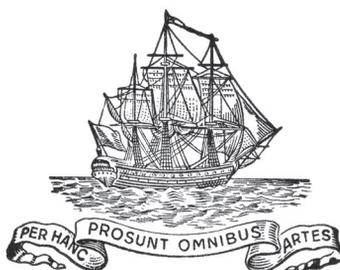


ACADÉMIE DE MARINE

SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE



19 OCTOBRE 2015

École militaire – 1 place Joffre – 75007 PARIS
CC 11 – 75398 PARIS CEDEX 08
Courriel : academiedemarine@wanadoo.fr
Site internet : www.academiedemarine.com



SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE
DE
L'ACADÉMIE DE MARINE
2015-2016

Lundi 19 octobre 2015

Sous la présidence de
Madame Irina Bokova
Directrice générale de l'UNESCO

Amphithéâtre Maréchal Foch
École Militaire - 1 Place Joffre - 75007 PARIS
✉ CC 11 - 75398 PARIS CEDEX 08
contact@academiedemarine.fr
www.academiedemarine.com



• Programme	6
• Présentation	7
■ Remise des prix au titre de l'année académique 2013-2014	
• I Prix de l'Académie de marine	9
• II Prix de fondation	25
• III Prix de thèse	40
• IV Bourse Lippman	43
■ Présentation des Prix décernés par l'Académie	
• Liste des lauréats du «Grand Prix» depuis 1981	44
• L'Académie de marine, bref historique	46
• L'Association pour la promotion et le soutien de l'Académie de marine (APSAM)	48

Programme

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

14 h 30	Accueil de M ^{me} Irina Bokova, directrice générale de l'UNESCO, des personnalités et des participants par M. le recteur (h) Henri Legohérel, président de l'Académie de marine.
14 h 45	Remise des prix décernés par l'Académie <ul style="list-style-type: none">• Prix de l'Académie : Grand prix, prix Beau Livre, prix Album, prix Bande dessinée, médailles, mentions et ouvrages signalés.• Prix de fondation : Prix Manley-Bendall, prix André Giret, prix Henri Vovard, prix André-Jacques Vovard, prix Maurice Lebrun, prix Émile Girardeau, prix Henri Kummerman, prix Georges Leygues, Prix Claude Boquin• Prix de thèse. Bourse Lippman.
16 h 00	Allocution de M. le recteur (h) Henri Legohérel, président de l'Académie de marine.
16 h 30	Allocution de M ^{me} Irina Bokova, directrice générale de l'UNESCO, présidente de la séance solennelle de rentrée
17 h 00 à 19 h 00	Réception au Pavillon Joffre, cercle mess de l'École militaire

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.

Le recteur (h) Henri Legohérel, élu vice-président en 2012, assume la présidence de l'Académie de marine depuis la session 2014-2015.

L'amiral (2s) Alain Coldefy, vice-président, lui succédera en octobre 2016.

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,
- Navigation et océanologie,
- Histoire, lettres et arts,
- Droit et économie.

L'Académie compte en outre à ce jour vingt-six membres honoraires.

Elle comprend également des membres associés étrangers, 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 de l'Académie de marine sur proposition de la commission des prix, présidée par le professeur Philippe Haudrière, assisté par M. Patrick Geistdoerfer, rapporteur général.

Toutes ces distinctions sont attribuées à des ouvrages traitant de sujets intéressant 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 Émile 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, 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.

I. PRIX DE L'ACADÉMIE DE MARINE

LE GRAND PRIX

est attribué à l'ouvrage



HISTOIRE DE LA MARINE DU CONSULAT ET DE L'EMPIRE

Volume I : Du 18 brumaire à Trafalgar

Volume II : Après Trafalgar

de **Pierre Lévêque**

Cet ouvrage de 1 100 pages en deux volumes, renouvelle nos connaissances sur une période fort peu étudiée de l'histoire de notre Marine, ou plus généralement étudiée sous l'angle des batailles navales et c'est pourtant un sujet de grande importance pour notre histoire nationale. C'est là une étude « de l'intérieur » de l'institution, qui s'intéresse à la période post-Trafalgar, ce revers étant généralement considéré comme la fin de la marine napoléonienne. La période n'a guère été heureuse pour elle qui n'a que rarement eu le dessus sur ses adversaires bien que Napoléon se soit beaucoup et personnellement occupé de la marine de guerre et qu'il ait obtenu des résultats importants : en quinze ans les effectifs de la flotte ont doublé ; plusieurs ports ont été profondément transformés avec des aménagements importants, en particulier à Cherbourg et Anvers ; la part du budget de la marine dans les dépenses militaires a fortement augmenté, jusqu'à atteindre un quart des affectations de crédit pour la guerre. Pourtant elle obtient peu de succès et collectionne surtout les défaites. Le contraste est saisissant entre les projets grandioses de l'Empereur et la prudence des commandants des arsenaux qui doivent gérer la modestie des moyens dont ils disposent et la permanence au large des escadres anglaises qui bloquent nos côtes. Pourquoi cette quasi absence de succès ? La marine manque d'hommes et surtout d'hommes expérimentés ; elle ne parvient pas à trouver un remède à la captivité de plusieurs milliers de matelots en Angleterre. Ceux dont elle dispose, tant en France que dans le Grand Empire en général, manquent complètement d'expérience et ils sont dans l'impossibilité d'en acquérir car ils ne naviguent pas (sauf dans l'océan Indien) puisqu'ils ne peuvent sortir des ports. Face à cette situation, dont il a conscience, Napoléon développe une stratégie offensive, débarquer en Angleterre et former des escadres puissantes, destinées à la poursuite d'expéditions lointaines.

Tous ces projets échouent car ils répondent aussi à une seconde visée, fixer les escadres anglaises, contraindre le gouvernement de Londres à des lourdes dépenses navales, mais si le budget de la marine impériale est important, il ne représente qu'à peine le quart des sommes mises à la disposition de la marine britannique. Malgré l'intérêt évident et la vigilance de l'empereur, les marins français ne sont ni assez nombreux, ni assez bien entraînés, ni assez bien équipés pour pouvoir rivaliser avec les Anglais.

LE PRIX BEAU LIVRE

est attribué à

MÉDUSES / JELLYFISH

Charles-Alexandre Lesueur

de **Gabrielle Baglione, Cédric Crémère, Jacqueline Goy**
et **Stéphane Schmitt**

MKF Éditions / Éditions du Muséum d'histoire naturelle du Havre, 2014 (166 pages)

De 1800 à 1804, le capitaine de vaisseau Baudin entreprend un voyage de découverte dans le Pacifique organisé par des scientifiques, et il appareille avec vingt-deux savants désignés par l'Institut, à bord de la corvette *Géographe* accompagnée de la gabare *Naturaliste* commandée par Jacques Félix Emmanuel Hamelin. Malgré la défection de scientifiques ayant eu des difficultés avec Baudin, homme au caractère difficile, l'expédition est un incontestable succès scientifique ; elle enrichit les collections botaniques, zoologiques, géologiques et anthropologiques. Parmi les naturalistes embarqués figurent deux naturalistes amis, deux hommes acquis aux idées de la Révolution qui, avant de se connaître, se sont engagés l'un et l'autre dans les armées de la République pour défendre « la patrie en danger », François Péron (1775-1810), zoologiste, et Charles-Alexandre Lesueur (1778-1846), dessinateur naturaliste, qui sera à la fin de sa vie directeur du Muséum du Havre. Péron et Lesueur s'intéressent aux animaux du plancton et notamment à des animaux mal connus et mal situés dans la classification zoologique, les méduses appelées aussi, à l'époque, orties de mer. Animaux mous souvent presque totalement transparents mais avec souvent de belles colorations, les méduses sont très difficiles à capturer, à décrire et à dessiner et peindre ; les deux naturalistes réussirent à les décrire par l'écriture et l'art. Ce sont 98 espèces qui sont présentées dans cet ouvrage par plusieurs auteurs, espèces qui constituent l'« Histoire Générale et Particulière des animaux nommés méduses ou Ortie de mer ». C'est une série de magnifiques aquarelles qui révèlent la beauté de ces orties de mer et aussi l'immense talent de Lesueur. Chaque espèce est représentée par une ou plusieurs peintures accompagnées par un commentaire scientifique faisant très souvent référence aux textes de Péron, précisant son statut et sa biologie ainsi que l'endroit où elle a été pêchée. Ces peintures et dessins sont magnifiquement reproduits, dessins et vélins faisant partie de la collection Lesueur du Muséum d'histoire naturelle du Havre. L'ouvrage s'ouvre sur un texte introductif resituant la mission Baudin et les autres régions où travaillèrent les deux naturalistes, présentant une biographie de chacun d'eux, et se terminant par une bibliographie détaillée. Le texte et les légendes des figures sont en français et en anglais. Le lecteur est renvoyé à un site internet qui présente le texte de Péron, texte de l'« Histoire Générale et Particulière... » rédigé en 1810. C'est la première fois que ces fabuleux vélins de Lesueur et ce texte sont réunis, ce que les deux auteurs avaient vainement appelé de leurs vœux il y a 200 ans.

LE PRIX ALBUM

est attribué à

PILOTES DE SEINE

de **Jean-Loup Ève** et **Christophe Hurel**

Éditions Aquarelles, avril 2014 (114 pages)

Un pilote de Seine, Christophe Hurel, a proposé à un aquarelliste, Jean-Loup Ève, de remonter la Seine lors de l'un de ses services, celui du vraquier Mercurius qu'il pilota de la rade du Havre jusqu'au port de Rouen. L'aquarelliste découvre les difficultés de la navigation dans les boucles du fleuve pour ces gros navires de mer avec peu d'eau sous la quille. À la manœuvre, le pilote partage son expérience, détaille ses actions à la manière d'un enchaînement de nouvelles, mêlant techniques et rencontres au cœur des paysages naturels et industriels. «Au fil du récit, je décris la régulation du trafic». Le chenal est étroit, la profondeur disponible est faible, les courbes sont nombreuses et serrées, les zones de manœuvres exigües, le courant peut être violent et la brume épaisse : pour un navire venu du large, habitué aux horizons dégagés, la Seine est tout sauf un long fleuve tranquille... La chorégraphie du mastodonte de fer dans son environnement est ainsi racontée avec justesse et poésie. Sous le trait de son pinceau, l'artiste, témoin, capte ces images saisies au fil des méandres, en transcrit l'ambiance par des aquarelles qui fixent avec une remarquable justesse les lumières fugitives saisies au fil des saisons, révélant au lecteur « une histoire fluviale faite d'allers et retours entre les textes et les images ». C'est une description du travail, complexe et stressant, des pilotes de Seine magnifiquement illustré par un peintre de grand talent.

LE PRIX BANDE DESSINÉE

est attribué à

LA LUNE EST BLANCHE

de **François** et **Emmanuel Lepage**

Éditions Futuropolis, octobre 2014 (224 pages)

Les planches d'Emmanuel Lepage dans la première partie de cette imposante « bande dessinée » décrivent le rêve commun aux deux auteurs et son aboutissement lors de l'envol vers l'Australie puis l'embarquement sur l'Astrolabe pour rejoindre la terre Antarctique à Dumont-Durville. Les dessins sont beaux et les textes très bien écrits. Le récit de la navigation, des jours de mal de mer, puis de doutes sur leur participation future au RAID (ravitaillement par voie terrestre de la base Concordia) est enrichi de pans d'histoire sur les expéditions heureuses ou malheureuses à la conquête de l'Antarctique du XIX^e siècle, bien relatés. De magnifiques photographies de François Lepage sont incluses concernant les 1 200 km de traversée du continent blanc sur les tracteurs enchaînés en caravane et leurs énormes chargements, qui risquent « l'ensouillement » lors de tout écart d'avec le tracteur qui précède. L'aventure relate de belles rencontres humaines, très vivantes et bien illustrées. Mais c'est sans doute les émotions partagées des deux frères, transmises par des dessins accompagnés de références littéraires bien choisies et des photographies superbes, qui ont induit le titre de leur ouvrage, « la lune est blanche », un « monde à l'envers » de grande solitude de neige, glace, brouillard mêlés, souillé par les seuls nuages du kérosène brûlé de leurs machines.

Cinq médailles sont attribuées, dans l'ordre alphabétique des auteurs, à
LA MARINE DE VICHY AUX ANTILLES, juin 1940-juillet 1943
de **Jean-Baptiste Bruneau**
Éditions Les Indes savantes, mars 2014 (279 pages)

Cette «Marine de Vichy aux Antilles» est un travail rigoureusement et soigneusement informé, composée en trois grandes parties :

«Le temps des marins»,

«De la contestation à la chute» (de novembre 1942 à juillet 1943),

«Après l'orage» (puration, Haute cour et mémoires).

La personnalité de l'amiral Robert occupe une grande place dans ce livre. Nommé en août 1939 Haut-commissaire de la République aux Antilles et Guyane, il reçoit des pouvoirs politiques considérables, empiétant largement sur ceux des gouverneurs, et il dispose de l'appui d'une petite escadre ainsi que d'une petite garnison militaire. Il a pour instruction de maintenir l'autorité de la France sur ses colonies de la région tout en ayant des relations de confiance avec les États-Unis. La défaite de juin 1940 le conduit à jouer un rôle bien différent. Il rejoint Vichy qui le confirme dans ses fonctions et il se donne les pouvoirs nécessaires pour maintenir l'ordre, surveiller l'action des gouverneurs, contrôler l'opinion et la propagande. Cette nouvelle organisation repose largement sur la hiérarchie de la Marine et à la longue elle suscite l'animosité de la population pour laquelle elle est surtout l'instrument d'un pouvoir policier très contraignant. À partir du milieu de l'année 1942 l'agitation augmente, culminant avec la nouvelle du débarquement des Alliés en Afrique du Nord, accompagné d'une vacance du pouvoir après l'assassinat de Darlan, difficilement remplacé par Giraud. Depuis Washington, l'amiral Battet appelle au ralliement à celui-ci tandis qu'à la Martinique comme à la Guadeloupe les désertions vers les îles Britanniques prennent une grande ampleur. Au printemps 1943, les États-Unis, organisent un blocus rigoureux qui affame la population, si bien que le 30 juin 1943 l'amiral Robert se retire et demande l'envoi d'un plénipotentiaire. Contrairement aux ordres reçus de Vichy la flotte et le stock d'or de la Banque de France (qui devait être noyé) demeurent intacts. Le principal intérêt de cet ouvrage qui se caractérise par la nouveauté du sujet, la précision de la pensée et de l'écriture, l'objectivité et la pertinence des conclusions, est de présenter un épisode peu connu durant la guerre, avec un rôle particulier et important tenu par la Marine sous le commandement d'une forte personnalité.

L'ÉGARÉ DE LISBONNE

de **Bruno d'Halluin**

Gaïa éditions, février 2014 (250 pages)

Ce roman se situe dans le Portugal des années 1500, lors de la découverte du Brésil et des premiers voyages aux Indes lancés par les Portugais, une période très riche et très glorieuse de l'histoire du royaume du Portugal que l'auteur utilise. Faras, le personnage du roman, est un juif converti qui fait office de médecin et de cosmographe sur l'un des vaisseaux de l'escadre de Cabral qui va découvrir le Brésil (l'île de Vera Cruz) avant de contourner l'Afrique pour gagner l'Inde. Mais Faras se trouve sur un bâtiment qui, séparé de l'escadre par une tempête près du Cap de Bonne Espérance, erre à l'entrée de la Mer Rouge avant de regagner Lisbonne. Cosmographe médiocre, médecin dégoûté par «l'intimité nauséabonde» de ses camarades, le personnage n'a rien d'un héros. Rentré à Lisbonne, il est entraîné, par vengeance, dans le vol d'une copie du Padrao Real, la carte qui est mise à jour de toutes les découvertes faites par les vaisseaux portugais. Nous le suivons dans les rues de Lisbonne, assistons au départ des flottes sur le port, le voyons pris dans les persécutions qu'ont à subir les nouveaux convertis ou fuyant ses fonctions lors de la peste qui sévit à Lisbonne entre 1505 et 1507. Ce roman s'appuie sur des personnages réels (y compris Faras) et une trame historique parfaitement connue. Connue mais aussi maîtrisée, car l'auteur n'encombre pas son récit de toute l'histoire des grands voyages et de la complexité des relations entre les puissances européennes. Il s'attache aux sentiments, aux peurs, aux rêves de son personnage. Le lecteur se laisse donc facilement captiver par un récit bien mené, et très bien écrit. Il trouvera, en fin d'ouvrage, les éléments techniques et historiques qu'il pourrait souhaiter.

ENSEIGNER LA MER

Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation
sous la direction de **Tristan Lecoq**
Centre régional de documentation pédagogique de l'Académie de Rennes,
4^e trimestre 2013 (115 pages)

C'est un manuel composé d'une brochure et d'un DVD-Rom à l'usage des professeurs d'histoire et de géographie des collèges, lycées, classes préparatoires. Il rassemble les contributions de cinq professeurs agrégés d'histoire et de géographie exerçant dans divers ordres d'enseignement, assistés de collaborateurs ayant aussi une expérience de l'enseignement. L'ouvrage et le DVD traitent de l'organisation technique et commerciale du transport maritime, des activités des ports, des ressources des océans (pêche, énergies, mines), de l'évolution des flottes de guerre ainsi qu'un exposé rapide sur l'évolution de la puissance navale dans le monde du XVII^e siècle à nos jours. En complément, les auteurs de ce petit livre proposent une vingtaine d'études de cas, en relation avec les programmes actuels d'histoire et de géographie.

ANITA CONTI – Portraits d'archives
de **Clotilde Leton**
Éditions Locus Solus, avril 2014 (207 pages)

Anita Conti (1899-1997) a été une grande dame de la mer ; elle ne fut pas la « fiancée » de la mer mais son « épouse » ou plus exactement « la dame de la mer » comme la surnommaient les marins. Première femme à embarquer sur des chalutiers, une océanographe à une époque où les sciences océanographiques étaient quasiment absentes dans notre pays sauf à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes au sein duquel elle a travaillé, y menant une réflexion sur les pêches maritimes qui n'a rien perdu de sa valeur aujourd'hui, embarquant également, seule femme à le faire, pendant la dernière guerre, à bord des dragueurs de mines. Elle fut aussi un écrivain, et nombre de ses livres, sont encore lus avec passion par tous ceux qui s'intéressent à la mer et ceux qui y travaillent. Documentaliste iconographe, l'auteure de cet ouvrage a été chargée en 2006 du fonds d'archives Anita Conti déposé à Lorient, fonds qui recouvre la période 1813-1997 (50 000 documents). Ce faisant, elle a découvert Anita Conti, sa personnalité et la richesse de ses activités, et tombée sous le charme de cette femme marin, elle a écrit ce livre qui présente les différents domaines d'activités d'Anita, journalisme, océanographie, pêche, guerre (1939-1945), embarquements, l'Afrique, écrits, livres sur la pêche à Terre-Neuve et au large de l'Afrique occidentale à bord de chalutiers de pêche industrielle, conférences, films... Ce livre abondamment illustré nous ramène au présent de la mer, de son exploitation (à cet égard Anita rejette fermement dans tous ses écrits et dans ses interventions, les dérives de l'« écologisme ») et à la vie des hommes de mer. Les idées défendues par Anita Conti sont précisément celles qui animent notre Académie : le rôle de notre pays vis à vis de la mer et des métiers qui s'y exercent, la place qu'il a à tenir parmi les grandes nations maritimes.

L'OR BLEU DES SEYCHELLES.

Histoire de la pêche industrielle au thon dans l'océan Indien
de **Francis Marsac, Alain Fonteneau** et **Philippe Michaud**
IRD Éditions, février 2014 (271 pages)

L'ouvrage est une somme scientifique exceptionnelle sur la pêche thonière dans l'océan Indien dont le développement a été en permanence accompagné par la recherche. Le suivi continu de ce développement depuis l'origine de la pêcherie permet aujourd'hui d'envisager la gestion raisonnée des stocks et la préservation des écosystèmes pélagiques. Mais au-delà des analyses scientifiques méthodologiquement les plus avancées, l'ouvrage aborde tous les aspects géographiques, historiques et socioéconomiques de l'activité thonière Seychelloise qui a fait de Victoria, la capitale de l'archipel (indépendant depuis 1976), l'un des ports thoniers les plus actifs au monde, des conserveries parmi les plus importantes de la planète. De nombreuses anecdotes, de nombreux témoignages des acteurs de cette véritable épopée, scientifiques, professionnels, politiques complètent avec bonheur cet excellent document.

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

MONDES MARINS – Voyage insolite au cœur des océans
de **Bruno David, Catherine Ozouf-Costaz** et **Marc Trousselier**
Éditions du Cherche Midi, janvier 2014 (183 pages)

Cet ouvrage réalisé à l'Institut écologie et environnement (INEE) du CNRS, a pour objectif de souligner le rôle de l'océan dans l'équilibre planétaire. Les mondes marins sont encore assez mal connus dans leur diversité et leur fonctionnement compte tenu de leur difficulté d'accès, même si des progrès considérables ont été faits grâce aux développements technologiques de ces dernières décennies : submersibles, engins télécommandés, capteurs et biocapteurs, moyens analytiques de la chimie, de la génétique... C'est un survol des mondes marins, de leur histoire et de leurs propriétés qui imposent des conditions de vie particulières avec un avenir incertain face aux activités humaines, qui cherche à donner au lecteur les clés de leur compréhension et de l'enjeu de leur maintien en bonne santé. Ne serait-ce que pour que l'homme puisse continuer à en faire un usage raisonné. Sont ainsi passés en revue : les moyens d'observation, l'extrême richesse de la vie marine des virus et microorganismes aux poissons, les mécanismes de la biodiversité, la complexité des réseaux trophiques, la difficulté de modéliser les écosystèmes pour essayer de prévoir leur évolution... et aussi les perturbations du « changement global » : climat, acidité, surpêche, pollution, destruction d'habitats littoraux etc... qui impliquent des efforts de recherche et une « transdisciplinarité » des sciences de la nature aux sciences économiques et sociales pour aborder le fonctionnement des « socio-écosystèmes ». L'objectif final est évidemment politique : assurer la sauvegarde des océans par la mise en place d'une bonne gouvernance internationale. Ce livre qui se veut pédagogique, écrit rationnellement, ne tombe pas dans les pièges d'un écologisme idéologique et romantique.

TOUSSAINT LOUVERTURE – Le Napoléon noir
de **Jean-Louis Donnadieu**
Éditions Belin, juin 2014 (276 pages)

Personnage historique, le général de division Toussaint Louverture fut tour à tour esclave près du Cap Français dans la colonie française de Saint-Domingue, propriétaire d'habitations coloniales et de main d'œuvre servile, colonel espagnol, général de brigade français, lieutenant-gouverneur du gouvernement général de cette colonie, enfin général de division, premier officier français noir nommé à ce grade. Après la première abolition de l'esclavage votée par la Convention, Toussaint Louverture, chef de bande réfugiée dans la partie espagnole de l'île de Saint-Domingue, rallie la partie française au début de 1794. Un an plus tard il est nommé général de brigade puis général de division et tient sans partage la tête de Saint-Domingue jusqu'à y faire adopter en juillet 1801 une Constitution autonomiste dans laquelle il se proclame gouverneur à vie. C'est trop pour Bonaparte qui diligente à Saint-Domingue un corps expéditionnaire de plus de 20 000 hommes et de 86 navires sous les ordres de son beau-frère, le capitaine général Charles Victor Emmanuel Leclerc. Le général de division Toussaint Louverture, privé de tout rôle dans la colonie, est mis aux arrêts en juin 1802 et transporté par mer et par terre au Fort de Joux dans le Jura où il meurt le 7 avril 1803. Voici donc le général de division Toussaint Louverture, l'homme et ses aspirations, ses forces et ses faiblesses, sa détermination sans faille, qui résonne encore de nos jours avec toute son humanité. L'auteur de cet ouvrage qui marque un tournant dans les études concernant le général de division Toussaint, a fait œuvre d'originalité et place le lecteur dans cette société profondément inégalitaire et hiérarchisée de Saint-Domingue au XVIII^e siècle, des esclaves aux commandeurs, puis à l'intendant jusqu'au propriétaire souvent absentéiste des grandes habitations du Nord de celle que l'on disait être la perle des Antilles - en oubliant le prix humain exorbitant du sucre sur les tables de France.

LA SAGA DES ÉPAVES DE LA CÔTE D'ALBÂTRE (tomes I à IV)
Ouvrage collectif du GRIEME
(Groupe de recherches et d'identifications d'épaves de Manche-Est)
Éditions GRIEME, 2009 à 2014

Collectivement signés par le Groupe de Recherche et d'Identification d'Épaves de Manche Est (GRIEME), les quatre tomes de « La saga des épaves de la Côte d'Albâtre » parus depuis 2002. (2002, 2005, 2011, 2014), présentent un inventaire richement documenté des épaves d'époque contemporaine, bâtiments de guerre, navires de transport, chalutiers armés... qui jonchent les fonds marins du Pays de Caux et de la Seine-Maritime, avec quelques incursions en mer du Nord ou en Méditerranée, pour visiter et rendre compte d'épaves célèbres comme La Combattante (côtes anglaises, 1945) ou d'une beauté tragique, comme le Togo (Baie de Cavalaire, 1918). L'ambition des membres du GRIEME est d'associer à une reconnaissance des épaves en plongée une quête opiniâtre au cœur des ressources documentaires (gazettes, archives, fonds iconographiques...) puis un récolement des données disponibles à fin de publication ce qui aboutit à des synthèses historiques aux données fouillées. La vocation de cette saga aux multiples épisodes est clairement mémorielle et notoirement vertueuse à l'heure où trop de plongeurs ne voient dans ces pages d'histoire englouties qu'un simple catalogue d'antiquités de marine au sein duquel ils entendent s'approvisionner. Les membres et auteurs du GRIEME ont le mérite d'avoir, parmi les premiers, compris combien ces vestiges martyrs révélaient de mémoires sensibles et de moments d'histoire brutalement figés. En s'attelant à cette promotion éclairée des épaves de la côte d'Albâtre, les hommes du GRIEME se sont fait prosélytes et, renonçant à la clandestinité, ils ont largement contribué à sensibiliser à la nécessaire protection de ce patrimoine ennoyé, et ils se sont faits les porte-parole d'une vérité historique globalement oubliée.

SI LE CHANT DES BALEINES S'ÉTEIGNAIT

de **Jean-Pierre Sylvestre**

Éditions Albin Michel, avril 2014 (331 pages)

Excellent travail qui, avec un discours intelligent se lisant facilement et avec plaisir; et ne tombant pas dans tous les poncifs larmoyants qui ont souvent cours sur les mammifères marins, présente la réalité de cet important groupe de la faune marine. Ce texte associe une présentation des mammifères marins, de leur biologie et de leur éthologie, de façon vivante et claire, renvoyant à des références scientifiques indiscutables, à des récits d'expériences personnelles lors de nombreux voyages faits par l'auteur à travers le monde, pour étudier baleines, dauphins et compagnie : diversité des mammifères marins, extinctions anciennes, espèces actuellement au bord de l'extinction ou en danger; ce qui est loin d'être le cas de tous, chasse à la baleine, réalité de quelques chasses aux cétacés et aux phoques, découverte de nouvelles espèces. L'auteur a beaucoup vu et lu, c'est là un de ses grands mérites, et il ne s'est pas laissé prendre aux opérations médiatico-sentimentales et fantaisistes sur les opérations de chasses aux cétacés ou aux phoques, campagnes surmédiatisées qu'il dénonce, ce qui ne l'empêche pas de souligner le côté négatif, voire dangereux pour quelques espèces, de certaines chasses ; il est intéressant, d'ailleurs, de voir que les espèces ciblées par les média comme en danger ne sont pas les bonnes alors que d'autres espèces sont réellement menacées mais sans que personne ne s'en préoccupe ! L'auteur publie en parallèle avec ce livre un guide, qui décrit avec rigueur, sous une forme aisément accessible, les quatre-vingt-huit espèces de cétacés, leur classification, leur morphologie, leur biologie, leur écologie, leur distribution géographique.

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

DAVELUY, CONTRE-AMIRAL 1863-1939 ou « C'est le plus têtù qui gagne »

de **Benoît Chomel de Jarnieu**

Éditions Les Presses du Midi, juin 2014 (153 pages)

Ce document hagiographique qui porte en sous-titre la mention «Amiens,Toulon Archives et documents inédits», est la présentation circonstanciée d'un profil d'homme, de marin et de penseur qui marqua son époque, époque d'une histoire heurtée qui vit la France et sa Marine se transformer en profondeur sous l'impulsion d'une révolution technique qui fut aussi une révolution de l'art naval et de la pensée stratégique. Cet ouvrage écrit par un petit-fils, replace l'œuvre souvent méconnue de Daveluy dans le panthéon de la stratégie navale. Ce marin décidé et volontariste, adepte d'une flotte tournée vers l'offensive, a été de ceux qui ont pensé une marine moderne et professionnelle aux avant-postes de l'action militaire de la France. Ses capacités personnelles d'analyse et de synthèse, son verbe haut, sa plume cinglante et son caractère aussi trempé qu'intransigeant en firent un officier supérieur puis général écouté et redouté qui finira par déranger comme le raisonneur qu'il s'est plu à être... C'est que la Marine connaît alors une profonde évolution du fait de la révolution technique de cette époque qui met aux prises les tenants de la ligne d'un côté (les escadres) et de l'esprit corsaire de l'autre. Les débats de tactiques navales divisent les spécialistes et Daveluy en est un animateur infatigable, grâce à une inlassable activité intellectuelle, soutenue par un travail de recherche approfondi. Avant la première guerre mondiale, sa réputation est établie et son autorité de stratège naval reconnue par la presse qui se plaît à le publier largement alors que ses travaux et ses thèses sont examinés par les futurs protagonistes du conflit qui se prépare. C'est à l'état-major de la marine que son goût pour l'emploi et l'organisation des forces trouveront à s'employer mais c'est là aussi qu'il se heurtera à la toute-puissance de l'institution avec laquelle il ferraillera sans ciller. Cette aptitude finira par être sanctionnée en 1917 par sa mise à la retraite. C'est surtout le penseur naval que nous présente cet ouvrage intéressant à lire tant il nous replace au cœur d'une période forte et riche en épisodes militaires de grande ampleur.

AVEC VUE SOUS LA MER

de Slimane Kader

Allary Éditions, février 2014 (260 pages)

C'est l'histoire d'un keum du 93, mi-Céfran, mi-Kabyle fringué en sweat à capuche blanc qui s'appelle Wam et qui est surpris par le mektoub dans un hôtel où il est venu pour chercher du boulot. Entravant que d'aller à l'angliche il va se faire entuber par une meuf qui va lui refile un taf très en dessous de la flottaison. Il embarque sur l'Ocean King, un barlu de croisière qui trimbale des fatties (touristes américains en surpoids) en crocs dans les Caraïbes. Il commence comme «joker» mec à tout faire à la base. Petit à petit l'amerlock lui devient plus compréhensible, et son bon sens l'emportant sur ses réactions de keum de la téci, il finira tout en haut comme chef steward après avoir fait tous les tafs à une vitesse de ouf. Les escales rythment les étapes de son histoire qui sent le vrai et le livre s'avale d'une traite. Les touristes c'est le musée des horreurs. Il a la dent dure, mais pour avoir fait des visites de sécurité sur ce genre de navire, un administrateur général des Affaires maritimes à partir de son expérience pense que cette description de la vie «sous la mer» reste particulièrement réaliste. L'auteur a du talent. D'un témoignage il a fait une œuvre littéraire, dans son langage imagé qui dépeint avec un réalisme acerbe le monde de la croisière. Il fait même de la «philosophie» : «Tous les boulots de merde commencent à avoir un goût de loukoum à la rupture du jeûne... Et t'en veux encore plus ! Tu te noies dans le taf ! Tu deviens le taf ! C'est comme ça qu'ils m'ont apprivoisé ! Parce que le taf, même si c'est un taf de merde, c'est un cadeau !». Bien sûr il faut être capable de s'immerger dans ce langage fleuri mais tellement explicite. Alors on passe un très bon moment bien que ce langage n'est pas, mais alors pas du tout, académique.

II. PRIX DE FONDATION

Prix Manley-Bendall

du ressort de la section Marine marchande, pêche et plaisance,
attribué à M. **Jacques Rougerie**, architecte

Jacques Rougerie (né le 11 juillet 1945) est un architecte océanographe français qui s'est spécialisé dans l'habitat sous-marin et qui dès 1970 proposa ses premiers concepts pour l'exploration et la colonisation des océans.

Il entre à l'École des beaux-arts en 1964 dans l'ancien atelier Auguste Perret dirigé alors par André Remondet et Paul Maymont. Passionné par Jacques-Yves Cousteau et les premières maisons sous-marines, il entreprend un cycle d'études à l'institut océanographique de Paris en 1970 tout en intégrant l'Université d'Urbanisme de Vincennes, ainsi que l'École des Arts et Métiers sous la direction de Jean Prouvé. Il devient architecte DPLG en 1972. Il se consacre à ses débuts à l'élaboration de projets spécifiquement marins. Il crée le Centre d'architecture de la mer et de l'espace en 1974 avant de fonder l'agence Jacques Rougerie Architectes associés. Jacques Rougerie donne beaucoup de temps à ses activités d'enseignement en France et à l'étranger.

Parmi les réalisations les plus originales de Jacques Rougerie, citons les maisons sous-marines Galathée (1977), Hippocampe (1981) et bientôt Seaspaces, maisons rêvées, conçues et expérimentées par l'architecte lui-même. 2015 verra la réalisation de l'un de ses projets phares, le vaisseau dérivant Sea orbiter, qui représente l'aboutissement d'années de recherches d'une architecture soucieuse de développement durable. À noter aussi : le Pavillon de la mer à Kobé (1981), le Centre national de la Mer Nausicaa I et II à Boulogne sur Mer (1990-2000), Océanopolis I et II à Brest (1991 - 2000).

Digne descendant du capitaine Nemo et de son créateur Jules Verne, Jacques Rougerie reste avant tout un passionné de l'aventure humaine. Inspiré depuis toujours par l'imaginaire du grand écrivain auprès de qui il puise sa ferveur et sa foi en l'avenir, il en a adopté la maxime : « Tout ce qu'un homme peut imaginer, d'autres hommes sont capables de le réaliser ».

Prix de l'Union internationale des architectes en 1981, il a reçu en 2011 le Premier Grand Prix International de l'Académie d'Architecture pour son Musée d'Archéologie sous-marine d'Alexandrie.

Il est membre de la section d'Architecture de l'Académie des beaux-arts.

PRIX ANDRÉ GIRET

du ressort de la section Navigation et océanologie,
attribué à M^{me} **Pascale Delécluse**,
directrice de l'Institut national des sciences de l'univers du Centre national
de la recherche scientifique (INSU-CNRS)

Pascale Delécluse est diplômée de l'École Normale Supérieure et agrégée de physique en 1979. Entrée au CNRS au sein du laboratoire d'Océanographie Physique du MNHN dirigé par le Professeur Henri Lacombe, elle soutient une thèse de 3^e cycle, spécialité océanographie physique, sur « **La simulation numérique d'un écoulement océanique à grande échelle** » en 1979. Après un an comme visiteur scientifique au GFDL (Geophysical Fluid Dynamics Laboratory) de l'Université de Princeton, elle obtient une thèse de doctorat en 1984 sur « **La dynamique océanique équatoriale et l'influence des frontières est et ouest** ». Participant à la création du Laboratoire d'Océanographie Dynamique et de Climatologie de l'Université Pierre et Marie Curie, elle y crée une équipe de modélisation de 1986 à 2002. Elle anime le pôle de modélisation de l'Institut Pierre Simon Laplace regroupant une dizaine de laboratoires (1996-2000). De 2002 à 2006 elle est directrice adjointe du Laboratoire des Sciences du Climat et de l'Environnement. De 2006 à 2014, elle est nommée directrice adjointe de la recherche à Météo-France (CNRM). Et depuis juillet 2014, elle dirige l'Institut National des Sciences de l'Univers (INSU) du CNRS.

Ses nombreuses contributions scientifiques ont porté sur l'étude de la dynamique océanique et de son couplage avec l'atmosphère, et sur le rôle de l'océan dans le changement climatique. C'est en particulier dans l'étude de la dynamique des océans tropicaux et de leur variabilité liée à la variabilité atmosphérique que ses travaux ont eu le plus grand retentissement. Elle a notamment fait avancer la compréhension des mécanismes à l'origine du phénomène ENSO (El Nino Southern Oscillation) et de son évolution, le rôle des coups de vents, l'interaction avec les moussons, les liens avec le dipôle Indien et avec l'Atlantique tropical. Elle a travaillé, entre autres, sur le stockage de l'énergie dans les couches superficielles de l'océan, sur la prévision à partir de modèles de circulation générale couplés océan-atmosphère (coopération entre le LODyC, le LMD, LSCE, Météo-France, CERFACS), sur la comparaison des performances des différents modèles couplés à l'échelle saisonnière et interannuelle... En plus de son travail purement scientifique, elle s'est attachée à diffuser les résultats auprès du grand public. En raison de ses compétences, Pascale Delecluse est très sollicitée pour participer à un grand nombre d'instances scientifiques. Elle a été, par exemple, présidente du PNEDC (Programme National d'Étude de la Dynamique du Climat), membre du TOGA-NEG (Tropical Ocean and Global Atmosphere - Numerical Experimentation Group), du GIEC, du Comité de Coordination des Sciences de la Planète et de l'Environnement du Ministère de la Recherche, du Comité de Gestion et Impacts des Changements

Climatiques au Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, du Conseil Supérieur de la Recherche et de la Technologie, et de nombreux conseils scientifiques d'organismes tels que le CNES, l'IRD, l'IFREMER, l'ENPC, l'IRSTEA, l'IGN... Pascale Delécluse a, depuis le début de sa carrière scientifique, mené une action exemplaire dans la mise en place de la modélisation numérique de l'océan en France. Elle a su créer une équipe pour développer un modèle de circulation générale océanique. Elle a formé, soutenu, motivé ses nombreux étudiants dans ce nouveau domaine de la modélisation, travail souvent invisible qui a porté magnifiquement ses fruits. C'est ce modèle de simulation de la circulation océanique qu'elle a initié et ses versions successives qui sont utilisés non seulement en France (Météo-France, IPSL, il a été retenu pour le développement du système Mercator de prévision de la circulation océanique) mais aussi à l'étranger; par exemple au Centre Européen de Prévision à Moyen Terme de Reading et du Hadley Center du Met Office en Angleterre. Parmi toutes ses activités, elle a trouvé le temps d'enseigner en DEA, à l'École Nationale de la Météorologie, à l'École Nationale de Physique et Chimie, et à l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Pascale Delécluse a aussi le pied marin, elle a tenu à participer à plusieurs campagnes en Méditerranée et dans l'océan Indien, campagnes qu'elle trouve indispensables pour appréhender la science de terrain.

Si la France est au meilleur niveau en modélisation numérique de l'océan, c'est grâce à elle et à tous ceux qui ont collaboré de près ou de loin avec elle pour faire évoluer ce système de modélisation dans ses versions successives de plus en plus complexes (avec les intégrations de couplage avec l'atmosphère, les glaces et les continents). Ses travaux ont reçu plusieurs récompenses honorifiques.

Elle dirige maintenant l'Institut National des Sciences de l'Univers du CNRS.

Ses objectifs correspondent à son rôle de leader qui demande un immense investissement personnel : - Impulser une dynamique de programmation nationale et européenne. - Aider les laboratoires à développer et maintenir les filières d'observations qui sont indispensables pour comprendre les variations du climat et de l'environnement, et développer les outils de modélisation permettant leur intégration. Cela passe par la synergie des systèmes d'observations, la reconnaissance de cette fonction, la participation au projet GEO-GMES (Group on Earth Observation - Global Monitoring for Environment and Security), maintenant COPERNICUS, et nécessite de convaincre de l'importance de cette action toutes les plus hautes instances. - Participer aux actions de diffusion des résultats obtenus dans ces domaines, tout en étant à l'écoute des attentes de la société afin de mieux y répondre.

Le brillant parcours scientifique de Pascale Delécluse mérite d'être reconnu par notre Académie.

PRIX HENRI VOVARD

du ressort de la section Histoire, lettres et arts,
attribué à l'Association TOURVILLE de Gravelines,
fondée et présidée par M. **Christian Cardin**

L'association Tourville porte le plus grand projet de reconstitution du patrimoine historique français avec la construction à taille réelle d'un vaisseau de 1er rang du XVII^e siècle, le Jean Bart, au sein d'un parc historique et de loisirs dédié aux corsaires et à la marine de Louis XIV. Ce projet trouve ses racines dans les années 1982-83 lorsque Christian Cardin déclare aux Affaires maritimes de Cherbourg la découverte de 6 épaves de vaisseaux gisant au large du port de Saint Vaast La Hougue. Ce sont les vestiges d'une partie de la flotte de Tourville armée au printemps 1692 dans une tentative de rétablir Jacques II Stuart sur le trône d'Angleterre.

La construction de cette cathédrale maritime à taille réelle a été engagée en fin d'année 2002, année du tricentenaire de la mort de Jean Bart, sur un terrain privé viabilisé et aménagé à cet effet en bordure du port historique de Gravelines.

Afin de se fournir en chênes pluricentennaires hors norme, un partenariat a été engagé avec l'agence de Picardie de l'Office National des Forêts. Une fois repérés dans les coupes, les chênes idoines sont abattus, puis envoyés en scierie à Leisele en Belgique pour être équarris et transportés ensuite pour façonnage sur le chantier Tourville à Gravelines. L'assemblage des premiers éléments de la quille a été réalisé en avril 2003 ; depuis, les travaux de construction ont progressé de 2005 à 2012 avec le façonnage de l'assemblage de nouvelles structures dont les plus spectaculaires (étrave, étambot, arcasse avec ses allonges) ont fait passer le vaisseau dans sa troisième dimension jusqu'à 17 mètres de haut. L'année 2012 a été consacrée à la pose de couples donnant un aperçu de la largeur du vaisseau (15 mètres).

La construction du Jean Bart, réalisée sur la base d'une compilation de données archéologiques et iconographiques du XVII^e siècle, s'appuie sur un élément fort du patrimoine maritime pour créer toute une dynamique économique et touristique associée à la sauvegarde de métiers et de savoir-faire disparus (charpente navale traditionnelle, forge artisanale...) ou en voie d'extinction (charpente de maison traditionnelle et ossature bois). Cette activité permet également d'effectuer une remarquable action d'insertion par les métiers du bois : insertion sociale pour des jeunes allocataires de minima sociaux, insertion professionnelle pour des jeunes en cours de qualification (BP, CAP de charpente marine...).

À terme, le Jean Bart, mis à l'eau et devenu un musée vivant, constituera le centre d'intérêt d'un village artisanal lui-même intégré dans un parc historique et de loisirs. Aujourd'hui, malgré un environnement financier plus difficile, Christian Cardin, initiateur et âme du projet, poursuit sa tâche avec une détermination qui force l'admiration. Les objectifs 2014 ont été tenus et l'association s'est engagée avec succès dans des participations à des projets européens. L'attribution du prix Henri Vovard à Monsieur Christian Cardin vient couronner un chef d'entreprise exceptionnel.

PRIX ANDRÉ-JACQUES VOVARD

du ressort de la section Histoire, lettres et arts,
attribué au **Musée naval de Monaco**
créé et dirigé par le **Dr. Claude Pallanca**

Le professeur Claude Pallanca a consacré une vie atypique à une activité professionnelle internationale de chirurgien-dentiste, à un attachement de longue date à la Fédération de Russie, et à une passion dévorante pour le modélisme naval.

Sa brillante carrière professionnelle s'est ouverte sur un doctorat en chirurgie dentaire à Marseille en 1954, puis un doctorat es sciences odontologiques en 1972, qui lui ont ouvert quarante ans d'enseignement, de responsabilités et de distinctions universitaires et professionnelles en France et à l'étranger : chef de service de l'École dentaire de Nice, professeur à l'U.E.R de Nice, membre de l'Académie de chirurgie dentaire, vice-doyen de l'Université de Nice, secrétaire scientifique de l'European Academy of Gnathology, directeur du Centre européen de Tufts University, visiting professor puis professeur émérite à l'UFT university de Boston, membre de l'American Dental Association et du bureau européen de l'American College of Dentistry.

Les rapports amicaux du professeur Pallanca avec la Russie ont commencé en 1997, quand il a été nommé Consul honoraire en principauté de Monaco. Il est depuis 2009 Consul général honoraire de la Fédération de Russie à Monaco et président de l'association Centre culturel russe. La Fédération de Russie l'a désigné en 2014 comme « l'homme de l'année pour la Culture ». Cet attachement explique sans doute l'inauguration il y a quelques semaines au Musée naval d'une exposition thématique sur la marine russe, illustrée par un catalogue comme notre Musée National de la Marine rêverait d'en éditer, rassemblant 80 modèles couvrant l'histoire navale de la Russie, depuis le voilier sur lequel Pierre Le Grand se faisait plaisir sur la Neva, jusqu'au porte-avions Admiral Kuznetsov et les plus récents sous-marins stratégiques.

Cette exposition introduit le troisième volet d'une activité qui a retenu l'attention de notre compagnie lors de son voyage d'études à Monaco. Claude Pallanca a en effet fondé en 1993 le Musée naval de Monaco autour de sa collection personnelle. Il avait reçu, enfant, un plan de navire à construire pour lui faire oublier une visite chez le dentiste. Cette maquette l'a semble-t-il réconcilié avec la dentisterie, mais elle a surtout fait naître en lui une passion violente pour l'histoire de la mer. Sa fascination pour le modélisme naval et la collection a été dynamisée par un service militaire comme dentiste à bord de la Jeanne d'Arc en 1956. Il résulte de tout cela une collection fabuleuse de mille maquettes de navires, le plus souvent à grande échelle – 1/100e, 1/32e, et jusqu'à un modèle de 3 m de long - racontant les grands âges de la marine depuis l'Antiquité jusqu'aux plus récents navires de guerre. Avec un souci didactique constant, et la constitution de séries thématiques par pays ou par types de navires. Ayant une bonne

vision des collections et des musées navals dans le monde, je constate que seule la collection privée Peter Tamm à Hambourg est comparable. Encore que ses critères de collection soient très différents, sans avoir en tout cas le souci d'exhaustivité pédagogique du Professeur Pallanca. Cette collection n'a aucun équivalent dans aucun musée maritime du monde quant à la représentation de l'évolution des marines de guerre. Certains modèles sont exceptionnels, dans le détail technique comme le porte-avions Béarn avec ses ascenseurs en position haute, ou dans le fait historique comme le cuirassé USS Missouri avec la table sur laquelle fut signée la reddition du Japon. Le Musée naval de Monaco est un unicum. Au titre de cette activité muséographique reconnue en Principauté, Claude Pallanca est devenu en 2001 président du comité monégasque de l'ICOM (Conseil international des musées).

Pour réunir cette collection dont seulement 200 pièces sont présentées – soit un cinquième - faute de place, le collectionneur réunit avec patience des dossiers détaillés comprenant des plans, des documents et des photographies et confie quand il est satisfait la réalisation du modèle à un réseau de maquettistes navals en Europe, en Asie et aux États-Unis.

Le professeur Pallanca est Chevalier des Palmes académiques, Commandeur de l'Ordre de Saint-Charles et de l'Ordre des Saints Maurice et Lazare, titulaire de l'Ordre de 1^{ère} catégorie de l'Assemblée navale de Saint Petersburg, de la médaille Kutznetzsov du ministère de la défense de Russie et d'une médaille du ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie.

Le problème très préoccupant du Musée Naval de Monaco est la menace qui pèse sur lui à court terme de devoir quitter ses locaux dans deux ans. Après l'échec de négociations qui devaient lui offrir un espace dans la jetée flottante et dans d'autres immeubles du bord de mer de Monaco, Claude Pallanca cherche une ville d'accueil en France pour sa collection exceptionnelle. La reconnaissance de l'Académie de marine ne peut que contribuer au succès de ses démarches.

PRIX MAURICE LEBRUN

du ressort de la section Sciences et techniques,
est attribué à **M. Jean-Pierre Aulanier**,
directeur technique / responsable HSE de la société OCEANIDE

Jean-Pierre Aulanier travaille depuis 25 ans au sein de la société OCEANIDE, qui opère le bassin d'essais BGO-FIRST à La Seyne-sur-mer. Ce bassin de génie océanique permet de modéliser l'environnement (houle, vent, courant) sur des structures fixes ou mobiles (plates-formes pétrolières, navires, convertisseurs d'énergie renouvelable...). Les campagnes d'essais sur modèles réduits réalisés par OCEANIDE (plus de 200 à ce jour) sont utilisées par les industriels ou pour la recherche universitaire. OCEANIDE réalise également des études et essais pour le génie côtier (hydrodynamique, courantologie, sédimentologie, conception d'ouvrages portuaires tels que la digue flottante de Monaco). Jean-Pierre Aulanier dirige l'activité du personnel technique (plus de 15 personnes : maquettistes, instrumentistes, dessinateurs industriels, mécaniciens, opérateurs, ingénieurs) de ce bassin d'essais qui a une excellente réputation pour la qualité et l'efficacité des projets réalisés en modélisation numérique et essais hydrodynamiques complexes. Jean-Pierre Aulanier a commencé sa carrière professionnelle au Centre national d'étude des télécommunications, comme technicien études et développement, puis au service technique des Phares et Balises, avant de rejoindre OCEANIDE en 1990 où il a eu des responsabilités croissantes jusqu'à la direction technique actuellement. Ses qualités professionnelles et humaines, son souci des aspects liés à la sécurité et ses qualités de manager, ont grandement contribué au succès de l'entreprise.

PRIX ÉMILE GIRARDEAU

du ressort de la section Sciences et techniques,
attribué à **M. Pierre-Yves Le Traon**, directeur de projets à l'IFREMER

Pierre-Yves Le Traon est diplômé de l'École nationale supérieure des mines de Saint Étienne (1984). Il a soutenu sa thèse de doctorat en 1990. Le titre de sa thèse : « Apport des flotteurs de surface suivis par Argos à l'étude de la circulation océanique : comparaison et combinaison avec des données altimétriques, hydrologiques et de flotteurs profonds » annonce les domaines d'action qui seront les siens avec un objectif : le développement de l'océanographie opérationnelle dont il sera et, dont il est toujours, un des principaux artisans. Rendre opérationnelle l'océanographie c'est développer les moyens permettant de prévoir l'océan dans ses trois dimensions à l'instar de la météorologie pour l'atmosphère. En 1990 on en est encore loin. Aujourd'hui en mai 2015 l'Europe ouvre aux utilisateurs un service opérationnel d'océanographie : « The Copernicus Marine Environment Monitoring Service (CMEMS) ». Un tel service suppose évidemment des moyens d'observation opérationnels et des modèles. C'est le premier aspect qui occupera principalement Pierre-Yves Le Traon. A CLS (« Collecte Localisation Satellites » filiale du CNES) où il sera directeur adjoint de la division océanographie spatiale (2003) d'abord et ensuite à l'Ifremer où il assure pour la France la coordination de l'océanographie opérationnelle.

Il commencera par l'océanographie et l'altimétrie spatiale avec GEOSAT (1985-1990) avant même le lancement à partir de 1991 des satellites ERS 1 et 2, Topex-Poseidon, Jason dont il sera « Principal Investigator » acquérant ainsi une maîtrise de la mesure altimétrique et de son application à l'étude de la circulation océanique et de ses structures tourbillonnaires et à celle des variations du niveau de la mer. Ses nombreuses publications en témoignent. Sa compétence en fera aussi un membre d'« Advisory Groups » de plusieurs projets de satellites de l'Agence spatiale européenne (Envisat, SMOS).

Les moyens spatiaux permettent aussi la localisation et la transmission des données (système Argos). Pierre-Yves Le Traon sera un artisan de la mise en place du programme Argo de déploiement dans tout l'océan de flotteurs récoltant des données entre la surface et 2000 mètres de profondeur et transmises par satellite. Il sera de 2003 à 2008 co-directeur du programme international GODAE (Global Ocean Data Assimilation Experiment) destiné à tester l'utilisation des données spatiales et in situ (essentiellement ARGO) et leur assimilation dans les modèles de circulation océanique en vue d'une océanographie opérationnelle. En 2008 l'Union Européenne lance le projet Euro Argo pour organiser la contribution des 12 pays européens participant au programme Argo. Pierre-Yves Le Traon en sera le coordinateur et transformera l'essai puisque dans la perspective de la mise en place du Service européen d'océanographie opérationnelle (CMEMS) qui nécessite des systèmes pérennes et opérationnels d'observations, l'Europe

créée en 2014 une véritable structure européenne légale dédiée : L'ERIC (European Research Infrastructure Consortium) EURO-Argo dont le siège est à l'Ifremer-Brest. Pierre-Yves Le Traon en assure la direction.

Dans le cadre de l'appel d'offres Equipex de l'ANR le projet NAOS (Novel Argo Ocean observing System) présenté sous la houlette de l'Ifremer a été retenu en 2011 avec un financement jusqu'en 2019. L'objectif est d'améliorer les performances des flotteurs, ARGO : extension en profondeur, nouveaux capteurs (paramètres biochimiques, détection des glaces). Pierre-Yves Le Traon est le directeur de ce projet.

Enfin Pierre-Yves Le Traon est depuis 2012 membre du Comité directeur du GOOS (Global Ocean Observing System). Le système GOOS vise à l'organisation à l'échelle mondiale de l'observation de la totalité des océans. Il a été mis en place par les instances internationales de l'ONU (OMM, COI/UNESCO, PNUE) et l'ICSU (International Council for Science).

La position éminente de la France dans les domaines de l'océanographie spatiale et opérationnelle doit beaucoup à Pierre-Yves Le Traon.

PRIX HENRI KUMMERMAN

du ressort de la section Marine marchande, pêche et plaisance,
attribué à l'Institut français d'aide à la formation professionnelle maritime (IFPM),
présidé par **M. Pierre Bertran**

L'institut français d'aide à la formation professionnelle maritime (IFPM) est une association à but non lucratif fondée à Nantes en 1982 à l'initiative de l'Amiral Douguet et des professeurs généraux de l'Enseignement maritime Hervieu et Pontoizeau qui, conscients du très grave retard pris par la France dans l'édition d'ouvrages de technologie marine, décidèrent de redresser cette situation.

Le projet fut approuvé par le ministre de la mer de l'époque, Louis Le Penec, et l'association sous le régime de la loi de 1901 fut enregistrée en Loire Atlantique le 12 mai 1982. En 1990 son siège fut transféré à Paris.

L'article deux de ses statuts précise que :

«L'association a pour but d'aider la formation professionnelle maritime, au perfectionnement, à la promotion et au recyclage des gens de mer, en particulier en éditant ou faisant éditer des ouvrages techniques maritimes en langue française».

L'IFPM souhaite apporter ainsi, par son action, une aide non seulement aux marins et futurs marins, mais encore aux armateurs et aux constructeurs de navires et de machines marines français et contribuer au rayonnement de la technique maritime de la France notamment dans les pays francophones.

C'est ainsi que l'IFPM pût commencer à aider les auteurs, pour beaucoup professeurs de l'Enseignement maritime, à publier des ouvrages qui s'inscrivaient dans le cadre de ses objectifs.

Le premier ouvrage sortit en 1984 et depuis, régulièrement, la collection s'enrichit de nouveaux titres pour constituer progressivement la bibliothèque de l'IFPM dont la couverture est devenue familière dans le monde maritime.

Deux types d'ouvrages composent cette bibliothèque :

Les livres de référence sur des sujets spécifiques maritimes ;

Les cahiers maritimes, ouvrages synthétiques, courts et accompagnés de cédéroms. Ces cahiers, de 80 pages environ, correspondent à des modules de formation ciblés. L'ensemble livre et cédérom permet de décomposer et d'analyser les sujets traités à travers des exemples concrets. Traitant des pratiques maritimes, ils sont conçus pour s'adresser au plus grand nombre : de l'officier de marine au commerce ou militaire, au pêcheur en passant par le plaisancier qui veut comprendre les principes permettant de naviguer en sécurité.

Ces ouvrages sont édités par INFOMER, société d'édition du groupe Ouest-France. Une bonne vingtaine de titres, 50 000 exemplaires, ont été diffusés depuis 1982 grâce à l'action de l'IFPM.

Récemment deux ouvrages furent distingués par notre compagnie :

« Le Traité de manœuvre » d'Hervé BAUDU qui a obtenu le Grand prix de l'Académie de marine en 2012 ;

« L'Aide-mémoire du capitaine » de Cyril Delher, Jean-Philippe Côte et Mathias Vandevenne qui a obtenu une médaille en 2013.

PRIX GEORGES LEYGUES

du ressort de la section Histoire, lettres et arts,
attribué à M. Frank Lestringant,
professeur de littérature française du XVI^e siècle
à l'Université de Paris-Sorbonne

Selon le vœu de son fondateur : «Ce prix est attribué à l'auteur d'un ouvrage de caractère historique ou littéraire consacré à la marine ... L'intention est d'encourager le talent d'une personnalité dont la valeur est reconnue en matière maritime.» Il est proposé d'attribuer ce prix à M. Frank Lestringant, professeur de littérature française du XVI^e siècle à la Sorbonne, auteur de près de quarante livres et d'environ trois cent cinquante articles.

Les recherches de M. Lestringant portent sur les récits de voyages maritimes, sur les descriptions du Nouveau Monde et surtout, depuis sa thèse intitulée André Thevet, cosmographe des derniers Valois, publiée en 1991, sur l'histoire de la cartographie navale. Il a montré comment, au milieu du XVI^e siècle, André Thevet, pèlerin de Jérusalem et de Constantinople, puis voyageur au Brésil, rejette la méthode traditionnelle de cartographie héritée de l'Antiquité et surtout de Ptolémée, cultivée par les «doctes» et les savants cosmographes, au profit d'une cartographie pratique tirée de l'expérience «populaire» des pilotes et des marins. Thevet propose de nouvelles cartes régionales pour l'Europe (dont la France) et l'Amérique (en particulier le Brésil en cours de reconnaissance), ainsi qu'une nouvelle représentation du monde en relation avec les résultats des voyages d'exploration. C'est une transformation du regard des contemporains sur la terre, dont ils sont eux-mêmes étonnés lorsqu'ils en prennent conscience.

Le dernier ouvrage de M. Lestringant est la présentation (en une centaine de pages dont l'information est remarquable) et l'édition intégrale (avec une reproduction de grande qualité) de la *Cosmographie Universelle* selon les navigateurs tant anciens que modernes par Guillaume Le Testu pilote en la mer du Ponant, manuscrit réalisé vers 1555. Les travaux de Le Testu se situent dans la même ligne que ceux de Thevet. Comme celui-ci il parcourt le monde (il s'est rendu au moins deux fois au Brésil et meurt en 1572 à Panama au cours d'une expédition commandée par Francis Drake) et rejette la cosmographie de «cabinet» : la science doit aller de l'avant en écoutant les navigateurs, sans se contenter des certitudes des Anciens.

Ici, il s'agit d'un atlas nautique avec six projections du globe et cinquante cartes marines, peintes et enluminées. Chaque carte est éclairée par un bref commentaire manuscrit. Ce travail est réalisé à un seul exemplaire et réservé à l'attention de l'amiral de Coligny, grand amiral de France, qui reçoit la dédicace de l'ouvrage. C'est d'abord un ouvrage d'apparat et en même temps il donne une information technique de premier ordre provenant des relations récentes recueillies par l'école cartographique portugaise,

transmises par le relais de l'école de Dieppe, ou bien celles d'autres navigateurs, ainsi Marco Polo, Jacques Cartier ou Samuel Champlain. Parfois il ne tranche pas entre ces sources et laisse ouvert le choix pour le lecteur, ainsi pour les deux cartes du Canada. Dans l'une le territoire de Terre-Neuve est rattaché à la côte du Labrador ; dans l'autre il est séparé par le détroit. Mieux encore, il adhère à l'hypothèse de la Terre Australe et trace « par imagination » douze cartes de ce continent, peuplé de créatures fabuleuses. Il y a donc deux versants de ces représentations : d'un côté le géographe méticuleux, attaché à la recherche de la représentation la plus fidèle possible de manière à fournir un instrument de travail ; de l'autre un artiste téméraire donnant libre cours à son imagination. Cette double inspiration répond à la demande du commanditaire, l'amiral de Coligny, et au-delà il s'adresse au roi de France. À ces grands personnages il faut une représentation totale du monde et il faut en même temps maintenir ouverte toutes les politiques de conquête et d'expansion : sur toutes les mers du monde des navires arborant les fleurs de lys canonnent les vaisseaux espagnols et portugais, le pavillon français flotte sur le Brésil et le Canada, la Terre Australe s'offre à ceux qui voudraient en prendre le contrôle tandis que les armes de Coligny sont placées sur un char marin traîné par des monstres conduits par Neptune et Amphitrite.

PRIX CLAUDE BOQUIN

du ressort de la section Droit et économie,
attribué à **M. Jean-Bernard Raoust**,
ancien président de Barry Rogliano Salles (BRS)

Notre section a décidé d'attribuer le prix Claude Boquin pour 2015 à Jean-Bernard Raoust, Président d'honneur de la société Barry Rogliano Salles pour le rapport de synthèse, remis annuellement sous sa direction, sur les marchés maritimes mondiaux.

Barry Rogliano Salles est une des plus anciennes sociétés maritimes françaises. Elle fut créée en 1856 par Jules Barry, Jean Salles et Marcel Rogliano, qui étaient agents maritimes et courtiers. Elle se spécialisa dans le domaine du courtage et de l'intermédiation maritime pour la construction navale et l'exploitation de navires de commerce. BRS connut une expansion régulière sur fond de croissance du commerce mondial et d'internationalisation des échanges et se développa vite hors de France, en Europe, Asie du Sud-est et au Moyen-Orient en particulier. Elle élargit progressivement sa palette d'activités au secteur de l'assurance, du yachting et à l'ensemble des services maritimes. Jean-Bernard Raoust a fait l'essentiel de sa carrière chez BRS et y a exercé les fonctions de Président pendant de longues années. Il a joué un rôle essentiel dans le positionnement actuel de la société parmi les tout premiers intermédiaires maritimes dans le monde, tous secteurs confondus. La réussite de BRS contribue avec celle de quelques autres groupes français à forger les éléments positifs de l'image maritime de la France.

Jean-Bernard Raoust a mené pendant de nombreuses années la rédaction et la publication du rapport annuel. Ce document, sur le secteur de la construction navale, du transport maritime et des services associés, présente les faits marquants, les évolutions et les données de marché objectives et chiffrées de chaque secteur d'activité et par zone géographique (volumes, prix, impact des variations de change, etc...) en les assortissant d'analyses et de de prévisions. Ces données de première main extraites pour l'essentiel des activités de BRS sont traitées en vue d'une synthèse générale du fonctionnement global des marchés mondiaux, bien au-delà de la seule présentation de l'activité de l'entreprise. Ce document annuel et conséquent (une centaine de pages) est une référence incontournable et unique en France pour les entreprises, administrations, chercheurs, universitaires, étudiants à la recherche d'informations détaillées et de synthèse sur les marchés maritimes.

Il s'agit d'un travail d'intérêt général essentiel à la connaissance de notre secteur qui mérite d'être distingué pour sa qualité scientifique et son intérêt pratique.

III. PRIX DE THÈSE

PRIX DE THÈSE

(sciences humaines et/ou sociales)
du ressort de la section Histoire, lettres et arts
attribué à M. Aurélien Bournonville pour sa thèse

«De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1780-1909) –
Un exemple de stabilité administrative»
soutenue à l'Université de Lille Nord de France le 5 décembre 2014

M. Aurélien Bournonville montre avec une grande érudition et une grande clarté la permanence d'un corps administratif de la Marine durant deux siècles et cinq régimes, avec une adaptation constante aux évolutions des institutions et de la société, ainsi qu'aux bouleversements techniques et stratégiques. C'est le principal apport de ce travail de recherche.

La somme des dépouillements tant en archives manuscrites qu'en documents imprimés est importante avec une méthode bien élaborée et des initiatives heureuses. En particulier, M. Bournonville est parvenu à combler les lacunes de la documentation à la suite des destructions de la seconde guerre mondiale en examinant et en comparant les fonds manuscrits de plusieurs ports.

S'agissant de faire l'histoire d'un corps ayant des compétences étendues et diverses, cette thèse donne des éclairages sur de très nombreux domaines, comme les difficultés d'attribution des marchés publics, les lacunes de la justice d'attribution, l'évolution cahotante de la politique sociale pour les gens de mer (les pensions d'invalidité, les pensions de retraite, les caisses sociales) dans ses relations avec la politique sociale générale du pays, les nécessaires adaptations aux évolutions des statuts des colonies. Un léger regret cependant : cette étude ne prend peut être pas assez en compte les institutions d'avant 1790, en particulier la jurisprudence des cours d'Amirauté.

Mais cette critique n'altère en rien les bonnes qualités générales de ce travail. La présentation de celui-ci est tout à fait correcte, avec une heureuse disposition de la mise en page. L'expression est satisfaisante avec en particulier une qualité éminente de clarté.

PRIX DE THÈSE

(sciences humaines et/ou sociales)
du ressort de la section Droit et économie
attribué à M^{me} Delphine Rauch pour sa thèse

« Les prud'homies de pêche à l'époque contemporaine (1790-1962) :
la permanence d'une institution hybride en Méditerranée française »
soutenue à l'Université de Nice Sophia-Antipolis le 9 octobre 2014

La thèse de Madame Delphine Rauch a été soutenue devant un jury composé de M. Bottin (Président), M. Buti (rapporteur), M. Gallinato-Contino (Rapporteur), M. Le Crom (suffragant), M. Ortolani (suffragant), M. Vernier (directeur). La thèse a obtenu, à l'unanimité, la mention très honorable avec les félicitations. La candidate en mars 2015 a été qualifiée par le CNU (Section Histoire du droit) en vue d'un poste de Maître de conférences. Le sujet de la thèse est particulièrement intéressant, car il met au grand jour, sur le fondement d'une recherche approfondie, une institution méconnue, d'origine très lointaine et propre à la Méditerranée où la pêche est principalement côtière : la juridiction des prud'hommes pêcheurs. Les prud'homies de pêche sont des communautés de patrons pêcheurs qui sont nées sur les côtes de la Méditerranée et qui ont su se maintenir malgré les changements politiques, économiques et sociaux. Définies et organisées jusqu'à nos jours par le décret du 19 novembre 1859 sur la police de la pêche dans le 5ème arrondissement maritime de Toulon, les prud'homies constituent à la fois une communauté professionnelle et une juridiction.

Le travail, inédit, qui retrace l'histoire assez mouvementée de cette institution originale et, il faut le dire, particulièrement pittoresque, est très érudit et exploite de nombreuses sources. Après un chapitre préliminaire consacré à la naissance et au développement de l'institution entre le Moyen Âge et la fin de l'Ancien Régime, Madame Rauch présente dans une première partie les prud'homies de pêche comme une « institution pérenne » qui a connu au fil du temps une intervention des pouvoirs publics, d'abord directe à travers le décret de 1859, puis indirecte compte tenu de la promotion d'activités et d'institutions concurrentes. Dans une seconde partie, l'auteure analyse les prud'homies comme une « institution hybride » dotée d'une part d'attributions communautaires et d'autre part d'attributions juridictionnelles (on apprend ainsi que les prud'homies connaissent de tous les différends et contestations entre pêcheurs survenus à l'occasion des faits de pêche, manœuvres et dispositions qui s'y rattachent, différends qui ne sont pas aussi simples que ce qu'une approche superficielle pourrait laisser penser).

La thèse dévoile au-delà de ces questions juridiques, au demeurant parfaitement analysées et source de certaines difficultés au regard des exigences du droit contemporain (double

degré de juridiction, ...), la dimension sociologique de l'institution : les prud'hommes pêcheurs assurent une cohésion sociale et parviennent à garantir les meilleures conditions d'existence et de subsistance aux membres de leur communauté. Leur rôle social est réel, notamment lorsqu'ils alimentent des caisses de secours mutuels destinées à régler certains secours aux familles de pêcheurs. On leur doit aussi une sorte de régulation économique et écologique de l'effort de pêche. Ils ont su, comme le souligne l'auteur, imposer une déontologie dans un milieu professionnel qui n'est pas nécessairement homogène et assurer la protection de tout un monde professionnel notamment contre certaines formes de concurrence déloyale. Si l'on ajoute que la thèse contient de riches et précieuses annexes, on se persuade du grand intérêt de la recherche de Madame Rauch qui apporte une contribution de grande qualité (comme cela a été souligné par un jury unanime) à l'histoire de la pêche et des institutions en général. Il y a là un excellent travail qui mérite d'être primé.

IV. BOURSE LIPPMAN

attribuée à **M^{me} Marine Bayle** pour son travail

« Conservation du patrimoine métallique ferreux : optimisation du traitement de stabilisation des objets archéologiques en fer par l'utilisation des fluides subcritiques, études des mécaniques de transformation des couches de produits de corrosion »

Marine Bayle – 27 ans - est originaire de Clermont-Ferrand. Après des classes préparatoires réalisées au sein de l'université Blaise Pascal à Clermont-Ferrand, Marine Bayle a obtenu le titre d'ingénieur matériaux en enseignement post universitaire de Polytech Lyon (Université Lyon 1) spécialité « surfaces » en 2011. Marine Bayle a réalisé son stage de fin d'études d'ingénieur au sein d'A-CORROS sur le thème de la caractérisation des fers puddlés, ces fers anciens caractéristiques des charpentes métalliques aux XVIII^e-XIX^e siècles. Ensuite, en 2012, Marine Bayle a séjourné une année au Royaume-Uni, à l'université de Lincoln, dans le Master of Science (Msc) intitulé « forensic conservation » qui permet une spécialisation dans les sciences de la conservation des matériaux du patrimoine. Elle a démarré sa thèse en octobre 2012 et la soutiendra le 8 octobre 2015. Le traitement, objet de la thèse, est aujourd'hui en cours de développement en Europe grâce aux recherches menées aux laboratoires A-CORROS Expertise et Laboratoire Archéomatériaux et Prédiction de l'Altération (CEA Saclay). Le traitement subcritique consiste à immerger un objet dans un bain de soude ensuite pressurisé (de l'ordre de 25 à 35 bars) puis chauffé (180°C). Dans ces conditions les propriétés de transport des fluides sont modifiées, la diminution des paramètres de viscosité et de tension de surface permet d'accélérer le traitement de stabilisation. Les études menées au préalable ont permis de montrer qu'un objet peut être stabilisé par cette technique en seulement quelques jours. En effet, si pour certains objets de petite dimension ces traitements durent plusieurs mois, dans le cas d'un objet volumineux comme des ancrs marines ou des canons, plusieurs années peuvent être nécessaires avec les procédures actuelles. L'apport du procédé de stabilisation subcritique à la conservation du patrimoine métallique ferreux issu de fouilles sous-marines est essentiel. La réduction des durées de traitement ainsi que la maîtrise de la transformation des couches de produits de corrosion permettra d'améliorer les connaissances techniques et historiques et d'assurer une pérennité des objets retrouvés dans les fonds marins.

Les lauréats du Grand prix

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 Hilaire

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 clipper français
Éditions Le Chasse-Marée Armen

1996 : Vice-amiral Roger Vercken

Au-delà du pont d'envol
Éditions Alérian

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

2014 : Gilbert Buti et Philippe Hrodej

Dictionnaire des corsaires et pirates
CNRS Éditions

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 tout le XX^e siècle et ce début du vingt-et-unième. Sa renaissance au lendemain de la Grande Guerre et les aménagements intervenus en 1977, 1991 et 2006, témoignent de l'adaptation continue 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 chacune 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 aux travaux sur les 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 couvrir 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 le fait maritime n'est pas une théorie mais une réalité dont la France ne peut se désintéresser. 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

Activité principale de l'année académique, une série de séances, ouvertes à des invités, présente des communications de haut niveau de membres ou d'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'État 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.

L'Académie, localisée avec le Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM) à l'Ecole militaire, organise ou participe avec d'autres institutions à de nombreux colloques.

En particulier, en mai 2016, un colloque «La marine et les marins en guerre» sera organisé en Sorbonne et à l'École Militaire, dans le cadre de la commémoration du centenaire de la guerre 1914-1918.

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'étude 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 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901).