

Bande dessinée
Albert I^{er} de Monaco, le prince explorateur

Cahier historique
Page de titre

Albert I^{er} de Monaco

Les faits racontés et les scènes représentées dans cet album s'inspirent le plus possible de la réalité historique, mais n'en demeurent pas moins des visions d'auteur. Voici quelques repères sur le parcours de vie et l'œuvre du Prince Albert I^{er}, rédigés par une spécialiste.

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à consulter les ouvrages de la bibliographie sélective proposée.

**Dossier historique de Jacqueline Carpine-Lancre,
chargée de recherches historiques au Palais princier de Monaco**

Page 1

Une philosophie de l'itinérance

Le 13 novembre 1848, Albert Honoré Charles Grimaldi naît à Paris, fils du duc de Valentinois, futur prince Charles III de Monaco, et de son épouse, née Antoinette-Ghislaine de Mérode, d'origine belge. Dès le printemps suivant, la famille princière se rend à Monaco : premier voyage pour le petit prince dont toute la vie, par obligation ou par plaisir, sera marquée par l'itinérance.

PREMIERS PAS

Très tôt, avec ses parents ou son précepteur, il découvre la France et les pays voisins : Belgique, Allemagne, Suisse, Espagne, Italie. Le château de Marchais en Picardie, acheté par sa mère en 1854, lui ouvre un vaste domaine de plaines et de bois parsemés d'étangs et de canaux où il pratique la marche, l'équitation, la chasse, la natation, le canotage et la pêche. Animé par sa curiosité naturelle et ses dons innés d'observateur, il apprend à identifier espèces animales et végétales, à discerner les liens entre l'environnement et le monde vivant. Il manifeste aussi de bonne heure un intérêt passionné pour la mer ; durant ses séjours en Principauté, il accompagne les marins et les pêcheurs monégasques. Pour ses lectures, il privilégie les relations de voyages et les récits d'expéditions polaires.

Sa formation scolaire est assurée d'abord par des précepteurs, puis dans une institution à Auteuil ; elle se poursuit au collège Stanislas à Paris, enfin, près d'Orléans, à La Chapelle-Saint-Mesmin. Son attirance pour la mer est telle que son père consent à ce qu'il reçoive une formation d'officier de marine. Les premiers rudiments lui sont inculqués à Lorient par Florent Anthouard, de la Marine impériale française, en 1865-1866. Admis dans la marine espagnole par la reine Isabelle II, il y passe deux ans, navigue sur la côte atlantique de Vigo à Cadix, puis aux Caraïbes entre Cuba et Porto Rico. Il visite les États-Unis avant son retour en Europe où, sans tarder, il acquiert un petit cotre qu'il nomme *Isabelle II* et avec lequel il explore le littoral méditerranéen, de la Toscane à la Catalogne. Il tient à accroître ses compétences maritimes et à se former à un métier, même si son avenir de prince souverain paraît certain.

Il se marie à Marchais, le 21 septembre 1869, avec Lady Mary Victoria Douglas Hamilton, écossaise par son père et allemande par sa mère, issue des grands-ducs de Bade. Elle donne naissance à leur fils unique, le futur prince Louis II, le 12 juillet 1870.

À LA DÉCOUVERTE DU MONDE

En 1869, Napoléon III accorde le grade de lieutenant de vaisseau au prince Albert, qui estime donc de son devoir de servir dans la Marine française quand la guerre éclate avec la Prusse en juillet 1870. Après la défaite de l'Empereur, il regagne Monaco où il reprend ses sorties à bord de l'*Isabelle II*. À l'automne 1873, décidé à disposer d'un navire plus important, il choisit une goélette qu'il rebaptise *Hirondelle*. Construite par les chantiers Camper & Nicholson, elle a un déplacement de 200 tonnes et 32 mètres de longueur. Après la Méditerranée occidentale, de 1875 à 1877, il sillonne l'Atlantique avec escales aux Canaries, à Madère, aux Açores et au Portugal (1879), puis le littoral de la Grande-Bretagne et les parages de l'Islande (1882).

Entre deux croisières, il ne reste pas sédentaire ; il parcourt l'Europe, jusqu'en Roumanie, et le Maghreb. Ses connaissances linguistiques facilitent ces pérégrinations. Il connaît l'anglais, l'espagnol, l'allemand et l'italien et il a des notions de portugais et d'arabe, celles-ci acquises au cours de longs séjours à Tanger. Durant ses voyages, il ne se comporte pas en touriste dilettante, satisfait de voir monuments et sites pittoresques ; il s'intéresse aussi aux modes de vie, aux structures sociales, aux particularités économiques, ainsi qu'en témoignent son abondante correspondance, ses conférences et ses textes littéraires, tels que *La carrière d'un navigateur*, recueil de récits autobiographiques paru en livre une première fois en 1902.

LA SCIENCE

L'essor des « sciences appliquées », lié à l'industrialisation, et des « sciences pures » ne cesse de s'amplifier. Ces progrès inspirent l'espoir d'un monde plus juste où l'humanité bénéficiera d'un mieux-être croissant. Le prince Albert partage cette espérance, alimentée par ses rencontres avec des savants français et étrangers. Quand il séjourne à Paris, Paul Regnard, condisciple du collègue Stanislas, l'introduit auprès des maîtres du Muséum d'histoire naturelle, de la Sorbonne et de la Faculté de Médecine. Il découvre les nouvelles théories de Charles Darwin ou Claude Bernard. Il y cherche la réponse aux questions fondamentales de l'origine de la vie, la lutte pour l'existence, la sélection naturelle et l'évolution des êtres organisés.

Ses premières investigations personnelles se situent aux grottes des Baoussé Roussé, près du hameau italien de Grimaldi, à courte distance de Monaco. En 1883, il devient membre de la Société d'anthropologie de Paris et entreprend des fouilles dans ces grottes. Par la suite, il confie l'exploration de ce site préhistorique à des spécialistes, notamment à l'abbé Léonce de Villeneuve. Un musée d'anthropologie, dirigé par celui-ci, est créé à Monaco, où se tient en 1906 la 13^e session du Congrès international d'anthropologie et d'archéologie préhistoriques. Le Prince finance la publication d'ouvrages dans lesquels sont reproduits les dessins et les gravures rupestres des cavernes espagnoles de Cantabrie relevés par l'abbé Henri Breuil. Cet intérêt constant pour **la préhistoire et l'anthropologie** trouve son aboutissement avec la fondation à Paris en 1910 de l'Institut de paléontologie humaine.

L'exploration scientifique de la mer ne peut manquer de l'intéresser. De 1880 à 1883, deux navires de la Marine nationale française, le *Travailleur* puis le *Talisman*, accomplissent des croisières en Atlantique et en Méditerranée où des équipes scientifiques dirigées par Alphonse Milne-Edwards, professeur au Muséum de Paris, recueillent des organismes vivants et des données physico-chimiques et topographiques. Les résultats obtenus et les engins utilisés sont ensuite présentés au Muséum dans une exposition que le prince Albert visite. Il prend alors la décision de se lancer dans la recherche : « J'étais marin, et mon goût passionné pour les sciences me permettait de reconnaître ce qu'il y avait d'utile à faire. Mes moyens se bornaient à un navire très petit et sans vapeur ; c'est avec lui que je me suis lancé dans une entreprise considérable, résolu à la pousser aussi loin qu'il serait humainement possible ».

D'emblée, le Prince définit les responsabilités qu'il va assumer. Propriétaire et commandant de son navire, il refuse d'être un simple mécène ainsi que sa position sociale et ses ressources financières le lui permettraient. Il n'accepte pas davantage d'être un yachtsman pratiquant une « océanographie de loisir ». Pendant toutes ses campagnes, c'est lui qui décide du lieu et du programme de recherche ; c'est lui qui choisit les spécialistes invités à bord ou sollicités pour les travaux ultérieurs. Pour autant, il ne prétend pas être omniscient et délègue les tâches selon les compétences. Son absence de formation universitaire ne constitue pas un handicap : durant tout le XIX^e siècle, des autodidactes tels que le Prince apportent des contributions importantes à l'avancement des sciences et des techniques. C'est le bouleversement causé par la première Guerre mondiale qui rendra irréversible la « professionnalisation » de la science.

LES NAVIRES ET LE PERSONNEL DU BORD

Pour pratiquer ce qui va bientôt recevoir le nom d'**océanographie**, l'« outil » essentiel est *le navire*. Après l'*Hirondelle*, aménagée tant bien que mal pour les travaux scientifiques, le Prince fait construire trois yachts, de plus en plus grands, puissants et rapides. En 1890-91, les chantiers Green de Blackwall près de Londres construisent un trois-mâts goélette équipé d'une machine auxiliaire, long de 53 mètres, d'un déplacement de 650 tonnes, que le Prince « place sous les auspices » de sa seconde épouse, la princesse Alice. Lancée en 1897 aux chantiers Laird de Birkenhead près de Liverpool, la seconde *Princesse-Alice* commence ses navigations l'année suivante. Long de 73 mètres, ce deux-mâts a un déplacement de 1400 tonnes ; sa machine permet d'atteindre une vitesse de 13 nœuds. Enfin, une seconde *Hirondelle* est construite en 1910-1911 aux Forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne. Equipée de deux hélices, d'une longueur de 82 mètres et d'un déplacement de 1600 tonnes, elle peut naviguer à la vitesse de 15 nœuds grâce à la puissance de ses deux machines de 2200 chevaux. Attentif à tous les progrès technologiques, le Prince dote ses navires des nouveautés utiles : éclairage électrique, chambres froides, distillateur d'eau de mer, tables à roulis et tables éclairantes, usage de la vapeur et de l'électricité pour les engins du bord, télégraphie sans fil.

À bord de chaque nouveau yacht, *le personnel navigant* ne cesse de croître. Sur l'*Hirondelle*, l'équipage comprend un maître d'équipage, Jean-Auguste Le Grené, et une quinzaine de matelots, bretons pour la plupart. À bord de la *Princesse-Alice*, le Prince est assisté par un commandant en second britannique Henry Charlwood Carr et trois maîtres d'équipage. La machine rend nécessaire le recrutement de trois maîtres mécaniciens et de chauffeurs. Le personnel de service comprend maître d'hôtel, valets, lingères, cambusier, cuisiniers, pâtissier et boulanger. Sur la seconde *Princesse-Alice*, Carr est remplacé en 1907 par Georges d'Arodes. Charles Sauerwein puis Henri Bourée, officiers de marine français, sont respectivement embarqués en 1902 et 1906. Un opérateur radio est embauché pour la TSF installée sur la seconde *Hirondelle*.

L'élément permanent de *l'état-major scientifique* est le principal collaborateur du Prince, Jules de Guerne puis Jules Richard, qu'assiste un garçon de laboratoire. Des savants français et étrangers, vingt-deux au total, de un à quatre selon les années, sont invités à bord, parfois à plusieurs reprises. Leur spécialité varie, depuis l'océanographie physique (Julien Thoulet), la physique et la chimie (l'écossais John Young Buchanan), le plancton (l'allemand Karl Brandt), la physiologie (Paul Portier et Charles Richet), la biochimie (Gabriel Bertrand), la zoologie (Louis-Eugène Bouvier) jusqu'à la météorologie (l'allemand Hugo Hergesell). *Un médecin*, en général un jeune interne sur le point de soutenir sa thèse, est responsable de la santé du bord ; souvent, il participe aussi aux travaux de physiologie et ou de bactériologie.

Dès 1888, *un artiste peintre* reçoit la mission de noter, dès leur sortie de l'eau, la forme et les nuances des animaux et des végétaux avant qu'elles se modifient. Cette tâche est confiée à Marius Borrel, Jeanne Le Roux, Charles Boutet de Monvel, au comte italien Witold Lovatelli

Colombo, à l'écossais William Smith, enfin, à partir de 1904, à Louis Tinayre. Les plaques autochromes, mises au point par Louis Lumière, sont commercialisées en 1907 et utilisées dès la campagne de cette année-là : ces photographies en couleurs constituent la première utilisation scientifique de ce matériel.

LES CAMPAGNES

Les vingt-huit campagnes, organisées et dirigées par le prince Albert entre 1885 et 1915, se déroulent entre mai et octobre et durent de sept à quatorze semaines. A partir de 1894, pendant son séjour à Monaco en hiver et au printemps, le Prince effectue de courtes sorties entre le continent et la Corse, pendant lesquelles il expérimente de nouveaux engins et met au point de nouvelles méthodes.

Aussi bien les travaux de la grande campagne estivale que ceux des brèves croisières au voisinage de Monaco sont organisés en *stations*, durant lesquelles se succèdent diverses opérations. La première consiste à déterminer la position géographique du navire ; les observations et les calculs pour connaître la latitude et la longitude sont effectués par le commandant en second. Ensuite un sondeur est descendu pour savoir à quelle profondeur se trouve le fond et déterminer la longueur de câble qui doit être filée pour la mise à l'eau des autres engins. Certains sondeurs peuvent aussi prélever une épaisseur variable du substrat. Des prises d'eau et des mesures de la température de celle-ci sont faites, en surface et à divers niveaux. Une fois ces préliminaires achevés, un appareil est mis à l'eau : filet planctonique, drague, chalut, trémail, barre à fauberts, palangre ou nasse. Selon la profondeur et le type de l'engin, celui-ci est remonté au bout de quelques minutes, quelques heures, voire plusieurs jours pour les nasses. Au total, 3698 stations ont été exécutées sous la direction et le contrôle permanent du Prince.

Ces manœuvres permettent d'obtenir deux catégories de résultats complémentaires ; d'une part, la récolte des organismes animaux ou végétaux de toutes tailles, fixés sur le fond ou mobiles ; d'autre part, la connaissance des caractéristiques du milieu où vivent ces organismes : température, salinité, déplacement des masses d'eau. Une attention particulière est accordée à la faune de pleine eau, répartie depuis la surface jusqu'au fond, qualifiée de bathypélagique. Les résultats obtenus au cours des croisières entreprises par diverses nations et dans un nombre croissant de zones océaniques donnent alors lieu à des interprétations contradictoires. Durant chaque campagne, des recherches complémentaires sont entreprises, liées à la spécialité des scientifiques embarqués, comme la météorologie marine de 1904 à 1907, ou à une question d'actualité, telle la crise sardinière de 1903.

Trois des quatre croisières de l'*Hirondelle* ont pour objectif l'étude du mouvement des masses d'eaux superficielles dans l'Atlantique Nord. Près de 1700 flotteurs sont mis à l'eau, dans les parages des Açores, le golfe de Gascogne, près de Terre-Neuve et sur le trajet de cette île jusqu'à Lorient. Le lieu et la date auxquels les flotteurs sont récupérés fournissent les éléments pour déterminer le trajet suivi et la vitesse de déplacement. La carte tracée à partir de ces données est un des éléments majeurs présentés dans le pavillon de Monaco à l'Exposition universelle de Paris en 1889. Le Prince y a aussi rassemblé les animaux récoltés, les appareils utilisés ainsi que des maquettes et des photographies. La curiosité du public pour les « fonds de la mer » assure un vif succès à cette présentation. Les savants venus pour prendre part aux nombreux congrès organisés durant l'Exposition sont aussi fort intéressés.

Sept campagnes sont accomplies à bord de la **première Princesse-Alice**, de 1891 à 1897, en Méditerranée et surtout dans l'Atlantique tempéré dans les parages des Açores, à proximité desquelles il est possible d'avoir accès à des profondeurs considérables. En juillet 1895, des baleiniers de l'archipel harponnent un cachalot ; des morceaux d'un céphalopode jusque-là inconnu sont rejetés par le cétacé pendant son agonie et récoltés par l'équipage du yacht princier. Cette observation conduit le Prince à s'équiper pour la chasse aux mammifères

marins. L'anatomie et la parasitologie de chaque animal capturé sont étudiées avec soin. L'examen des contenus stomacaux procure des animaux qui, grâce à leur rapidité de déplacement, échappent aux filets et autres engins habituels.

La seconde *Princesse-Alice* accomplit douze campagnes, de 1898 à 1910, dont quatre au Spitzberg. Celle de l'été 1901 est particulièrement fructueuse ; elle se déroule à mi-distance des îles du Cap-Vert et de l'Équateur, position la plus méridionale atteinte par le Prince. Une station est effectuée jusqu'à 6035 mètres, profondeur qui ne sera pas dépassée durant un demi-siècle ; elle permet de remonter un poisson et plusieurs invertébrés. Les travaux, commencés alors par deux physiologistes français, Charles Richet et Paul Portier, sur le venin de la physalie et poursuivis après la croisière à Paris, conduisent à la découverte du phénomène de l'anaphylaxie, clé des réactions allergiques.

LES RÉSULTATS ET LEUR DIFFUSION

Une fois la campagne terminée, un premier tri des animaux récoltés est fait ; les spécimens sont envoyés pour détermination et examen aux spécialistes, français ou étrangers, du groupe zoologique correspondant. L'étude ne se limite pas à la systématique ; l'anatomie, la physiologie, la parasitologie et la bactériologie sont aussi prises en compte. Dans les meilleurs délais, les conclusions sont présentées dans des notes publiées par des revues spécialisées et sont intégrées dans la communication que le prince Albert présente à l'Académie des sciences de Paris, après chaque campagne.

Pour les monographies de synthèse, une série est créée dont l'objet est bien exprimé par le titre : *Résultats des campagnes scientifiques accomplies sur son yacht par Albert I^{er}, Prince Souverain de Monaco*. À partir de 1889, cent dix volumes sont publiés, imprimés à Monaco sur un papier vergé dont les filigranes représentent les armes et le monogramme du Prince. Les figures des planches lithographiées sont la synthèse des dessins des savants et des notes de couleurs prises à bord par l'artiste embarqué. Sans relâche, le Prince veille à la qualité du travail, tient à relire les épreuves, afin de garantir rigueur scientifique et qualité esthétique.

Sa contribution a été notamment décisive dans trois domaines de l'océanographie : l'instrumentation, la cartographie et la propagation des connaissances.

Une **instrumentation**, diversifiée et adaptée aux opérations, conditionne la fiabilité et l'abondance des prélèvements et des données. En permanence, le prince Albert se tient informé des innovations technologiques et cherche comment appliquer les procédés et les matériaux nouveaux aux engins océanographiques ; pour autant, il ne néglige pas les techniques dont un usage prolongé a prouvé la valeur. Il ne cesse d'inventer ou d'améliorer des appareils : chalut de surface, flotteurs mis à l'eau par l'*Hirondelle*, filet à gouvernail, dynamomètre à ressort, sondeur à clef, nasses triédriques et hexagonales, machine à sonder. Ses collaborateurs suivent son exemple : Jules Richard invente une bouteille de prélèvement d'eau, un petit filet pour récolter le plancton tandis que le navire poursuit sa route, un filet à large ouverture pour les pêches verticales de faune bathypélagique. L'ingénieur Maurice Léger met au point un « sondeur à drague ».

Dès l'adolescence, le Prince manifeste son intérêt pour la **cartographie**. Le schéma de la circulation océanique, présenté à l'Exposition universelle de 1889, est complété grâce aux nouvelles données recueillies. La carte mise à jour est présentée, en 1892, à l'Académie des sciences de Paris et, à Edimbourg, au congrès de la *British Association for the Advancement of Science*.

Les campagnes dans l'Arctique (1898, 1899, 1906 et 1907) aboutissent à des progrès importants pour la cartographie du Svalbard. L'hydrographie et la topographie de la baie Red, située au nord du Spitzberg, sont précisées dans la carte issue des relevés du lieutenant de vaisseau Guisnez. La topographie de la partie nord-ouest de l'île est établie par la mission

norvégienne dirigée par Gunnar Isachsen. Le Prince Charles Foreland est cartographié par l'équipe écossaise de William Bruce.

La *Carte générale bathymétrique des océans* demeure la contribution majeure du Prince dans ce domaine. Pendant le Congrès international de géographie tenu à Berlin en 1899, il est décidé de créer une commission d'experts qui se réunit quatre ans plus tard à Wiesbaden. Le professeur Julien Thoulet définit les principales caractéristiques de la carte : échelle, projection, bathymétrie ; les propositions sont adoptées après un examen minutieux. Au printemps 1905, les vingt-quatre feuilles de la première édition sont imprimées, dont les frais de dessin et d'impression ont été pris en charge par le Prince. La nécessité de tenir à jour cette carte et de remédier à des imperfections de l'impression initiale, conduit à mettre en chantier une nouvelle édition dont les premières feuilles paraissent en 1912. L'intérêt de l'entreprise est attesté par les éditions successives et par le fait qu'un organisme international a désormais la responsabilité de valider et d'intégrer les données qui ne cessent d'être recueillies sur le relief sous-marin, et de les rendre accessibles par les procédés les plus actuels.

La propagation des connaissances océanographiques est ressentie comme une obligation par le Prince. Il s'y emploie non seulement par les publications déjà évoquées. Il y contribue par la participation à de nombreuses expositions, en Europe et aux Etats-Unis. Il présente des communications aux académies et sociétés savantes françaises et étrangères, à des congrès nationaux et internationaux. Les sociétés de géographie, alors à leur zénith, l'accueillent, de Paris à New York, de Londres à Madrid, de Laon à Rome, de Bruxelles à Munich, d'Edimbourg à Vienne, de Marseille à Washington. A trois reprises, il présente un exposé aux membres de l'Université populaire du faubourg Saint-Antoine, à Paris.

C'est dans l'espoir de favoriser la coopération internationale qu'il accepte la présidence de deux commissions pour l'exploration scientifique, l'une en Atlantique, l'autre en Méditerranée, établies lors du Congrès international de géographie à Genève en 1908.

Sa décision d'édifier à Monaco un Musée océanographique est motivée par sa volonté de conserver, de faire connaître et étudier le produit de ses campagnes scientifiques ; il s'y ajoute le souci de sensibiliser les visiteurs à l'importance du rôle des océans dans les aspects les plus divers de la vie de la planète. La création de l'Institut océanographique de Paris est destinée à assurer un enseignement, à la fois universitaire et populaire, des sciences de la mer.

LE SOUVERAIN

Au décès du prince Charles III, le 10 septembre 1889, son fils devient le prince Albert I^{er}. La gestion d'un territoire aussi exigu n'est cependant pas chose facile, car il faut maintenir l'harmonie entre les nationaux et les résidents d'origine et de culture variées, quinze fois plus nombreux. Avec une conscience méritoire, il s'efforce d'améliorer les conditions de vie et les ressources économiques de son Etat. Il développe les innovations techniques : électricité, téléphone. Attentif à la salubrité et l'hygiène publique, il améliore la quantité et la qualité de l'eau potable, installe une usine d'incinération des déchets domestiques, remédie aux méfaits de la poussière des rues et des routes par le goudronnage, fait installer le tout-à-l'égout. Un hôpital, doté des derniers perfectionnements, est construit. Il s'efforce d'implanter quelques industries non polluantes ; des travaux considérables sont entrepris pour doter Monaco d'un port sûr par tous les temps. Les structures sont modernisées, les codes et lois révisés et une constitution octroyée en 1911.

Sur le plan culturel, le nombre des écoles est accru, une bibliothèque publique et un lycée sont créés. Aux concerts et aux représentations théâtrales vient s'ajouter une exposition annuelle de peintures, sculptures et gravures. Le dynamisme de Raoul Gunsbourg, directeur de l'opéra, hisse cet établissement au niveau des scènes mondiales les plus réputées.

LA JUSTICE ET LA PAIX

Dans un souci de réduire la précarité qui est le lot d'un pourcentage important de la population, le Prince donne son appui à la mutualité ; il considère que c'est par la solidarité que les travailleurs pourront bénéficier de la sécurité et de la promotion auxquelles ils aspirent.

C'est un sentiment comparable de respect de la dignité humaine qui le conduit à intervenir avec conviction et courage pour établir l'innocence d'Alfred Dreyfus, lorsque l'affaire judiciaire embrase la France et devient crise politique et diplomatique.

Ses connaissances scientifiques lui permettent de prévoir les conséquences apocalyptiques qu'auront désormais les conflits armés. Il se fait l'apôtre du règlement des problèmes internationaux par la voie de l'arbitrage. Il accueille à Monaco le onzième Congrès universel de la Paix, puis crée un Institut international de la Paix. Il tente d'obtenir un rapprochement, à défaut d'une réconciliation, entre l'Allemagne et la France. Ayant ressenti cruellement le déclenchement de la Première Guerre mondiale, il mûrit, pendant toute la durée du conflit, un réquisitoire, publié en 1918 : *La guerre allemande et la conscience universelle*.

En définitive, un des traits les plus remarquables du caractère et de l'œuvre du prince Albert a été la maîtrise avec laquelle il a fait face aux épreuves qui ne lui ont pas été ménagées : l'incompréhension manifestée par certains de ses proches et de ses sujets ; l'hostilité, poussée jusqu'à la haine, de la part des antidreyfusards et des revanchards, qu'irritaient l'action du Prince en faveur de l'officier injustement accusé et sa tentative de mettre fin aux solutions belliqueuses. Il a su ignorer les caricatures, les cartes dites satiriques et les libelles où il était traité de façon ignominieuse. « Un des aspects les plus marqués du caractère du Prince », a écrit son principal collaborateur scientifique, le docteur Jules Richard, « était un amour profond de la justice. Il a pu se tromper, il a pu être trompé, mais ses intentions ont toujours été droites et dirigées vers le bien et vers un idéal élevé. C'était un homme de bien et de bonne volonté ».

Références bibliographiques

Le Prince Albert I^{er} a lui-même publié des articles de recherche et de vulgarisation, ainsi que des récits autobiographiques qui ont pris la forme d'un livre. Des travaux historiques ont ensuite été menés à son sujet. Si cette bande dessinée vous a donné envie d'en savoir plus, n'hésitez pas à prolonger votre lecture avec les références suivantes :

Albert I^{er}, prince de Monaco, La carrière d'un navigateur, Monaco, Éd. des Archives du Palais princier, 1966, XXII-239 p.

Albert I^{er}, prince de Monaco, Recueil des travaux publiés sur ses campagnes scientifiques. Résultats des campagnes scientifiques accomplies sur son yacht par Albert I^{er}, prince souverain de Monaco, fasc. 84, 1932, 374 p., 11 pl., 1 carte.

Albert I^{er}, prince de Monaco, Des œuvres de science, de lumière et de paix, Jacqueline Carpine-Lancre (éd.), Monaco, Palais de S.A.S. le Prince, 1998, 206 p.

Christian Carpine, La pratique de l'océanographie au temps du Prince Albert I^{er}, Monaco, Musée océanographique, 2002, IV-332 p.

Jacqueline Carpine-Lancre, « Le Prince Albert I^{er} de Monaco et la Science », Archives de l'Institut de paléontologie humaine, vol. 39, 2008, p. 13-26.

Jacqueline Carpine-Lancre, Thomas Foulleron, Vincent Vatrican, Luc Verrier, Albert I^{er} en films, Monaco, Archives audiovisuelles de Monaco, 2014, 96 p.

Sur l'engagement pacifiste du Prince Albert I^{er} de Monaco, le numéro spécial « Guerre et paix. 1914-1918 » des Annales monégasques, n° 38, 2014, en ligne : www.annales-monegasques.mc.

