



ACADÉMIE DE MARINE

Adresse géographique : École militaire – entrée : 1 place Joffre Paris VII

Adresse postale : 1 place Joffre – case 45 – 75700 PARIS SP 07

Courriel : contact@academiedemarine.fr

Téléphone secrétariat : 01 44 42 82 00 / 02 ou 01 44 42 47 97

www.academiedemarine.fr

ANNÉE ACADÉMIQUE 2017 – 2018

SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE DE
L'ACADÉMIE DE MARINE

Lundi 16 octobre 2017

Sous la présidence de

Monsieur Serge SEGURA

Ambassadeur chargé des océans

Paris – École militaire
Amphithéâtre Maréchal Foch

■ Programme	7
■ L'Académie de marine	8
■ Remise des prix	12
- I. Prix de l'Académie de marine	12
- II. Prix de fondation	29
- III. Prix particuliers	42
- IV. Prix de thèse	45
■ Les lauréats du Grand Prix depuis 1980	49
■ L'Association pour la promotion et le soutien de l'Académie de marine (APSAM)	52

- 14 h 30**
- Accueil de Monsieur Serge SEGURA, ambassadeur chargé des océans par l'amiral Alain COLDEFY, président de l'Académie de marine.
 - Ouverture de la séance solennelle de rentrée par l'amiral Alain COLDEFY.
 - Allocution de Monsieur Serge SEGURA, président d'honneur de la séance solennelle de rentrée.
 - Remise du *Grand Prix de l'Académie de marine* par Monsieur Serge SEGURA.
 - Remise des autres *Prix de l'Académie de marine* :
 - Prix Beau Livre, prix Album, prix Bande dessinée, médailles, mentions et ouvrages signalés.
 - *Remise des Prix de fondation* :
 - Prix Personnalité maritime de l'année – Manley-Bendall, prix Conception et exploitation des navires – Henri Kummerman, prix Génie maritime – Maurice Lebrun, prix Scientifique et technique – Émile Girardeau, prix Navigation et sciences associées de l'océan – André Giret, prix Patrimoine et histoire – Henri et André-Jacques Vovard, prix Histoire – Georges Leygues.
 - *Remise des Prix particuliers* :
 - Prix Droit et économie – Claude Boquin, prix Stratégie maritime générale.
 - *Remise des Prix de thèse* :
 - Sciences humaines et/ou sociales, Sciences exactes et/ou expérimentales.
 - Allocution de l'amiral Alain COLDEFY.
- 17 h 00**
- Réception au Pavillon Joffre, cercle mess de l'École militaire

L'Académie de marine est un établissement public national placé sous la tutelle du ministre des Armées.

Ses activités scientifiques, économiques, juridiques, culturelles s'exercent sur l'ensemble des domaines maritimes.

Sa mission est de promouvoir l'excellence maritime de la France.

L'Académie de marine est présidée depuis octobre 2016 par l'amiral Alain COLDEFY.

L'actualité portée par l'histoire

L'Académie de marine est l'héritière de l'Académie royale créée à Brest en 1752.

Fidèle à son histoire et gardienne de l'esprit du siècle des Lumières, l'Académie est attentive à toutes les évolutions – qui sont souvent de vraies mutations – du monde maritime.

Forte de cet héritage, l'Académie de marine témoigne par ses actions que la mer constitue un avenir pour l'humanité et pour notre pays. Elle rassemble des compétences uniques, spécialisées et complémentaires et son organisation représente l'ensemble des activités liées à la mer telles qu'elles se sont développées et diversifiées de façon accélérée et spectaculaire durant ces dernières décennies.

Présente sur tous les grands océans, avec le deuxième plus vaste espace maritime mondial, la France doit plus que jamais exploiter ces atouts au XXI^e siècle. Un défi qui exige une stratégie maritime articulée autour d'un projet «une vision maritime», soutenue par une volonté dans la durée, et mettant en valeur l'excellence française.

L'Académie contribue à promouvoir cette ambition et à démontrer auprès des pouvoirs publics, des décideurs, de l'opinion que cette vision maritime est une donnée essentielle pour l'avenir. Le fait maritime est une réalité dont la France ne peut se désintéresser et constitue la trame des réflexions de l'Académie de marine.

La vocation maritime de la France est inscrite dans son histoire mais aussi dans son avenir.

Être au cœur des enjeux maritimes de demain

L'Académie conduit à son initiative ou à la demande des pouvoirs publics des travaux et des recherches portant sur les sujets majeurs du fait maritime. Parmi ces travaux de fond, l'Académie a proposé de nouvelles réflexions sur la liberté en haute mer, l'action de l'État en mer et son organisation à l'échelon national et européen, les énergies durables, la prévention des catastrophes maritimes et la sécurité des navires, la richesse culturelle de l'héritage maritime indissociable de l'histoire des peuples...

Un cycle de séances publiques, au rythme de deux par mois, présente des conférences animées par des experts de haut niveau, personnalités du monde économique, politique, scientifique ou industriel. Ces rencontres-débats traitent des grands sujets d'actualité : changement climatique et météorologique, sismique marine, formation des marins, défis des ports, révolutions technologiques dans la conception et la réalisation des navires, enjeux économiques et stratégiques... .

Chaque année, deux voyages d'étude réunissent des membres et invités permanents afin d'enrichir et renouveler leur vision du fait maritime à la lumière des dernières réalisations ou évolutions en France et à l'étranger.

L'Académie organise ou participe avec d'autres institutions françaises et étrangères à de nombreux colloques.

Un ensemble unique et complémentaire de compétences

L'Académie de marine est organisée en six sections qui couvrent tous les domaines liés aux hommes et aux choses de la mer :

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

Chacune comprend treize membres titulaires et des membres honoraires, de nationalité française, élus parmi les personnalités les plus éminentes du monde maritime.

L'Académie comprend également des membres associés étrangers, dont le prince Henrik de Danemark et le prince Albert II de Monaco, qui contribuent à son rayonnement international.

Deux cents invités permanents, des personnalités extérieures, hautes personnalités civiles ou militaires, participent également à la vie de l'Académie et peuvent prendre part à tous ses travaux et activités.

Une force de propositions

Par la diversité de ses approches, l'Académie de marine est en mesure d'éclairer les grands débats et d'orienter les choix des décideurs.

Ses études et recherches réalisées par des femmes et des hommes d'expérience (marins militaires et civils, chercheurs, ingénieurs, médecins, économistes, historiens, écrivains, juristes...) au sein des sections, de commissions spécialisées et par l'Académie tout entière, permettent d'apporter une expertise collective et indépendante.

Lieu de rayonnement, de réflexion et de proposition d'actions pour répondre aux grands enjeux maritimes de la France, l'Académie de marine s'adresse à tous les acteurs de la société : décideurs politiques, économiques, leaders d'opinion, médias, milieux éducatifs, citoyens.

Productions, publications et communications

À travers ses travaux, ses publications, ses prix et récompenses, ses voyages d'étude, l'Académie contribue à encourager les recherches, les initiatives, les expériences concernant les diverses activités maritimes.

Chaque mois, l'Académie publie un bulletin mensuel d'information.

Les textes des conférences prononcées en séances publiques et les travaux des commissions spécialisées sont publiés dans les trois livraisons annuelles et numéros hors-série des *Communications et Mémoires* qui constituent le recueil des documents émanant de l'Académie de marine.

Le site internet de l'Académie rend compte de l'actualité de la vie académique.

Rendez-vous sur : www.academiedemarine.fr

Valoriser et promouvoir le fait maritime

L'Académie décerne chaque année son Grand Prix et les Prix de l'Académie de marine : *prix Beau Livre, prix Album, prix Bande dessinée, médailles, mentions et ouvrages signalés*, sur

proposition de la commission des prix présidée par le professeur Philippe HAUDRÈRE, assisté par M. Patrick GEISTDOERFER, rapporteur général.

Ces prix prestigieux remis lors de la séance solennelle de rentrée, récompensent des ouvrages ou œuvres qui traitent des choses de la mer et contribuent à les faire mieux comprendre et apprécier.

Elle attribue également des Prix de fondation et des Prix particuliers en vue de récompenser des travaux individuels ou collectifs réalisés dans les domaines des sciences de la mer, des industries maritimes civiles ou militaires, de la stratégie, de l'histoire, du droit et de l'économie maritimes.

Les Prix de fondation sont par ordre de création :

- prix Personnalité maritime de l'année – Manley-BENDALL
- prix Navigation et sciences associées de l'océan – André GIRET
- prix Patrimoine et histoire – Henri et André-Jacques VOVARD
- prix Génie maritime – Maurice LEBRUN
- prix Scientifique et technique – Emile GIRARDEAU
- prix Conception et exploitation des navires – Henri KUMMERMAN
- prix Histoire – Georges LEYGUES

Les Prix particuliers :

- prix Droit et économie – Claude BOQUIN
- prix Stratégie maritime générale

Créés en 1998, deux Prix de thèse 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^{me} LIPPMAN, est attribuée tous les deux ans.

Les Prix de fondation, Prix particuliers, Prix de thèse et la Bourse Lippman sont proposés par des commissions particulières.

I. PRIX DE L'ACADÉMIE DE MARINE

LE GRAND PRIX
est attribué à l'ouvrage :



UNE HISTOIRE DE LA MARINE DE GUERRE FRANÇAISE

de Rémi MONAQUE

Éditions Perrin, avril 2016 (524 pages)

L'ouvrage, d'une lecture facile et attrayante, raconte l'histoire, parfois tourmentée, de la Marine française du Moyen Âge à nos jours, sujet extrêmement vaste pour un récit destiné à un large public, souvent peu ou mal informé de l'histoire maritime. Les grandes lignes de l'évolution de la Marine sont décrites et donnent une bonne image d'ensemble de la stratégie, de la tactique, du développement technologique et du personnel, des amiraux aux « simples » matelots. Les raisons technologiques, stratégiques et tactiques des événements clefs, comme Trafalgar, sont présentées et le rôle vital du commandement au niveau de la Flotte et au niveau central est souligné. L'ouvrage n'est pas qu'un « simple » récit du développement d'une organisation, la Marine, son objectif est de faire comprendre au lecteur un certain nombre de faits et expériences, mettant celui-ci en garde contre « la mentalité terrienne de la nation française » et insistant sur l'idée qu'une marine ne s'improvise pas ; un gouvernement ne peut se procurer ni hommes, ni bâtiments quand la guerre approche. Il faut au contraire un développement dans la durée et des technologies modernes incorporées dans la Marine au fur et à mesure. Une autre « leçon » est l'importance d'un commandement professionnel au niveau central ; trop souvent, la France a donné à la « plume » le pouvoir au détriment de « l'épée » et l'auteur voit avec inquiétude comment ce mode d'organisation devient de plus en plus général aujourd'hui.

Alors que Mahan et ses disciples ont sévèrement critiqué le penchant de la France pour la course au détriment de la guerre d'escadre, l'auteur, au contraire, défend cette stratégie justifiée entre autres parce que le Royaume-Uni est depuis toujours une puissance économique. L'opération «Harmattan», une opération où la Marine nationale a joué un rôle beaucoup plus important qu'il n'est généralement admis, termine cette histoire de la Marine de guerre française. La situation de la Marine contemporaine compte tenu de la tendance générale à la diminution des forces armées, est relativement satisfaisante selon l'auteur qui espère que la nation française comprenne l'importance de la chose maritime. Cet ouvrage, qui traite clairement d'un sujet qui est au cœur de l'histoire de France et de l'Europe, s'inscrit bien dans la continuation de l'œuvre de l'amiral Rémi MONAQUE.

LE PRIX **BEAU LIVRE**
est attribué à l'ouvrage :

LES CINQ VOYAGES DE L'ANTOINETTE

de **Maurice TRÉPOS**

Éditions Coop Breizh, 2^e trimestre 2016 (287 pages)

Ce livre est l'histoire de l'un des derniers grands voiliers armés au long-cours, de ses armateurs et de ses capitaines et équipages. Magnifique témoignage sur l'histoire de la Marine marchande française de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle, l'une des plus grandes époques de notre Marine de commerce. Le souffle romanesque s'associe à la précision et l'exactitude du récit, l'auteur s'étant appuyé sur les recherches d'un descendant de l'un des armateurs qui avait classé tous les documents administratifs et lettres des capitaines, retrouvés dans une malle échouée dans un grenier familial. Durant ces cinq voyages (1906 à 1912) le voilier a connu des péripéties surmontées par les qualités des capitaines qui le menaient. Il a cependant terminé tragiquement sur la côte de Tréguennec (baie d'Audierne) en 1912, victime d'une forte tempête et d'un mauvais remorqueur. Les pages relatives à ce naufrage sont particulièrement remarquables. L'illustration est au diapason du texte faisant de cet album un livre de référence pour toute bibliothèque maritime.

LE PRIX ALBUM
est attribué à l'ouvrage :

L'HERMIONE EN MER

de **Philippe GLOAGUEN**
Guymic éditions, novembre 2016 (80 pages)

Encore une fois, une Hermione, mais qui tranche sur les autres *Hermione*, car il s'agit d'un magnifique album d'aquarelles présentées sous un grand format (37,5 x 30,5 cm). L'auteur, aquarelliste, a effectué quelques embarquements à bord de bâtiments de la Marine nationale. Ainsi il a embarqué en octobre 2014 à bord de la frégate ASM *Latouche-Tréville* pour trois semaines ; revenant d'une mission au large de l'Écosse le *Latouche-Tréville* croise dans le goulet de Brest l'*Hermione*. À nouveau à bord de la même frégate en avril 2015, au large de l'île d'Aix, il assiste au départ de l'*Hermione* pour les États-Unis. Lors de ces deux rencontres l'auteur multiplie les photographies à partir desquelles il réalise les 74 aquarelles qu'il présente dans cet ouvrage, dont quelques-unes consacrées au *Latouche-Tréville*. Il a su rendre, avec sa sensibilité, l'image de l'*Hermione* et les couleurs de la mer, mer calme les deux fois.

LE PRIX BANDE DESSINÉE

est attribué à l'ouvrage :

LE PORT DES MARINS PERDUS

de **Teresa RADICE** et **Stefano TURCONI**

Éditions Glénat / Treize étrange, juin 2016 (300 pages)

Cette bande dessinée est un opéra graphique en quatre actes, bande dessinée en noir et blanc entièrement exécutée au crayon. Les dessins sont particulièrement bien réalisés, cadrés de manière originale comme au cinéma. La composition est très dynamique car le mouvement est très bien rendu. Il y a un contraste saisissant entre la précision des dessins qui traitent de l'action, des navires et des manœuvres et la simplicité extrême de ceux, très peu travaillés, qui traitent de la partie onirique du récit laissant ainsi une grande place à l'imagination. L'histoire, très bien construite, est celle des capitaines Abel Stevenson et Nathan Mac Leod qui se déroule au cœur des Marines militaires et marchandes britanniques ; elle amène le lecteur à s'interroger en permanence sur le fin mot de l'histoire et le tient en haleine jusqu'à la fin où la disparition du jeune héros explique enfin le titre. Cet ouvrage est tout à fait original dans le flot de la production de bande dessinée.

Cinq **MÉDAILLES** sont attribuées,
dans l'**ordre alphabétique** des auteurs, à :

CONTREBANDIERS – Smogleurs en Manche

de **Jacques BLANKEN**, illustrations originales de **Fañch MOAL**
Éditions Locus Solus, mars 2015 (259 pages)

Cet ouvrage remarquablement illustré par un grand nombre de dessins et de reproductions de documents anciens, se focalise sur les trafics du nord de la Bretagne et de la côte Ouest du Cotentin d'une part et de la Cornouaille d'autre part, principalement aux XVII^e et XVIII^e siècles. L'étude est menée d'abord du côté français puis du côté anglais. Complété par une description des bateaux de contrebande et de répression, l'ouvrage montre comment ce trafic a entraîné des progrès importants dans la conception des navires. Sont évoqués ensuite les équipages et armateurs qui se sont enrichis et ruinés dans cette activité dont l'impact économique est encore visible à Morlaix ou à Roscoff en particulier; à travers le patrimoine architectural. Enfin une saga familiale illustre cette étude.

LES VOILES DE LA RÉPUBLIQUE

d'Antonio FERRANDIZ

Corsaire éditions, novembre 2016 (512 pages)

Les bons romans maritimes français sont rares depuis Peisson ; il faut donc se féliciter de la parution de ces «voiles de la République». En l'an II de la République (1793), la Nation est attaquée de tous côtés. Une frégate française engage une frégate anglaise et rentre à Saint-Malo échappant à la capture après un combat meurtrier, grâce à un jeune aspirant de 18 ans qui en a pris le commandement, tous ses supérieurs ayant été tués. Ce succès lui vaut les bonnes grâces du Représentant du Comité de Salut public Jeanbon Saint-André qui, avec l'amiral Villaret-Joyeuse, réorganise la Marine de la République à Brest, et lui donne le commandement du cotre Furet. Embuscades des chouans, combats victorieux contre les navires anglais et la mer et le vent, le jeune commandant à fort à faire, sans compter qu'il n'est pas insensible aux charmes d'une belle aristocrate chef de bandes royalistes (et à quelques autres, républicaines, elles). Ainsi le jeune commandant républicain et ses équipages vont de combats en combats à bord de leur cotre, en patrouillant seul au nord de la Bretagne, puis au sein de l'escadre qui va défendre contre l'Anglais le convoi de blé venu d'Amérique, convoi vital pour la France. L'auteur présente avec talent et précision la vie à bord, la mer, les manœuvres, les batailles, l'agitation dans les ports en cette époque de bouleversements révolutionnaires. Le vocabulaire maritime est utilisé à bon escient, ce qui n'est pas courant dans nombre de romans qui se veulent maritimes. La lecture de ce livre, agréable et attachante, est aussi intéressante par l'image de la Marine de la République et du monde maritime de l'époque, l'auteur s'étant appuyé pour l'écrire sur une imposante bibliographie historique et sur les fonds du Service historique de la défense.

OCÉANS - La voix des invisibles (DVD documentaire)

de **Mathilde JOUNOT**

Portfolio Production, décembre 2015 (film de 56 min)

Ce film très original, aborde l'importante question de la gouvernance des océans et pose le problème si prégnant de son futur. À l'origine, une enquête sur la situation dramatique des ressources biologiques marines amène à découvrir que derrière les messages alarmistes se cachent de grands enjeux financiers. Les motivations, parfois troubles, de certaines organisations non gouvernementales (ONG) environnementalistes, à l'origine de ces messages, n'apparaissent pas sans lien avec des entreprises transnationales à la recherche d'une privatisation de vastes zones océaniques. Les aires marines protégées (AMP) qui se développent pour «protéger les ressources halieutiques» n'ouvrent-elles pas la voie de privatisations ? Une nouvelle phase de concurrence pour la gouvernance des océans entre pouvoirs privés et pouvoirs exécutifs n'est-elle pas en train de voir le jour ? Les pratiques mises au jour dans cette enquête nécessitent d'être analysées, approfondies et si nécessaire combattues. Les États doivent consciemment aborder la question et se donner les moyens d'agir. Un film à faire connaître.

TERRE DES VAGUES

Une anthologie de la vague et de ses littératures

d'Hervé MANIFICAT

Éditions Atlantica, juin 2016 (925 pages)

Cet ouvrage, très bien illustré, de plus de 900 pages est, plus qu'une anthologie, une véritable encyclopédie de l'histoire, de la géographie, des coutumes, de la littérature, de la linguistique des peuples maritimes et lacustres autour du monde et au cours des siècles, s'efforçant de relier géographie, coutumes, histoire aux habitudes humaines depuis les rivages balayés par les vagues. Il présente au travers de poèmes, récits, descriptions et magnifiques illustrations historiques, comment « la vague », objet de jeu et de sport, est aussi le symbole de la vie et de la mort, en tout lieu, de tout temps. Au début du livre, les récits joyeux des activités ludiques des peuples hawaïens et polynésiens, hommes, femmes, enfants, beaux, sveltes, sportifs, rois, reines et princesses en tête, décrivent avec délice les sensations vécues sur une simple planche de bois. Les chants, poèmes, qui accompagnent les nageurs constituent les racines de la culture de ces peuples. L'ouvrage se termine aussi sur des planches, les actuelles planches de surf de notre côte basque devenue un fief pour ce sport d'intérêt grandissant. Tous les textes sont choisis parmi les récits transmis par la tradition orale et les coutumes anciennes, dans les récits d'aventuriers ou tirés de la littérature classique et de l'imaginaire d'auteurs renommés et ils sont judicieusement commentés pour que leur lecture ne détruise pas le contexte d'où ils sont tirés, soit pour discuter de leur véracité, soit de leur inexactitude ou exagération, suivant les cas. La vague reste toujours l'entité fondamentale, source de vie, de peur et de mort.

LES PIRATES CONTRE ROME

de **Claude SINTES**

Éditions Réalia / Les Belles Lettres, mai 2016 (274 pages)

Ce livre « Les Pirates contre Rome » est un véritable ouvrage d'historien comportant de solides références aussi bien aux œuvres littéraires et historiques grecques et romaines qu'à toutes les ressources iconographiques qu'offrent les musées en ce domaine. L'auteur met ainsi en évidence l'importance que les pirates ont pu avoir dans le monde antique, évoquant les réactions que la piraterie suscitait à tous les niveaux de la société.

Le livre est attractif, facile à lire et ouvert à tous grâce à ses rapprochements avec le monde actuel et ses comparaisons avec des personnages devenus familiers tant en littérature qu'au cinéma.

L'ouvrage part du pirate, de ses méthodes, de considérations techniques, très bien documentées sur la construction des navires et l'utilisation des embarcations, puis conduit au cœur même de l'histoire de Rome en faisant comprendre comment la République romaine disposant d'une marine sous équipée a progressivement construit les moyens de sa stratégie consistant à exercer sa domination sur l'ensemble de la Méditerranée, pour protéger ses flux commerciaux et affirmer sa puissance. L'intitulé de chacun des chapitres est particulièrement évocateur et reprend en général une formule connue destinée à susciter la curiosité du lecteur. Il en va ainsi du chapitre faisant état de la douteuse capture de César par les pirates qui s'intitule « Je suis venu, j'ai vu, j'ai vaincu ». Le récit renvoie à des considérations de géopolitiques qui sont encore d'actualité, en relatant comment Rome, après avoir défini les zones d'action où la flotte devait intervenir, a développé une marine et promulgué les textes qu'il fallait pour donner les moyens nécessaires au commandement. Les autorités romaines ont ensuite lancé les opérations qui ont permis à Pompée d'éliminer les pirates grâce à une stratégie intelligente qui a dégagé en priorité les grands axes par lesquels s'effectuait l'approvisionnement de la Ville. La victoire de Rome a pu paraître totale, pourtant la piraterie n'a jamais disparu ; cet ouvrage permet de comprendre pourquoi. L'analyse qu'il fait des conditions expliquant la naissance, l'organisation et le développement de la piraterie se retrouve actuellement et éclaire de façon pertinente le déroulement des opérations engagées par les États et les organisations internationales.

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

LA MER ET LA FRANCE – Quand les Bourbons voulaient dominer les océans

d'Olivier CHALINE

Éditions Flammarion, octobre 2016 (529 pages)

C'est là une synthèse des résultats des travaux de recherche réalisés par les historiens européens, surtout Britanniques et Français, depuis une trentaine d'années sur le développement des activités navales en France durant les deux derniers siècles de l'Ancien Régime, pour essayer de répondre à la question : « Pourquoi et comment la mer a pris dans la vie des Français une importance sans précédent aux XVII^e et XVIII^e siècles ? ». Les thèmes abordés sont variés : des chemins qui s'ouvrent ou se ferment, l'importance du vent dans la navigation, l'amélioration des instruments d'observation astronomique, la mise au point des cartes nautiques et la formation des navigateurs, un tableau des approches des côtes de France, ainsi que de celles de l'Amérique du Nord, des Antilles et des possessions de l'océan Indien, les équipages et les navires, une tendance à l'augmentation des tonnages en relation avec le développement des échanges, ainsi qu'une spécialisation plus poussée et une augmentation de la puissance de feu des navires militaires, les conditions de vie à bord demeurant pénibles malgré l'augmentation du tonnage et la diminution relative du nombre des hommes, les ressources de la pêche et des salines, le territoire de la France bien doté de côtes diverses, enfin l'approche du rivage par la mer avec la conception de la frontière, différente chez les Français et les Britanniques, et la naissance de concepts nouveaux comme le cordon sanitaire, l'aménagement des ports, des chenaux, des quais, la menace très présente en période de guerre. En conclusion, il n'est pas possible de prévoir les aléas de l'exploitation de la mer qui relèvent des plus habiles mais aussi des plus chanceux face aux courants et aux vents ; les souverains français ne cherchent pas à être les « souverains de la mer » mais ceux de la terre, la France ne tournant pas le dos à la mer et devenant la seconde puissance maritime du monde sur tous les océans à la fin du XVII^e siècle et au XVIII^e siècle. Mais la Marine française manque de capitaux, d'une alliance solide avec l'Espagne, et d'une organisation institutionnelle donnant de l'influence aux marins dans les négociations internationales.

DOUARNENEZ – Le peuple de la baie

de **Ronan LARVOR**

Éditions Coop Breizh, 4^e trimestre 2015 (174 pages)

Ce livre illustre fort bien comment la disparition de la pêche traditionnelle à la sardine a bouleversé le paysage et l'économie de la baie et ses rivalités traditionnelles entre les deux ports de Douarnenez et de Morgat et entre les marins et les paysans. De près de 400 chaloupes sardinières au début du siècle dernier, il ne reste aujourd'hui que 20 pêcheurs côtiers et une douzaine de « bolincheurs » venant du pays bigouden approvisionnant la seule conserverie encore existante. Cette révolution va entraîner une mutation des activités maritimes désormais orientées uniquement vers le tourisme lié à la mer avec une complémentarité entre les différents sites de la baie : ports de plaisance des deux ports jadis concurrents et s'ignorant superbement, voile, kite surf, paddle, char à voile, longe côte, surf, plongée, promenades en mer. À cela s'ajoute une recherche d'activités nouvelles liées au patrimoine que représentent les ouvrages maritimes (forts, phares...), à la protection de l'environnement (algues vertes), à la diversité de la géologie, de la faune, de la flore, des oiseaux du rivage de cette baie. Ce livre, illustré de photographies de qualité, est le témoignage des acteurs qui ont essayé de sortir d'un déclin inexorable.

FRANCIS GARNIER (1839-1873), MARIN, EXPLORATEUR, AVENTURIER

Du Furan au Pont de Papier

de Patricia PETIT-BRULFERT

ESA éditions, novembre 2016 (470 pages)

L'ouvrage qui se propose de décrire et comprendre une personnalité exceptionnelle repose surtout sur les très nombreuses lettres adressées par Francis Garnier à sa famille, complétées par de nombreuses pièces administratives disponibles pour cette période dans les archives de la Marine et dans celles des anciennes colonies. Né en 1839 dans une famille de petite bourgeoisie cévenole peu fortunée, le jeune Francis choisit l'École navale par goût de l'espace, de l'exotisme, de l'ouverture au monde. Officier de marine, pour échapper à la hiérarchie il choisit les affaires indigènes qui lui donnent une grande liberté d'action. Pour découvrir les civilisations orientales il participe à l'expédition de Chine en 1859, puis reçoit le commandement d'un poste fortifié devant Saïgon. Revenu en métropole, il demande en 1863 à retourner en Basse-Cochinchine et devient « préfet » de Cholon, ville chinoise proche de Saïgon, qu'il rénove, organise et modernise à la satisfaction de ses habitants. Habité par le goût de la réflexion et de l'écriture, très attaché au rayonnement de la France dans le monde (et très anglophobe) il publie successivement deux brochures – *La Cochinchine française* en 1864, puis *De la colonisation en Cochinchine* en 1865 – dans lesquelles il préconise l'extension de la domination coloniale. Conquérant, homme de sciences, il participe à l'expédition de remontée du Mékong dont il prend la direction après la mort de Doudart de Lagrée. Le bilan des découvertes scientifiques est important pour la connaissance du Tonkin. Au cours d'un séjour en métropole, de 1868 à 1872, Garnier reçoit plusieurs distinctions, publie les résultats du voyage, et il participe à la défense de Paris. Après avoir obtenu un congé sans solde Francis Garnier gagne Shanghaï puis Saïgon où le gouverneur lui confie la mission délicate de prendre le contrôle du Tonkin en commençant par la citadelle de Hanoï. Tout en poursuivant cette tâche, Garnier participe aux opérations commerciales d'un négociant français, en particulier le trafic de l'opium, côté obscur de cet officier. Le 17 décembre 1873 la citadelle de Hanoï dont Garnier commande la défense est attaquée par une troupe de pillards ou « pavillons noirs » ; il est tué. Il n'existe pas d'autre biographie de Francis Garnier.

BREST À QUAI

Carnet de bord des travailleurs du port

de **Damien ROUDEAU** et **Nicolas LE ROY**

Éditions La Boîte à bulles, décembre 2015 (312 pages)

Comme son titre l'indique ce livre relate la vie de quelques travailleurs du port de Brest et se présente comme une étude sociologique. Ces personnes représentatives de leur profession appartiennent aux différents domaines du port : militaire, commerce, réparation navale, plaisance, pêche, arsenal...

Par la qualité des illustrations et le commentaire journalistique de chaque cas étudié, ce livre très plaisant à lire transporte le lecteur dans une atmosphère populaire de café du port.

L'Académie tient par ailleurs à signaler les ouvrages :

HISTOIRES DES PIRATES ET DES CORSAIRES – De l'Antiquité à nos jours

sous la direction de **Gilbert BUTI** et **Phillippe HRODEJ**
CNRS éditions, août 2016 (601 pages)

À la question « qu'est-ce qu'un corsaire ? » la réponse qui revient dans de nombreux textes jusqu'au XVIII^e siècle est souvent identique « c'est toujours un pendu ! » (G. Buti et Ph. Hrodej). S'inscrivant en complément du « Dictionnaire des corsaires et des pirates » (CNRS, Editions 2013) auquel notre Académie a accordé son Grand Prix en 2014, cette imposante et ambitieuse « Histoire des pirates » regroupe les contributions de 26 éminents spécialistes de l'histoire maritime. La réalité des pirates et corsaires est multiple, passionnante et souvent plus riche que la fiction. Cette histoire, allant de l'Antiquité à notre époque, sur l'ensemble des océans, présente un tableau scientifique de ces « phénomènes maritimes » les corsaires et les pirates, deux catégories fort différentes de marins, les premiers au service de leur pays, pourvu d'une lettre de marque délivrée par l'État, combattant les navires ennemis et parfois suppléant l'insuffisance des flottes de guerre nationales, les seconds simples bandits des mers. La guerre de course apparue dès le Moyen Âge, connut son apogée aux XVI^e et XVII^e siècles, et il lui fut mis fin en 1856 par la Convention de Paris. L'Allemagne cependant la reprit au cours des deux conflits mondiaux du XX^e siècle avec, il est vrai, des navires de sa flotte de guerre, les sous-marins. Cet ouvrage historique paraît à une période où des formes modernes de piraterie apparaissent de nouveau en différentes régions du globe depuis une vingtaine d'années, des Antilles aux côtes africaines, des océans Atlantique et Indien à l'Extrême-Orient. La liste des chapitres révèle la richesse de cet ouvrage : « Histoire des pirates et corsaires. Pirates et corsaires dans l'histoire », « La piraterie dans la Méditerranée antique », « Pirate, piraterie et corsopiraterie en Europe au Moyen Âge », « Course et piraterie entre Europe et Caraïbes (XVI^e-XVII^esiècle) », « Le « Corso » en Méditerranée (XVI^e-XIX^e siècle) », « Course et piraterie dans l'espace atlantique (XVIII^e-XIX^e siècle) », « Course et piraterie dans le monde asiatique (XVI^e-XIX^e siècle) », « Renouveau de la piraterie dans le monde (XX^e-XXI^e siècle) », « La course, la piraterie et l'archéologue », « Conclusion : du mythe au virtuel ». Dans ces chapitres « se retrouvent quelques questionnements majeurs qui concernent les stratégies militaires, le financement des entreprises, la rentabilité des opérations, les relations sociales, la composition des réseaux si difficile à décrypter et les problèmes juridiques tout aussi complexes à aborder ».

La course et la piraterie ont donné lieu à une production scientifique considérable que l'on retrouve dans l'imposante bibliographie commentée, précédée d'un glossaire des termes de marine et d'une revue des types de navires. Une illustration de qualité, en couleurs, de documents de différentes époques et origines et de cartes complète cet ouvrage de référence sur un monde qui fascine et qui a toujours donné lieu à un certain romantisme, bien loin de la réalité.

NAVIRES ET CONSTRUCTION NAVALE AU MOYEN ÂGE

Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée

d'Éric RIETH

Éditions Picard, mai 2016 (352 pages)

Le contenu de cet ouvrage très technique, est la description, avec tous les détails, de la structure des navires au Moyen Age, des matériaux utilisés, de leur provenance et des capacités de ces embarcations destinées à la navigation en mer. Les techniques de construction sont associées à leur environnement géo-historique afin de restituer les savoirs et les savoir-faire des charpentiers et leur culture technique, de même l'utilisation du navire est associée à la technologie et à l'activité sociale de l'époque. Les sources principales proviennent de l'archéologie nautique. L'iconographie médiévale apporte un complément permettant de reconstituer avec plus d'exactitude l'aspect et l'usage des bateaux. De la Baltique à la Méditerranée, on peut suivre la tradition architecturale scandinave du clin qui s'étend jusque dans la péninsule ibérique. Au nord de l'Europe, le cogue et ses dérivés sont utilisés. Plus au sud, l'architecture du franc-bord d'origine orientale se rapproche de celle du Ponant et préfigure le modèle du navire européen de l'époque moderne. L'ouvrage est illustré de photographies, de dessins et de graphiques.

II. PRIX DE FONDATION

Prix Personnalité maritime de l'année – Manley-Bendall

attribué à **M. Jean-Marc ROUÉ**,
président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries

C'est un terrien gagné par la passion de la mer et des navires. D'agriculteur, Jean-Marc ROUÉ est devenu, en 2007, patron de la compagnie maritime finistérienne Brittany Ferries.

Jean-Marc ROUÉ est né le 23 février 1968 dans une famille de producteurs de légumes. En 1990, titulaire d'un BTS d'horticulture, il s'installe, aux côtés de ses parents, dans la petite commune de Plougoum, près de Morlaix, où il réside toujours. Il prend bientôt la relève de l'exploitation de famille : quelque 50 hectares de choux, choux-fleurs, artichauts ou mini-légumes. «J'habite Plougoum et je reste à la tête de l'exploitation familiale, mais je suis désormais très peu dans les champs», avoue-t-il aujourd'hui. Car sa vie a basculé : un passage au syndicat des Jeunes Agriculteurs du Finistère, puis dans les diverses instances agricoles locales le fait remarquer par son mentor, Alexis Gourvenec, créateur, en 1972, de la compagnie maritime Brittany Ferries et à l'origine, dans les années 1970, du décollage économique de l'Ouest breton. Alexis Gourvenec a aussi à son actif le lancement de la Sica de Saint-Pol-de-Léon, dont les légumes sont transportés jusqu'en Angleterre par ... Brittany Ferries. Remarquant le tempérament solide du jeune Jean-Marc ROUÉ, il en fait, dès 2006, son dauphin.

La disparition prématurée d'Alexis Gourvenec, un an plus tard, a précipité la transition. Depuis lors, Jean-Marc ROUÉ est à la barre de cet armement, qui, avec une dizaine de ferries modernes et performants, assure les liaisons fret et passagers vers le sud de l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne. «J'ai eu tout à apprendre de la complexité du monde maritime, et il m'a fallu me faire accepter de mes confrères armateurs», se souvient-il.

Obstiné, Jean-Marc ROUÉ n'a pas cédé face aux difficultés rencontrées par l'entreprise en 2012 et grâce à un plan de retour à la compétitivité la compagnie qui était dans le rouge depuis quatre ans est sortie plus forte de cette tempête. Pari réussi, puisque Brittany Ferries, qui dès 2013 a renoué avec les bénéfices et la croissance, vient de passer commande d'un ferry neuf, le Honfleur, dont la propulsion fonctionnera au gaz et dont les performances optimisées permettront d'obtenir un gain de puissance de 12 %, 28 au lieu de 32 MW.

Nommé trésorier d'Armateurs de France en 2011, il vient d'en être élu président lors de la dernière assemblée générale du 4 avril 2017. Il souhaite développer l'emploi de marins français et éviter que le «Brexit» pénalise le pavillon national.

Remise des prix

Sur terre comme en mer, ce père de deux grands enfants, dont l'épouse est professeur des écoles, s'accorde peu de repos. Ayant renoncé à la course à pied, il défend aujourd'hui dans les stades de football les équipes de Brest, mais aussi du Havre et de Caen, où Brittany Ferries dispose d'escales et sponsorise les clubs. Maintenant plus que jamais, pour cet infatigable défenseur de la navigation de commerce, faire du business est aussi un sport.

Prix Conception et exploitation des navires – Henri Kummerman

attribué à **M. Marc Van PETEGHEM**,
architecte naval

Né le 9 janvier 1957 à Paris, Marc Van PETEGHEM achève ses études supérieures à l'Institute of Technology de Southampton de 1977 à 1979 où il devient architecte naval. Il y rencontre Vincent Lauriot Prevost avec qui il se lie d'amitié.

En 1983, ils s'associent pour créer l'agence d'architecture navale VPLP (l'acronyme des initiales de leurs noms : Van PETEGHEM et Lauriot PREVOST).

Ensemble, ils se spécialisent dans un premier temps dans le design des multicoques. Leur premier bateau est, en 1984, un foiler de 50', *Gérard Lambert*. Leurs bateaux remporteront tout de suite un franc succès avec de nombreuses victoires en courses dont la prestigieuse coupe de l'America en 2010 avec le trimaran *USA 17*, et des records autour du monde toujours en multicoques (en 2001 le *Géronimo*, trimaran d'Olivier de KERSAUSON, détenteur du trophée Jules Verne en 2004 ; voilier que VPLP a restructuré en 2013 après son rachat par la société SODEBO. C'est sous le nom de SODEBO ULTIM barré par Thomas COVILLE que ce trimaran a pulvérisé le trophée Jules Verne à la fin 2016). Ils excellent aussi en monocoque en association avec Guillaume VERDIER. Cette réussite fera de VPLP une des références internationales dans l'architecture navale.

L'agence développe également des yachts, Douce France et Hémisphère sont les deux plus grands catamarans de croisière à voile, alliant confort et performance. VPLP travaille depuis 1986 avec LAGOON à la conception de leur gamme de catamarans de croisière, aujourd'hui 3 000 unités ont été produites ; l'agence collabore également dans ce domaine avec le chantier OUTREMER.

Marc Van PETHEGEM ajoute à ses lourdes charges professionnelles une activité bénévole en offrant son talent à deux associations, WATEVER et EMC : en 2004, il rencontre Yves MARRE et s'engage dans une démarche de développement au Bangladesh autour d'un projet d'ambulance catamaran construit localement. Cette réalisation donnera naissance au chantier Tara Tari. En 2010, il décide avec Yves MARRE, Alain CONNAN et Gérald SIMILOWSKI de créer l'association WATEVER qui soutient les populations défavorisées vivant sur les rives des océans et des grands fleuves. Il en est le président.

Remise des prix

Avec l'équipe de l'association WATEVER, est lancé le projet EOLE MARINE COLPORTAGE (EMC) pour promouvoir l'usage d'aile dans le transport maritime et l'étude de solutions d'implantation. EMC développe actuellement un cargo mixte à voile et moteur pour la desserte de la Polynésie française dont le projet présenté durant l'été 2016 aux armateurs et autorités de la zone a rencontré un grand intérêt. Après de nombreux échanges avec les armateurs le projet est rentré dans une phase finale avec la recherche d'un chantier et la fixation du prix de ce type de navire dont l'exploitation devrait être très économique pour les transporteurs de cette zone.

En 2010, Marc Van PETHEGEM et Vincent LAURIOT PREVOST reçoivent le Prix Henry DEUTSCH de la MEURTHE, de l'Académie des Sports pour l'ensemble de leur œuvre.

En 2012, Marc VAN PETHEGEM cofonde The Sustainable Design School avec Maurille LARIVIERE et Patrick Le QUÉMENT, école de Design et d'innovations durables basée à Nice.

En 2014, il participe au TEDx Cannes sur le thème « Réduisons notre consommation de fuel dans les océans ».

Cette belle réussite d'un architecte innovant et philanthrope méritait d'être distinguée par l'Académie de marine.

Prix Génie maritime – Maurice LEBRUN

attribué à **M. Alex FABAREZ**,
ingénieur général de l'Armement pour l'ensemble de sa carrière professionnelle

M. Alex FABAREZ est l'exemple même de la réussite professionnelle liée au mérite.

Entré en 1954, à quatorze ans, comme apprenti tourneur à l'école de formation technique de DCN Ruelle, il gravit en effet tous les échelons du génie maritime où il occupera des postes importants.

Ses grandes qualités, aussi bien humaines que techniques sont dès le départ appréciées, et elles conduisent sa hiérarchie à lui faire suivre un cursus brillant de formation :

- École nationale supérieure des techniques de l'armement (1960-1962) ;
- École nationale supérieure des ingénieurs de l'aéronautique (1962-1964) ;
- École nationale supérieure du génie maritime (1966-1968).

Ingénieur en service, il est d'abord chargé des installations de mise en œuvre des aéronefs embarqués puis, au sein de la direction centrale des constructions navales, de missions diverses, pour les programmes *Charles-de-Gaulle* et *Sawari* notamment.

En 1997, il occupe le poste très en vue de Maître d'œuvre principal du programme Coelacanthe de réalisation des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins.

Après avoir suivi les cours de l'Institut français de gestion et du Centre des hautes études de l'armement (CHEAr), il s'oriente vers des filiales de DCN : DCN International, dont il devient directeur général, et DCN logistique. Il termine sa carrière à DCNS en 2013 comme président-directeur général de la cellule chargée du projet de deuxième porte-avions.

Alex FABAREZ est ingénieur général de l'Armement depuis 1994.

Prix Scientifique et technique – Émile Girardeau

attribué à **M. Pierre QUINCHON**,
ingénieur général de l'Armement
ancien directeur technique et innovation de DCNS

Ancien élève de l'École polytechnique (Promotion 1972) et de l'ENSTA (Promotion 1977, spécialisation Génie Maritime), et ancien auditeur du CHEAr (1993), Pierre Quinchon est sans nul doute un ingénieur naval dont la compétence technique est indiscutable, plus particulièrement dans le domaine des sous-marins auxquels il a consacré une grande partie de sa carrière professionnelle.

Ingénieur spécialiste des sous-marins à la Direction des constructions et armes navales (DCAN) de Brest de 1977 à 1982, il est ensuite affecté, de 1982 à 1988 au Service technique des constructions et armes navales (STCAN) à Paris, adjoint au chef du département « sous-marins », maître d'œuvre construction navale du programme COELACANTHE. Il supervise la refonte M4 des SNLE. Spécialiste « coques et structures », il établit à ce titre les nouvelles méthodes de calcul des coques de sous-marins, et pilote le développement de l'acier 100HLES qui sera employé pour la construction des SNLE de nouvelle génération.

De 1988 à 1990, il est chargé du CETEC, le Centre d'essais techniques et d'évaluations de Cherbourg, et responsable de la coordination des développements technologiques pour la nouvelle génération de SNLE. Il assure également la fonction d'ingénieur chargé du deuxième SNLE de nouvelle génération *Le Téméraire*.

De 1990 à 1995, il est responsable de l'ensemble du programme des SNLE de nouvelle génération du type *Le Triomphant*. Il supervise la conception détaillée, la construction et les essais à la mer du premier de série, *Le Triomphant*. Il crée à Cherbourg la sous-direction « management des programmes ».

De 1995 à 1997, en tant que chargé de la toute nouvelle mission « Maîtrise des coûts des programmes d'armement » de la DGA, puis de la sous-direction des méthodes et des programmes de la DGA, il abandonne provisoirement les sous-marins.

Il les retrouve en 1998 comme directeur de DCN Cherbourg. L'établissement est alors en profonde évolution, passant en quelques années de 4 500 à 2 500 personnes,

tout en poursuivant la réalisation des SNLE de deuxième génération, *Le Téméraire* puis *Le Vigilant*, ainsi que le premier programme d'exportation comportant un important transfert de technologie pour le Pakistan, et les études et la construction des premiers sous-marins *Scorpène* pour le Chili, en coopération avec l'entreprise espagnole EN Bazan.

En 1999, il prend la direction de la branche «Constructions neuves» de DCN, qui rassemble les établissements de Lorient, Indret, Cherbourg et la nouvelle ingénierie intégrée.

C'est dans cette fonction qu'il vit le dramatique attentat de Karachi le 8 mai 2002, qui fera 14 victimes et de nombreux blessés. Il assure alors lui-même les essais du premier sous-marin construit au Pakistan.

À la création de la nouvelle société DCNS, il prend la direction du pôle «Navires et Systèmes» qui rassemble toute l'activité de construction neuve, avec les établissements de Lorient et de Cherbourg, puis la responsabilité de la division «Navires armés» et, en janvier 2010, la direction de la division «Sous-marins», avec les établissements de Cherbourg, Indret et Ruelle.

En septembre 2013, il est nommé Directeur technique et innovation du groupe DCNS.

Pierre QUINCHON est ingénieur général de l'Armement depuis 1998.

Le prix qui lui est attribué aujourd'hui salue son exceptionnelle compétence technique dans le domaine de la conception et de la construction des sous-marins, en plus des éminentes qualités de dirigeant dont il a fait preuve dans les différentes entités dont il a eu la responsabilité.

Prix Navigation et sciences associées de l'océan – André GIRET

attribué à **M^{me} Marie-Françoise LE QUENTREC-LALANCETTE**,
directrice technique de la recherche et de l'innovation du SHOM

M^{me} Marie-Françoise Le QUENTREC-LALANCETTE, diplômée de physique et de géophysique à l'université de Rennes, soutient en 1988 un doctorat à l'université de Bretagne occidentale à l'issue de trois ans de travail à l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) sur la problématique du champ magnétique en mer Rouge et sur la fosse Atlantis II. Elle embarque sur des navires océanographiques et met en œuvre des capteurs magnétiques grandes profondeurs innovants en relation avec le CEA/LETI, en mer Rouge et en Atlantique Nord-Ouest pour la recherche de l'épave du *Titanic*.

Après une période d'enseignement et de recherche au Canada, elle intègre le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour y développer l'activité de recherche et développement en géophysique au sein de la section géodésie-géophysique. Elle met au point une base de données géophysiques et travaille sur le traitement des mesures gravimétriques et magnétiques acquises en mer. Elle contribue, en gravimétrie, à la réalisation de didacticiels au Bureau gravimétrique international. L'activité de mesure se développant, il s'agit alors de bien cerner les besoins militaires auxquels le SHOM doit répondre.

À partir de 1995, elle collabore avec la Force océanique stratégique, en particulier avec les acteurs de la navigation inertielle des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et elle embarque à deux reprises pour des essais sur les sous-marins *Le Tonnant* et *Le Terrible*. Ses travaux contribuent à l'amélioration de la précision de la navigation inertielle et à la définition de produits SHOM adaptés aux besoins des SNLE. Une campagne de plongée à grande profondeur avec *Le Nautilus*, est réalisée en 2012, pour étudier les variations conjointes du relief bathymétrique et du champ de gravité sur un mont sous-marin à une profondeur moyenne de 3 000 m. L'expertise du SHOM, dans le domaine très fermé (pour des raisons évidentes de secret défense) de la navigation inertielle, est établie et reconnue au niveau national et M^{me} Marie-Françoise Le QUENTREC-LALANCETTE en est la principale actrice.

Très impliquée en géodésie-gravimétrie, elle étudie la stabilité des références verticales géographiques en pilotant des expériences de surveillance multi-capteurs de marégraphes, études qui ont permis de corriger les modèles numériques et d'estimer les mouvements

verticaux, à l'occasion des grandes marées en Bretagne. Pour mesurer le niveau de la mer, enjeu important, des travaux sont dédiés à l'exploitation de mesures satellitaires pour la réalisation de grille de surface moyenne de l'océan. Ces modèles servent à contraindre les modèles de circulation océanique, estimation de courants, des marées...

À partir de 2007, elle s'intéresse à l'impact de l'environnement sur la navigation maritime et participe aux travaux de la GEBCO, *General Bathymetric Oceanographic Chart*. Elle anime un groupe de travail international où sont abordés des thèmes comme l'introduction d'une carte GEBCO dans *Google Earth*, la surveillance du trait de côte, la méthodologie de réalisation des cartes bathymétriques ou l'exploitation des mesures de gravité pour la connaissance bathymétrique.

En 2012, « chercheur référent » au SHOM, elle contribue au pilotage et à l'animation de la recherche : conférences internes, comité scientifique et technique, réalisation du document de la stratégie en recherche et innovation.

Elle enseigne la « géodésie, gravimétrie, magnétisme » en milieu océanique et leur apport à la navigation marine et sous-marine, à la détection d'objets et plus généralement à la connaissance du fond des océans, à l'École navale, à l'ENSTA-Bretagne et à l'École des hydrographes. Le 1^{er} avril 2016, elle est nommée directrice technique de la recherche et de l'innovation du SHOM.

Elle est membre correspondant et secrétaire du Bureau des Longitudes, vice-présidente de la section géodésie du Comité national français de géodésie et géophysique, membre du conseil scientifique du Groupe de recherche en géodésie spatiale, membre du sous-comité pour la recherche marine, maritime et littorale du Conseil national de la mer et du littoral, représentante de l'Association internationale de géodésie au Comité consultatif IAG-OHI sur le droit de la mer.

M^{me} Marie-Françoise Le QUENTREC-LALANCETTE est Chevalier des Palmes académiques et du Mérite maritime. Compte tenu de son brillant parcours professionnel, de son expérience et de ses apports à l'enseignement et à la recherche, elle mérite amplement le Prix Navigation et sciences associées de l'océan – André GIRET.

Prix Patrimoine et histoire – Henri et André-Jacques VOVARD

attribué au **Chantier naval du GUIP**

Le chantier a été fondé en 1976 sur les rives du golfe du Morbihan, dans l'anse du Guip, par Francis DUWEZ. En 1981, Yann MAUFFRET et Alex ABARRATEGUI puis Paul BONNEL reprennent le chantier. Celui-ci se fait connaître en reconstruisant le premier bateau du patrimoine, un Sinagot du golfe du Morbihan le *Nicolas Benoit*.

Encouragés par ce succès, ces passionnés relèvent le défi de se lancer dans des projets d'envergure.

Pour la première édition du rassemblement des bateaux traditionnels de Brest 92, la ville confie au chantier du Guip la construction d'une goélette de la Marine de 41 m de 1817. C'est le premier chantier naval traditionnel de grande ampleur lancé en France. La mise à l'eau de *La Recouvrance* devant la foule et sous les projecteurs des télévisions marque un tournant pour le chantier. Yann MAUFFRET s'installe dès lors à Brest où le chantier est établi quai Malbert au premier bassin du port de commerce, Paul BONNEL continue d'animer le chantier de l'île aux Moines qui se spécialise dans les bateaux de tradition locale du golfe du Morbihan : les chaloupes à voiles Sinagots et les dériveurs Guépards pour la plaisance. Le chantier du Guip reçoit en 1992 le Trophée du Bois «Charpente marine» ainsi que le Premier prix de construction du concours «Bateaux des côtes de France», et établit durablement sa notoriété dans le domaine de la charpente classique.

Le Guip dispose dorénavant de deux chantiers au sein desquels seront construits ou restaurés ses Sinagots, la série des Guépards, les deux misainiers bigoudens, le langoustier *Le Corbeau des Mers* classé Monument historique, ou le cotre écossais *Seagull*. Avec le concours du magazine *Le Chasse-Marée*, viennent *La Belle Angèle* et le sardinier de Piriac Grand Norven. Lors des fêtes de Brest 96, la gabare *Notre Dame de Rumengol*, classée Monument historique, est lancée en public après un an de restauration profonde. Viendront ensuite les barques lémaniques *Savoie* et *Neptune*, le coquiller *Bergère de Domrémi*. Nombre de Monuments historiques sont passés par le chantier du Guip.

Dès sa création, le chantier obtient la confiance des professionnels. C'est ainsi qu'il reçoit commande à l'île aux Moines de six bateaux de pêche polyvalents pour des ports de l'arc Douarnenez – Saint-Brévin. En 2007, le chantier de Brest lance un chalutier pour Saint-Guérolé, suivant les conceptions les plus modernes.

Simultanément, le chantier du Guip est devenu un chantier de référence internationale pour la restauration des yachts classiques. La liste est longue et les exemples prestigieux : *Hispania IV*, 8 m J.I. ayant appartenu au roi d'Espagne Alphonse XIII, *Pen Coat*, bateau norvégien sur plans Fife de 1905, *Vanity V*, 12 m J.I. Fife 1936 ou *Wing*, 12 m J.I. Camper et Nicholson 1937. En 2004, le chantier du Guip a été choisi pour une restauration du pont de *Pen Duick*. Actuellement, au 1^{er} bassin du port de commerce de Brest, le chantier du Guip restaure *Danycan*, Sloop bermudien de course croisière 1949 classé Monument historique en 2011 et un 8 m JI suisse du Lac Léman. Ils côtoient une réplique de caseyeur camarétois en construction.

Le chantier du Guip est une référence internationale du savoir-faire en matière de construction et de restauration des bateaux du patrimoine et des yachts classiques. Après la disparition de Raymond LABBÉ, à Saint-Malo, il reste en effet le conservatoire vivant de l'expertise et de l'art des charpentiers de marine.

Né en 1958 à Nantes, Yann MAUFFRET est actionnaire à 50% du chantier avec Paul BONNEL son associé en charge du site de l'île aux Moines. Il est gérant du chantier du Guip et directeur technique du site de Brest, auquel il consacre les trois quarts de son temps, le dernier quart étant réservé aux expertises, devis et tâches administratives. La petite équipe compétente et motivée, est renforcée par Tegwen et Louis MAUFFRET, respectivement fils et cousin « à la mode de Bretagne » de Yann MAUFFRET. Ces deux parents se préparent à prendre plus de responsabilité au chantier pour en assurer l'avenir.

L'histoire du chantier et la répartition actuelle des responsabilités incitent à honorer « Le chantier du Guip », représenté conjointement par MM. Yann MAUFFRET et Paul BONNEL.

Prix Histoire – Georges LEYGUES

attribué à **M. Alain CABANTOUS**,
professeur d'histoire moderne à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne

M. Alain CABANTOUS, professeur d'histoire moderne à l'université de Nanterre, puis à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne a publié au début de sa carrière universitaires plusieurs études sur la vie quotidienne des gens de mer aux XVII^e et XVIII^e siècles, en particulier *Dix mille marins face à l'Océan*, travail remarquable, en majeure partie réalisé pour la préparation de sa thèse sur les sociétés littorales de la côte française de la Mer du Nord et de la Manche, depuis Dunkerque jusqu'au Havre.

Il précise l'originalité de ce groupe très mobile avec des voyages océaniques et des déplacements terrestres fréquents à la recherche d'engagements : des pratiques religieuses traditionnelles peu pénétrées par les dévotions modernes du concile de Trente ; des populations étroitement soumises à l'État avec l'installation du système des classes (dont les archives sont une source majeure pour la recherche de M. Alain CABANTOUS) et le poids de la guerre ; des occupations multiples depuis le grand commerce colonial jusqu'au cabotage, de la pêche lointaine à la pêche riveraine ; une hiérarchie sociale marquée tant pour la navigation hauturière entre les officiers, les maîtres et pilotes, les matelots, que pour la pêche ; une permanence de la pauvreté ainsi que de l'endettement malgré l'expansion du commerce colonial et de la grande pêche.

Dans la suite de ses travaux et de ses publications M. Alain CABANTOUS a repris et précisé plusieurs aspects de cette vie quotidienne en élargissant son enquête à des régions maritimes plus étendues et à des périodes chronologiques plus longues. Il faut insister sur la grande importance des études sur la vie religieuse avec *Foi chrétienne et Milieux maritimes* ; *Le Ciel dans la Mer. Christianisme et Civilisation maritime* ; *Histoire du blasphème en Occident* ; *Entre fêtes et clochers. Profane et sacré dans l'Europe moderne* ; *Le dimanche, une histoire* ; *Noël, une si longue histoire*, puis la criminalité avec *Les côtes barbares. Pillages riverains et sociétés littorales (1680-1830)* ; *La Vergue, et les Fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*. Il a également dirigé ou participé à des ouvrages de grande diffusion destinés à un large public, ainsi *l'Histoire de Dunkerque*, *l'Histoire des pêches françaises* (sous la direction de notre confrère Michel Mollat) ; *Histoire des Pères de famille et de la paternité* ; *L'historien et la foi* (sous la direction de Jean DELUMEAU) ; *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)* en codirection ; *Être marin en Europe occidentale, 1550-1850* (avec Gilbert BUTI) et tout récemment *Au risque de la mer (XVI^e-XXI^e siècle)* (avec le même Gilbert BUTI).

Au total ce sont 24 livres (dont 4 en direction et 8 en collaboration) dont le sujet est partiellement ou totalement maritime.

M. Alain CABANTOUS a écrit en outre 76 articles, aussi en majorité sur des sujets maritimes.

Sans conteste, les travaux réalisés depuis plus de trente ans par M. Alain CABANTOUS avec des publications riches et diverses, en particulier en matière maritime, correspondent aux propositions du prix Histoire – Georges LEYGUES.

III. PRIX PARTICULIERS

Prix Droit et économie – Claude BOQUIN

attribué à **M. Jacques TRORIAL**,
président délégué de l'Union des ports de France

Le prix Droit et économie – Claude Boquin est attribué pour 2017 à M. Jacques TRORIAL, pour sa contribution à la défense et à la promotion des ports français pendant plusieurs décennies auprès des autorités, des chargeurs et l'ensemble des professions et secteurs d'activité concernés.

La carrière de Jacques TRORIAL éclaire l'influence décisive qu'il a exercée pendant cette longue période après des études de droit et de sciences politiques : affectation dans le corps préfectoral à des postes territoriaux, puis au cabinet du ministre de l'Intérieur ; député de la Meurthe et Moselle et enfin secrétaire d'État en charge de l'Éducation nationale dans le dernier gouvernement du général de Gaulle de 1968 à 1969. Ces diverses responsabilités ont donné à Jacques TRORIAL une connaissance complète et une pratique aigüe des rouages gouvernementaux et administratifs qu'il a su mettre à profit dans ses fonctions suivantes au service des ports.

Il est élu en 1970 président du Conseil d'administration du port de Paris où il siège pendant 27 ans jusqu'en 1997 en travaillant en particulier au rapprochement des ports du Havre, Rouen et Dunkerque avec les opérateurs privés. Ceci en vue du lancement du transport fluvial de conteneurs qui fut un plein succès et a facilité le lancement d'HAROPA. Il est ensuite nommé président d'honneur de cet établissement public et administrateur. Il restera dans ces fonctions jusqu'en 2015.

Il fut également :

- membre du Conseil économique et social de la Région Île-de-France ;
- président de l'Association pour le développement de la formation dans les transports. Il créa notamment l'AFT-IFTIM qui dispense aujourd'hui plus de 400 000 formations annuelles.
- président de l'Association pour le développement des ports français de 1986 à 2012. Il eut un rôle central dans l'aboutissement des difficiles réformes des régimes des dockers (loi de 1992) et des grutiers (loi de 2008).
- président délégué de l'Union des ports de France depuis 2013, fonction qu'il exerce toujours.

Jacques TRORIAL est certainement un des meilleurs connaisseurs du secteur portuaire auquel il a consacré sa vie professionnelle pendant près d'un demi-siècle avec passion, brio et énergie. Il a su analyser avec profondeur et sens de la perspective un secteur dont l'adaptation aux exigences de l'économie moderne a souvent été difficile et heurtée. Son engagement, sa grande capacité de conviction et la grande crédibilité qu'il a su conserver de façon unanime auprès de l'ensemble des responsables publics, patronaux et syndicaux ont fortement contribué à la compréhension des enjeux et la mise en œuvre des politiques portuaires. Il a su, à l'ancienne, mettre un verbe haut et fort au service d'une cause décisive pour le développement de l'économie nationale.

Prix Stratégie maritime générale

attribué au **Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)**
pour les « **Études marines** »

Le prix de Stratégie maritime générale est attribué au titre de l'année 2017, au Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM) pour l'ensemble des ouvrages qu'il a publiés dans sa collection intitulée « Études marines » lancée en 2011, dont la liste figure ci-après.

Ces études abordent des problématiques stratégiques diverses, au cœur du monde maritime. Qu'elles fassent intervenir des auteurs reconnus sur des questions transversales ou qu'elles approfondissent des thèmes d'actualité, elles offrent un éclairage précieux et nouveau sur la géopolitique des océans, la stratégie maritime et plus généralement sur le fait maritime.

Cette collection répond à tous les critères définis pour le prix de Stratégie maritime générale, dont le premier lauréat a été l'Institut de stratégie comparée (ISC) en 2016.

- | | | |
|------------|---|----------------------|
| n° 1. | - <i>L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes.</i>
<i>La place de l'autorité judiciaire.</i> | Octobre 2011 |
| n° 2. | - <i>Planète Mer. Les richesses des océans.</i> | Juillet 2012 |
| n° 3. | - <i>Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.</i> | Janvier 2013 |
| n° 4. | - <i>L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.</i> | Mars 2013 |
| n° 5. | - <i>La terre est bleue.</i> | Novembre 2013 |
| n° 6. | - <i>Les larmes de nos souverains.</i>
<i>La pensée stratégique navale française.</i> | Mai 2014 |
| n° 7. | - <i>Union européenne : le défi maritime.</i> | Décembre 2014 |
| n° 8. | - <i>Abysses.</i> | Juin 2015 |
| n° 9. | - <i>Outre-mer.</i> | Décembre 2015 |
| n° 10. | - <i>Marines d'ailleurs.</i> | Juin 2016 |
| Hors-série | - <i>Ambitions navales au XXI^e siècle.</i> | Octobre 2016 |
| n° 11. | - <i>Littoral.</i> | Décembre 2016 |
| Hors-série | - <i>La Mer dans l'Histoire (Océanides).</i> | Mars 2017 |
| n° 12. | - <i>Ruptures.</i> | Juin 2017 |

IV. PRIX DE THÈSE

Sciences humaines et/ou sociales

attribué à **M. Romain GRANCHER**
pour sa thèse

**« Les usages de la mer. Droit, travail et ressources dans le monde
de la pêche à Dieppe (années 1720 - années 1820) »**

soutenue à l'université de Rouen le 7 décembre 2015

D'une excellente facture, cette thèse est présentée avec le plus grand soin, bénéficiant d'une écriture claire et efficace. Forte de 516 pages, dont 434 de texte, elle est de taille « humaine ». Sachant peser l'importance de ses sources comme la place accordée à telle ou telle partie de sa démonstration, son auteur n'accumule pas inutilement et préfère toujours la rigueur et la vigueur intimement liées à l'art de la concision comme à celui de la synthèse. Les cartes et reproductions sont d'une grande qualité, tandis que les documents transcrits entraînent d'emblée le lecteur au cœur du sujet, au plus près du monde des pêcheurs du littoral cauchois. De la même manière, sa bibliographie est une authentique bibliographie de travail, bien différente de celles hélas trop nombreuses qui ne sont qu'une accumulation gratuite de titres dont on ne trouve pas trace dans les notes en bas de page.

Quant aux sources utilisées, elles relèvent du même constat : seules sont mentionnées celles qui ont été vraiment utilisées.

M. Romain GRANCHER est un historien scrupuleux qui sait faire le tri entre l'essentiel et le secondaire. Ce n'est la moindre de ses qualités.

L'équilibre de la thèse est irréprochable : trois parties, subdivisées en trois chapitres pour les deux premières, et deux pour la troisième rythment ce travail :

- une présentation du terrain de recherche : le monde dieppois de la pêche et l'amirauté de Dieppe,
- les règles du métier, véritable cœur de la thèse,
- le « gouvernement des ressources de la mer », exercice délicat de la police des pêches.

D'emblée, le chapitre 1 aborde une question majeure : à qui appartient le poisson ? Question en apparence banale, mais en réalité compliquée dès que les pouvoirs, et notamment l'État, entendent contrôler les espaces maritimes.

Remarquable par sa précision et sa clarté, le chapitre 2 présente les différents types de bateaux utilisés et les rapports qu'ils entretiennent avec les genres de pêche dès lors que les « métiers pratiqués » ne visent pas les mêmes ressources en poisson et concernent des saisons différentes. Passant du matériel à l'humain, M. GRANCHER explique clairement comment la composition des équipages est fonction de chaque pêche, tout comme le nombre de pêcheurs concernés.

Le chapitre 3 est consacré à l'amirauté de Dieppe, « laboratoire du monde de la pêche » ; 380 procédures ont été dépouillées et suivies tout au long de leurs cours. Il en ressort le rôle clé des maîtres de bateaux.

Les chapitres 4, 5 et 6, qui composent la seconde partie, sont ceux qui apportent le plus d'éléments neufs à notre connaissance du monde de la pêche et des pêcheurs ; ils nous introduisent dans les pratiques des maîtres dieppois et dans les conditions d'embauche, d'emploi et de rémunération des matelots. Les pages consacrées à « l'hôtage » montrent bien que la question de la propriété ne peut être comprise sans être associée aux usages. Les pages consacrées à « l'auberge » et au « cabaret » sont passionnantes. Quant au travail en mer, nul doute que l'étude de M. Romain GRANCHER figurera désormais parmi les travaux de référence en la matière.

La troisième partie, la « police des pêches », nous introduit dans un monde en mutation où l'apparition de nouvelles techniques est source de tensions. Les débats sont passionnés autour du chalutage. Comment concilier, d'une part, la nécessité de conserver les ressources et, de l'autre, la volonté des pêcheurs de vivre au mieux de leur labeur. Les discours des uns et des autres sur la « disette » de poisson ne peuvent s'accorder, leurs logiques étant contradictoires : ici, celle de l'administrateur expert, là, celle de celui qui pratique et dont la pratique lui semble valoir expertise. L'histoire rejoint ici l'actualité. À quoi s'ajoutent les tensions locales, les Dieppois accusant les chaluts honfleurais de concurrence déloyale dans la traque du hareng ; l'affrontement est sévère en 1818.

La thèse de M. Romain GRANCHER, de par sa qualité, mérite, en tous points, d'être distinguée par l'Académie de marine.

PRIX DE THÈSE

Sciences exactes et/ou expérimentales

attribué à **M. Boris HOREL**
pour sa thèse

« **Modélisation physique du comportement du navire par mer de l'arrière** »

soutenue à l'université de Nantes-Angers-Le Mans le 21 janvier 2016

Par mer de l'arrière, les navires, et particulièrement les plus petits, navires de pêche par exemple, sont le siège de phénomènes qui peuvent être dangereux pour leur sécurité : cavalement (« surging », notamment dans le cas où la vitesse est égale à la célérité de la houle, « surf-riding »), lacet, avec le risque, surtout en cas de « surf-riding », d'un changement brutal de cinématique (« broaching »), et roulis. L'Organisation maritime internationale (OMI) a d'ailleurs actuellement pour objectif d'élaborer, pour ce cas de navigation, de nouveaux critères de stabilité intacte (dits de deuxième génération).

Le travail de thèse de M. HOREL s'inscrit, indirectement, dans cette problématique. Il comprend deux parties distinctes, une partie théorique et une partie expérimentale.

Sur le plan théorique, M. HOREL développe un modèle mathématique non linéaire à six degrés de liberté pour simuler le comportement d'un navire quelconque sur une houle régulière venant du secteur arrière.

Des essais d'un chalutier (longueur 21,3 m, déplacement 160 t) sont ensuite effectués sur un modèle à l'échelle 1/10. Le modèle est soit semi-captif (les mouvements dans le plan horizontal étant imposés par un dispositif type PMMS (« Planar Motion Mechanism System »)), soit libre.

Remise des prix

Les essais sur modèle physique semi-captif permettent de déterminer les coefficients du modèle mathématique, et d'y associer un modèle de validité.

Quant aux essais sur modèle libre (essais de giration et de garde-cap en eau calme et sur houle), ils permettent de valider le modèle mathématique, et d'en définir les limites.

Le modèle mathématique développé au cours de ce travail de thèse permet au total de prévoir les risques les plus sérieux, «surf-riding» et «broaching», susceptibles d'être rencontrés par un navire quelconque naviguant sur mer du secteur de l'arrière.

Il pourrait certainement être utile dans le cadre des travaux menés actuellement par l'OMI pour la mise au point de nouveaux critères de navigation par mer de l'arrière.

Les lauréats du Grand Prix

Les lauréats du Grand Prix depuis 1980...

1980 : Georges BLOND

Pour l'ensemble de son oeuvre

1987 : Michel REDDE

Mare Nostrum

Éditions École Française de Rome

1981 : Pierre MIQUEL

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

Éditions Lamartinielle

1988 : Philippe JEANTOT

Vaincre autour du monde

Éditions Arthaud

1982 : Paul BUDKER

Pour l'ensemble de son oeuvre

1989 : Martine ACERRA et Jean MEYER

Marine et Révolution

Éditions Ouest-France

1983 : Pierre BAUCHET

L'économie du transport international de marchandises, air et mer et Jean-Yves BLOT

La Méduse

Éditions Arthaud

1990 : Martine RÉMOND-GOUILLOUD

Du droit de détruire

Éditions PUF

1984 : Yannick GUIBERTEAU

La Dévastation, cuirassé de rivière

Éditions Albin Michel

**1991 : Association des Amis
du Musée de la Marine**

Quand voguaient les galères

Éditions Ouest-France

1985 : Les Éditions Le Chasse-Marée

1992 : Professeur du PONTAVICE

Pour l'ensemble de son oeuvre

1986 : Hervé COUTAU-BÉGARIE

Castex, le stratège inconnu

Éditions Economica

1993 : Loïc HISLAIRE

Dockers, corporatisme et changements

Éditions Transports Actualités

Les lauréats du Grand Prix

1994 : Raymonde LITALIEN

Les explorateurs de l'Amérique
du nord 1492-1795

Éditions du Septentrion

2001 : Xavier de PLANHOL

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

Éditions Académique Perrin

1995 : Claude et Jacqueline BRIOT

Les clippers français

Éditions Le Chasse-Marée Armen

2002 : Jean-Christophe RUFIN

Rouge Brésil

Éditions Gallimard

1996 : Vice-amiral Roger VERCKEN

Au-delà du pont d'envol

Éditions Alérian

2003 : Bernard CASSAGNOU

Les grandes mutations de la Marine
marchande française (1945-1995)

*Éditions Comité pour l'histoire
économique et financière de la France*

1997 : Paul BUTEL

Histoire de l'Atlantique
de l'Antiquité à nos jours

Éditions Librairie Académique Perrin

2004 : Marc SOVICHE

30 ans à la mer – du sextant au GPS

Éditions Alan Sutton

1998 : Daniel CHARLES

Histoire du yachting

Éditions Flammarion-Arthaud

2005 : Martin MOTTE

Une éducation géostratégique

La pensée navale française, de
la jeune école à 1914

Éditions Economica

1999 : Philippe PELLETIER

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

Éditions du CNRS

2006 : Jean-Pierre BARTHÉLÉMY

Les trois tomes sur le porte-avions
Charles-de-Gaulle

Maître d'œuvre et éditeur SPE Barthélémy

2000 : Jean-Paul DEKISS

Jules Verne l'enchanteur

Éditions du Félin

**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 et Vol. II : Après Trafalgar)
Librairie historique Teissèdre

2016 : Max GUÉROUT

Tromelin – Mémoire d'une île
CNRS éditions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Académie de marine / APSAM
1 place Joffre – case 45 – 75700 PARIS SP 07
Courriel : contact@academiedemarine.fr*