

PER HANC PROSUNT OMNIBUS ARTES



ACADÉMIE DE MARINE

École militaire – 1 place Joffre Paris VII

contact@academiedemarine.fr

www.academiedemarine.fr

Adresse postale : 1 place Joffre – case 45 – 75700 PARIS SP 07
Secrétariat : 01 44 42 82 00 / 02 ou 01 44 42 47 97

Année académique 2018 - 2019

SÉANCE SOLENNELLE DE RENTRÉE
DE
L'ACADÉMIE DE MARINE

Lundi 15 octobre 2018

Sous la présidence de
Madame Hélène CARRÈRE D'ENCAUSSE
Secrétaire perpétuel de l'Académie française

*Paris – École militaire
Amphithéâtre Maréchal Foch*

Sommaire

- Programme
- L'Académie de marine.....
- Remise des prix
 - Prix de l'Académie de marine.....
 - Prix de fondation
 - Prix particuliers
 - Prix de thèse
- Les lauréats du *Grand Prix* depuis 1980
- L'Association pour la promotion et le soutien de l'Académie de marine (APSAM)

Programme

14 h 00 Remise des Prix :

Prix de l'Académie de marine :

Grand Prix, Prix Beau Livre, Prix Album, Prix Bande Dessinée, Médailles, Mentions et ouvrages signalés.

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.

Prix particuliers :

Prix Droit et économie – Claude Boquin, Prix Stratégie maritime générale.

Prix de thèse :

Accueil de madame Hélène Carrère d'Encausse secrétaire perpétuel de l'Académie française et présidente d'honneur de la séance solennelle de rentrée par l'amiral Alain Coldefy, président de l'Académie de marine.

Allocution de l'amiral Alain Coldefy.

Allocution de madame Hélène Carrère d'Encausse de l'Académie française.

Conférence du professeur Christian Buchet de l'Académie de marine :

Ce que nous dit l'histoire pour réussir notre avenir, « la démonstration d'Océanides ».

Allocution de l'ingénieur général de l'Armement Yves Desnoës, nouveau président de l'Académie de marine 2018-2020.

17 h 00 Réception.

L'Académie de marine

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

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

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

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

L'ingénieur général de l'Armement Yves DESNOËS lui succédera à l'occasion de cette séance solennelle de rentrée les deux prochaines années.

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 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 de la haute mer, l'action de l'État en mer, les énergies durables, la prévention des catastrophes maritimes, la sécurité des navires, la richesse culturelle de l'héritage maritime... .

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, ressources humaines et formation, révolutions technologiques, piraterie, défis des ports, 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 et manifestations.

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 Albert II de Monaco, qui contribuent à son rayonnement international.

Plus de 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 :

LORIENT, VILLE PORTUAIRE
Une nouvelle histoire des origines à nos jours



de Gérard Le BOUËDEC et Christophe CÉRINO

Presses universitaires de Rennes, 2^e trimestre 2017 (398 pages)

Cet important ouvrage qui recouvre près de quatre cents ans d'histoire, une nouvelle histoire du port et de la ville de Lorient, œuvre de deux chercheurs de l'université de Bretagne-Sud, est solidement appuyé sur une documentation étendue, le fonds très riche d'archives anciennes conservées au Service historique de la Marine, puis Service historique de la Défense. Il présente tout d'abord l'aménagement du port et la création d'une ville nouvelle sous l'autorité de la Compagnie des Indes orientales entre 1664 et 1770. Le monopole commercial dont dispose celle-ci permet d'obtenir des revenus élevés. C'est une période de grande activité avec une activité régulière de construction navale, un mouvement rapide d'armements et de désarmements des vaisseaux et le commerce de produits de luxe attirant des grands négociants et des capitaux importants.

Après la suspension du monopole de la Compagnie des Indes en 1770 jusqu'à la période de la « pré-Révolution », l'activité commerciale poursuit son développement tandis que Lorient bénéficie d'une activité de port militaire. Les guerres de la Révolution et de l'Empire réduisent fortement les échanges maritimes. Cependant la construction navale militaire reste active, assurant la survie du port. Elle domine depuis 1820 jusqu'à 1914. Appuyé sur une forte expérience des techniques perfectionnées de construction navale héritée de la Compagnie des Indes, l'arsenal de Lorient devient un foyer d'innovations pour l'usage du fer et de la vapeur avec un corps remarquable d'ingénieurs dont le plus célèbre est Dupuy de Lôme. Ainsi *La Couronne*, première frégate cuirassée en fer disposant d'une hélice, est-elle lancée à Lorient en 1861. Cependant la marine militaire n'est pas la seule du port ; le trafic de cabotage est actif ainsi que celui du transport du bois et du charbon ; la pêche se développe à la fin du XIX^e siècle. De 1914 à 1945, la construction navale militaire étant toujours présente, les autres activités navales prennent de l'importance avec l'aménagement du port charbonnier de Kergroise et surtout le port de pêche industrielle de Keroman inauguré en 1927. La construction de la base navale pour la guerre sous-marine à partir de 1940, les aléas de la bataille de l'Atlantique, la destruction de la ville par les bombardements aériens puis par les combats autour de la « poche » sont une étape capitale. La ville est reconstruite à partir de 1945 et dépasse ses anciennes limites en 1963. L'activité de construction navale et de réparation est relancée ; le port de commerce développe ses activités, passant du charbon aux hydrocarbures, puis aux productions agro-alimentaires ; le port de pêche est reconstruit. Avec la crise de 1993, le port doit répondre à de nouveaux défis. La construction navale civile se développe tandis que la construction militaire décroît ; la pêche renouvelée par l'installation des chalutiers d'*Intermarché* est réorganisée autour de la « cité du poisson » ; le port marchand demeure actif et trouve de nouvelles activités avec le nautisme et la course au large. Après trois-cent-cinquante ans de recomposition portuaire et urbaine les activités maritimes demeurent toujours aussi importantes, bien que la Marine ait réduit son activité, à l'exception de la base des fusiliers-marins et commandos, et de la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué créée en 1946.

Enfin Lorient devient une ville universitaire avec l'établissement d'une des composantes de l'université de Bretagne-Sud.

Ce magnifique ouvrage, enrichi d'une abondante et excellente illustration et d'une imposante bibliographie, n'est pas qu'une très complète histoire de la ville de Lorient, ou plutôt de plusieurs villes qui ont fait Lorient au cours du temps. En effet au-delà de ce port, cet ouvrage retrace, aussi, l'histoire de la Compagnie des Indes, et, surtout, l'histoire et l'évolution de la marine française, pendant plus de trois cents ans, l'histoire de la marine de guerre et de ses constructeurs, l'histoire de la marine marchande, l'histoire des pêches maritimes, et c'est là, aussi, un de ses grands mérites.

Le prix **Beau Livre**
est attribué à l'ouvrage :

LES BATEAUX DE MA BIBLIOTHÈQUE
De l'Arche de Noé au Nautilus :
les navires les plus célèbres de la littérature

de Jean-Benoît HÉRON

Éditions Glénat, octobre 2017 (127 pages)

M. Jean-Benoît Héron participe depuis nombre d'années à l'édition d'ouvrages illustrés et sa formation d'ingénieur se retrouve dans les dessins qu'il consacre à l'architecture. Mais il consacre également une partie de son activité au monde de la mer : il s'agit, ici, de la représentation des navires qui sont présents dans les textes littéraires qu'il considère comme majeurs. À ce titre, il reconstitue vingt-quatre bateaux : ceux qui figurent dans la Bible, ceux sur lesquels ont navigué les Vikings ou les navigateurs des Grandes Découvertes ; il exploite les grands romans de Patrick O'Brian, de Stevenson, de Larsson, de Joseph Conrad, de Mark Twain, de Melville, de Jules Verne, de Kipling, de Loti... et également pour ses reconstitutions, les biographies de S. Zweig, ou les recherches d'Athanase Kircher sur la Bible. Ses dessins sont de différents styles selon les pages : dessins « à la plume » très marqués par les travaux d'architectes, esquisses plus évocatrices que documentaires ou reconstitutions en couleurs. Les pages qu'il consacre au vaisseau de 74 canons que Jean Boudriot a si parfaitement étudié nous montrent bien que le propos de Jean-Benoît Héron est différent, moins fouillé et plutôt destiné à nous inciter à la rêverie. Un petit texte introduit les dessins de chacun des « bateaux de sa bibliothèque ». Enfin, jouant sur des fonds de diverses couleurs qui nous donnent l'illusion de papiers de différents grammages, l'éditeur nous livre un ouvrage original, soigné et fort agréable à regarder et à lire.

Le prix **Album**
est attribué à l'ouvrage :

L'HERMIONE, UNE FRÉGATE DU XVIII^e SIÈCLE. Le livre pop-up
LES PHARES. Le livre pop-up

de Dominique EHRHARD et Anne-Florence LEMASSON

Éditions Vagon, 2016 et 2017 (10 pages)

Ces deux livres pour les enfants sont des « pop-up », c'est-à-dire qu'à l'ouverture d'une page une maquette cartonnée jaillit, pour l'un celle de *L'Hermione*, de ses installations et de figurines des membres de l'équipage, et pour l'autre celle d'un phare - Chassiron, les Poulains, Eckmühl, Ar Men, les Pierres-Noires (particulièrement réussie). Ces maquettes sont élaborées, bien faites et jolies. Un texte les accompagne. Pour *L'Hermione* le texte présente la frégate, l'arsenal de Rochefort, le chantier du navire, la vie à bord, les membres de l'équipage et l'histoire du bâtiment. La présentation de chacun des phares est précédée d'un chapitre comportant une illustration de Cordouan, racontant l'histoire de phares, depuis Pharos à Alexandrie jusqu'à nos jours, leur utilité. Chaque maquette de phare est accompagnée d'un texte qui indique son emplacement, relate sa construction, le rôle qu'il tient pour la navigation dans la zone où il se situe, la vie de ses gardiens et ses caractéristiques. Pour ces deux ouvrages les textes sont intéressants et bien écrits. Cette *Hermione* et ces *phares* peuvent être conseillés sans réserve à des enfants qui savent déjà lire.

Le prix **Bande Dessinée**
est attribué à l'ouvrage :

AR-MEN. L'enfer des enfers

d'Emmanuel LEPAGE

Éditions Futuropollis, novembre 2017 (92 pages)

Cette bande dessinée offre un récit qui empruntant à plusieurs genres, historique, poétique, onirique et même documentaire mérite de retenir l'attention, tant sont grandes ses qualités de graphisme et d'écriture. L'auteur retrace l'origine du phare d'Ar Men et la vie de deux de ses gardiens en plongeant dans les racines parfois mythologiques (la cité d'Ys) de cette construction dont la lumière éclaire autant le déchaînement de l'océan que les abîmes de l'âme humaine. La construction de ce phare fut certes une aventure humaine et technique formidable mais le récit ne se limite pas à cet aspect ; il est d'une grande richesse. Dimensions dramatiques, rêve, histoire, témoignages de la vie à Sein, destins individuels et tragiques se mêlent et se brassent pour notre plus grande émotion. Laissez la raison ordinaire à quai, l'essentiel est de se laisser embarquer dans ce voyage immobile et bouleversant. Finesse et précision du trait, couleurs magnifiques, violentes mais nuancées de l'océan et du ciel, mouvement des vagues, précision des détails et des techniques, rien ne saurait être reproché à Emmanuel Lepage qui nous montre avec un talent remarquable que le 9^e art n'est pas un art mineur. Un très intéressant reportage sur les phares est offert en prime dans un DVD joint à la BD.

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

BALEINES ET DAUPHINS. Histoire naturelle et guide des espèces

sous la direction d'Annalisa BERTA

Éditions ULMER, octobre 2016 (288 pages)

Cet ouvrage regroupe les textes de spécialistes des Cétacés, ordre dont quatre-vingt-dix espèces vivantes sont actuellement connues. Ce guide a pour objectif d'initier le lecteur à la biologie et surtout à l'identification de ces mammifères marins, objets de tant de fantasmes, de légendes, d'idées fausses et d'un sentimentalisme déplacé. Une première partie présente la phylogénie et l'évolution des cétacés qui, à partir d'ancêtres terrestres de plus de 50 millions d'années - « les premiers cétacés avaient des pattes » - se sont diversifiés et répandus dans toutes les mers du monde, puis leurs anatomies et physiologies, leurs comportements, leur alimentation, leurs déplacements et distributions. Une deuxième partie, propose des outils utiles à l'identification de ces animaux au moyen de plusieurs critères et de leur comportement en surface. La troisième partie, l'essentiel de l'ouvrage, est un répertoire de toutes les espèces présentées par famille, les odontocètes, cétacés à dents (cachalots, dauphins, marsouins ...) qui ont développé l'écholocalisation, et les Mysticètes, cétacés à fanons (baleines, rorquals ...) qui filtrent l'eau de mer à travers leurs fanons pour y recueillir le plancton. Pour chaque espèce une fiche de deux pages indique sa morphologie, sa biologie et son comportement, sa distribution, et plusieurs dessins représentant l'espèce en entier avec des détails anatomiques ou comportementaux. Cet ouvrage n'a pas d'équivalent en français ; il s'adresse à tous tant par la qualité et la richesse du texte qui garde toute rigueur scientifique, que par une illustration abondante composée de photographies en couleurs et de nombreux dessins.

L'ELDORADO POLAIRE DE MARTIN FROBISHER

de Marie-Hélène FRAÏSSÉ

Éditions Albin Michel, mai 2017 (233 pages)

Voici un livre qui nous apprend beaucoup sur Frobisher lui-même, bien sûr, mais aussi sur ce que représentaient les enjeux des explorations au XVI^e siècle et les conditions de leur réalisation. Frobisher, non sans qualités certes (courage, volonté, obstination) sans lesquelles il n'aurait pu mener ses multiples explorations, mais aussi doté de solides défauts (calculateur, menteur, cynique) qui contribuèrent tout autant à sa réussite. Débutant comme corsaire voire pirate il a une obsession : le passage du Nord-Ouest dans l'Arctique pour commercer directement avec la Chine et l'Asie du Sud-Est en évitant le tour du continent américain par le sud, route qui était dominée par l'Espagne et le Portugal. Trois tentatives en 1576, 1577 et 1578 avec même essai de colonisation sur la *Meta Incognita* (Terre de Baffin) pour exploiter un soi-disant minerai décrété par Frobisher être une source inépuisable d'or qui, à défaut de commerce avec la Chine en passant par le nord-ouest, ouvre des perspectives à la reine Elisabeth 1^{ère} et aux financeurs qui spéculent. Finalement c'est un triple échec : pas de passage du Nord-Ouest, pas d'or, pas de colonie et pas non plus l'anoblissement évoqué par la reine. Cependant la vie continue : campagne contre l'Irlande ; vice-amiral de Drake contre les Espagnols Frobisher participe à la défaite de l'Invincible Armada (1588), ce qui lui vaudra d'être enfin fait chevalier. Il ne cessera ensuite de harceler les routes maritimes espagnoles. À l'assaut d'une forteresse espagnole dans la presque-île de Crozon, il sera mortellement blessé en 1594. Frobisher aura de nombreux successeurs obstinés et, comme le dit l'auteure au nom de la sérendipité, la conquête obstinée de l'or et du passage du Nord-Ouest a eu pour effet « secondaire » quelque chose de beaucoup plus intéressant : l'exploration du continent nord-américain, l'implantation des Anglais sur ce continent et finalement l'anglicisation du monde, monde sans pitié et les Inuits en feront la dure expérience, Inuits dont on ramène quelques spécimens, qui ne survivront pas, pour se faire valoir et distraire la Reine... . Ce sont non seulement les aventures maritimes et glaciaires des explorations que nous découvrons, mais aussi le monde du commerce et des affaires avec ses magouilles et tricheries diverses qui conditionnent le succès des expéditions.

DICTIONNAIRE DES FLIBUSTIERS DES CARAÏBES

de Jacques GASSER

Éditions de Beaupré, avril 2017 (510 pages)

Les flibustiers, corsaires et pirates, constituent un thème qui semble inépuisable tant pour les historiens que pour les romanciers ou cinéastes, ces deux dernières professions ayant souvent tendance à en rajouter. Cet ouvrage, enrichi de fort belles illustrations, est celui d'un historien qui travaille à partir des archives de différents pays (Angleterre, Espagne, Danemark, Etats-Unis ...), ce qui lui permet d'ajouter quelques biographies de ces gens de mer un peu particulier et plus ou moins inconnus, ou de compléter celles de quelques célébrités. Ainsi trouve t'on parmi les cent-vingt-six notices biographiques que compte ce dictionnaire des personnalités pittoresques, telles que les Bataves rivaux Laurent de Graff et Nicolas Van Hoorn, le sanguinaire François L'Olonnois et Alexandre Exquemelin, inventeur du mythe de la Flibuste. Et aussi parmi ces gentilshommes de fortune Charles-François d'Angennes, marquis de Maintenon, qui, après avoir vendu à Françoise d'Aubigné son château ancestral, passera aux Antilles où il sera successivement officier de la Marine royale, flibustier, négrier, richissime planteur à la Martinique et gouverneur de l'île de Marie-Galante, ou, autre inconnu jusqu'ici, le sieur de Grammont, ancien cadet dans le régiment Royal des Vaisseaux, qui mènera d'incessantes expéditions contre les possessions espagnoles d'Amérique et deviendra même « amiral des flibustiers » avant de trouver la mort d'un marin sur un récif des Bermudes. Une impressionnante bibliographie figure à la fin du volume, ainsi que la liste fournie des sources archivistiques.

LE VOYAGE DE RURIK
L'expédition Romanzov à la découverte du Pacifique : 1815-1818

d'Otto Von KOTZBUE

Traduction, présentation et annotations de Marc DELPECH

Éditions La Lanterne magique, 2^e trimestre 2017 (410 pages)

Si le nom de l'auteur est connu des spécialistes, il le doit essentiellement au succès littéraire et scientifique d'Adalbert von Chamisso qui participa à ce voyage et dont le propre récit illustré avait jusqu'ici accaparé l'attention. Le mérite de ce livre, bien illustré par les soins du traducteur, est d'être la première version en français de l'œuvre du jeune capitaine de vingt-sept ans Otto von Kotzebue qui dirigea cette expédition pendant plus de trois ans en faisant preuve notamment d'un esprit particulièrement attentif aux populations locales. Son récit est très intéressant, à la fois sur le plan des découvertes qu'il fait dans le fameux passage du Nord-Ouest, mais aussi par la pertinence et la qualité de ses observations personnelles lors des séjours à Hawaii et aux îles Marshall qu'il est le premier à décrire. Il dénote en particulier par la liberté de ton qu'il emploie, n'étant apparemment pas contraint par son commanditaire le comte Romanzov, à la différence notable de certains récits précédents, passés par la censure des autorités. Ses commentaires à propos des Indigènes sont empreints d'une grande humanité et marquent le début de l'ethnologie, science nouvelle qui se développera aussi avec Dumont d'Urville ou encore l'amiral Pâris. Cet ouvrage vient donc heureusement compléter l'ensemble des grands récits de voyage d'exploration scientifique dans le Pacifique.

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

ET VOGUE LE CINÉMA

de Patrick BRION et Georges Di LALLO

Éditions Riveneuve, octobre 2016 (255 pages)

Après avoir réalisé deux beaux ouvrages intitulés « Le cinéma et la guerre de 14-18 » puis « Le train fait son cinéma » Georges Di Lallo et Patrick Brion, passionnés et historiens du cinéma abordent le thème du cinéma et de la mer dans le présent ouvrage. Le parti pris des auteurs est original car il consiste à s'appuyer sur une liste de cent-cinquante films qui leur semblent illustrer au mieux l'apport réciproque du cinéma et des océans. Pour chacun des films retenus, quelques cartouches résument ce qu'il faut en savoir : production, scénario, réalisateur, acteurs ; le résumé du film ; un bref narratif autour des moments forts du film ou du tournage ; enfin outre l'affiche du film elle-même, des photos des acteurs et des scènes importantes complètent la présentation. Il en résulte un ouvrage de grande qualité, très intéressant pour les cinéphiles et plus généralement les amateurs du 7^{ème} art. On notera la qualité des commentaires des auteurs (« le narratif ») qui alternent anecdotes, mises en perspective historiques et informations parfois peu connues sur les acteurs et actrices. Cet ouvrage contribue à la découverte de la mer, d'autant plus que sa présentation est attrayante.

69 ANNÉE HÉROÏQUE

d'Olivier Le CARRER

Éditions Paulsen, avril 2017 (249 pages)

L'auteur, journaliste spécialisé dans la navigation de plaisance, raconte dans ce livre le premier tour du monde à la voile en solitaire – 20 ans avant le *Vendée Globe* – à la suite d'un défi lancé par le *Sunday Times*. Neuf personnalités s'engagent dans cette compétition dont six marins professionnels, anciens de la marine marchande ou de la marine de guerre britannique. Les trois autres sont des aventuriers ayant déjà une certaine expérience de la navigation de plaisance, parmi lesquels deux Français, Bernard Moitessier – professionnel réputé – et Loïck Fougeron. Le vainqueur est Robin Knox-Johnston, ancien officier de la marine marchande britannique, qui accomplit le tour du monde en 313 jours. Cinq abandonnent en cours de route à la suite de graves avaries ; un (Bernard Moitessier) renonce alors qu'il se trouvait en tête, se dérouta vers Tahiti où il coule des jours heureux ; un fait naufrage et est récupéré ; un autre disparaît en mer au large du cap de Bonne-Espérance ; le dernier fait des cercles autour des Açores tout en annonçant par radio des points imaginaires qui le placent en bonne position, puis il se suicide. Quelques jours plus tard, deux journaux de bord sont découverts à l'intérieur de son voilier, l'un réel, l'autre imaginaire.

L'auteur décrit les difficultés du financement avant l'engagement dans l'épreuve et les aléas de la navigation avec un matériel médiocrement mis au point ; il fait une comparaison intéressante avec les conditions de la navigation « moderne » par les concurrents du *Vendée Globe*.

**DE L'ÎLE DE LA RÉUNION À ROCHEFORT.
Journal du voyage en mer de Julie Desgravelles-Bézar : avril-août 1828**

Présenté et annoté par Monique Le HÉNAFF

La Geste éditions, 2^{ème} trimestre 2017 (259 pages)

Présenté par Mme Monique Le Hénaff, avec une préface de l'archiviste départemental de la Charente-Maritime, Louis-Gilles Pairault, cet ouvrage est l'édition du journal d'un voyage à bord de *La Pallas*, trois mats de 412 tonneaux, armé de deux canons, construit au Havre en 1824. Ce journal de voyage, rédigé par une jeune femme accompagnée de sa famille, a été écrit principalement sur le bateau au cours des quatre mois de voyage, dans l'intention de faire parvenir son récit à ses parents restés à La Réunion. Elle rapporte le quotidien des passagers d'un voilier, tributaires des vents et marées, des changements de climat et de leurs effets sur l'humeur et la santé. Les lieux aperçus ne sont commentés qu'en fonction du mouvement du bateau. Seule l'île Sainte-Hélène est décrite de façon détaillée car *La Pallas* s'y est ancrée pendant huit jours pour une réparation du gouvernail. Le comportement des membres de l'équipage et des autres passagers face aux péripéties du voyage est l'objet d'observations très pertinentes sur les caractères et les émotions liées au parcours du bateau. L'auteur ne se prive pas d'exprimer son indignation de l'égoïsme d'un voisin, l'anxiété devant la présence de maladies, le dégoût d'aliments avariés, la présence de la vermine et la lassitude du voyage qui s'éternise. Les récits de voyage conservés sont habituellement destinés à l'administration ou aux armateurs qui rendent compte de la navigation, du commerce ou de leur mission scientifique. Celui-ci tient du *for privé*. Il se concentre sur les observations quotidiennes des passagers et sur ce qu'ils ressentent au cours de ces longs mois sur un voilier. C'est un aspect de l'activité maritime qui est rarement évoqué avec autant de soin et de vérité. Qui plus est, l'écriture est fluide et l'intérêt est soutenu.

Cinq volumes :

- Tome 1 : LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE - Armateur au cabotage Caraïbes**
- Tome 2 : LE TRANSPORT MARITIME À SAINT-BARTHÉLÉMY DEPUIS 1930**
- Tome 3 : LA DESSERTE MARITIME DE LA GUYANE FRANCAISE DEPUIS 1930**
- Tome 4 : LE TRANSPORT MARITIME DANS L'ARCHIPEL GUADELOUPÉEN DEPUIS 1930**
- Tome 5 : LES ARMEMENTS DE TRANSPORT MARITIME DE LA MARTINIQUE DEPUIS 1930**

de Roger JAFFRAY

SCITEP Éditions, 2012 à 2017 (300 pages)

Voici cinq volumes abondamment illustrés qui retracent l'histoire du transport maritime de 1930 à nos jours dans les îles françaises des Antilles et en Guyane, en faisant la distinction entre les différents types de desserte ou d'activité : liaison intérieure, liaisons extérieures, activités de service, des îles où l'aventure maritime est évidemment au cœur de la vie. Pour chacune de ses activités, les armements sont minutieusement décrits : armateur, naissance de la compagnie, justification économique (passagers, industrie sucrière, tourisme...), navires, depuis leur chantier de construction souvent en métropole, jusqu'à la fin de leur carrière. Quand ils sont disponibles, des photos ou des croquis illustrent les textes. De nombreuses anecdotes émaillent ces récits : cyclones, tempêtes, abordages, conflits entre armements, interventions de l'administration, modification des données économiques. L'auteur surtout a tenu à mettre en scène les hommes qui ont fait cette histoire. Si la documentation écrite qu'il a réunie est considérable, les récits recueillis auprès des acteurs et des témoins directs contribuent à la valeur de ces ouvrages. Il s'agit là d'un travail de référence sur ces territoires. Aucun aspect n'échappe à l'étude. Et au-delà des dessertes maritimes, c'est l'Histoire, politique, économique, humaine qui apparaît.

L'Académie de marine tient par ailleurs **à signaler** les ouvrages :

LES HOMMES ET LA MER

de Cyrille P. COUTANSAIS

CNRS éditions, septembre 2017 (274 pages)

L'auteur se propose dans cet ouvrage de présenter les rapports des hommes avec la mer, en remontant à la plus haute Antiquité. Le discours n'est pas strictement chronologique, l'auteur l'articulant sur des thèmes répondant à l'idée générale qu'il a décidé d'adopter et qu'il souhaite démontrer : il y a des peuples « merriens » et des peuples « terriens » dont les rapports avec la mer seraient distincts, même opposés. L'ouvrage est partagé en trois grandes parties : le temps des peuples de la mer, le difficile partage entre terre et mer, et, enfin, le temps des peuples de la terre. Les deux premières parties sont essentiellement historiques. La troisième envisage l'exploitation des océans.

DICTIONNAIRE DE L'ARGOT-BAILLE

de Joseph de MIRIBEL dit JeuMeu

Naturalia Publications, août 2017 (367 pages)

Ce dictionnaire de l'argot-Baille, l'argot de l'Ecole navale, préfacé par l'amiral Pierre-François Forissier, s'inscrit dans la prolongation de l'ouvrage de Roger Coindreau, illustré par Luc-Marie Bayle, paru en 1957. Il comprend mille sept-cent-quatre-vingts entrées avec définitions, exemples et étymologie, les « phrases tradi » et un lexique français argot-Baille. L'illustration humoristique est due à quatre anciens élèves de l'Ecole navale : Max Moulin, Eric Vicaire, Alain Besnault et Pierre-Antoine Rousseau. Cet ouvrage respecte les règles assez contraignantes de la lexicographie des sciences du langage ce qui n'est pas surprenant puisqu'il s'agit de la publication de la thèse que l'auteur a soutenue à l'université de Paris V-Descartes, en 2010, d'ailleurs l'avant-propos est de Jean Pruvost,

professeur des universités en Sciences du langage. C'est donc là le travail rigoureux d'un chercheur scientifique.

L'HOMME DES PHARES
La vie très riche et très romanesque de Michel Pacha

d'Yves STALLONI

Éditions Sudarènes, 2017 (315 pages)

Ce roman biographique, fait revivre un personnage hors du commun, Michel Pacha, dont on peut dire : « Quel roman que sa vie ! ». Né en 1819 à Saint-Nazaire (aujourd'hui Sanary), Marius Blaise Miche, entre dans la marine de guerre comme mousse âgé de 16 ans. En 1843, dans la marine marchande il devient officier puis capitaine sur les paquebots de la ligne du Levant des Messageries Nationales. Au cours de ses voyages en Méditerranée orientale, il conçoit un projet élaboré d'amélioration de la sécurité de la navigation qui lui vaut d'être nommé, en 1855, directeur général des phares et balises de l'Empire ottoman ayant rang de vice-amiral. Les années suivantes, il construit cent-onze phares sur les côtes et îles turques. Puis il obtient la concession des quais d'Istanbul dont il fait un port moderne. Grâce aux pourcentages qu'il perçoit sur les droits de navigation dans les eaux ottomanes et sur les marchandises débarquées à Istanbul, il accumule une fortune colossale. Les distinctions pleuvent sur lui : titre de pacha (1879), nommé comte Michel de Pierredon par le pape Léon XIII (1882), beylerbey et amiral honoraire de la Flotte ottomane (1893). En France, maire de Sanary (1865-1871 ; 1892- 1894), il multiplie les constructions, école, lavoir, asile pour les vieillards et les infirmes, reconstruction de l'église, et, son œuvre principale, il transforme le site de Tamaris en station touristique de renom international, avec un grand hôtel, un casino, un institut océanographique et un magnifique jardin botanique.

II. PRIX DE FONDATION

Prix Personnalité maritime de l'année – Manley-Bendall

attribué à M. **Frédéric MONCANY de SAINT AIGNAN**,
président du Cluster maritime français

Après un cursus très classique, obtention du brevet de Capitaine de 1^{ère} classe de la Navigation maritime (C1NM) et un déroulement de carrière prometteur dans une grande compagnie de navigation, M. Frédéric Moncany de Saint Aignan bifurquât vers le pilotage maritime où il intégra la station de la Seine en 1990. Des prises de responsabilités au sein de sa station le mènent ensuite à la présidence de la Fédération des pilotes et à s'impliquer fortement dans l'Association internationale des pilotes maritimes. Ses qualités professionnelles et humaines ainsi que son sens du dialogue n'échappèrent pas à Francis Vallat qui cherchait un successeur pour le remplacer à la tête du Cluster maritime français (CMF). Au lieu de retourner en Seine pour y grimper les échelles de pilote, Frédéric Moncany de Saint Aignan a remplacé la veste de mer par le costume qui sied au nouveau représentant des quelque quatre-cents entreprises adhérentes du CMF. Il y fut élu président en 2014 et prit ses fonctions au printemps 2015. Réélu en 2016, les micros qu'il tient dorénavant en main ne sont plus ceux des VHF des passerelles, mais ceux que l'on tend aux conférenciers et VIP des cercles de décideurs.

Les services éminents rendus par M. Frédéric Moncany de Saint Aignan méritaient évidemment cette distinction de l'Académie de marine.

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

attribué à M. **Bernard BOURLÈS**,
directeur de recherche à l'Institut de recherche pour le développement
(IRD)

M. Bernard Bourlès est océanographe, directeur de recherche à l'Institut de recherche pour le développement. A l'issue de son doctorat, obtenu à Paris VI, il a intégré l'ORSTOM (devenu IRD) en février 1990, pour se consacrer à l'observation à la mer et spécialement de l'océan Atlantique. Il s'est spécialisé dans l'étude de la circulation équatoriale et tropicale de cet océan, notamment dans le cadre du Programme Mondial de Recherche sur le Climat. Il se distingue par son investissement sur le terrain : spécialiste de la coordination de campagnes océanographiques expérimentales, il a déployé une grande énergie en associant une vaste communauté : acquisition, traitement, validation et exploitation des mesures, jusqu'aux systèmes les plus récents de mesures biogéochimiques ou physiques telles que les mesures de courant. Il a initié et coordonné le programme EGEE, volet océanographique du programme international AMMA consacré à la compréhension de la mousson africaine, constitué de six campagnes océanographiques, ainsi qu'un programme régional en océanographie physique en Afrique de l'Ouest, puis le programme « Analyses Littorales, Océaniques et Climatiques » au nord du Golfe de Guinée ». Dans le domaine de l'enseignement il a créé, en 2008, et organisé un Master 2 d'océanographie physique à l'université de Cotonou (Bénin), qui forme des océanographes africains. Son grand œuvre est son rôle dans le programme international PIRATA (*Prediction and Research Moored Array in the Tropical Atlantic*), un réseau de mesures océan/atmosphère en Atlantique tropical, et l'animation de sa branche française, car l'océan joue un rôle déterminant dans la prévision météorologique, la prévision saisonnière ou l'étude du climat des Amériques, de l'Afrique et de l'Europe. Depuis 20 ans, des océanographes et météorologues français, brésiliens et américains ont développé et exploité un réseau de dix-huit bouées ancrées pour étudier et surveiller ce bassin, dispositif auquel s'ajoutent les campagnes à la mer en assurant la maintenance. PIRATA fournit des données de grande qualité sur la température de l'air et des profondeurs, la pression atmosphérique, la salinité, la pression partielle de dioxyde de carbone... .

Ces données alimentent en temps réel les modèles de prévision de l'atmosphère et de l'océan, et sont utilisées pour étudier les caprices de l'océan et les évolutions du climat. Pour réussir à fédérer les énergies et observer un milieu aussi hostile qu'est l'océan tropical sur le long terme, il faut des qualités humaines, en plus des compétences techniques, scientifiques et logistiques, qui justifient l'attribution de ce prix à M. Bernard Bourlès.

Prix Patrimoine et histoire – Henri et André-Jacques Vovard

attribué à M. **Bernard CAUVIN**,
fondateur de la Cité de la mer à Cherbourg

Imaginée dans les années 1990 par un homme déterminé, sympathique et opiniâtre qui en tient toujours la barre, M. Bernard Cauvin, la Cité de la mer est le symbole d'une reconversion réussie, de la transformation de la dernière Gare maritime transatlantique d'Europe, en un projet culturel et touristique visant tout à la fois à présenter l'histoire de l'exploration sous-marine et le formidable potentiel de la mer.

Depuis son ouverture en avril 2002, la Cité de la mer a déjà accueilli plus de trois millions de visiteurs. Rarement la reconversion d'un monument emblématique d'une ville de province n'avait rencontré un tel succès auprès du grand public comme du monde scientifique.

Initialement articulée autour du premier sous-marin nucléaire français *Le Redoutable*, le plus grand submersible visitable au monde, de dix-sept aquariums dont l' Aquarium Abyssal le plus haut d'Europe, et de trois plateaux muséographiques, la Cité de la mer n'a cessé d'enrichir son offre culturelle tout en conservant son unicité et son ADN. Son aura internationale s'est décuplée grâce également à l'espace dédié au *Titanic* et à l'histoire de l'émigration européenne vers le Nouveau Monde, mais aussi grâce à « La Grande Galerie des Engins et des Hommes », le plus grand réceptacle au monde des engins emblématiques de la conquête des abysses avec notamment le bathyscaphe Archimède ou le *Deepsea Challenger*, la capsule abyssale pilotée par James Cameron lors de son record du monde de plongée en solitaire le 26 mars 2012, à 10 898 mètres sous le niveau de la mer.

Voulant sans cesse présenter au public les dernières découvertes et faire entrevoir « les promesses » que porte l'océan mondial, la Cité de la mer en partenariat avec Naval Group, la Marine nationale, l'IFREMER, la COMEX, le CNRS, le CNES mais aussi de grands Instituts océanographiques étrangers emblématiques de l'océanographie abyssale que sont notamment le Wood Hole américain de Boston, l'Institut Shirshov de Moscou, le Jamstec japonais de Yosuka travaille actuellement sur un ambitieux projet de « Centre européen d'éducation à la mer » et sur un nouveau parcours muséographique.

Pour tout ce qui a déjà été entrepris, pour son extraordinaire capacité à demeurer à la pointe des connaissances, sa volonté de transmettre à un public toujours croissant la Cité de la mer mérite sans conteste le Prix Vovard que décerne l'Académie de marine.

Prix Génie maritime – Maurice Lebrun

attribué à **M. Patrick de LEFFE**,
directeur général délégué Industrie du groupe PIRIOU,
président du Conseil de surveillance de KERSHIP

M. Patrick de Leffe a fait une carrière exceptionnelle dans la construction navale.

Après ses études à l'École polytechnique et à l'ENSTA, il débute comme responsable d'entretien de navires de la Marine nationale, puis prend rapidement des responsabilités au Service technique des constructions et armes navales (STCAN), comme directeur de programme et architecte naval, puis chef des architectes navals des bâtiments de surface, en particulier des frégates « La Fayette », frégates innovantes (furtives) qui ont inspiré de nombreuses marines.

En 1990, il est directeur de Projet Export, responsable des frégates à l'exportation et de la mise en place de la direction industrielle d'un contrat en coopération.

En 1994, il est sous-directeur Production à Cherbourg, essentiellement tourné vers la construction de sous-marins.

À partir de 1999, il occupe des fonctions de management, mettant à profit son expérience technique : directeur de l'ingénierie pour plusieurs sites, il coordonne la restructuration des processus, des méthodes et outils de travail, supervise les études particulières, organise le dialogue avec le Bureau Veritas pour mettre en place des règlements civils pour les navires militaires.

En 2008, il est directeur des achats et de la politique industrielle, puis directeur de l'Audit et des risques du groupe DCNS.

En 2013, il devient le président de KERSHIP SAS, société commune entre PIRIOU et NAVAL GROUP à Concarneau.

En 2017, il est nommé directeur général délégué Industrie du groupe PIRIOU, président du Conseil de surveillance de KERSHIP.

M. Patrick de Leffe est chevalier de la Légion d'honneur et officier de l'Ordre national du Mérite.

Prix Scientifique et technique – Émile Girardeau

attribué à Mme **Geneviève MOUILLERAT**,
présidente de EVOLEN/CITEPH (Concertation pour l'innovation
technologique dans les domaines des énergies)

Mme Geneviève Mouillerat a une formation d'ingénieur qu'elle a mis en application au cours d'une carrière prestigieuse dans le domaine de l'offshore.

Après quelques années dans des sociétés d'ingénierie, elle rejoint la société TOTAL dans laquelle elle a travaillé principalement sur les projets offshore en Mer du Nord, au Qatar, en Thaïlande avant de prendre la direction du département d'estimation des projets de TOTAL Exploration Production.

En 2002, elle est nommée responsable de projet du FPSO pour le projet DALIA. Le FPSO est une barge de production et de stockage de pétrole parmi les plus grandes et les plus complexes au monde, installée au large de l'Angola par grande profondeur (coût supérieur à 1 milliard de dollars). Elle assure cette fonction comprenant les études, la réalisation en Corée du Sud et l'installation en Angola jusqu'à la mise en production en décembre 2006.

En 2007, elle continue dans le même domaine avec la direction complète du projet CLOV, également en Angola. Ce projet d'un coût de neuf milliards de dollars est très complexe car il intègre quatre champs de pétrole et gaz par grande profondeur avec trente-quatre puits sous-marins, des lignes de collecte sous-marines, un FPSO et une bouée de chargement.

C'est également un projet de portée mondiale puisqu'il implique des sociétés dans différents pays : le FPSO en Corée, les éléments des puits sous-marins en Norvège et Grande-Bretagne et enfin les lignes de collectes sous-marines en France, et l'intégration finale en Angola.

Au cours de ce projet, elle est nommée en 2011, citoyenne d'honneur de la ville de Geoje en République de Corée du Sud.

Après le démarrage de la production des quatre champs de pétrole et gaz CLOV en juin 2014, Mme Geneviève Mouillerat a été nommée directeur des projets et construction de Total Exploration Production.

En juillet 2015, Mme Geneviève Mouillerat a été élevée au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

À partir de 2016, après sa retraite de Total, elle est présidente du comité scientifique de PRINCIPIA, société d'études hydrodynamiques et de structures en mer et également présidente d'EVOLEN/CITEPH qui aide à développer et financer les innovations technologiques dans les domaines des énergies et entre autres, pour les ouvrages en mer.

Durant son parcours professionnel, Mme Geneviève Mouillerat a toujours été impliquée dans la promotion des femmes dans l'industrie. Elle a été présidente de 2014 à 2016 de TWICE (Total Women Initiative for Communication and Exchange), réseau de femmes de Total regroupant plus de trois-mille femmes dans le monde.

Mme Geneviève Mouillerat est également mère de deux filles.

L'attribution cette année du prix Scientifique et technique – Émile Girardeau à Mme Geneviève Mouillerat récompense ce parcours professionnel et personnel exceptionnel dans un milieu technique complexe et international.

Prix Conception et exploitation des navires – Henri Kummerman

attribué à M. **Stéphane LÉAL**,
président-directeur général de la société SEAREKA

M. Stéphane Léal, après des années consacrées à la plongée professionnelle a suivi des cours de comptabilité et d'organisation du travail ainsi qu'une formation en marketing au CNAM de Lyon. Cette formation lui a permis de créer en 2007 puis de développer la société SEAREKA dont il est toujours le président.

Cette société met au point des systèmes de repérage et survie des marins tombés accidentellement à la mer. Une première solution de sécurité complète autonome pour homme à la mer a vu le jour en 2013, le Divansi MOB.

Cette solution a été éprouvée par les commandos marine, par les pêcheurs professionnels, par les grands armements de servitudes et scientifiques.

Ce sont plus de quatre-cents navires et deux-mille marins qui sont actuellement équipés du Divansi MOB.

Riche de cette expérience de terrain, la société a pu développer l'e-narwhal, une balise individuelle radio-VHF submersible (100 m) utilisable seule ou en réseau offrant de nombreux services : détresse, géolocalisation, suivi et enregistrement de parcours, navigation et communication maritime. Elle est adaptée à toutes les activités subaquatiques et nautiques : plongée, kite surf, windsurf, canoé, apnée, chasse sous-marine, voile, jetski, école de voile... L'e-narwhal est le cordon ombilical entre les pratiquants d'activités maritimes et leur base.

Ces équipements conçus et mis au point par Stéphane Léal et SEAREKA participent au renforcement de la sécurité sur les bateaux de pêche, de travaux maritimes et de plaisance professionnelle et apportent une amélioration majeure dans la sûreté de l'exploitation de ces navires.

M. Stéphane Léal et sa société méritent à ce titre l'attribution du prix Conception et exploitation des navires – Henri Kummerman.

Prix Histoire – Georges Leygues

attribué à Mme **Silvia MARZAGALLI**,
professeure, spécialiste d'histoire maritime moderne

Spécialiste d'histoire maritime moderne, professeure à l'université de Nice Sophia-Antipolis depuis 2005, Mme Silvia Marzagalli est aussi membre de l'Institut universitaire de France et présidente de la Société internationale des historiens de la Méditerranée. En marge de l'enseignement universitaire, elle a mis en place et dirigé une base de données internationale sur l'activité maritime *Navigo corpus*. Elle a aussi formé un réseau d'histoire *Rest-Hist*, destiné à faciliter l'activité des historiens.

Mme Silvia Marzagalli, formée d'abord à l'Universita degli Studi de Milan, a ensuite soutenu, en décembre 1993, une thèse de doctorat sur les négociants de trois villes portuaires, Bordeaux, Hambourg et Livourne, face au blocus continental. De 1994 à 2004, elle a été maître de conférences en histoire moderne à l'université de Bordeaux III. Ses recherches l'ont portée plus spécifiquement sur le commerce atlantique au XVIII^e siècle : réseaux des négociants, commerce en temps de guerre et traite négrière. Après avoir obtenu son habilitation à diriger des recherches, elle assure depuis 2005 une charge de professeure à l'université de Nice-Sophia-Antipolis, orientant ses intérêts vers la Méditerranée, à ses interactions avec l'Atlantique et l'entrée des États-Unis dans cet espace maritime.

Parallèlement, elle a dirigé et coordonné, de 2008 à 2011, la base des données *Navigo corpus* qui regroupe des recherches et inventaires d'archives sur le mouvement des navires aux XVIII^e et XIX^e siècles et les rend accessibles sur Internet. Plus de 70 000 données sont maintenant disponibles. Cet ensemble permet d'analyser et de mieux comprendre le mouvement des échanges maritimes, de suivre les stratégies des armateurs et les carrières des capitaines. Cette base a donné lieu à de nombreuses rencontres entre spécialistes européens d'histoire maritime ainsi que d'excellentes publications en Europe et aux États-Unis.

De 2010 à 2014, Mme Silvia Marzagalli a dirigé le Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine de l'université de Nice Sophia-Antipolis et, à ce titre, a organisé et dirigé de nombreux colloques, journées

d'études et publications. De 2010 à 2017, dans le cadre de la Maison des Sciences de l'Homme et de la société du Sud-Est, elle a été responsable de l'axe portant sur *L'Europe et les autres*, mettant ainsi à profit ses travaux sur les échanges maritimes.

Le grand nombre de ses publications, aussi bien sur le plan régional qu'à l'étranger démontre son niveau d'activité et l'intérêt qu'elles suscitent. Signalons, parmi les ouvrages majeurs, Bordeaux et les Etats-Unis, 1776-1815 : politique et stratégie négociante dans la genèse d'un réseau commercial, Genève, Droz, 2015, 559 p. et un dossier pédagogique Comprendre la traite négrière atlantique, un CD du CRDP de Bordeaux en 2009.

Mme Silvia Marzagalli, à partir de Bordeaux et de Nice a posé des jalons durables et d'une grande utilité pour la compréhension du monde atlantique et méditerranéen. Son action et son rayonnement s'étendent aujourd'hui aux milieux de recherche européens et nord-américains.

III. PRIX PARTICULIERS

Prix Droit et économie – Claude Boquin attribué à la revue **Le Droit maritime français**

Rédigée par des spécialistes de grand renom la revue *Le Droit maritime français* (DMF) est une revue mensuelle de référence qui sélectionne et analyse l'ensemble de l'actualité juridique en droit des activités maritimes.

Le Droit maritime français a été créé en 1923. Ses divers dirigeants se sont attachés dès l'origine à la collaboration des meilleurs juristes maritimes. Il est intéressant de noter que la revue représentait sous cette forme un volume annuel équivalent à celui qu'elle représente aujourd'hui, soit environ 1 200 pages. En avril 1940, un mois avant l'occupation, la revue cessa jusqu'en 1949. En 2002, la revue est rachetée par le groupe Hollandais d'édition Wolters Kluwer, son actuel propriétaire. Depuis sa création en 1923 le DMF publie principalement de la doctrine et de la jurisprudence française et étrangère, des comptes rendus de colloques, des recensions bibliographiques.

Le DMF est rédigé par une équipe de soixante-dix experts (dont quelques correspondants étrangers) sous la houlette de son rédacteur en chef, M. Stéphane Miribel, tous éminents juristes de diverses nationalités, essentiellement professeurs de droit et avocats. Outre le doyen Rodière collaborateur ab initio, on peut citer MM. E. du Pontavice et P. Bonassies.

Historiquement dédiée au droit maritime et au droit des transports maritimes, la revue a depuis 1995 élargi son assiette rédactionnelle pour devenir le mensuel du droit des activités maritimes sous quatre chapitres : « Navire - Transport maritime - Gens de mer » ; « Ports - Littoral - Plaisance » ; « Pêche - Mer - Environnement marin » et « Fluvial ». La Revue publie chaque année un numéro spécial faisant la recension de tous les textes et de toute la jurisprudence de l'année.

Rédigé en français le DMF qui a une forte audience dans les pays francophones, compte de nombreux abonnés sur l'ensemble du globe (près de 30 % du tirage). Aussi depuis mai 2013, un court résumé en langue anglaise précède-t-il ses articles de doctrine au profit de son lectorat étranger. Ses abonnés sont principalement des universités, des cabinets d'avocats, des ports de commerce comme de plaisance, des armateurs, des administrations, des banques, des assureurs etc. Le DMF figure depuis 2010 sur la très sélective liste scientifique établie par l'Agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur (AERES).

Prix Stratégie maritime générale

attribué à M. Eudes RIBLIER,
président de l'Institut français de la mer (IFM)

L'Institut français de la mer est une association d'utilité publique qui a pour objectif de « faire connaître et aimer la mer aux Français ». Il réalise son objectif par de nombreuses actions de sensibilisation, d'information, d'orientation, de recherche, d'études et de formations.

Les domaines de préoccupation et d'intervention de l'Institut couvrent « les six marines » : de commerce, d'État, de pêche, de service, de plaisance et de sauvetage et concernent :

1. La protection des océans et le développement d'une économie bleue, durable ;
2. la défense : stratégie maritime ; Marine nationale ; armements navals ; sûreté maritime ;
3. le droit : souveraineté ; liberté de navigation ; sécurité maritime ; action de l'État en mer ;
4. les sciences et techniques ;
5. la culture ;
6. les loisirs ;
7. l'histoire maritime et la géographie de la mer.

Il est à l'origine du lancement du Cluster Maritime Français.

L'IFM édite la Revue Maritime, revue de référence, qui publie chaque année cinq cents à sept cents pages de signatures reconnues.

Il organise des conférences : à Paris avec le Centre d'Études de la Mer (CETMER) les « Mardis de la mer » : cycles annuels de dix à douze exposés-débats sur tous les sujets touchant la mer, et en province de nombreuses autres conférences proposées par les Comités locaux.

Il réalise des études et rapports de référence sur les sujets maritimes les plus variés.

Le nouveau groupe de réflexion sur le thème « 11 millions de km², pour quoi faire ? » a commencé ses travaux. Au travers d'une vision clarifiée des

caractéristiques et spécificités de chacun des espaces maritimes composant notre ZEE, son objectif est d'aider à arrêter les politiques relatives à chacun d'entre eux.

Participation à des groupes de réflexion.

L'IFM poursuit en 2018 sa participation aux travaux de la Plateforme Océan et Climat, au groupe national informel sur la Haute mer, au groupe Thétys ainsi qu'aux travaux concernant l'opportunité de créer un Code de la mer et au groupe de réflexion lancé par le Secrétaire général de la mer sur la préparation des négociations relatives à la protection de la biodiversité en haute mer (BBNJ). Dans cette perspective, les remarquables travaux de l'IFM sur l'Océan, bien commun de l'humanité sont pris en compte pour l'élaboration des positions françaises.

Par ses avis et interventions, l'Institut français de la mer a une influence attestée auprès des instances politiques, économiques et administratives nationales.

IV. PRIX DE THÈSE

Sciences exactes et/ou expérimentales

attribué à M. Kevin GUERREIRO pour sa thèse

« Amélioration des estimations d'épaisseur de glace de mer arctique par altimétrie spatiale » soutenue à l'université de Toulouse III Paul Sabatier le 22 septembre 2017

La banquise joue un rôle important dans le climat global. L'effet d'albédo sur sa surface est neuf fois plus important que celui sur l'océan. La réduction de la superficie de la banquise amplifie largement le processus de réchauffement climatique et elle est d'autant plus importante que son épaisseur diminue. La banquise fait aussi que l'océan Arctique est un des moins parcourus par les navires et ce d'autant plus que la banquise est épaisse. L'altimétrie satellitaire est la seule manière de mesurer l'épaisseur de la banquise. C'est la méthode dite de « franc-bord » qui consiste à mesurer l'épaisseur de la glace émergée et de la convertir en épaisseur totale en résolvant l'équation hydrostatique qui existe entre la glace et sa couverture neigeuse et l'océan. Cette thèse a pour objectif d'utiliser les mesures satellitaires pour déterminer les variations à long terme de l'épaisseur de la banquise arctique et de démontrer clairement le rôle de son amincissement dans la réduction de son étendue, étude qui n'existait pas jusqu'alors.

Les choses ne sont pas simples. De multiples corrections sont prises en compte pour obtenir une altimétrie de l'ordre du cm en palliant le manque de continuité des mesures de franc-bord lié à l'évolution des techniques radar (altimétrie conventionnelle/altimétrie SAR) ; en prenant en compte également les incertitudes liées à la conversion du franc-bord en épaisseur de glace et les interactions de la mesure radar avec les variations de l'environnement de la banquise (neige, rugosité).

Ainsi a pu être réalisée la plus longue série temporelle d'épaisseur de glace de mer disponible à ce jour (2002-2016) qui montre que la banquise arctique s'est amincie en moyenne de 1.3 cm par an sur la période. Cet amincissement est principalement attribué à la réduction de surface pérenne (dite de plusieurs années) pendant la même période.

Cette thèse fait avancer de manière significative la connaissance que l'on a de la dynamique de la banquise arctique. C'est une contribution très importante à la compréhension de la dynamique du climat et de son évolution dont une retombée pourrait être l'ouverture de nouvelles voies maritimes.

PRIX DE THÈSE

Sciences exactes et/ou expérimentales

attribué à Mme **Marie ROBERT** pour sa thèse
« *Modélisation numérique du comportement hydro-élastique des navires
sur houle non-linéaire* » à l'École centrale de Nantes
(Laboratoire LHEEA) le 18 décembre 2017

Lorsqu'un navire progresse sur une mer formée, plusieurs types d'évènements sont susceptibles d'advenir :

- un évènement de « green water », qui correspond à un envahissement violent du pont,
- un évènement de « slamming », qui est un impact violent et de courte durée entre la surface libre et la coque du navire,
- un évènement de « whipping », qui désigne le mode de vibration transitoire à haute fréquence de la poutre navire,
- le « springing », qui désigne également un mode de vibration résonant de la poutre navire, induit non pas par un évènement de slamming mais par l'effort hydrodynamique lié à l'interaction avec le champ de vagues. Les efforts internes liés au springing, plus continus, semblent avoir un rôle majeur dans les phénomènes de fatigue.

Son impact précis sur l'intégrité de la structure des navires demeure assez peu documenté. L'objet de la thèse est de mieux évaluer et de mieux quantifier ce phénomène.

La thèse de Mme Marie Robert propose de développer un nouvel outil d'interaction guide-structure associant une modélisation RANSE de l'écoulement en différences finies sous ICARE-SWENSE, code développé conjointement par le LHEEA et la société HydroOcean, et un modèle de poutre analytique, le tout dans le cadre d'une approche modale. Grâce à l'emploi d'une formulation simple pour le traitement de la structure, l'outil de couplage hydro-élastique sur houle hérite des propriétés de tolérance aux grands pas de temps d'ICARE-SWENSE, tout en prenant en compte les effets hydrodynamiques non-linéaires. Les résultats présentés sur des cas de barge en direction et en radiation suivant les modes de déformation

élastique permettent de valider les premières étapes de la mise en place du couplage. Une attention particulière est portée sur les seuils d'apparition des non linéarités de l'écoulement et leur impact sur la réponse structurelle. Une première implémentation est proposée pour la résolution du modèle libre des modes élastiques. Des études paramétriques de résistance ajoutée sur houle régulière et dichromatique viennent compléter les travaux dans la perspective de futurs calculs sur houle irrégulière.

Cette thèse de Mme Marie Robert vient dans la continuité de son intérêt pour de nombreuses activités dans le domaine des sciences de la mer : participation à des projets d'éoliennes en mer, de systèmes houlo-moteurs. Mme Marie Robert sait aussi passer de la théorie à la pratique car elle est experte en navigation à la voile, aussi bien en dériveur qu'en course au large.

Les lauréats du Grand Prix depuis 1980

1980 : Georges Blond

Pour l'ensemble de son oeuvre

1981 : Pierre Miquel

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

1982 : Paul Budker

Pour l'ensemble de son oeuvre

1983 : Pierre Bauchet

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

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 VII^e – XX^e siècles

Éditions Académique Perrin

2002 : Jean-Christophe Rufin

Rouge Brésil

Éditions Gallimard

2003 : Bernard Cassagnou

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

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

2004 : Marc Soviche

30 ans à la mer – du sextant au GPS

Éditions Alan Sutton

2005 : Martin Motte

Une éducation géostratégique

La pensée navale française, de la jeune école à 1914

Éditions Economica

2006 : Jean-Pierre Barthélémy

Les trois tomes sur le porte-avions Charles de Gaulle

Maître d'œuvre et éditeur SPE Barthélémy

2007 : Jean-Christophe Fichou et Francis Dreyer

L'histoire de tous les phares de France

Éditions Ouest-France

2008 : Olivier Chapuis

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

Éditions Chasse-Marée

2009 : Roman Petroff

Marin-Marie 1901-1987

Éditions l'Ancre de marine

2010 : Irène Frain

Les naufragés de l'île Tromelin

Éditions Michel Lafon

2011 : Alain Quella-Villéger et Bruno Vercier

Pierre Loti dessinateur – Une œuvre au long cours

Éditions Bleu autour

2012 : Hervé Baudu

Traité de manœuvre

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

2013 : Catherine Hoffmann, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon

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

Éditions du Seuil et Bibliothèque nationale de France

2014 : Gilbert Buti et Philippe Hrodej

Dictionnaire des corsaires et pirates

CNRS Éditions

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

2017 : Rémi Monaque

Une histoire de la Marine de guerre française

Éditions Perrin

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
contact@academiedemarine.fr*

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

© Création SPAC - octobre 2018