

# ACADÉMIE DE MARINE



Contact : Secrétariat de l'Académie de marine  
Adresse postale : 1 place Joffre – case 45 - 75007 PARIS SP07  
Adresse géographique : 1 place Joffre 75007 Paris  
Courriel : [contact@academiedemarine.fr](mailto:contact@academiedemarine.fr)  
Téléphone : 01 44 42 82 00 / 02  
ou 01 44 42 47 97  
[www.academiedemarine.com](http://www.academiedemarine.com)

SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE  
DE

L'ACADÉMIE DE MARINE  
2016-2017

Lundi 24 octobre 2016

Sous la présidence de  
**Monsieur Louis GAUTIER**  
Secrétaire général de la défense  
et de la sécurité nationale

École militaire  
Amphithéâtre Maréchal Foch

# Sommaire

---

■ Programme .....	6
■ Présentation .....	7
■ Remise des prix	
• I Prix de l'Académie de marine .....	9
• II Prix de fondation .....	26
• III Prix particuliers .....	37
• IV Prix de thèse .....	39
■ Liste des lauréats du Grand Prix depuis 1981 .....	42
■ L'Académie de marine, bref historique .....	44
■ L'Association pour la promotion et le soutien de l'Académie de marine (APSAM) .....	46

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

14 h 30	Accueil de M. Louis Gautier, secrétaire général de la défense et de la sécurité nationale par M. le recteur (h) Henri Legohérel, président de l'Académie de marine.
14 h 35	Ouverture de la séance solennelle de rentrée par M. le recteur (h) Henri Legohérel, président de l'Académie de marine.
14 h 45	Allocution de M. Louis Gautier, président d'honneur de la séance solennelle de rentrée.
15 h 15 15 h 30	Remise du Grand Prix de l'Académie de marine par M. Louis Gautier. Remise des autres prix de l'Académie de marine : Prix Beau Livre, prix Album, prix Bande dessinée, médailles, mentions et ouvrages signalés. Prix de fondation : Prix Manley-Bendall, prix André Giret, prix Henri et André-Jacques Vovard, prix Maurice Lebrun, prix Emile Girardeau, prix Henri Kummerman, prix Georges Leygues. Prix particuliers : Prix Claude Boquin, Prix Stratégie maritime générale. Prix de thèse.
16 h 15	Allocution de M. le recteur (h) Henri Legohérel, président sortant.
16 h 30	Allocution de l'amiral (2s) Alain Coldefy, président entrant.
17 h 00 à 19 h 00	Réception au Pavillon Joffre du 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 assume la présidence de l'Académie de marine depuis la session 2014-2015.

L'amiral (2s) Alain Coldefy, lui succédera à l'occasion de cette séance solennelle de rentrée.

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 prennent part à toutes les activités organisées par l'Académie : séance solennelle de rentrée, conférences, visites, 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 Haudrère, assisté par M. Patrick Geistdoerfer, rapporteur général : Grand prix, Prix Beau livre, Prix Album, Prix Bande dessinée, Médailles, Mentions, ouvrages signalés.

L'Académie attribue également des **prix de fondation**, des **prix particuliers**, deux **prix de thèse** et la **Bourse Lippman** qui sont arrêtés par des commissions particulières.

Les prix de fondation sont par ordre de création :

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

Les prix particuliers sont par ordre de création :

- Prix Claude Boquin
- Prix Stratégie maritime générale

Le prix de thèse a été créé en 1998. Depuis 2011 deux prix sont attribués, l'un à une thèse littéraire, historique ou relative aux 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<sup>me</sup> Lippman, est attribuée tous les deux ans.

## I. PRIX DE L'ACADÉMIE DE MARINE

### LE GRAND PRIX

est attribué à l'ouvrage



### TROMELIN – Mémoire d'une île de Max GUÉROUT

*CNRS Éditions, octobre 2015 (278 pages)*

Capitaine de vaisseau (h) et archéologue, Max Guéroul, directeur des opérations du Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN), a dirigé les missions archéologiques de ce groupe et de l'Institut national de recherche en archéologie préventive (INRAP) sur l'île française de Tromelin, confetti d'empire au milieu de l'océan Indien, rattachée au TAAF depuis 2007. C'est lui qui est à l'origine de l'intérêt que les archéologues ont porté à cette île et à son histoire, sur laquelle s'est échoué le 31 juillet 1761, la flûte l'Utile avec 140 membres d'équipage dont 122 survivants qui quittent l'île deux mois après le naufrage, et 160 esclaves malgaches, dont 80 survivants au moment du naufrage mais qui ne sont plus que huit lorsque Jean-Marie Tromelin débarque sur l'île quinze ans après. L'auteur présente dans ce remarquable ouvrage, non seulement le récit des recherches qu'il a conduites avec ses équipes sur l'île, mais, en exploitant les archives de la Marine qui s'imbriquent avec l'archéologie des vestiges trouvés à Tromelin, l'histoire de l'île depuis sa découverte, en tant qu'« île de Sable », par la Diane en 1722, jusqu'à l'époque actuelle. Scientifiquement, il reconstruit cette histoire, les naufrages - deux, peut-être trois -, les escales des marins et leurs navires, les travaux des scientifiques et des hydrographes, et l'histoire des équipes de la station météorologique française installée sur l'île en 1954. Max Guéroul détaille les fouilles exécutées par les missions qu'il a dirigées (2006, 2008, 2010, 2013) et leurs résultats, fouilles marines et terrestres qui ont, notamment, permis la découverte de 737 objets de la vie courantes et la reconstitution de deux squelettes. Deux annexes enrichissent l'ouvrage, l'une reprend le journal de navigation de la Diane ce qui met en évidence les difficultés de la navigation au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, une seconde est la biographie de Jacques Marie Boudin de Tromelin, seigneur de Lanuguy. « Tromelin » est abondamment et magnifiquement illustré par

des documents anciens, de splendides cartes marines anciennes, des schémas, de nombreuses photographies des expéditions de fouilles et des précieux objets retrouvés.

L'histoire de ces esclaves malgaches abandonnés sur l'île lors du naufrage de l'Utile, laisse apercevoir les tares du colonialisme occidental au XVIII<sup>e</sup> siècle, telles que rapportées dans les récits de l'époque, et contrastant avec certaines transcriptions, apportent une grande émotion tant l'ignominie de cet abandon est bien retransmise au lecteur. On perçoit notamment les efforts sans succès du second officier de l'Utile pour tenir sa promesse de revenir les chercher. Cet ouvrage est exceptionnel tant par le sujet qu'il traite qui nous révèle ce que fut réellement l'histoire de cette île, que par la qualité et la richesse de l'exposé. C'est le récit d'un scientifique et d'un marin, le récit d'un homme sensible aux drames des hommes qui furent abandonnés sur cette île. C'est un récit, facile à lire, non romancé ce qui le rend d'autant plus prenant, de dix ans de recherches et des quatre missions archéologiques qui ont été nécessaires pour mettre en lumière les conditions de vie, de survie plus exactement, des « esclaves oubliés », survie matérielle, sociale et psychologique, et pour comprendre, enfin, toute l'organisation qu'ils ont dû mettre en place pour survivre. Une riche bibliographie et les références des sources complètent ce splendide ouvrage, qui est sans nul doute un document rare relatif aux Mascareignes mais est surtout un magnifique récit historique, passionnant et particulièrement bien écrit, romanesque et poétique. La lecture de « cette mémoire d'une île », due à celui qui l'a fait connaître, est un vrai plaisir.

## LE PRIX BEAU LIVRE

est attribué à

### LE GRAND LIVRE DE LA MARINE

*Histoire de la marine française des origines à nos jours*

d'**Emmanuel BOULARD** et **Alain POPIEUL**

*Éditions Michel Lafon / Musée national de la marine, novembre 2014 (253 pages)*

Ce superbe livre, magnifiquement présenté dans un format in-folio donnant toute sa dimension à une iconographie exceptionnelle, de l'enluminure à la photographie - les équipes du Musée national de la marine n'y étant pas étrangères - retrace les huit siècles de l'histoire de notre marine de guerre depuis que le royaume capétien s'ouvrit une fenêtre sur la Manche en 1183 en recevant le Boulenois et l'Artois jusqu'à la marine du XXI<sup>e</sup> siècle. Tout le long de ces pages largement occupées par l'iconographie, le texte synthétise cette histoire, celle d'un pays de culture et d'économie terriennes, trop longtemps tourné vers l'adversaire d'outre-Rhin, mais qui, épisodiquement, s'apercevait que puissance et richesses venaient de la mer. Le lecteur peut ainsi facilement découvrir les hauts et les bas de cette histoire tumultueuse entre la France et sa marine, histoire faite de la succession de passions et de désamour. L'accent est bien mis sur le fait que notre histoire générale est inséparable de notre histoire maritime ; elles sont indissociables, même si le pouvoir politique n'en a pas toujours eu conscience et mis en avant le coût d'une marine de guerre au regard de son efficacité. Au fil des pages et des siècles, ce sont tour à tour les différents types de navires, les grands marins, les documents techniques, les scènes de guerre, la vie des ports et des arsenaux qui se succèdent. A noter, les deux dernières parties, Vers une marine nucléaire et La Marine nationale au XXI<sup>e</sup> siècle ; le lecteur y trouvera tous les éléments pour se faire une conviction sur le rôle essentiel de la Marine nationale dans le contexte complexe et dangereux du monde actuel.

## LE PRIX ALBUM

est attribué à  
**LE CHARLES DE GAULLE**  
de **Carl SPRIET**

*Éditions ADOSM, avril 2015 (160 pages)*

L'ouvrage est un reportage sur une mission du Charles de Gaulle, une manière d'albums de dessins accompagnés de courts textes. Seul le dessin compte. Plusieurs anciens commandants et l'actuel commandant du porte-avions ont contribué à ce travail. Avec une efficacité et un talent remarquables, avec l'esprit d'un grand reporter de terrain, une sorte de reporter photographe du dessin, l'auteur a l'œil aussi vif que les scènes qu'il surprend, le geste aussi rapide, décidé, convaincant que son enthousiasme devant la vie, singulièrement devant l'animation fascinante, puissante et ordonnée d'un porte-avions, de ses hommes de toutes les spécialités, le geste, l'attitude, la tension des acteurs qui jouent sous ses yeux le grand spectacle d'un porte-avions en opérations. Son album est un témoignage vif, tendre, admiratif et émouvant du quotidien de l'équipage et des flottilles du Charles de Gaulle.

## LE PRIX BANDE DESSINÉE

est attribué à  
**LES ESCLAVES OUBLIÉS DE TROMELIN**  
de **Sylvain SAVOIA**

*Éditions Aire libre / Dupuis, avril 2015 (106 pages)*

En 1761 un navire de la compagnie des Indes, l'Utile fait naufrage sur un îlot de l'océan Indien au nord-est de Madagascar avec à son bord un équipage français et 160 esclaves malgaches. Le commandant de Castellan fait construire une embarcation de fortune, embarque avec l'équipage et laisse sur place les 80 esclaves survivants sur la promesse qu'ils seront récupérés dans les deux mois. Le gouverneur de l'Île de France refuse d'honorer cet engagement. Ultérieurement, plusieurs opérations seront organisées pour récupérer les naufragés, sans parvenir à escalader sur l'îlot bordé de récifs. Désespérant d'être secourus, les malheureux tentent leur chance à leur tour, quittent l'île sur des canots mais disparaissent en mer. Seules restent les femmes et un enfant né sur l'île. Quinze ans plus tard, sept d'entre elles et l'enfant seront sauvés par l'enseigne de vaisseau Tromelin qui commandait une corvette royale. Ils furent ramenés à l'Île de France et déclarés « libres » et non pas affranchis. Cette bande dessinée croise la narration d'une des missions archéologiques officielles envoyée sur l'île, dirigée par Max Guérout, et le récit imaginaire de la vie des naufragés, combinant avec bonheur un texte précis et documenté et des images pleines de poésie et d'humanité sur la tragédie des esclaves qui parviennent à survivre grâce à leur courage et leur inventivité. Cet ouvrage se distingue par le grand talent de dessinateur de l'auteur, qui a accompagné la mission sur place et la densité exceptionnelle du texte. Des annexes complètent utilement la présentation de cet épisode historique et de celle des campagnes de fouille effectuées sur Tromelin.

Cinq médailles sont attribuées, dans l'ordre alphabétique des auteurs, à

**MUSIQUES D'À BORD. Au gré des flots, au fil de l'eau**  
de **Claude RIBOUILLAUT**

*Éditions Rouergue, septembre 2015 (208 pages)*

« De Normandie et de Bretagne,  
De Lorient Brest ou Cherbourg,  
Tous sans trompettes ni tambours  
Nous partions pour faire campagne  
Nous laissions des êtres chéris  
Pourquoi ? Ce refrain vous l'explique  
Les marins de la République  
Défendaient les forts de Paris »

Extrait de « Les marins de la République de 1871 »

Le grand folkloriste breton, dinannais, du début du XX<sup>e</sup> siècle, Paul Sébillot, n'a pas eu l'approche de la tradition musicale des milieux maritimes. Depuis de nombreux « chants de marins » ont été édités et popularisés et sont utilisés dans toute fête qui se prétend maritime, mais l'approche de l'auteur de ce livre, un universitaire, qui a déjà écrit près d'une dizaine d'ouvrages consacrés à la musique populaire, est toute autre ; agissant tel un ethnologue, il a recueilli dans tous les milieux aquatiques, d'eau salée ou d'eau douce, les chants des marins, de loin les plus abondants, et des bateliers, mais n'en a pas fait un recueil pour fêtes « folkloriques » plus ou moins fantaisistes. Il les a replacés dans le contexte de la vie des gens de mer (ou de rivières), embarqués et à terre, analysant leurs raisons d'être, et présentant les instruments de musique, tambours, clairons, accordéons, sifflets de gabier et autres instruments traditionnels, et aussi des instruments bricolés par les marins avec des coquillages ou des matériaux plus ou moins inattendus. Sur les navires dans les temps passés où les navigations lointaines étaient longues, on chante à toutes occasions, et parfois on danse entre matelots, chants individuels ou collectifs. On chante aussi à terre pour fêter le marin ou les navires, pour regretter l'absent parti en mer, pour les fêtes religieuses, et aussi pour évoquer des catastrophes et honorer les victimes comme, par exemple, les vingt-sept marins morts lors du naufrage du sous-marin Pluviôse, en mai 1910, au large de Calais, ou les trois cents morts en rade de Toulon lors de l'explosion, en septembre 1911, du cuirassé Liberté. L'auteur de cet ouvrage ne se borne pas, évidemment, aux chants bien connus, mais a recherché les recueils anciens, les cahiers de chansons manuscrits. Richement illustré de photographies, de dessins souvent humoristiques, de reproductions de cartes postales, Ce livre, très vivant est d'une réelle richesse. Il raconte les traditions, les sons des embarcations, les instruments, les marins de cour et danseurs de pont, les départs, retours, et aussi les marins d'eau douce... Un cahier de partitions de 25 pages fournit la musique de cent des chansons présentées dans le texte.

**LA MER DES CALIFES**  
**Une histoire de la Méditerranée musulmane**  
de **Christophe PICARD**

*Éditions du Seuil, janvier 2015 (341 pages)*

C'est sous l'appellation légèrement folklorique de « pirates » que l'habitude a été prise de classer les incursions maures et sarrasines en Méditerranée occidentale entre le VII<sup>e</sup> et le XII<sup>e</sup> siècle. Venus principalement du Maghreb et l'Ifrîqiya, des marins arabes et berbères ont perpétré des raids d'envergure de la Sicile jusqu'en Provence, enlevant femmes et hommes pour les vendre sur les marchés d'esclaves du monde musulman. Pour l'auteur, spécialiste reconnu de l'histoire du monde musulman et d'al-Andalus, cette réalité a été sous-estimée par les historiens qui, emboîtant le pas aux thèses de Fernand Braudel, ne lui ont pas accordé assez d'attention, ne reconnaissant à l'Islam qu'un rôle de second plan dans l'histoire maritime et économique du Moyen-Âge. Ce livre, très universitaire, s'appuie sur une analyse de l'évolution de la perception qu'ont eu les grands lettrés musulmans de la Méditerranée. Pour eux, c'est une mer hostile, zone frontière avec l'Occident latin et byzantin, contrairement à l'océan Indien, mer d'Islam. Deux de ces lettrés retiennent l'attention de l'auteur : Ibn Idrissi, géographe vivant en Sicile au Xe siècle et Ibn Khaldun, l'auteur du Livre des Exemples au XIV<sup>e</sup> siècle. Pour eux, il ne fait pas de doute que la Méditerranée doit être reprise aux « infidèles » ; ce à quoi vont s'employer les califats qui occupent les rivages méditerranéens. Une part importante de l'ouvrage est consacrée aux stratégies rivales entre les califes abbassides, fatimides et omeyyades, toutes ayant pour finalité la maîtrise de la Méditerranée, affrontements entre les puissances régionales. Ces attaques navales contre les côtes n'empêchaient pas le développement de relations commerciales, notamment avec Pise, et diplomatiques entre les Carolingiens et les Abbassides contre leurs ennemis communs, Byzance et les Omeyyades de Cordoue.



**TRÉSORS DES MERS. L'histoire engloutie**  
de **Robert STÉNUIT**  
*Éditions du Trésor, mai 2015 (290 pages)*

C'est une présentation des principales découvertes de ce très célèbre chercheur en archéologie subaquatique, l'un des fondateurs de cette discipline. Découverte des galions espagnols chargés des trésors d'Amérique dans leur retour vers l'Europe, et dans les restes desquels l'auteur espère trouver la possibilité de financer ses recherches ultérieures, vaines recherches des épaves des vaisseaux coulés dans la baie de Vigo lors d'une attaque par la flotte anglaise en 1702, exploration des restes d'un gros navire échoué à la suite d'une fausse manœuvre sur un récif du nord-ouest des Bahamas en 1656, explorations de vaisseaux de guerre chargés de « trésors », en particulier La Girona, l'un des bâtiments de l'armada de 1588, naufragé sur la côte de l'Irlande du Nord, découverte exceptionnelle ayant fait la grande réputation de l'auteur parmi les chercheurs en histoire, et de la Thétis, frégate coulée sur la côte du Brésil en 1830 avec vingt-deux tonnes d'argent et d'or en lingots... C'est aussi les plongées sur les vaisseaux de la route des Indes orientales, très richement chargés en métaux précieux à l'aller, en objets archéologiques au retour; White Leeuw (Le lion blanc), coulé en rade de Sainte-Hélène en 1613 au cours d'un combat avec des navires portugais, avec une collection de porcelaine de Chine de grande qualité et d'une étonnante diversité, le Slot Ter Hooge, ayant fait naufrage à Porto Santo en 1724 avec une forte cargaison de métal précieux et d'autres. La recherche (vaine) du trésor dit « de Rommel », immergé au large de la Corse, et la récupération d'une collection d'art Cham, coulée à l'entrée de la mer Rouge, exposée maintenant au musée Guimet terminent cet ouvrage, dans lequel l'auteur présente sa méthode de recherche qui commence par une patiente plongée dans les archives, préalable à celles en mer. Ce long et patient travail de récupération d'objets anciens, parfois interrompu par des accidents non seulement de plongée mais encore de violence humaine ou par des éléments naturels, est un apport très important à la connaissance historique.

**PERDUS DANS LES EAUX DU DIABLE**  
(DVD documentaire)  
de **Gérald MASSÉ** avec **Véronique MÉRIADEC**  
*Injam productions, Big Bang prod,*  
*France Télévisions et St-Pierre et Miquelon 1<sup>re</sup>*

Plus d'un millier de catastrophes maritimes, naufrages et échouements, sur les côtes de Saint-Pierre et Miquelon depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle ; c'est l'objet de ce passionnant documentaire qui à travers l'évocation d'une dizaine de ces fortunes de mer et l'intervention de spécialistes (historiens, scientifiques, professionnels de la mer) en donne des explications : principalement mauvais temps, glaces, brumes de Terre Neuve, évolution de l'isthme entre la Grande Miquelon et Langlade, cartes de navigation peu précises. Les témoignages d'un rescapé et de parents de victimes montrent comment la mémoire de ces drames est toujours aussi vive sur l'archipel dont les habitants, souvent au péril de leur propre existence, ont toujours tenté de porter secours aux naufragés. Heureusement les instruments modernes de navigation et la bonne cartographie peuvent laisser espérer que cette sinistre litanie de tragiques événements de mer ne sera plus qu'un souvenir historique. C'est une très belle évocation de la saga des drames maritimes de l'archipel.

**LES ÉLÉMENTS**  
**Tempêtes, Orages et Fêtes Nautiques**  
(2 CD)  
par **Jordi SAVALL / Le Concert des Nations**  
*Alia Vox, janvier 2016*

L'auteur et son ensemble, Le Concert des Nations, qui avaient déjà fait de la Méditerranée le point de convergence de leur album *Mare Nostrum*, proposent cette année l'album intitulé *Les éléments : Tempêtes, Orages et Fêtes Nautiques*. Durant le XVIII<sup>e</sup> siècle, les musiciens européens, surtout français, s'étaient fait la spécialité de peindre en musique et c'est cette pratique qu'illustre le programme de ce concert enregistré en l'abbaye de Fontfroide, le 19 juillet 2015. Un premier CD s'ouvre sur la surprenante représentation du *Chaos* de Jean-Féry Rebel (1737), puis se trouvent ensuite la musique de scène composée par Matthew Locke pour son œuvre théâtrale *The Tempest* (1674), inspirée de Shakespeare, et, en conclusion, l'une des plus fameuses *Tempesta di mare* d'Antonio Vivaldi (1729). Le second CD propose d'abord les *Airs pour les matelots*, *Tempête* et *Chacone* pour les Tritons, extraits de la tragédie *Alcyone* (1674) de Marin Marais. Marin Marais, dans *Alcyone*, offre une scène impressionnante du naufrage qui connut une postérité considérable et devint un modèle du genre que Rameau, trente ans plus tard, portera à son apogée. Sur ce CD, figure aussi un autre grand peintre musicien, Georg-Philipp Telemann avec cette *Musique aquatique : marée montante et descendante* à Hambourg, composée pour commémorer le centenaire de l'Amirauté de la ville en 1723. Telemann y évoque tout le mystère des anciennes mythologies du monde aquatique. Après le flux et le reflux de la marée sauvage, évoqués par les instruments sauvages, le *Canarie des matelots* vient, en conclusion, célébrer joyeusement la fin du voyage. Jordi Savall lance un appel pour la protection d'une Terre en danger, menacée par l'Homme, son pire ennemi. Puisse la musique, avec ses « tempêtes et orages », en être la messagère.

Quatre mentions sont attribuées, dans l'ordre alphabétique des auteurs à

**RAZ-DE-MARÉE SUR LA CÔTE ATLANTIQUE**  
**1924, l'autre Xynthia**  
de **Johan VINCENT**  
*Éditions Le Croît Vif, octobre 2015 (159 pages)*

Dans la nuit du 8 au 9 janvier 1924, les côtes atlantiques, de la Grande-Bretagne jusqu'au Maroc, et tout particulièrement en France et en Espagne, ont subi l'assaut de la mer. L'événement fût retentissant et conduisit à de nombreux recensements des dégâts. Parant au plus pressé, les pouvoirs publics et les assurances – récentes – subvinrent aux besoins. Des équipements, dont certains subsistent, furent dressés pour parer de futurs ravages de la mer. L'auteur raconte l'événement tel qu'il a été décrit dans la presse française et internationale, ou par les acteurs de la tragédie, plongeant notamment dans les abondantes archives départementales. Son exposé très analytique et riche de tous les détails trouvés couvre l'ensemble des aspects montrant comment la catastrophe a été vécue, gérée au mieux, avant, pendant et après. Bien que le contexte de 1924 et celui de 2010, année de la tempête Xynthia, soient très différents, l'intérêt de ce travail est essentiel. Les vulnérabilités et l'exposition de nos sociétés ont augmenté. Ceci est tout particulièrement vrai sur le littoral, auquel aspire une forte partie de la population, que ce soit pour y vivre ou pour s'y détendre. Ce vaste mouvement de « balnéarisation », dont l'auteur, historien, est spécialiste, s'est déroulé de la fin du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours – et continue. L'évolution des aléas en contexte de changement climatique est l'autre facteur qui conduit à un accroissement significatif du risque, fruit de l'aléa et de la vulnérabilité conjugués. Dans un tel contexte, il est essentiel d'éduquer nos concitoyens et de faire en sorte que des populations désormais bien souvent « sans culture et sans mémoire » puissent se forger une culture du risque. Documenter les événements marquant du passé fait partie des exercices de reconquête d'une mémoire oubliée.

**PIERRE GARCIE dit FERRANDE : Le Routier de la Mer**  
**v. 1490, 1502, 1520**  
de **Bernard de MAISONNEUVE**  
*CRHIP Saint-Gilles Croix de Vie, décembre 2015 (468 pages)*

Cet ouvrage, très complet, très original, est une véritable somme, un apport important sur un sujet fort complexe et trop souvent traité de manière partielle. L'auteur s'est en effet attaché à l'ensemble des aspects de l'œuvre de celui qui est considéré comme le premier hydrographe français. Avec une curiosité scientifique très large, mais aussi avec un grand souci d'exactitude, il a replacé la rédaction, puis la publication, du Routier de la Mer dans le contexte historique, politique, économique, scientifique et technique, de la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Ses recherches permettent de mieux comprendre la rédaction d'un tel ouvrage et sa très large diffusion, puisque le Routier de Pierre Garcie fut édité pendant un siècle et demi et connu des éditions françaises et des traductions anglaises. L'auteur insiste sur les liens entre l'œuvre de Pierre Garcie et le rôle de la marine bretonne dans le développement du commerce européen. Il étudie également la manière dont l'hydrographe introduisit en France et en Angleterre les découvertes portugaises en matière de navigation astronomique, découvertes issues de la science arabe. Les débuts de l'imprimerie peuvent expliquer la diffusion de cet ouvrage, publié à Rouen, Poitiers et La Rochelle pour les éditions françaises, et à Londres pour les éditions anglaises. La plus grande partie du livre est consacrée à l'édition du texte, traduit en français contemporain, avec comparaison des trois premières versions 1490, 1502, 1520 (en annexe figure la transcription du texte original de ces trois versions).

**POUR LES TROIS COULEURS**  
de **Fabien CLAUW**  
*Éditions Neolibris, octobre 2015 (411 pages)*

L'auteur est un ancien coureur au large ; il a pris la plume pour nous conter de façon agréable, les aventures, au temps du Directoire, de son héros, Gilles Belmonte, républicain convaincu. La jeune marine républicaine, sans moyens financiers, en but à la corruption, est privée de la plupart de ses officiers qui ont émigré. Gilles Belmonte est entré dans la Marine royale à l'âge de 13 ans. À 29 ans, le voici capitaine de frégate chargé d'un nouveau bâtiment, l'Égalité, et d'une mission cruciale aux Antilles. Commander un équipage hétéroclite, gérer pénurie et corruption, déjouer les coups bas des services secrets anglais, affronter la Royal Navy en des combats inégaux mais, évidemment, toujours gagnés, gérer des amours clandestines avec la charmante fille du gouverneur des Antilles qui est sa passagère, tout est réuni pour mettre le jeune capitaine à l'épreuve.

### **LA MORUEVOIT ROUGE !**

de **Sandrine PAUTARD**

*Éditions L'Harmattan, mai 2015 (250 pages)*

Ce roman relate le retour, en 1905, à Saint-Pierre et Miquelon, plus précisément à Miquelon, d'un jeune instituteur miquelonnais, épris d'idées de progrès, libre penseur et défenseur de la laïcité, qui a vécu à Bordeaux avec sa mère depuis l'âge de cinq ans à la suite de la disparition en mer de son père. Il s'installe dans sa famille à Miquelon et découvre l'archipel et sa beauté, et surtout la vie de cette petite communauté îlienne, catholique, qui vit en partie en autarcie. La découverte, en compagnie d'une jolie cousine, elle aussi éprise d'idées progressistes et féministes, sous le charme de laquelle il tombe évidemment, d'un cadavre unijambiste puis d'une jambe tatouée, donne au roman une tournure policière, l'instituteur jouant le détective au grand mécontentement des notables locaux. L'auteur est médecin et a exercé pendant quelques années à Saint-Pierre et Miquelon ; elle décrit avec beaucoup de plaisir et de charme les îles de l'archipel. Elle ressuscite la vie à Miquelon, à Saint Pierre et à l'île aux Chiens du début du siècle dernier, vie dominée par la pêche à la morue qu'elle nous présente, séchage sur les graves de la morue verte à Miquelon, de la morue salée sur l'île aux Chiens, dominée aussi par les escales des voiliers terre-neuvas venus de la métropole. Vie locale également dominée par une poignée de notables locaux qui accaparent la richesse et contrôlent toute l'économie, dominant la vie des autres îliens, notables qui bénéficient de l'appui de l'administration et qui s'investissent dans une grosse compagnie de pêche qui s'installe à Saint-Pierre et Miquelon écrasant la petite pêche artisanale des îliens dans leurs doris. Grâce aux écrits de l'époque, aux souvenirs que les habitants ont recueillis de leurs ancêtres et grâce à de vieux documents et à des vieilles photographies, cette vie du début du siècle est bien rendue.

L'Académie tient par ailleurs à signaler les ouvrages

### **LES CHANTIERS NAVALS du littoral de Bretagne Atlantique 1914-2014 ouvrage collectif**

*Liv'Éditions, octobre 2015 (349 pages)*

Ce livre a été écrit par différents auteurs du Cercle de la Mer de Lorient pour garder mémoire de tous ces chantiers, de tous ces hommes, de ces femmes et de tous ces navires construits en Bretagne sud.

Près de cent chantiers sont répertoriés sur la côte atlantique bretonne. Ils ont pour la plupart disparu. Chaque chantier est analysé à travers son histoire, ses effectifs, ses réalisations voire des anecdotes sur la vie de chacun. Seuls subsistent quelques chantiers qui ont su prendre le virage de la plaisance et de la construction métallique ou plastique. Des témoignages et de nombreuses illustrations rendent cet ouvrage agréable à lire et à parcourir.

## NAVIGATEUR SOLIDAIRE

d'Yves MARRE

*Isabelle Le Goff éditions, octobre 2014 (239 pages)*

Ce livre raconte l'histoire d'un ancien steward d'Air France, navigateur solitaire devenu navigateur solidaire, qui se lance dans l'aventure de faire naviguer l'ancienne péniche fluviale de Dunkerque « Flèche d'or » au Bangladesh pour en faire l'hôpital flottant « Friend Ship » et qui se jouant des réglementations françaises, immatricule cette péniche navire au Sao Tome. Seul ou avec un ou deux compagnons changeant au gré des escales, dont l'un sortant de quinze ans de prison ou un autre un ancien de Greenpeace, il conduit cette péniche à bon port à travers la Méditerranée, Suez, la mer Rouge puis l'océan Indien, évitant les cyclones, les pirates, les contrôles portuaires trop pointilleux ou encore les routes maritimes trop fréquentées. Cette navigation de près d'un an - entre mai 1993 et mai 1994 - repose sur la fiabilité d'un vieux moteur diesel Baudoin, sur la débrouillardise, les relations de ce capitaine écolo et utopique et les bakchichs en dollars alimentés par de généreux donateurs ou ONG. L'auteur quitte Air France, s'installe au Bangladesh, s'y marie, achète un « malar », navire traditionnel pour promener les touristes. Son projet d'hôpital flottant est soutenu par la multinationale Unilever qui y trouve l'occasion d'améliorer son image de marque.

## LES DEMOISELLES AUX POMPONS ROUGES

La résistance héroïque des fusiliers marins à Dixmude

de Benjamin MASSIEU

*Éditions Pierre de Taillac, octobre 2014 (160 pages)*

Au début d'août 1914, le gouverneur militaire de Paris a besoin d'hommes pour faire respecter l'ordre dans la ville. Il se tourne vers la Marine et celle-ci forme une brigade d'environ 6 000 fusiliers marins avec des hommes temporairement sans affectation. C'est un groupe hétéroclite venant en majorité de Bretagne et comprenant aussi bien des mousques et des apprentis âgés d'à peine 16 ans que des pêcheurs expérimentés. L'organisation de la brigade, officiellement constituée le 22 août, est confiée à l'amiral Ronarc'h. La brigade, casernée pour l'essentiel au Grand palais, fait des exercices sur le Champ de Mars sous le regard des Parisiens qui donnent alors aux marins le surnom de « demoiselles aux pompons rouges ». Le 2 octobre la brigade part pour le Nord de la France, envoyée à Gand pour participer avec l'armée belge à la défense de la ville. Le 10, elle est positionnée en amont de l'Yser devant Dixmude, avec ordre de tenir au moins quatre jours. Après les premiers affrontements le 16, les marins subissent un engagement très dur le 19 et près de 300 sont tués, mais le front est stabilisé. À partir du 20 la brigade prend position à Dixmude en appui de l'armée belge. La ville est constamment bombardée et les jeunes marins, de plus en plus aguerris, subissent des attaques incessantes. Le 24, Ronarc'h publie son fameux ordre du jour prescrivant de tenir jusqu'à la destruction totale. Le 25, le roi Albert prend la décision de faire inonder les polders de la basse vallée de l'Yser car les armées sont très durement éprouvées. En dix jours l'armée belge a perdu 20 000 hommes sur 48 000 et la brigade Ronarc'h 3 000 sur 6 000. Après une dernière attaque de l'armée allemande le 10 novembre accompagnée de combats au corps à corps dans Dixmude et la destruction de la ville, le front est stabilisé sur l'Yser dont la rive gauche devient un bastion gardé par les marins. La brigade de 6 585 hommes au début du combat est renforcée pour atteindre 9 180 hommes mais elle compte 1 200 tués, 4 300 blessés, 1 000 disparus, soit près de la totalité de l'effectif de départ. En janvier 1915, la brigade, envoyée à Dunkerque, est réorganisée et reçoit un drapeau des mains du président de la République. Ronarc'h nommé chef d'état-major en 1919 est le seul amiral ayant participé au défilé de la victoire le 14 juillet 1919.

## II. PRIX DE FONDATION

### PRIX MANLEY-BENDALL

attribué au **Commandant Gilles SAINT JALME**

Parmi les sujets d'actualité, il est régulièrement rapporté la mise en service des «géants des mers», en particulier celle des paquebots et des porte-conteneurs dont les dimensions et les capacités ne cessent de croître, surtout lorsqu'il s'agit de navires construits ou armés par des sociétés françaises, mais il n'est jamais évoqué les équipages et les capitaines qui ont la responsabilité et la lourde charge de faire tourner ces immenses navires. L'Académie de marine se devait de distinguer l'un de ces capitaines ; elle a désigné Gilles Saint Jalme qui, par trois fois, a pris au neuvage les fleurons de la compagnie CMA CGM. Le commandant Gilles Saint Jalme a un parcours remarquable d'officier de la marine marchande. Après de bonnes études secondaires à Lannion il prépare le concours d'entrée en filière A de l'enseignement maritime à l'école de Kersa de Ploubazlanec, réputée pour son excellente formation. Il intègre l'Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre en 1981 où il effectuera tout le cursus qui lui permettra d'obtenir son brevet de capitaine de 1ère classe de la navigation maritime (CINM) en 1988 après 4 années de cours coupées par les stages embarqués, les embarquements d'officiers pont ou machine à la Compagnie des Chargeurs Réunis et le service militaire effectué en qualité d'enseigne de vaisseau au CROSS Griz Nez.

Il poursuit sa carrière aux Chargeurs Réunis puis chez Delmas après fusion des deux compagnies. Promu second polyvalent dès 1990 il embarque régulièrement au pont ou à la machine sur les navires rouliers, porte-conteneurs et polythermes de cette société. En 1997 il est nommé chef mécanicien et en 2000 il obtient son premier commandement sur le Delphine Delmas, l'un des quatre navires grumier de 33 000 tonnes de port en lourd. Ce sera jusqu'en 2005 des embarquements de chef mécanicien ou de commandant sur ces navires.

En 2006 suite au rachat par la CMA CGM de la compagnie Delmas, il embarque sur le FORT SAINT-GEORGES, puis sur le CMA CGM NORMA (9 500 EVP), durant trois ans. Ses qualités professionnelles, tant au pont qu'à la machine ainsi que son sens du commandement (fermeté et humanité) le font désigner capitaine du CMA CGM AMERIGOVESPUCCI, porte-conteneurs de 13 000 EVP à la sortie du chantier coréen DSME pour les essais en mer et la mise en service.

De même, il prend en 2013 le commandement du CMA CGM JULESVERNE (16 000 EVP), pour les essais en mer, le premier voyage marqué par l'inauguration officielle du navire à Marseille par le Président de la République François Hollande.

Enfin, en 2015 ce sera le CMA CGM BOUGAINVILLE (17 772 EVP, longueur : 398 m, largeur : 54m, tirant d'eau : 16 m, vitesse de 20 nœuds assurée par un moteur lent de 87 000 CV) ; prise du navire au chantier coréen SAMSUNG, essais en mer et, en fin du premier voyage, l'inauguration du navire au Havre par le Président de la République le 6 octobre.

Le commandant Saint Jalme est un exemple parfait de ces officiers de la marine marchande qui assurent, dans l'ombre, la bonne marche de ces gigantesques navires avec excellence, sûreté et modestie.

## PRIX ANDRÉ GIRET

attribué à **M.Vincent GUIGUENO**,  
ingénieur civil des ponts et chaussées

La carrière de M.Vincent Guigueno, ancien élève de l'École polytechnique (1988) et de l'École des Ponts et chaussées (1991), a été pour l'essentiel consacrée à la sécurité de la navigation, à la signalisation maritime, aux phares et balises, associant à son activité d'ingénieur celle d'historien. Après avoir soutenu une thèse en 1999, à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, « Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles », il poursuit pendant dix ans - 1999-2008 - une carrière administrative et scientifique en tant qu'enseignant-chercheur au sein du « laboratoire, techniques, territoires et sociétés » à l'École des Ponts ParisTech ; chargé de cours, il enseigne l'histoire des transports et de la mobilité dans le programme de master « Transport et développement durable ». Durant cette même période, en 2006 et 2007, chercheur associé à l'École française de Rome, il monte un programme de recherche Ecole des Ponts et chaussées/Ecole française de Rome portant sur la mobilité urbaine qui donne lieu à une publication en 2013. En février 2009, il rejoint la direction des Affaires maritimes en tant que chargé de mission auprès du Directeur des Affaires maritimes, pour les phares ; il assure, notamment, à ce titre la rédaction et la mise en œuvre des recommandations « Phares » du Grenelle de la mer, la mise en réseau de plus de 80 phares protégés au titre des Monuments historiques, l'élaboration d'un plan stratégique et des procédures pour le transfert de phares au Conservatoire du littoral, la mise en place d'un observatoire des phares en mer avec le Parc naturel marin d'Iroise dont il est membre du conseil scientifique. Il collabore en tant qu'ingénieur avec les archives nationales pour la préservation et la mise en ligne des archives de la Commission des phares, et avec l'École des Ponts ParisTech pour la numérisation et la mise en ligne de la bibliothèque des phares. Il est expert sur le patrimoine des phares auprès d'organismes français, métropole et outre-mer, et étrangers (Algérie, Maroc, Norvège). En 2012, il assure le commissariat de l'exposition Phares au Musée national de la marine. Il intègre le corps des conservateurs du patrimoine le 1<sup>er</sup> janvier 2015, et, en tant que conservateur en chef, rejoint le Musée national de la marine le 1<sup>er</sup> septembre 2015 où il est adjoint à la chef du service conservation. Il contribue alors à la rédaction du projet scientifique et culturel du musée dans la perspective de sa rénovation (2017-2020).

Vincent Guigueno est l'auteur, seul ou en collaboration, de douze publications portant sur les phares et la signalisation maritime parmi lesquelles on peut citer sa thèse, « Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles », Presses universitaires de Rennes, 2001, « Jean Epstein, cinéaste des îles (Ouessant, Sein, Hoedic, Belle-Île) », Editions Jean Michel Place (prix du livre insulaire, 2003), « Les phares, gardiens

des côtes de France », Gallimard, 2012, en collaboration avec Mathieu Flonneau, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité », également aux Presses universitaires de Rennes, 2009, en collaboration avec Valérie Vattier, « Le phare Amédée, lumière de Paris et de Nouvelle-Calédonie », Musée de l'histoire maritime de Nouvelle-Calédonie/point de Vue, 2010 (grand prix des îles du Ponant, 2010 et médaille de l'Académie de marine, 2012), en collaboration avec François Goven, « Les phares, monuments historiques des côtes de France », Editions du Patrimoine, 2013. Il a également à son actif des vidéos, une trentaine de conférences, des journées d'étude, de nombreuses interventions dans les médias (télévisions, radio) et l'organisation d'événements comme, par exemple, les 400 ans du phare de Cordouan (1611-2011).

Vincent Guigueno a un parcours professionnel original et une vie en grande partie consacrée à un aspect des activités liées à la navigation, généralement peu mis en valeur sous cet angle-là, la signalisation maritime. Il associe à ses compétences d'ingénieur et à une pratique sur le terrain, si on peut appeler ainsi les phares et balises, notamment les phares en mer, un talent d'historien des phares et d'une façon plus générale de la signalisation maritime. Phares, signalisation maritime, quoiqu'en puissent penser certains, qui sont encore de nos jours des éléments nécessaires à la navigation, aussi bien à la navigation côtière qu'à l'approche des côtes pour les navires venant du large. L'ingénieur devenu conservateur en chef du patrimoine et ayant rallié dans une seconde période de sa vie, le Musée national de la marine, établissement public de la Défense comme notre Académie, s'inscrit dans la définition du Prix André Giret.

## PRIX HENRI ET ANDRÉ-JACQUES VOVARD

attribué à l'Association **LES AMIS DU VIEUX GUÉRIGNY**,  
présidée par M. **Jean-Paul Gauthron**

De nombreux toponymes explicites : le Fourneau, le Minerai, Saint-Aubin-les-forges ou Forgeneuve témoignent d'une activité métallurgique endémique dans le Nivernais. La conjonction de gisements de peroxyde de fer, de forêts pour le charbon de bois, de pierres à chaux pour débarrasser le minerai impur de son argile parasite, de cours d'eau enfin pour le lavage du minerai et le fonctionnement des machines fonda une industrie naturelle dont l'archéologie remonte à la Gaule. En visitant le Nivernais pour Mazarin dont il était alors l'intendant, Colbert remarqua la qualité de la production locale. Il s'en souvint quand il reçut le portefeuille de la Marine. Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, des ancres furent confectionnées, sous la direction de maîtres venus de Brest et de Rochefort, dans une douzaine de forges nivernaises. La marquise de Sévigné vit là dans un véritable enfer [...] huit ou dix cyclopes forgeant non pas les armes d'Enée mais des ancres pour les vaisseaux, [...] fondus de sueur avec des visages pâles, des yeux farouches, des moustaches brutes et des cheveux longs et noirs.

Depuis 1720, Jean Babaud et ses associés collatéraux fournissaient Brest, Rochefort, Marseille et Toulon en bois de construction de Lorraine, d'Alsace, de Franche-Comté et de Rhénanie. Ils avaient développé un complexe industriel de niveau européen. Les immenses terres des Babaud vouées au bois comprenaient quelques forges. Quand Pierre Babaud de la Chaussade devint maître de cet empire, il l'étendit en une dizaine d'années de Cosne à Nevers jusqu'à devenir un puissant maître de forge. Il régna sur deux hauts fourneaux, seize forges dont cinq forges aux ancres, des magasins et trois ports sur la Loire. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, il fournissait chaque année à la Marine et à la Compagnie des Indes deux mille tonnes de fers ouvrés consistant en ancres, clouterie, pièces moulées et ferrures diverses.

Ayant acquis un misérable village pour y installer une forge d'affinerie et une forge aux ancres, la Chaussade rasa les habitations insalubres, obtint l'autorisation d'abattre l'église branlante et reconstruisit à partir de 1744 Guérigny à son idée. Jouxant l'établissement industriel et son château directorial, des logements pour les ouvriers et un domaine agricole vivrier furent placés sous la protection de Saint-Pierre. En 1781, les forges de la Chaussade qui travaillaient pour les escadres de la guerre d'Amérique furent achetées par le roi. Une manière de nationalisation. La Convention en confia en 1793 l'administration à la Marine. Royales, impériales ou nationales, les forges de Guérigny ont fourni ses ancres, ses chaînes et ses appareils de mouillage – dont les « bosses Guérigny » - à la Marine jusqu'à l'âge nucléaire avant d'être fermées en 1971.

Quatre ans plus tard, alors que le devenir du site était menacé, l'Association Les Amis du Vieux Guérigny fut déclarée en préfecture, ayant pour objet « la sauvegarde, la restauration, la mise en valeur et l'animation du patrimoine historique de la commune de Guérigny, notamment l'aménagement et l'installation d'un musée de l'industrie de la Nièvre dans les bâtiments du Vieux Guérigny ». En 1976 l'association acheta les deux plus vieux bâtiments des Forges Royales, - dont elle assume l'entretien - (inscrits à l'inventaire des Monuments historiques (MH) en 1982), et ouvrit sa première exposition : Images et formes du passé. Trois ans plus tard, le transfert du marteau-pilon de 5 tonnes (classé MH en 2005), de sa grue auxiliaire, des ancres et des mortiers identifiant le site, la reconstitution d'une forge active, furent salués par un second prix des Chefs d'œuvres en péril. En 1979 et 1980, un chantier de jeunes commença à dégager la roue à aubes en vue de sa reconstitution. Cet engagement fut salué par une médaille de bronze de l'année du patrimoine en 1980. L'association multiplia dès lors ses activités, en partenariat avec les Acieries d'Imphy, la grande industrie nivernaise qui fournit en particulier les membranes des cuves des méthaniers. Elle acquit en 1984 une machine à vapeur de 120 CV (classée MH en 2006). Un Conseil scientifique fut fondé en 1989. La même année parut le Tome I de la revue Le Marteau pilon. Un premier colloque sur La Chaussade fut organisé en 1992.

L'association a fêté le 14 novembre 2015 son quarantième anniversaire. Elle a publié le tome XXVII du Marteau pilon, un ouvrage de 144 pages avec un cahier de 16 pages en quadrichromie et ses 9<sup>e</sup> Rencontres ont fait comme chaque fois l'objet d'actes d'une remarquable qualité éditoriale. Elle a préparé son 10<sup>e</sup> colloque en 2016. Le temps des paquebots était en 2015 sa 40<sup>e</sup> exposition. Elle organise aussi des expositions décentralisées, multiplie les manifestations festives et les liens avec les associations connexes. Elle anime enfin le Musée des forges marines, un baptême plus attractif qui a remplacé en 2010 le Musée du Vieux Guérigny. Simultanément, le site du Vieux Guérigny est devenu les Anciennes Forges Royales, témoignant ainsi de l'insertion de l'association dans la vie municipale, et de l'importance croissante du site dans la vie culturelle et touristique de Guérigny. En 2013-2014, ce musée a été entièrement rénové, et présente une scénographie d'une qualité professionnelle exemplaire. Il est membre du réseau des Musées Techniques initié par le CNAM.

Travaillant en liaison étroite avec la municipalité qui a réhabilité de son côté le Théâtre des Forges Royales dans le « bâtiment à clocheton » classé, l'Association Les Amis du Vieux Guérigny est un acteur dynamique de l'animation culturelle et patrimoniale de la ville de Guérigny. Son œuvre bénévole et imaginative pour le sauvetage des anciennes Forges Royales menacées de destruction dans les années 1970, son activité inlassable, le niveau scientifique et technique de ses prestations, la qualité de sa muséographie méritent sans conteste cette reconnaissance de l'Académie de marine.



## PRIX MAURICE LEBRUN

attribué à **M. Denis RANQUE**,  
président du conseil d'administration d'Airbus Group

Ancien élève de l'École polytechnique et diplômé de l'Ecole nationale supérieure des mines de Paris, M. Denis Ranque débute sa carrière comme ingénieur du Corps des mines au ministère de l'industrie à la direction de l'énergie puis il rejoint le Groupe Thomson. En 1992, il est nommé président-directeur général de Thomson-Sintra Activités sous-marines, puis de la société Thomson Marconi Sonar en 1996. En janvier 1998, il est président-directeur général de Thomson-CSF, qui devient Thales en 2000, poste qu'il occupera jusqu'à son départ du groupe Thales en 2009.

En 2001, il préside le conseil d'administration de l'Ecole des mines de Paris et devient président du Cercle de l'industrie en septembre 2002. En mars 2010, il est nommé président du conseil d'administration de l'Association nationale de la recherche et de la technologie (ANRT). En juillet 2010, il intègre le conseil d'administration de CGGVeritas. En 2013, tandis qu'il fait le tour de l'océan Atlantique sur son voilier, M. Denis Ranque est appelé par M. Tom Enders pour rejoindre le groupe Airbus ; il devient président du conseil d'administration d'Airbus Group en mars 2013.

Depuis 2014, M. Denis Ranque est également président de la fondation de l'École polytechnique. Il est membre de l'Académie des technologies.

## PRIX ÉMILE GIRARDEAU

attribué à **M. Thierry BRIZARD**,  
vice-président Technologie de la société CGG Veritas

M. Thierry Brizard est ingénieur Arts et Métiers et ingénieur de l'Ecole nationale supérieure des télécommunications. Il commence sa carrière au sein du groupe Thomson-CSF à la division des Activités sous-marines en 1980 avec la responsabilité de plusieurs projets de sonars pour les marines étrangères. En 1988, il devient responsable du programme sonar des sous-marins de la classe Collins en Australie. Il développe sa carrière ensuite au sein de Thomson Marconi Sonar, à la tête du département d'Electronique numérique. Il est ensuite directeur technique de MIDSCO JV aux USA, dont Thomson est membre, pour des systèmes avancés de communication.

En 2000, il fonde la société XIOS dédiée à la navigation sous-marine des plongeurs et la préside jusqu'en 2002.

En 2002, il revient chez Thales comme directeur technique du Business group Air défense, très impliqué dans les projets internationaux de systèmes de missiles, radars, contrôle aérien et aides à la navigation. En 2007, il est nommé vice-président Recherche et technologie de Thales, Division navale, puis en 2009 de Thales Land Division.

En octobre 2010, il rejoint CGGVeritas, comme vice-président Technologie, développant des projets innovants principalement dans le domaine de l'acquisition sismique marine.

## PRIX HENRI KUMMERMAN

attribué à **M. Pascal PIRIOU**,  
président du chantier PIRIOU

De 1964, date de sa création à Concarneau par deux frères, Guy et Michel Piriou, à la fin des années 80, le chantier s'est établi une solide réputation dans le monde de la construction et de la réparation des bateaux pour la pêche artisanale et semi-industrielle. Au début des années 90, devant la crise persistante de la pêche française et la mondialisation de la concurrence, une diversification sectorielle est amorcée tant pour la réparation navale que pour la construction, vers l'offshore pétrolier, le transport de passagers, et les navires de service public. Puis ce fut au début des années 2000 une diversification géographique, toujours par souci de rester compétitif et de répondre aux attentes des clients, avec des implantations à l'étranger (Nigéria, Vietnam et Pologne). Fort d'une ingénierie et d'une logistique performante (études, approvisionnement) et de ses sites industriels implantés mondialement, PIRIOU apporte à ses clients des solutions globales personnalisées, de la conception des navires à la construction, jusqu'au maintien en conditions opérationnelles durant l'exploitation du navire.

La petite entreprise familiale est devenue en cinquante ans un groupe international employant 1 200 salariés avec un chiffre d'affaires quadruplé ces dix dernières années. Cette transformation doit beaucoup à Pascal PIRIOU, fils de Guy, commercial et financier qui eut l'audace et le courage d'ouvrir le capital de l'entreprise pour conforter son développement. Après avoir racheté les parts de ses frères et cousins il est dorénavant le seul représentant de la famille à la tête du chantier dont il est le président du directoire depuis 2008. Il a su maintenir une équipe d'ingénieurs et techniciens de haut niveau pour entretenir une construction navale de qualité et innovante. Il a développé un partenariat solide avec la Marine nationale permettant ainsi une nouvelle diversification. C'est donc tous les types de navires jusqu'à une centaine de mètres de longueur que le chantier Piriou est à même de réaliser.

Parmi les dernières constructions innovantes citons la livraison en 2015 du «YERSIN» yacht «sobrement luxueux», mais aussi navire d'exploration comme l'a voulu son propriétaire et concepteur François Fiat : « Je voulais un navire efficace et élégant pour des missions de recherches dans toutes les eaux du globe ». Le cahier des charges a été travaillé durant un an et, après plusieurs modifications, la longueur a été fixée à 76,40 mètres. Au total, il comprend deux niveaux inférieurs, un pont principal et deux niveaux supérieurs. «Yersin» a une propulsion électrique « azimutale » qui le fait naviguer sans bruit et sans vibration dans tous les sens « même en crabe », et toujours avec

une grande stabilité, grâce au système dynamique de correction d'assiette. À l'intérieur, deux étages sont réservés aux machines. Pratiquement partout l'inox est présent : « Plus coûteux, mais un bon investissement en termes de durée de vie ». Au total, « la surface consacrée à la technologie est de 40 % alors qu'en général, elle est de 20 % ». «Yersin» est construit pour aller dans les mers froides, les mers chaudes, les rivières et les zones naturelles ultra-protégées.

Pour accueillir l'équipage et les passagers, les cabines sont spacieuses et équipées de tous les systèmes de communication possibles. Le bateau comprend plusieurs salons, salles de conférence et de travail et même une salle de classe pour accueillir les écoles. « C'est un navire efficace et c'est ce que je voulais », résume l'armateur. Efficace et élégant dans ses lignes et ses aménagements intérieurs avec des bois « issus des forêts renouvelables » et des ponts couverts d'une résine imitant le teck. «Yersin» : un navire époustouflant de réussite pour le chantier concarnois qui s'est sans doute ouvert le marché de la construction des yachts.

Cette belle réussite d'un petit atelier de réparation navale familial devenu en cinquante ans un groupe international de construction navale méritait grandement d'être distinguée par l'Académie de marine.

### PRIX GEORGES LEYGUES

attribué à **M. Laurent VEYSSIÈRE**,  
conservateur général du patrimoine, délégué à la Mission du centenaire  
de la Première Guerre mondiale

M. Laurent Veyssière a suivi les cours de l'École nationale des Chartes dont il est sorti en 1998 avec le diplôme d'archiviste-paléographe après avoir présenté une thèse intitulée Recueil des chartes de l'abbaye de Clairvaux au XIIe siècle.

En 1999, il est affecté en qualité de conservateur au Service historique de la Gendarmerie. En 2001, il devient conservateur aux Archives nationales, puis, en 2006, il est nommé directeur-adjoint des services d'archives de la ville de Paris et de l'ancien département de la Seine. En 2008, enfin, il rejoint le ministère de la Défense avec le grade de conservateur en chef, puis de conservateur général du patrimoine, et y occupe les fonctions de chef du Bureau de la politique des archives et des bibliothèques, puis de chef de la Délégation des patrimoines culturels. À ce titre, il est nommé délégué à la Mission du centenaire de la Première Guerre mondiale ; dans le cadre de cet organisme chargé de commémorer les événements de ce conflit, il a contribué à mettre en valeur le rôle de la Marine au cours des opérations.

Par ailleurs, il a dirigé la publication de deux ouvrages consacrés à la guerre de Sept Ans :

- La guerre de Sept Ans en Nouvelle-France (Québec, Septentrion, 2012, en coédition avec les Presses de l'Université Paris-Sorbonne) et
- 1763, Le traité de Paris bouleverse l'Amérique, (Québec, Septentrion, 2013).

### III. PRIX PARTICULIERS

#### Prix CLAUDE BOQUIN

attribué au Cycle « **Master II – Transports internationaux** »,  
délivré par l'université Paris I Panthéon-Sorbonne  
créé par MM. **Pierre Bauchet** (†) et **Pierre Léonard**

Plus ancienne des formations en transport au niveau du 3<sup>e</sup> cycle, ce cycle d'études allie les caractéristiques suivantes :

- Il est centré sur le transport international de marchandises et la logistique, le transport de passagers trouvant également sa place. Il ouvre des carrières dans l'ensemble des organisations du transport (entreprises, organisations professionnelles, administrations) et dans d'autres secteurs d'activité,
- il s'agit d'une formation pluri-disciplinaire (économie, droit, gestion) qui porte sur l'ensemble des modes de transport, bénéficie d'un encadrement de professionnels du monde maritime et qui a conduit à la formation d'environ 500 personnes qui œuvrent dans les ports, chez les armateurs et dans diverses institutions maritimes,
- il se déroule en partenariat avec l'Université maritime mondiale de Malmö, une émanation de l'Organisation maritime internationale,
- il est ouvert à une formation en apprentissage sur 2 ans, qui combine enseignement et vie en entreprise. Peu de 3<sup>e</sup> cycles universitaires prévoient cette modalité, en particulier dans le secteur du transport. Ce master se singularise sur ce point en alliant tradition et modernité.

Il a été créé il y a près de 40 ans par notre regretté confrère Pierre Bauchet et par Pierre Léonard avec l'appui de Claude Boquin. L'identité maritime de ses pères fondateurs et la grande longévité de cet enseignement sont un gage de qualité indiscutable.

La qualité académique et professionnelle de ce cycle d'études ainsi que son apport au développement des branches du transport, notamment maritime, justifient l'attribution du prix Claude Boquin pour 2016.

## Prix STRATÉGIE MARITIME GÉNÉRALE

attribué à l'**Institut de stratégie comparée**,  
présidé par le Pr. **Georges-Henri Soutou**,  
membre de l'Institut

Pour ce nouveau prix, fondé en 2015 à l'initiative de la section Marine militaire et remis pour la première fois cette année, l'Académie de marine a décidé de le délivrer à un organisme dont les travaux en matière de stratégie maritime générale font autorité : l'Institut de Stratégie Comparée (ISC), né de la dissolution en 1993 de la Fondation pour les études de défense et qui poursuit depuis, sous une forme associative, des travaux de recherche, de publication et d'enseignement en étroite liaison avec l'École Pratique des Hautes Études (EPHE) et l'École de guerre.

L'ISC est aujourd'hui le premier institut français de recherche stratégique par l'ampleur de ses publications. Il dispose d'une revue trimestrielle *Stratégique* (111 n° parus) et de ses collections (notamment Hautes études maritimes). Il entretient un partenariat de long terme avec les éditions *Économica*, qui se concrétise par la Bibliothèque stratégique, à ce jour la plus importante collection en français sur les questions stratégiques (environ 80 titres).

## IV. PRIX DE THÈSE

**PRIX DE THÈSE**  
(sciences humaines et/ou sociales)

attribué à M. **Gaultier ROUX** pour sa thèse  
« Pierre Loti, le temps à l'oeuvre »  
soutenue à l'université Paris-Sorbonne (Paris IV) le 16 juin 2015

M. Gaultier Roux renouvelle très profondément la vision traditionnelle de l'œuvre de Pierre Loti, celle d'un romancier de l'exotisme. Il en prend même le contre-pied et sa thèse, partagée par le jury unanime, est convaincante.

Comment est-il arrivé à ce résultat ? D'abord par une connaissance très étendue et profonde de l'œuvre de Loti, ainsi que par l'étude de sa biographie à partir de documents originaux, y compris des archives, et par la lecture des travaux de la critique. Ensuite par un rapprochement avec les livres des écrivains de la même époque, en particulier ceux de Marcel Proust, et il tire de cette comparaison des idées neuves et originales. Enfin la part de sa réflexion personnelle est considérable.

Selon M. Gaultier Roux, l'œuvre de Loti est dominée par un rapport original au temps, et surtout la conception de la mort. C'est un échec, le constat de la vanité de toute vie. Il mesure l'écoulement des siècles par l'appréciation des traces de la civilisation gréco-romaine dont il a une connaissance poussée et par l'affaiblissement des civilisations orientales, constaté au cours de ses voyages. Il apprécie cette course du temps par le culte des reliques, surtout dans la fameuse maison-musée de Rochefort. M. Gaultier Roux dégage par ailleurs deux thèmes secondaires, quoique très présents dans les livres de Loti. L'un est le thème de l'enfance « paradis perdu », particulièrement important dans la biographie souvenir de ses jeunes années. L'autre est la violence poussée jusqu'à l'horreur : ici sa pièce Julie Renaudin sur la guerre civile entre catholiques et huguenots en France dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, une œuvre jamais montée car insoutenable, est particulièrement révélatrice. On est loin du Loti aimable mais triste de Madame Chrysanthème !

A travers ce travail M. Gaultier Roux montre de réelles qualités de chercheur. Son expression est claire et même souvent élégante.

L'Académie de marine le distingue en lui remettant son prix de thèse littéraire.

## PRIX DE THÈSE

(sciences exactes et/ou expérimentales)

attribué à M. **Agbéko Komlan KPOGO-NUWOKLO** pour sa thèse  
« Fiabilité d'une représentation par événements de la climatologie  
de vagues en Afrique de l'Ouest »  
soutenue à l'université de Bretagne Occidentale le 4 novembre 2015

Une bonne connaissance des caractéristiques statistiques de la houle et de la mer du vent est nécessaire pour de multiples applications de génie océanique, notamment navires, plates-formes, digues, générateurs houlomoteurs, et aussi pour la gestion des littoraux et la prévention des risques associés. Comme il est très difficile d'obtenir les longues observations (de nombreuses décennies) qui permettraient des statistiques directes, il est nécessaire de recourir à des méthodes stochastiques de génération de séries réalistes. Pour « caler » les modèles correspondants, il faut se servir de séries générées à partir des grandeurs physiques mesurées du phénomène qui donne naissance aux vagues, le vent en l'occurrence. Le résultat est donc une modélisation stochastique configurée à partir d'une modélisation physique (sur une vingtaine d'années) elle-même validée par des observations in situ de plus courte durée (3 ans).

Le but, atteint, de la thèse présentée ici est de produire un modèle de génération d'une climatologie de la houle et de la mer du vent sur les côtes d'Afrique occidentale du Golfe de Guinée au Cap. Les états extrêmes sont explicitement exclus du champ de la recherche. Les données utilisées sont principalement celles mesurées sur le site GIRASSOL (Angola) et un autre site au Nigeria sert également à la validation des modèles. Il y a là plus que de la fiabilité : il y a aussi la conception et la mise au point, à partir des modèles existants, d'un ensemble de modèles améliorés permettant une représentation fiable.

Le premier chapitre, fort utile pour le non spécialiste, rappelle l'état de l'art de la caractérisation de la houle et de la mer du vent.

Le second chapitre traite de l'identification des événements de houle et de mer du vent. L'idée originale et apportant un progrès significatif par rapport aux méthodes antérieures est d'utiliser, pour le partitionnement des spectres, un algorithme de partition par « ligne de partage des eaux » en 3 dimensions (énergie, direction, temps) au lieu de 2, ce qui est plus difficile à conceptualiser.

Le troisième chapitre étudie et confirme la validité de l'utilisation de champs de houle générés à partir de champs de vent issus de modèles météorologiques (hindcast). Cela valide le modèle de houle correspondant (et les modèles météorologiques dont il a besoin), géré par la NOAA, auquel les équipes françaises du SHOM et de l'IFREMER contribuent.

Le quatrième chapitre décrit la modélisation d'un événement de houle. Le modèle améliore les modèles préexistants, notamment en utilisant une loi GAMMA, tout en réduisant le nombre de paramètres nécessaires à 7. Ce faible nombre est probablement l'une des clés du succès de la phase suivante. Comme dans les précédents chapitres, l'application du modèle est comparée à la réalité sur les caractéristiques observées de la houle ainsi que sur le potentiel houlomoteur.

Le cinquième chapitre décrit la conception et la réalisation du générateur d'événements, qui est nécessairement original puisque les modèles d'événements le sont. Quatre paramètres fondamentaux sont identifiés, à partir desquels les trois autres peuvent être calculés par un modèle linéaire généralisé. (GLM). Après de nombreux essais et comparaisons, des distributions théoriques sont retenues pour ces quatre paramètres fondamentaux. Leurs interdépendances sont modélisées par des « copules gaussiennes », outils assez récents de l'analyse statistique. Il reste après cela à modéliser l'occurrence des événements, ce qui est fait par un modèle linéaire simple. Les comparaisons entre les séries générées avec ce modèle et la référence sont bonnes sauf pour les états extrêmes, ce qui n'est pas surprenant puisqu'ils étaient exclus du champ de la recherche.

On aboutit à un outil utilisable dans la région et certainement transposable dans de nombreuses autres régions du monde. L'auteur suggère que l'utilisation de lois de distribution adaptées aux événements extrêmes pourrait produire de bons résultats pour ceux-ci. On pourrait aussi tenir compte de la variabilité inter-annuelle à condition de disposer de données sur des périodes significativement plus longues que la vingtaine d'années de « hindcast » utilisée ici. Cette thèse est manifestement l'aboutissement d'un énorme travail de comparaisons diverses entre des méthodes statistiques et des modélisations. L'enchaînement de plusieurs étapes a requis pour chacune une validation particulière en remontant à chaque fois aux données réelles. C'est intrinsèquement assez complexe et la clarté de la présentation en est d'autant plus remarquable. Ajoutons qu'il y a peu d'erreurs typographiques, ce qui traduit un travail particulièrement soigné.

Pour toutes ces raisons, cette thèse mérite d'être distinguée par l'Académie de marine.

## Les lauréats du Grand prix depuis 1981

**1981 : Pierre Miquel**

Eugène Isabey (2 tomes) : L'école de la nature ; La Marine au XIX<sup>e</sup> siècle  
*Éditions Lamartinielle*

**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 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 VIIe – XXe 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

**2015 : Pierre Lévêque**

Histoire de la Marine du Consulat et de l'Empire (Vol. I : Du 18 brumaire à Trafalgar)

# L'Académie de marine, bref historique

## L'actualité inscrite dans l'histoire

L'Académie de marine, qui a célébré en 2002 le 250<sup>e</sup> 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 vingtième 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 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, un cycle de séances publiques, 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'École militaire, organise ou participe avec d'autres institutions à de nombreux colloques.

En particulier, en mai 2016, un colloque « La Marine et les marins 1914-1918 – Une autre histoire de la France en guerre » a été organisé en Sorbonne et à l'École militaire, dans le cadre de la commémoration du centenaire de la guerre 1914-1918 en collaboration avec l'université Paris-Sorbonne (Paris IV) et le CESM. Un certain nombre de membres et d'invités permanents effectue 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 et des prix particuliers 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, de l'histoire maritime, de la stratégie et du droit et (ou) de l'économie maritimes. Deux 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 des conférences prononcées en séances publiques et les 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](http://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).



