chaque organisation impériale l'ouvrage donne les principaux caractères originaux, l'évolution, les éléments de force et les **faiblesses ; les** cartes, bien intégrées dans le texte, facilitent beaucoup la compréhension. C'est une synthèse remarquablement informée et structurée portant sur quatre millénaires d'histoire avec une comparaison qui va bien au-delà de l'évolution politique et propose au lecteur des pistes de réflexion sur l'évolution des grands empires et sur la place de la mer dans l'histoire du **monde**.

PHILIPPE KIEFFER, CHEF DES COMMANDOS DE LA FRANCE LIBRE

de Benjamin MASSIEU

Éditions Pierre de Taillac, octobre 2013 (288 pages)

Tous ceux qui ont vu « Le jour le plus long », c'est-à-dire le monde entier, connaissent le [lieutenant de vaisseau](#) Philippe Kieffer dont le commando de 177 hommes est présenté comme le seul élément français participant au débarquement du 6 juin 1944 aux côtés de leurs camarades britanniques, oubliant la douzaine de navires français intégrés à l'armada et la centaine d'avions des forces aériennes françaises libres... Ce livre n'est pas une hagiographie et il n'hésite pas à contredire certains aspects de la légende qui s'était créée autour de Philippe Kieffer, en s'appuyant sur de nombreux éléments d'archives, notamment familiales, et de multiples témoignages, qui font apparaître un personnage atypique. Né en 1899, fils d'un exilé alsacien installé [au Port au Prince en Haïti](#) où il passa une partie de sa jeunesse, ayant fait sa scolarité à Jersey, Philippe Kieffer n'a pas hésité à la quarantaine à quitter une situation confortable de banquier pour rallier la France libre et fonder avec opiniâtreté les Commandos Marine. Pourtant, rien ne le prédestinait à devenir un chef militaire, et quel chef ! Deux fois blessé le 6 juin 1944, il refuse d'être évacué jusqu'à ce que les médecins ordonnent son rapatriement sur l'Angleterre le 8 juin au soir et il retrouve son unité le 13 juillet. Titulaire de l'*Immediat military cross*, élevé au rang de Compagnon de la Libération, nommé capitaine de corvette après la campagne des Pays-Bas où il s'illustra à nouveau. La guerre finie, Kieffer participe aux travaux d'une commission chargée de proposer au ministre l'organisation du corps des fusiliers, dont les conclusions seront officialisées par l'arrêté du 6 avril 1946 : les coups de main reviennent désormais aux hommes brevetés commandos. Comme le souligne dans la préface le vice-amiral d'escadre Christophe Prazuck, ancien commandant des fusiliers marins et commandos, « derrière lui, Philippe Kieffer a laissé une longue lignée d'héritiers...près de 8 300 brevetés depuis le tout premier stage organisé par Kieffer... qui est et restera le père des commandos [de la](#) marine ».

LES NAVIRES DES PORTS DE BRETAGNE PROVINCIALE COULÉS PAR FAIT DE GUERRE (1914-1918) Tomes I et II

de René RICHARD et Jacques ROIGNANT

Éditions Association Bretagne 14-18, 2012-2013 (477 pages)

Si les théâtres terrestres d'opérations de la Grande Guerre se sont situés loin de la Bretagne, celle-ci a largement contribué à l'effort de guerre et en a lourdement payé le prix humain ; les cinq départements de la Bretagne historique ont été parmi les plus saignés des départements français. C'est en enquêtant sur les dommages causés par la guerre aux flottes de commerce et de pêche malouine et lannionaise que les auteurs ont été amenés à se lancer dans une vaste recherche de Saint-Malo à Nantes pour inventorier, port par port, les dommages de la Grande Guerre sur la flotte portuaire bretonne. Après une étude des débuts de la guerre sous-marine puis une présentation des sous-marins allemands, l'ouvrage présente, au fil des ports, deux cent soixante navires bretons disparus « pour fait de guerre » ; pour chacun, au-delà du descriptif du bâtiment, de son « état-civil », figurent son histoire de guerre, le lieu et les circonstances de sa destruction avec plus ou moins de détails selon le type de navire, et surtout avec les rapports de mer rédigés lors des procédures en vue de la qualification de « détruit pour fait de guerre ». Alors apparaît le lourd tribut en hommes et en bateaux payé par les flottes de ces ports bretons. Les auteurs ont utilisé les dossiers des réquisitions et des assurances pour mettre en lumière la lutte contre la menace des sous-marins allemands ; improvisée au départ, elle fut de plus en plus calculée et ciblée au fur et à mesure que la menace s'intensifiait jusqu'à aboutir à des résistances, parfois victorieuses, de navires français face aux agressions allemandes. Un chapitre est consacré aux marins de ces navires bretons, morts et disparus pendant ces attaques comme aux marins et sous-marinières allemands eux aussi disparus dans ces circonstances. L'ouvrage est complété par divers tableaux de synthèse et annexes : chronologie des destructions de navires, liste des victimes de chaque sous-marin allemand, récapitulation des tonnages coulés port par port, année par année, glossaire du vocabulaire marin, index géographique accompagné de cartes, hantise de l'espionnage très présente sur les côtes, rôle majeur des Sénans dans le sauvetage des naufragés rescapés des torpillages, et la publication, à l'identique, du carnet de guerre d'un quartier-maître à bord du cuirassé *Justice*. Ce travail est aussi un hommage à ces oubliés qui furent les marins du commerce et de la pêche qui s'engagèrent en mer au risque de leurs vies au service de l'approvisionnement de leur pays.

Cinq mentions sont attribuées, **dans l'ordre alphabétique des auteurs**, aux ouvrages suivants :

POUR TROIS COURONNES

de François GARDE

Éditions Gallimard, avril 2013 (295 pages)

Il ne s'agit pas, ici, d'un roman maritime, pas de tempête, la mer **est** totalement absente, mais c'est un bref « épisode » maritime qui est à l'origine de tout. Un jeune marin s'est, en effet, fait rémunérer, trois couronnes, lors d'une escale, pour passer une nuit avec une jeune femme. La suite du roman se déroule à travers une enquête généalogique : un magnat du commerce international a laissé parmi ses archives un texte rappelant cet épisode de sa vie de marin, laissant à penser qu'il pourrait être le père d'un **leader** politique. La veuve du magnat confie à un détective privé la recherche de la vérité qui serait susceptible de modifier l'attribution d'une très importante succession. Cette enquête va mettre à nue une réalité compliquée faisant intervenir de nombreux personnages, des pays lointains et nous promènent à travers l'histoire pour tout simplement nous révéler une réalité de toujours, à savoir que les marins ont des aventures dans les ports et que toute aventure peut laisser des traces...

ENTRE CIEL ET MÈRE

de Jean-Marie Le MENÉ

Éditions du Rocher, juin 2013 (169 pages)

Ce livre n'est pas un roman d'aventure, c'est le récit authentique des trente-six premières années de la vie du lieutenant de vaisseau Marine Bayer qui a participé à l'opération de libération des otages du *Ponant* en avril 2008, à l'arrestation des pirates et à la récupération d'une partie de leur butin. Pilote d'hélicoptère dans une opération sur le territoire hostile de la Somalie, elle est un des exemples de la réussite de la féminisation dans la Marine Nationale. Mais c'est aussi un exemple des difficultés que certaines obligations professionnelles peuvent poser à une mère de famille dont l'époux est lui-même pilote de chasse dans l'aviation embarquée. Jadis c'étaient les femmes de marins qui attendaient le retour des maris en campagne et s'occupaient seules de leurs enfants. Ici c'est l'épouse qui est en campagne quand le mari est en métropole ou sur le porte-avions ! Ce récit est un témoignage ; certains épisodes du « machisme » des uns ou de l'incompréhension des autres, voisinent avec les succès professionnels et avec les « blessures tous azimuts » qui, du fait des circonstances, ont provoqué la dislocation d'un ménage.

PETITE HISTOIRE DU MAL DE MER ET DE SES TRAITEMENTS

de Guy Le MOING

Marines éditions, septembre 2013 (143 pages)

Guy Le Moing est un historien maritime habituellement intéressé par les batailles navales. Il nous ramène là au premier affrontement du marin : le mal de mer en langage courant, à la naupathie en termes scientifique. Ni véritable pathologie, ni simple désordre végétatif que l'on qualifie de malaise pour en masquer le coté honteux. Le sujet est inhabituel en librairie maritime généraliste, l'auteur a su très agréablement, malgré l'austérité du sujet, nous décrire cette situation redouté dès que la mer se lève. Le chapitre historique, amusant, rappelle que « même les marins les plus talentueux peuvent en souffrir, qui penserait reprocher à Horatio Nelson ce désagrément si affreux qu'il ne puisse relever la tête ? ». Les ressorts physiologiques sont très biens décrits, la clinique est à la portée de tous et les modalités thérapeutiques bien analysées. Enfin sont exposés quelques judicieux conseils valables pour marins novices ou chevronnés, comme par exemple de ne pas le lire en mer dans une ambiance d'odeur de [gazole](#) ! Pour une fois on parle de médecine navale et plus particulièrement de mal de mer, sujet banal fréquent et [désagréable, de](#) façon attrayante dans un petit livre bien écrit et bien documenté.

Océans, Mers et Îles – Appuis de la mondialisation

de Claude MARTINAUD et Frank PARIS

Marines éditions, décembre 2012 (277 pages)

Cet ouvrage aborde les grands thèmes contemporains de la [maritimité](#) et de l'insularité, analysés par les sciences sociales et humaines ; il est destiné à faire comprendre, notamment à un public de collégiens aînés et d'étudiants, l'importance de la mer dans la géostratégie mondiale. Très clair, cet ouvrage présente successivement, en premier lieu l'histoire, la géopolitique, le développement durable, la géographie et l'économie, puis entend faire « connaître autrement », en allant de « vingt mille lieues sous les mers » à « Vendredi ou les limbes du Pacifique », en passant par l'Atlantide ou la route du Rhum, éveillant la curiosité des lecteurs et leur montrant diverses approches de l'insularité, la dernière partie étant consacrée à des sujets de dissertation corrigés comme « îles et mondialisation » et « circuler via les étendues maritimes », ou d'exposés oraux comme « les fonds marins ». La partie historique comprend une intéressante chronologie à partir du néolithique, puis elle présente quelques repères statistiques avant d'évoquer les grandeurs et vicissitudes de la route des [Indes](#), l'ancienneté et la persistance des blocus maritimes, les grands naufrages, la guerre du Pacifique, la guerre des Malouines. C'est donc une approche destinée à susciter l'intérêt d'étudiants [généralistes](#), voire d'élèves du [secondaire](#), plus qu'une approche d'érudition. Tous les grands sujets de débats stratégiques, écologiques ou économiques sont abordés, sous forme de fiches simples et rigoureuses. L'ouvrage est illustré de tableaux statistiques lisibles et de nombreuses cartes.

LES MÉMOIRES DU FRANCE – L'équipage du paquebot témoigne...

de Béatrice MERDRIGNAC

Éditions du Havre de Grâce, novembre 2013 (332 pages)

L'auteur, professeur de lettres, fille et nièce de deux membres du personnel hôtelier du *France*, a vécu son enfance havraise au rythme du magnifique paquebot sur lequel son père l'emmenait lors des escales. Elle en a gardé un souvenir marquant et a décidé de faire revivre les douze années d'exploitation du fleuron de la Compagnie Générale Transatlantique à travers les témoignages de soixante-cinq des membres d'équipage, récits aussi bien d'officiers pont, machine, radio, commissaires, médecin et infirmières que d'agents du service hôtelier. Ils lui ont expliqué leur métier et raconté les anecdotes qui ont ponctué leurs embarquements sur le navire ; certaines sont cocasses, d'autres plus poignantes. Ils ont témoigné de la vie quotidienne sur le bateau, de leurs peurs, leurs frayeurs, mais aussi de leurs grands moments de bonheur à l'intérieur de cette école d'amitiés et de tolérance. Petit à petit, au fur et à mesure que l'on rentre dans l'ouvrage, la vie du bord se dessine avec sa rigueur en ce qui concerne les services pont et machine et une bonne partie du service civil. Cet ouvrage, très intéressant, facile à lire, bien présenté avec de nombreuses photos relatives à la vie de l'équipage, est un témoignage notable qui étoffera la documentation concernant cet exceptionnel navire qui a marqué toute une génération de français, marins ou non.

Pour rendre hommage à leurs auteurs sont **signalés**, les ouvrages suivants :

LES CORSAIRES DE GRANVILLE – Une culture du risque maritime (1688-1715)

de Michel AUMONT

Presses universitaires de Rennes, novembre 2013 (537 pages)

C'est la « réécriture » (heureuse) d'une thèse de doctorat préparée à l'Université de Caen. L'ouvrage traite, tout d'abord, de l'histoire de la ville et du port de Granville depuis la seconde moitié du XVII^e siècle jusqu'au début du XIX^e siècle en insistant sur les infrastructures navales **et** en particulier le quartier maritime. Puis l'activité corsaire est présentée ; elle n'apparaît que durant les conflits maritimes en remplacement de la pêche lointaine, puisqu'il n'est plus possible de fréquenter les parages de Terre-Neuve. Granville occupe une position stratégique, analogue à celle de Saint-Malo, à proximité de l'entrée de la Manche et de la mer du Nord, parages très fréquentés par les Britanniques. Dans une troisième partie, est précisé l'organisation des armements en course, les armateurs étant une petite minorité car bien peu disposent du capital nécessaire, et si la pêche à Terre-Neuve apporte des revenus réguliers mais peu importants, la course est une activité spéculative pouvant rapporter beaucoup, mais dans laquelle les aléas sont considérables. C'est une loterie dans laquelle on peut beaucoup perdre, aussi beaucoup y renoncent et se contentent de faire du petit cabotage ou de la pêche au poisson frais. Enfin est décrit le déroulement des expéditions corsaires ; la capture par l'ennemi est fréquente (sur 117 campagnes de Granville dont le déroulement est connu 59 se terminent par une capture) avec un emprisonnement plus ou moins long et généralement très éprouvant dans des prisons britanniques.

C'est un travail important et de grande qualité. Ce livre apporte beaucoup à la connaissance historique du port de Granville et surtout à celle des gens de mer français au XVIII^e siècle.

UNE MER PROPRE, MISSION IMPOSSIBLE ?

70 clés pour comprendre les déchets en mer

de François GALGANI, Isabelle POITOU et Laurent COLASSE

Éditions Quae, octobre 2013 (175 pages)

Les déchets en mer sont un réel problème devant lequel il ne faut pas se voiler la face. Il est loin le temps où, pour étudier les courants, on jetait à l'eau bouteilles et fûts de bière goudronnés et où sur les paquebots les passagers étaient invités à faire progresser la science en jetant à l'eau des petites cartes plastifiées appelées à se disperser au gré des courants. Ce livre traite le **sujet** des déchets en mer en posant soixante-dix questions axées sur six thèmes : leur origine, leur devenir, leur impact sur le milieu et sur l'homme, l'évaluation du problème et sa suppression. L'ouvrage est exhaustif et précis. Il est très concret, technique et parfaitement rationnel, s'abstenant de tout lyrisme écologique et de toute sacralisation de l'environnement. C'est donc une très précieuse source d'informations pour quiconque veut connaître **cette question** des

déchets, comprendre les nuisances induites dans le milieu marin et participer à la mise en place de solutions sans être écrasé par un sentiment de culpabilité sous l'œil des inquisiteurs toujours prompts à diaboliser toute activité humaine. Sa présentation sous [la](#) forme de questions très utiles, mérite que l'on fasse un effort pour le faire connaître au public.

JEAN BART, CORSAIRE DU ROI-SOLEIL

de Patrick Villiers

Éditions Fayard, mars 2013 (540 pages)

La légende a fait de Jean Bart l'archétype des corsaires, commettant ainsi un contresens historique. En effet, si le célèbre Dunkerquois a bien commencé sa carrière dans le privé, c'est au sein de la Marine royale qu'il a atteint son apogée. Son milieu social et familial d'origine est celui de la petite bourgeoisie d'une ville maritime ballottée, au hasard des traités, entre France, Espagne et même Angleterre. Issu d'une longue lignée de capitaines à la pêche ou au cabotage (en temps de paix) ou à la course (en temps de guerre), le futur chef d'escadre commence à naviguer à l'âge de 12 ans sur des navires commandés par des membres de sa famille avant d'acquérir une irremplaçable expérience de la guerre navale sous les ordres du grand Ruyter. Passé au service de la France, il se révèle un virtuose de la course, capturant plus de cinquante prises entre 1674 et 1678, ce qui lui vaut d'être intégré au sein la Marine royale où il connaît un rapide avancement. Au cours de la seconde partie de sa carrière, Jean Bart va mettre au point une tactique de guerre économique d'un étonnant modernisme, fondée sur l'emploi de divisions de frégates et de petits vaisseaux rapides et maniables, grâce à laquelle il assurera la liberté des communications dans cette zone névralgique qu'est alors la mer du Nord. [Il a écarté ainsi](#) du royaume le spectre de la famine et [rapporté](#) d'appréciables subsides au Trésor royal, avec des succès comme la reprise en juin 1694, près du Texel, d'un énorme convoi de blé, vital pour la sécurité alimentaire de la France, et une seconde et non moins éclatante victoire en juin 1696 sur le Dogger Bank.

II. PRIX DE FONDATION

Prix Manley-Bendall

du ressort de la section *Marine marchande, pêche et plaisance*,
attribué à **M. Jérôme PÉCRESSE**, président de la société *ALSTOM Renewable Power*

Depuis plus de 50 ans l'Académie de marine attribue ce prix à un acteur majeur du monde maritime. En 2014 le prix est attribué à Jérôme Péresse, président du secteur « ALSTOM Energies Renouvelables » pour son rôle essentiel dans le développement des champs éoliens en mer avec, après des tests concluants au large d'Ostende, la mise en service de la machine HALIADE 150 de puissance unitaire de **six mégawatts** (correspondant à la consommation électrique de **cinq mille** foyers environ) :

- **cette** machine, à entraînement direct, est à ce jour, la plus puissante et la plus performante au monde. Elle est dotée d'un accès direct à l'intérieur du moyeu de la nacelle et, pour évacuation, d'une plate-forme **d'hélicoptère** ;
- **pour** la fabrication une filière industrielle se met en place avec usines à Saint-Nazaire et à Cherbourg (**quatre cents** personnes) et un bureau d'études à Nantes (**cent personnes**) ;
- **par ailleurs** des partenariats ont été mis en place avec le chantier naval nazairien (pour les mâts) et avec un constructeur danois pour les pales d'hélices (diamètre : **cent cinquante** mètres) qui seront fabriquées à Cherbourg.

Ainsi le groupe animé par M. Jérôme Péresse, déjà titulaire de **trois des quatre** fermes éoliennes décidées et candidat pour **les deux** nouveaux sites en cours d'appel d'offres, jouera un rôle capital dans le respect de l'engagement de la France à disposer, à l'horizon 2020, d'une **puissance électrique de six mille** mégawatts d'origine éolienne en mer.

Prix André Giret

du ressort de la section *Navigation et océanologie*,
attribué à MM. **Jean-Paul ALAYSE et Eric HUSSENOT**,
fondateurs d'Océanopolis à Brest

Océanopolis est un Centre de Culture Scientifique et Technique de la Mer situé à Brest – [sous tutelle du ministre](#) de l'Education nationale, qui connaît un grand succès (en 2014, 10 millions de visiteurs depuis son ouverture en 1990) ; il raconte au grand public les océans, vus par les scientifiques, leur histoire naturelle, faune et flore, au travers de trois pavillons thématiques consacrés aux écosystèmes marins polaires, tropicaux et [tempérés](#). Mais [Océanopolis](#) ne raconte pas que cela , il présente la recherche océanographique et l'ensemble des activités océaniques dont la [navigation maritime](#). La [démarche utilisée dans tout ce centre](#) est rigoureusement scientifique. Par ailleurs Océanopolis, membre de l'Union internationale pour la Conservation de la Nature, n'est pas [seulement](#) un centre de diffusion des connaissances, c'est aussi [une entité](#) de recherche [du](#) domaine marin, en particulier sur les littoraux et eaux bordant les côtes bretonnes comme l'Iroise. [Les partenaires sont nombreux](#) : instituts de recherche et professionnels du monde de la mer tels le CNRS, l'Université de Bretagne occidentale, le SHOM, l'Ifremer, l'ENSTA Bretagne, Météo France, l'Université de Paris 6, les TAAF, les [aquariums](#) de Monterey en Californie et de Captown, en Afrique du Sud, [le](#) laboratoire de biologie marine de l'université de Mourmansk en Russie , [etc.](#).

L'existence de ce centre et son succès est avant tout dû à l'action de deux hommes, deux scientifiques, qui ont eu l'idée d'Océanopolis, qui ont réussi à la faire comprendre aux « décideurs » et à la [faire réaliser](#) - mairie de Brest, Conseil général du Finistère, Région Bretagne, Etat et Union européenne. M. Jean-Paul Alayse, [docteur](#) en océanographie (1979), officier de marine de réserve, [maître](#) de conférences titulaire de 1^{ère} classe (h), conservateur d'Océanopolis-Brest'AIM-Brest depuis le 21 juin 1990¹, membre de plusieurs sociétés savantes françaises et internationales et membre [du conseil](#) scientifique au palais de la Découverte. M. Eric Hussenot, assistant ingénieur au CNRS détaché à Océanopolis, [directeur](#) délégué Mer à Brest'AIM-Brest en charge des équipements touristiques et scientifiques liés au maritime (comme la goélette *La Recouvrance* et les deux marinas brestoises), [est directeur](#) délégué d'Océanopolis depuis 2000, après avoir été directeur scientifique et culturel d'Océanopolis et directeur des programmes ; il est expert international en aquariologie, créateur, au sein d'Océanopolis, du laboratoire d'Ecologie [côtière](#) des mammifères marins, chevalier de la [Légion](#) d'honneur et du Mérite maritime.

A la suite du naufrage de l'*Amoco Cadiz* au large (M. Eric Hussenot [a fait l'étude des conséquences écologiques](#) de ce naufrage), M. Jean-Paul Alayse et M. Eric Hussenot qui travaillent tous les deux au laboratoire de Biologie marine de l'Université de Bretagne occidentale, réfléchissent, en 1981-1982, à la création d'un centre de culture scientifique faisant connaître le monde marin et la recherche qui y est consacrée au grand public ; ils sont, en 1985, chargés de mission par la ville de Brest et le CNRS sur le projet Océanopolis. Une convention - équipe conseil, CNRS, ville de Brest - est établie pour la programmation d'Océanopolis qui [est construit](#) de 1987 à 1990. C'est grâce à l'idée et

¹ Brest'AIM-Brest, Entreprise publique locale, multigestion de la ville de Brest monopole océane.

au travail de ces deux océanographes qu'Océanopolis peut ouvrir en juin 1990 réalisant ce qui avait été inscrit dans le Contrat de Plan Etat Région, la réalisation « *d'une vitrine des écosystèmes côtiers bretons, avec deux autres volets ; la recherche océanographique, la navigation et la sécurité en mer* ». Pendant les 14 ans qui vont suivre M. Jean-Paul Alayse et M. Eric Hussenot vont consacrer leurs existences non seulement à faire vivre ce centre mais à l'améliorer, en **créant notamment** de nouvelles activités et présentation comme, par exemple, la création, à côté du pavillon de départ consacré aux eaux tempérées **en particulier** bretonnes, de deux nouveaux pavillons consacrés au monde marin polaire et au monde **marin tropical**. Il faut appeler pour cela aux équipements muséologiques les plus récents, avec la volonté permanente d'associer une activité de recherche à l'activité muséologique.

Alors qu'il est courant de dire qu'en France le monde maritime est mal connu et mal compris de nos compatriotes, Océanopolis est une réalisation importante pour faire **rayonner** ce monde, de l'océanographie à la navigation et à la sécurité en mer. Océanopolis est un instrument qui fait savoir et comprendre ce qui est utile et nécessaire pour pouvoir agir. M. Jean-paul Alayse et M. Eric Hussenot ont mené à bien leur ambitieux programme de départ ; ils méritent d'être honorés par notre académie par l'attribution du prix André Giret.

Prix Henri Vovard

du ressort de la section *Histoire, lettres et arts*,
attribué à **M. Michaël LIBORIO**,
commissaire des expositions « Terre-Neuve / Terre-Neuvas »
au Musée de Bretagne à Rennes

Les expositions *Terre-Neuve / Terre-Neuvas* ont été présentées, à partir d'octobre 2013, au musée de Bretagne de Rennes et au musée d'art et d'histoire de Saint-Brieuc. En juin 2014, elles sont à Granville et à Saint-Malo jusqu'à l'automne. À l'initiative du musée de Bretagne, ces expositions proposent une nouvelle approche de l'histoire et de la mémoire de la pêche à la morue, activité économique et sociale majeure durant plus de cinq siècles. Les hommes et femmes de Saint-Brieuc, de Saint-Malo, de Granville et des régions environnantes sont au cœur de cette vaste rétrospective, modulée et documentée à partir des expériences de chacune de ces quatre ports maritimes.

Un ouvrage collectif accompagne l'ensemble des expositions. Richement illustré, il commence par la découverte et l'exploration de l'île de Terre-Neuve et du golfe du Saint-Laurent puis, progressant dans le temps, il évoque les conflits franco-anglais et franco-canadiens jusqu'à la renonciation en 1904 par la France des privilèges consentis, près de deux siècles auparavant, par le traité d'Utrecht de 1713. Cet abandon cantonnera désormais les navires morutiers français au petit archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon jusqu'au désarmement du dernier d'entre eux en 1992, en raison de l'épuisement de la ressource halieutique.

Aussi bien dans le livre que dans l'exposition, [sont étudiées](#) l'activité des ports d'armement morutiers de Bretagne et de Normandie, la fourniture de l'équipement et des vivres ainsi que la commercialisation du poisson. L'évolution architecturale des navires, les risques de la navigation, les conditions de vie à bord, sur les bancs de morue et sur le littoral de Terre-Neuve, [sont](#) évoqués avec beaucoup de précision et d'humanité. On ne manque pas d'insister, à juste titre, sur l'extrême dureté de ce métier périlleux, épuisant, dépourvu d'hygiène, quelque peu adouci à partir de 1894 par la création de la Société des Œuvres de Mer et l'armement de leurs premiers navires d'assistance aux pêcheurs.

En complément de cette histoire de la « grande pêche », sa représentation, à l'époque contemporaine en entretient la mémoire. Elle s'exprime par la littérature, dont celle de Pierre Loti ou de Kipling, le cinéma, notamment *Le Crabe Tambour*, la photo d'Anita Conti et la chanson de Botrel.

L'ensemble des expositions témoigne d'un bel exemple de coopération entre les collectivités territoriales et leurs quatre musées labellisés [musées de France](#), elles marquent aussi une étape essentielle dans la mise à jour d'un patrimoine mémoriel qui marque profondément l'identité des régions concernées.

Prix André-Jacques Vovard

du ressort de la section *Histoire, lettres et arts*,
attribué à l'**Association « AUX MARINS »**,
présidée par M. Pierre LEAUSTIC, contre-amiral (2s)

L'association a été créée en 2005 et a pour mission d'assurer le développement et le rayonnement du **Mémorial national des « Marins morts pour la France »**, érigé à la pointe Saint-Matthieu.

L'association organise des cérémonies à la mémoire des marins disparus et **maintient des relations** avec **leurs** familles qui lui ont confié des photographies et des documents relatant la vie et la disparition d'un marin. Le site **sur l'Internet** (www.auxmarins.net), par des textes, des témoignages, des documents historiques, des photographies de marins et de bateaux, relate l'histoire de la vie et les circonstances de la disparition de chaque marin dont la photographie figure au cénotaphe installé depuis 2005 dans un vieux fortin du XIX^e siècle, **à proximité** de la stèle inaugurée le 12 juin 1927 par le **ministre de la marine** Georges Leygues. Plus d'un millier de photos y sont, à ce jour, apposées. La plus ancienne date de la guerre de Crimée, la plus récente fut prise en Afghanistan ; le plus jeune marin présent au cénotaphe, « mort pour la France », avait 14 ans.

Forte de plus de 1400 adhérents, animée par 130 bénévoles, pleinement engagés au service du « devoir de mémoire », l'association a pour objet de rassembler toute la communauté des gens de mer dans l'hommage à tous les marins disparus quelles que soient les circonstances de leur disparition, en service commandé, sauveteurs victimes de leur devoir ou simplement et tragiquement « péri en mer » et dans la mémoire conjointe des 3 marines, nationale, pêche et marchande. Ce mémorial s'inscrit dans les « chemins de la mémoire » qui relie le monde des vivants aux générations passées.

L'association « Aux marins » a pour mission :

- de contribuer à une mission publique nationale : exprimer la reconnaissance du pays à tous les marins d'Etat, de commerce et de pêche qui se sont sacrifiés pour la Patrie,
- soutenir les familles des marins par une écoute attentive, une prise en compte de leurs attentes et une participation au travail de deuil,
- développer des activités culturelles et pédagogiques liées à la mission civique du « devoir de mémoire »,
- accueillir les visiteurs à la pointe Saint-Matthieu dans le cadre d'un tourisme culturel mais aussi à l'occasion des manifestations de recueillement et de commémoration qui s'y déroulent **tout au long de l'année**.

L'ambition de l'association est, à moyen terme, la création d'un « **Historial** », projet muséographique complémentaire du « Mémorial », à quelques encablures de celui-ci.

Cette association exemplaire, qui participe activement au rayonnement du fait maritime dans l'opinion publique, mérite grandement d'être honorée par l'Académie de marine.

Prix Maurice Lebrun

du ressort de la section *Sciences et techniques*,
est attribué à M. **Loïc DANGUY des DÉSERTS**,
président directeur général de *Doris Engineering*

M. Loïc Danguy des Déserts commence sa carrière d'ingénieur chez la société **Doris** en 1974 et est à ce jour son **président-directeur général**.

Ces 40 ans d'expérience dans l'*offshore* font de lui un expert reconnu mondialement dans la conception des plates-formes *offshore* et des systèmes de production.

Jeune diplômé de l'*Ecole spéciale des Travaux publics*, il commence par des ouvrages de génie civil à terre et est embauché en 1974 par la société **Doris** pour la conception d'énormes plates-formes en béton pour la mer du Nord.

Il dirige de nombreux projets d'ingénierie *offshore* et s'implique plus particulièrement dans la conception de tours métalliques pour de profondeurs jusqu'à **cinq cents mètres** d'un type innovant nommé « tour souple », ainsi que de projets de plates-formes à lignes tendues et des FPSO's en particulier pour les zones arctiques.

Il assure le pilotage de la filiale américaine de **Doris** à Houston et permet d'étendre la compétence de la société aux systèmes de production sous-marine.

Appelé à prendre les plus hautes responsabilités dans la société, il développe les filiales en Grande Bretagne, **Etats-Unis d'Amérique**, Brésil, Angola, Australie, assurant à la société **Doris Engineering** des activités importantes d'ingénierie *offshore* locale aux compagnies pétrolières internationales.

Prix Emile Girardeau

du ressort de la section *Sciences et techniques*,
attribué au **Pr. Bernard MOLIN**, Institut de recherche sur les phénomènes Hors équilibre

M. Bernard Molin est professeur d'hydrodynamique à l'Ecole Centrale de Marseille.

Il est diplômé de l'Ecole Polytechnique, titulaire d'une maîtrise en Architecture Navale à Berkeley aux Etats-Unis et [docteur ès sciences](#).

Il commence sa carrière comme [chercheur puis](#) dirige de nombreux projets d'hydrodynamique des structures en mer à l'Institut du Pétrole.

Ce domaine de l'hydrodynamique des structures fixes et flottantes, en particulier pour l'*offshore* pétrolier, a amené à développer de nombreux modèles et logiciels, très différents de l'hydrodynamique plus classique des navires.

Bernard Molin est devenu un expert reconnu dans l'hydrodynamique non-linéaire (force de dérive lente, [slamming](#), charges à hautes fréquence, vibrations dues aux vortex, résonance, ballotement, *etc..*)

Il est l'auteur de nombreuses publications sur ces sujets et est membre de plusieurs instances internationales sur l'hydrodynamique.

Prix Henri Kummerman

du ressort de la section *Marine marchande, pêche et plaisance*,
attribué à M. **Michel TUDESQ**,
directeur du lycée de la mer Paul Bousquet à Sète

Les résultats remarquables obtenus par les élèves du Lycée de la mer Paul Bousquet de Sète sont dus à une excellente équipe pédagogique menée par un directeur enthousiaste et **des plus compétents**, M. Michel Tudesq. Après de solides études en biologie, zoologie et physiologie animale et un début de carrière dans le monde de l'aquaculture il s'oriente vers le professorat. Il **obtient le** diplôme de professeur de cultures maritimes en 1982, de professeur d'enseignement général en 1993, de directeur d'établissement en 2001. Il est nommé directeur du Lycée maritime de **Bastia** puis en 2004 du lycée maritime de Sète où il entreprend de nombreuses actions :

- **rédaction** du schéma prévisionnel de formation maritime du Languedoc-Roussillon ;
- **administrateur** du CEPRALMAR, **membre** du CRPMEM ;
- 2005 : **ouverture** du BEP Marin du commerce ;
- 2005 : **conception** et réalisation de la première unité de formation à la lutte contre l'incendie normée STCW installée dans un LPM ;
- 2006 : **conception** et réalisation de la première unité d'entraînement aux **techniques individuelles de survie STCW** installée dans un LPM, ouverture du CGO ;
- 2006 : **création** de la journée de la **conchyliculture**, **organisation** des **assises** de la pêche ;
- 2007 : **ouverture du baccalauréat professionnel** CGEM et du **brevet de technicien supérieur agricole aquaculture**, inédit en LPM ;
- 2008 : **ouverture du baccalauréat professionnel** EMM, **membre** du **comité de pilotage** de la réforme de l'enseignement maritime ;
- 2009 : Grenelle de la mer : animateur en Région, membre du COMOP au **ministère** ;
- 2010 : **travaux** de rénovation du Lycée de la mer, première tranche ;
- 2011 : **effectif** de 270 élèves, premier LPM du réseau ;
- 2011 : création de « **L'art du large** » exposition biennale accueillant musées, galeries et artistes au Lycée sur le thème de la mer ;
- 2011 : **président** du « Club des directeurs des LPM » ;
- 2011 : **création** de l'option **de baccalauréat professionnel** CGEM « Plaisance » en exclusivité ;
- 2012 : **ouverture** d'une section de CTA « Aquaculture » Bac+3 avec le Conservatoire national des Arts et Métiers ;
- 2013 : **réalisation** d'un bossoir d'exercice unique en Méditerranée ;
- 2013 : **intervenant** aux Assises de l'enseignement maritime et aux Assises de l'économie maritime ;
- 2013-2014 : **travaux** de création d'une salle de **simulation des machines** et d'un nouvel internat ;

- 2014 : [ouverture](#) du nouveau brevet de [technicien supérieur maritime](#) « Pêche et Gestion de l'Environnement Marin ».

[M. Michel Tudesq](#) a particulièrement développé la formation sécurité et son lycée est devenu en fin novembre 2013, sur décision de la Direction interrégionale de la mer, « le premier et seul centre de formation maritime de Méditerranée agréé pour les formations au certificat d'exploitation des embarcations et radeaux de survie selon la norme internationale « STCW 2010 ». Jusqu'à présent en effet, [deux centres seulement](#) en France étaient agréés, à l'École nationale supérieure maritime de Saint-Malo et au Centre d'étude et de pratique de la survie (CEPS) de Lorient. Auparavant, les marins méditerranéens faisaient le plus souvent leur entraînements grâce aux bossoirs des navires, souvent dans le cadre de partenariat avec les compagnies de ferries, mais « les armements étaient devenus frileux », à cause de nombreux accidents et décès lors de ces exercices (dernièrement en Grèce et en février 2013 sur un paquebot aux Canaries).

Le dispositif sétois est composé d'une structure sur deux ponts, avec une embarcation de sauvetage de 22 places sous bossoir pivotant, un canot de secours rapide et un radeau de survie. Il complète l'offre de formation du lycée en termes de secours, avec une unité d'exercice à la lutte contre l'incendie et une plate-forme d'exercice aux techniques de survie et à l'hélicoptère.

[M. Michel Tudesq, né en 1956, est chevalier de l'Ordre national du Mérite et chevalier de l'Ordre des Palmes académiques.](#)

Ce parcours [exceptionnel, notamment en ce qui concerne](#) la formation solide des marins dans le domaine de la sécurité, mérite d'être distingué par notre compagnie.

Prix Georges Leygues

du ressort de la section *Histoire, lettres et arts*,
attribué au Pr. **Thierry SAUZEAU**,
professeur à l'Université de Poitiers.

Affecté en qualité de titulaire dans l'enseignement secondaire depuis 1992, M. Thierry Sauzeau a soutenu en 2002 à l'Université de Poitiers une thèse de doctorat intitulée : « Les gens de mer de la Seudre, milieu XVIII^e siècle-milieu XIX^e siècle » et le jury (M^{me} Martine Acerra, M. Alain Cabantous, M. Gérard Le Bouëdec, M. Jacques Peret (directeur) et M. Dominique Guillemet) lui a décerné la mention très honorable avec ses félicitations à l'unanimité. Ce travail, étude détaillée de trois groupes de marins du quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825, a été publié par les éditions Geste en 2005.

Depuis son élection en qualité de maître de conférences à l'Université de Poitiers en 2004 et plus encore depuis son accession au professorat des Universités M. Thierry Sauzeau développe des activités de recherche autour de trois thèmes principaux, tous pour la période du début du XVII^e siècle à la fin du XIX^e siècle : 1° l'histoire économique et sociale des sociétés littorales ; 2° les développements comparés et les relations entre les littoraux français de l'ouest atlantique et ceux de l'Amérique du Nord ; 3° les paysages, aménagements et usages des littoraux.

Ces questions abordées dans son séminaire de recherche (43 mémoires soutenus depuis 2005) ont donné lieu à de nombreuses publications, soit 9 chapitres d'ouvrages collectifs, 22 articles dans des revues scientifiques, 10 communications avec actes dans ces congrès internationaux.

M. Sauzeau a un véritable talent de vulgarisateur du résultat de ses recherches en histoire maritime, ainsi par des écrits et des interventions sur les conséquences et les moyens de prévention dans l'avenir après la tempête *Xynthia* de 2010, ou encore sur la conservation du fort Boyard (*Petite histoire de Fort Boyard*, Geste Editions 2009).

Il a aussi des relations fréquentes avec ses collègues des Universités du Canada et développe un programme d'études comparées dont les premiers résultats sont prometteurs.

Une distinction remise par l'Académie encouragera ce chercheur à poursuivre ses travaux dans une voie qu'il commence à reconnaître.

Prix Claude Boquin

du ressort de la section *Droit et économie*,
attribué à M. **Paul VON MÜHLEND AHL**,

pour sa thèse « *L'équidistance dans la délimitation des frontières maritimes – Étude de la jurisprudence internationale* »

Notre section a proposé, à l'unanimité, de décerner en 2014 le prix Claude Boquin à un étudiant allemand, M. Paul von Mühlendahl, pour la thèse de doctorat qu'il a soutenue le 26 novembre 2012 devant l'Université de Paris Sud, Faculté Jean Monnet de Sceaux, sur un sujet particulièrement complexe : « L'équidistance dans la délimitation des frontières maritimes »

Le jury de thèse, unanime, lui a conféré le grade de docteur en Droit avec la mention « Très Honorable » assortie de ses félicitations. Par ailleurs le lauréat a obtenu pour sa thèse le prix de la Chancellerie des Universités de Paris. Son travail doit être publié cette année par les éditions Pedone spécialisées dans l'édition des ouvrages de Droit international et maritime.

Le résumé de la thèse souligne que la délimitation des frontières maritimes revêt une importance capitale pour un grand nombre d'Etats que cela soit d'un point de vue symbolique, culturel, stratégique ou économique. Néanmoins, le droit international conventionnel reste au mieux largement ambigu, ou pire entièrement silencieux sur les méthodes précises qui permettraient de résoudre les éventuels conflits. Dans ce contexte c'est principalement dans leur propre vision que les juridictions internationales ont puisé la règle de « l'équidistance/circonstances pertinentes ». En vertu de cette règle toute délimitation maritime, décidée quel que soit l'espace maritime considéré, y inclus le plateau continental étendu, et quelle que soit la configuration côtière, débute par la construction d'une ligne d'équidistance provisoire. Cette ligne pourra, éventuellement, être modifiée, dans une deuxième **phase, du** processus de délimitation, pour tenir compte des circonstances particulières de chaque affaire. Comportant une analyse très fine de l'évolution de la jurisprudence, et de la nécessité, compte tenu d'enjeux économiques importants, de conforter la règle de « l'équidistance/circonstances pertinentes », la thèse de M. von Mühlendahl, écrite dans un français remarquable, met en lumière l'indispensable coopération entre le juriste, le cartographe, l'hydrographe, le géologue et le géographe pour une « matérialisation » efficace de la frontière maritime ».

La **section Droit et économie** est particulièrement désireuse de voir couronner par ce prix l'auteur d'un ouvrage présentant de façon aussi marquante le double caractère d'une « qualité scientifique indéniable » et d'un « intérêt pratique évident » requis pour la remise de cette distinction.

Claude Boquin aurait sûrement apprécié ce remarquable travail

Au-delà de son intérêt universitaire, il est permis de penser qu'un tel document sera utile au gouvernement français dans la préparation des négociations internationales portant sur les délimitations à venir de nos espaces maritimes et en particulier de notre plateau continental étendu.

III. PRIX DE THÈSE

PRIX DE THÈSE (SCIENTIFIQUE)

du ressort de la section *Sciences et techniques*
attribué à M. **Hervé GRANDJEAN** pour sa thèse

« *Propagation d'une onde de choc dans un liquide aéré : modélisation et application aux rideaux de bulles* »

soutenue à l'Université de Bretagne occidentale le 24 octobre 2012

~~Les cyclones tropicaux sont des « objets » qui se manifestent à l'échelle synoptique (millier de kilomètres). Ce sont en fait des machines thermiques qui extraient leur énergie de l'océan de surface sous forme de vapeur d'eau qu'ils transforment en énergie cinétique. Les vents violents ainsi créés exercent en retour une friction à la surface de l'océan et y injectent une quantité importante d'énergie cinétique qui détruit la stratification verticale de l'océan ce qui facilite le mélange des eaux chaudes de surface avec les eaux froides sous-jacentes. Le refroidissement de surface qui en résulte limite l'évaporation et donc l'intensité du cyclone. Il s'agit d'un système couplé océan/atmosphère qui inclut une rétroaction négative dont les processus sont beaucoup moins bien connus que ceux de la cyclogenèse elle-même.~~

~~L'objectif de la thèse est de s'appuyer sur une approche numérique expérimentale pour détailler les processus d'interaction entre cyclones tropicaux et océan afin de mieux en comprendre les conséquences sur 1) le contrôle de l'intensité d'un cyclone par l'océan 2) l'influence des cyclones tropicaux sur l'océan. Le premier point concerne l'événement cyclonique lui-même ; le second, beaucoup plus largement, l'impact des cyclones sur le climat. D'où, après l'analyse détaillée du fonctionnement des cyclones, une étude en deux parties : Couplage air-mer à l'échelle du cyclone et interactions entre cyclones et climat.~~

~~Sur le premier point l'étude s'est focalisée sur le Pacifique Sud en liaison avec le phénomène ENSO (*El Niño/Southern Oscillation*) qui module les conditions de la cyclogenèse. Il a été montré comment les déplacements de la zone de convergence du Pacifique Sud pendant un épisode El Niño favorisaient la formation de cyclones dans la partie centrale du Pacifique susceptibles d'affecter la Polynésie Française.~~

~~L'étude de l'impact des cyclones sur le climat est une nouveauté. C'était jusqu'à présent à peine une interrogation, rarement abordée, sur le transport méridien de chaleur par l'océan. L'idée était que les anomalies chaudes injectées en sub-surface par le mélange vertical durant la saison cyclonique (été) se traduisaient par un réchauffement net de l'océan qui devait être équilibré par un transport de chaleur par l'océan hors des régions tropicales. Dans cette hypothèse les cyclones étaient censés contribuer au transport océanique de chaleur des tropiques vers les pôles. La thèse montre qu'il n'en est rien : il y a équilibre entre l'injection d'anomalies chaudes en été par les cyclones et leur retour en surface en hiver.~~

PRIX DE THÈSE (scientifique)

du ressort de la section *Navigaton et océanologie*
attribué à **M^{me} Marion KERSALÉ** pour sa thèse
« *Dynamique de processus océaniques de méso- et de subméso-échelle à partir de
simulation numérique et de données in situ* »
soutenue à l'Université d'Aix le 15 octobre 2013

L'objectif de cette thèse est l'étude, à partir de données in situ et de simulations numériques, des structures de méso-échelle et de subméso-échelle à proximité des côtes, afin de comprendre leur dynamique et leur impact sur la dispersion des eaux côtières.

Après une revue très complète des précédents travaux sur le sujet, M^{me} Marion Kersalé étudie les tourbillons méso-échelle situés en aval de l'archipel hawaïen, à l'aide d'un modèle hydrodynamique comparé aux données in situ (travail faisant suite à son stage de *Master I*). Elle utilise les forçages dus au vent, à la circulation générale et à la topographie afin d'obtenir une situation réaliste des structures observées. A l'aide de ce modèle (ROMS, *Regional Oceanic Modeling System*) qu'elle a elle-même adapté, elle a pu évaluer les influences respectives de ces trois forçages et a démontré l'intérêt d'une haute résolution spatiale du forçage atmosphérique telle que celle fournie par le satellite Quikscat.

Marion Kersalé a poursuivi l'étude de ce type de tourbillon dans une région de caractéristiques topographiques et environnementales nettement différentes, qu'est le plateau continental du golfe du Lion. Elle a étudié les propriétés physiques et dynamiques d'un tourbillon anticyclonique situé dans l'ouest du golfe à l'aide d'observations par satellite et in situ (campagne Latex09) et d'un modèle hydrodynamique (Symphonie) qu'elle a configuré avec les caractéristiques de cette région.

Ce travail lui a permis d'identifier un nouveau processus de génération de tourbillons de méso-échelle lié à la topographie et à la circulation générale de la région, par un pincement de la circulation anticyclonique entre la côte et un méandre du courant Nord, longeant habituellement le talus continental du golfe du Lion. Elle a mis en évidence la formation d'une structure transitoire de subméso-échelle jouant un rôle très important dans les échanges de masse d'eau en particulier vers le plateau catalan.

Afin de mieux comprendre ces échanges, elle a étudié la dispersion des eaux côtières à l'aide de nouvelles observations in situ (campagne Latex10 à laquelle elle a participé) comportant, en plus des observations hydrologiques, un suivi lagrangien des masses d'eau par flotteurs et par le traceur passif qu'est l'hexafluorure de soufre (SF₆), couplées au modèle adapté et aux observations par satellite. Elle a pu ainsi déterminer les coefficients de diffusion horizontaux et verticaux primordiaux pour comprendre la dispersion des eaux côtières dont les propriétés biogéochimiques sont dépendantes.

Cette thèse forme une recherche cohérente sur l'étude des structures de méso-échelle engendrées par la topographie, les variations du vent et la circulation générale.

Les travaux de M^{me} Marion Kersalé ont fait l'objet de trois publications de rang A dont elle est premier auteur.

Le jury de thèse a insisté sur sa grande maîtrise du sujet, mettant en exergue qu'elle avait associé de manière remarquable la modélisation numérique qu'elle a adapté aux diverses caractéristiques, les expériences en mer et l'analyse de données nouvelles dont elle a tiré des résultats tout à fait originaux.

Ces résultats seront particulièrement utiles pour évaluer et prévoir les variabilités régionales des processus biogéochimiques et biologiques du milieu marin. Ils aideront aussi à la gestion des ressources halieutiques qui en dépendent. Ils peuvent aussi avoir des applications dans le domaine de la détection sous-marine. Ces tourbillons engendrant une modification de la propagation des ondes acoustiques, la prévision de leur évolution en fonction des forçages devient alors très utile.

Les lauréats du *Grand prix* depuis sa création

1981 : Pierre Miquel

Eugène Isabey (2 tomes) : L'école de la nature ; La Marine au XIX^e siècle
Éditions Lamartinelle

1982 : Paul Budker

Pour l'ensemble de son œuvre

1983 : Pierre Bauchet

L'économie du transport international de marchandises, air et mer

et Jean-Yves Blot

La Méduse

Éditions Arthaud

1984 : Yannick Guiberteau

La Dévastation, cuirassé de rivière

Éditions Albin Michel

1985 : Les Éditions Le Chasse-Marée

1986 : Hervé Coutau-Bégarie

Castex, le stratège inconnu

Éditions Economica

1987 : Michel Redde

Mare Nostrum

Éditions École Française de Rome

1988 : Philippe Jeantot

Vaincre autour du monde

Éditions Arthaud

1989 : Martine Acerra et Jean Meyer

Marine et Révolution

Éditions Ouest-France

1990 : Martine Rémond-Gouilloud

Du droit de détruire

Éditions PUF

1991 : Association des Amis du Musée de la Marine

Quand voguaient les galères

Éditions Ouest-France

1992 : Professeur du Pontavice Pour l'ensemble de son œuvre

1993 : Loïc Hislaire

Dockers, corporatisme et changements
Éditions Transports Actualités

1994 : Raymonde Litalien

Les explorateurs de l'Amérique du nord 1492-1795
Éditions du Septentrion

1995 : Claude et Jacqueline Briot

Les clippers français
Éditions Le Chasse-Marée Armen

1996 : Vice-amiral Roger Vercken

Au-delà du pont d'envol
Éditions Alérion

1997 : Paul Butel

Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours
Éditions Librairie Académique Perrin

1998 : Daniel Charles

Histoire du yachting
Éditions Flammarion/Arthaud

1999 : Philippe Pelletier

La Japonésie – géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon
Éditions du CNRS

2000 : Jean-Paul Dekiss

Jules Verne l'enchanteur
Éditions du Félin

2001 : Xavier de Planhol

L'Islam et la Mer – La mosquée et le matelot VII^e – XX^e siècles
Éditions Académique Perrin

2002 : Jean-Christophe Rufin

Rouge Brésil
Éditions Gallimard

2003 : Bernard Cassagnou

Les grandes mutations de la Marine marchande française (1945-1995)
Éditions Comité pour l'histoire économique et financière de la France

2004 : Marc Soviche

30 ans à la mer – du sextant au GPS

Éditions Alan Sutton

2005 : Martin Motte

Une éducation géostratégique

La pensée navale française, de la jeune école à 1914

Éditions Economica

2006 : Jean-Pierre Barthélémy

Les trois tomes sur le porte-avions Charles de Gaulle

Maître d'œuvre et éditeur SPE Barthélémy

2007 : Jean-Christophe Fichou et Francis Dreyer

L'histoire de tous les phares de France

Éditions Ouest-France

2008 : Olivier Chapuis

Cartes des côtes de France – Histoire de la cartographie marine et terrestre du littoral

Éditions Chasse-Marée

2009 : Roman Petroff

Marin-Marie 1901-1987

Éditions l'Ancre de marine

2010 : Irène Frain

Les naufragés de l'île Tromelin

Éditions Michel Lafon

2011 : Alain Quella-Villéger et Bruno Vercier

Pierre Loti dessinateur – Une œuvre au long cours

Éditions Bleu autour

2012 : Hervé Baudu

Traité de manœuvre

Bibliothèque de l'Institut français d'aide à la formation professionnelle maritime /
Infomer

2013 : Catherine Hoffmann, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon

L'âge d'or des cartes marines. Quand l'Europe découvrait le monde

Éditions du Seuil et Bibliothèque nationale de France

L'Académie de marine, bref historique

L'actualité inscrite dans l'histoire

L'Académie de marine, qui a célébré en 2002 le 250^e anniversaire de sa création, reconnaît comme l'une de ses missions le soin de perpétuer celle de l'Académie royale fondée à Brest en 1752. Mais ce lien avec ces origines n'en fait pas un conservatoire du passé. La fidélité à l'esprit du siècle des Lumières l'incite au contraire à demeurer dans un état de veille attentive à toutes les évolutions - qui sont souvent de vraies mutations - du monde maritime considéré dans toute son ampleur.

Aussi bien, dans son organisation d'aujourd'hui, représente-t-elle le plus exactement possible l'ensemble des activités humaines liées à la mer telles qu'elles se sont diversifiées et développées de façon spectaculaire durant le vingtième siècle. Sa renaissance au lendemain de la Grande Guerre et les aménagements intervenus en 1977 et 1991 et 2006, témoignent de sa capacité d'adaptation de ses structures à l'environnement du moment.

Établissement public d'État, il lui incombe de favoriser le développement des hautes études concernant les questions maritimes et d'encourager les recherches, expériences et initiatives intéressant le monde maritime. Pour réaliser ce projet, elle dispose essentiellement de ressources humaines, à savoir les connaissances de ses membres éminents.

Un ensemble de compétences

L'Académie de marine est actuellement composée de six sections comportant treize membres titulaires de nationalité française. Elle compte aussi des membres associés de nationalité étrangère et des membres honoraires. Elle est animée par un bureau assisté d'un secrétaire général. Les sections concourent activement aux travaux sur des questions étudiées ayant un lien direct avec le champ de compétence de l'une ou de plusieurs d'entre elles. Les sections sont constituées pour correspondre à l'ensemble des activités du monde maritime.

Menées par des femmes et des hommes d'expérience, les études réalisées au sein des sections et par l'Académie tout entière visent à illustrer que l'idée maritime n'est pas une théorie mais une réalité dont ne peut se désintéresser la France. Cette réalité constitue la trame des réflexions de l'Académie de marine : intervention croissante des moyens navals au service de la paix et pour la sécurité ; rôle du transport maritime dans l'économie mondialisée et vitalité de la navigation, de la plaisance aux croisières, sans oublier la pêche ; avancées techniques et scientifiques pour la conception et la réalisation du navire ; développement de la recherche dans le domaine de l'océanographie et l'écologie maritime ; originalité des techniques financières et des pratiques juridiques propres à l'économie maritime et enjeux du droit de la mer ; richesse culturelle de l'héritage maritime indissociable de l'histoire des peuples.

Travaux et activités

L'activité principale est l'organisation de séances, ouvertes à des invités, au cours desquelles sont présentées des communications de haut niveau par des membres ou des intervenants extérieurs.

Des études menées par des commissions spécialisées sont réalisées à la demande des pouvoirs publics, de l'autorité de tutelle ou à l'initiative de l'Académie en vue d'émettre des avis ou recommandations qui seront transmises aux autorités compétentes. Les thèmes les plus souvent abordés concernent la liberté en haute mer, l'action de l'Etat en mer et son organisation à l'échelon national et européen, l'innovation technologique dans le domaine maritime, en particulier celui des énergies durables, la prévention des catastrophes maritimes et la sécurité des navires transportant des passagers, l'histoire maritime. Le centième anniversaire de la guerre de 1914-1918 est également à l'ordre du jour.

L'Académie, localisé avec le Centre d'enseignement supérieur de la marine à l'Ecole militaire, organise ou participe à des colloques avec d'autres institutions, comme ceux qui ont récemment commémoré l'accord de Montego Bay, ou qui ont concerné la valorisation des espaces maritimes de l'outre-mer et leur sauvegarde ou qui ont relevé les défis de l'ouverture de l'Arctique au trafic maritime.

Un certain nombre de membres et d'invités permanents effectuent chaque année deux voyages d'étude afin de renouveler leur vision des faits maritimes à la lumière des dernières réalisations ou évolutions en France et à l'étranger.

Enfin, l'Académie décerne tous les ans un grand prix et d'autres distinctions destinés à attirer l'attention sur des ouvrages qui traitent des choses de la mer et qui peuvent contribuer à les faire mieux comprendre et apprécier. Elle attribue également des prix de fondation créés en vue de récompenser les travaux de personnes ou d'équipes ou même de sociétés dans les domaines des sciences de la mer, des industries maritimes civiles ou militaires et de l'histoire maritime et du droit et (ou) de l'économie maritimes. Un prix de thèse et une bourse d'études ont été récemment créés.

Communication

En ce qui concerne la communication interne et externe, les membres et invités permanents reçoivent un bulletin mensuel d'information. Les textes ayant trait aux séances publiques et aux travaux des commissions spécialisées sont publiés dans trois livraisons annuelles des *Communications et Mémoires* qui constituent le recueil des documents émanant de l'Académie de marine.

Rendez-vous sur : www.academiedemarine.com

Association pour la promotion et le soutien de l'Académie de marine (APSAM)

L'APSAM a pour but de promouvoir, moralement et financièrement les travaux de l'Académie de Marine auprès de l'ensemble des acteurs du monde de la mer, tant en France qu'à l'étranger.

L'Académie de Marine et l'APSAM soutiennent mutuellement leurs actions propres et souhaitent garantir leurs intérêts communs dans des activités propres.

Les moyens de l'APSAM sont destinés exclusivement à promouvoir et à soutenir l'action de l'Académie ainsi qu'à l'aider à élargir son audience.

Les nouveaux membres de l'APSAM bénéficient de son patronage pour devenir « invités permanents » de l'Académie de Marine et ainsi participer aux manifestations qu'elle organise.

L'association se compose de membres d'honneur, de membres bienfaiteurs et de membres actifs ou adhérents.

Pour faire partie de l'association, il faut être agréé par le bureau qui statue, lors de chacune de ses réunions, sur les demandes d'admissions présentées.

Les membres de l'association sont des personnes physiques et des personnes morales.

- Sont membres d'honneur, ceux qui ont rendu des services signalés à l'association ; ils sont dispensés de cotisations.
- Sont membres bienfaiteurs, les personnes qui effectuent un don à l'association.
- Sont membres actifs ceux qui ont pris l'engagement de verser annuellement une cotisation dont la somme est fixée chaque année par l'assemblée générale.

Conformément aux statuts de l'APSAM, le secrétaire perpétuel de l'Académie, ou un représentant désigné par le bureau de l'Académie, est membre de droit du bureau de l'APSAM.

Dans la limite de ses moyens et dans le respect des vœux de ses partenaires, l'APSAM s'efforce d'apporter son soutien matériel et moral aux actions et projets présentés par l'Académie, et s'oblige à ne soutenir que des actions et projets ayant reçu l'aval de l'Académie.

(L'APSAM est une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et le décret du 16 août 1901).



Rapports préparés par les commissions des prix.
Dossier conçu et réalisé par le secrétariat de l'Académie de marine.

© Création DICoD – octobre 2013

Chef du bureau des éditions :

Maquette :

Secrétaire de rédaction :

Imprimeur :

350 exemplaires

