



# SEANCE SOLENNELLE DE RENTREE

## Année académique 2019 - 2020





# SEANCE SOLENNELLE DE RENTREE

SOUS LA PRESIDENCE DE  
L'AMIRAL CHRISTOPHE PRAZUCK, CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA MARINE

Lundi 14 octobre 2019

Paris – École militaire  
Amphithéâtre Foch



# Sommaire

---

- Programme
- L'Académie de marine
- Remise des prix
  - Prix de l'Académie de marine
  - Prix de fondation
  - Prix particulier
  - 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 15      Accueil des participants
- 14 h 30      Accueil de l'amiral Christophe Prazuck chef d'état-major de la Marine par l'ingénieur général de l'Armement Yves Desnoës, président de l'Académie de marine
- Ouverture de la séance solennelle de rentrée par l'ingénieur général de l'Armement Yves Desnoës
- Allocution de l'amiral Christophe Prazuck
- Remise des Prix
- Allocution de l'ingénieur général de l'Armement Yves Desnoës
- 17 h 00      Cocktail







# L'Académie de marine

---

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

**Ses travaux scientifiques, économiques, juridiques, culturels s'exercent sur l'ensemble des domaines maritimes et illustrent l'excellence maritime de la France.**

**L'Académie de marine est présidée depuis octobre 2018 par l'ingénieur général de l'Armement Yves Desnoës.**

## **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, elle témoigne par ses actions que la mer constitue un avenir pour l'humanité et pour notre pays.

L'Académie rassemble des compétences uniques, spécialisées et complémentaires et couvre 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<sup>e</sup> 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.*

# L'Académie de marine

---

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 Son Altesse Sérénissime 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.

<http://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 Haudrière, 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
- Prix Atlantic – René Bloch.

Les *Prix particuliers* :

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

# L'Académie de marine

---

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<sup>me</sup> 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.





# PRIX DE L'ACADÉMIE DE MARINE







## Grand Prix

### Pacifique À la croisée des empires

M. Bernard Lavallé

*Éditions Vendémiaire*

Cette histoire du Pacifique, due à un spécialiste de la civilisation hispano-américaine, est avant tout celle des explorateurs puis colonisateurs européens qui ont progressivement investi la « mer du sud », à partir de sa fameuse « découverte » par l'Espagnol Bilbao en 1513 ; elle offre un panorama complet des différentes péripéties de la conquête du Pacifique, ou plus exactement de celle de ses archipels et des terres qui le bordent. Sont mis successivement en scène les Espagnols et les Portugais qui vont se rejoindre dans les îles aux épices par les routes de l'Ouest (Magellan) et de l'Est (Vasco de Gama et Serrao). Interviennent ensuite les Hollandais, par le truchement de leur puissante Compagnie des Indes (VOC), puis les Anglais qui vont attaquer sans merci le commerce espagnol avec leurs corsaires et leurs pirates. Les Français ne sont pas oubliés, avec leurs incursions marchandes nombreuses sur les côtes chiliennes et péruviennes. Les partages coloniaux et les conflits associés du XIX<sup>e</sup> siècle suivent les grands voyages de découvertes scientifiques (Bougainville, Cook, Lapérouse, etc.).

## Prix de l'Académie de marine

---

L'histoire du Pacifique présentée ici est tout entière scandée par les luttes des puissances impériales européennes auxquelles se joignirent *in fine* le Japon puis les États-Unis. L'originalité de cet ouvrage bien documenté et agréable à lire est d'être centré sur une vision hispanique encore inédite en France, dont l'assise terrestre associait les côtes américaines du nord et du sud Pacifique avec Les Philippines, reliées par le fil ténu du fameux Galion de Manille. La riche bibliographie produite par l'auteur témoigne de ce tropisme.

# Prix de l'Académie de marine

---

## Prix Beau livre

### Sirènes

Mme Nicole Masson et M. Yann Caudal

*Éditions Vagnon*

Les sirènes de l'Antiquité étaient des femmes mi-oiseaux, mi-humaines, qui furent supplantées peu à peu par la sirène mi-poisson. Ces sirènes sont depuis quelques temps très à la mode et figurent assez souvent dans des publicités pour des objets divers quelque fois éloignés de la mer. Les sirènes apparaissent très tôt dans la mythologie des peuples marins, dès la plus haute antiquité, comme les sirènes mâles, les tritons. Les sirènes, êtres maléfiques dans le passé, dangereuses pour les marins, symboles des femmes coquettes, légères et des prostituées pour l'église catholique, sont devenues au fil du temps, gentilles et bienveillantes. Les deux auteurs ont regroupé dans cet ouvrage, destiné au grand public, un nombre important de représentations de sirènes, objets, statues, illustrations, caricatures, tableaux, vitraux de différentes époques et parties du monde, représentations belles et agréables à regarder ; une information détaillée est fournie par les légendes associées à ces illustrations.

## Prix Album

### Les chasseurs d'écume

*(série en huit tomes)*

M. François Debois et M. Serge Fino

*Éditions Glénat*

Parus d'octobre 2011 à septembre 2018, cette bande dessinée est composée de huit volumes dont les scénarios sont de François Debois et l'illustration de Serge Fino. Elle décrit l'histoire de la pêche à la sardine, poisson capricieux, à Douarnenez qui fut le grand port sardinier de Bretagne, l'histoire des pêcheurs, de leurs femmes, ouvrières dans les usines de conserve, des propriétaires de ces usines.

Cette histoire est celle d'une succession de luttes contre l'exploitation des ouvrières et des pêcheurs par les patrons des usines, entre 1901 et 1960, luttes violentes dans un port qui eut le premier maire communiste de France, face à des patrons arqueboutés sur leurs « droits » et leur refus de céder aux revendications ouvrières ; le syndicat apparaît, la CGTU, les ouvrières s'organisent et le drapeau rouge flotte sur la flottille douarneniste, les pêcheurs aussi. C'est aussi l'histoire de l'évolution des techniques de pêches depuis la pêche à la roque jusqu'aux bolinches, de la voile au moteur et à l'utilisation du sondeur, l'apparition d'une nouvelle technique de pêche utilisée par un pêcheur suscitant l'hostilité des autres refusant le progrès en faisant référence à la « tradition », puis s'y mettant. Ce sont aussi les conflits,

## Prix de l'Académie de marine

---

très violents, eux aussi, avec les pêcheurs des autres ports, que ce soit ceux d'Audierne ou ceux du Pays basque, chaque port s'affirmant propriétaire de ses eaux, notamment la Baie de Douarnenez considérée comme propriété privée par les pêcheurs de Douarnenez. La résistance aux allemands pendant la guerre est aussi représentée.

Le récit s'organise autour de deux familles, les Gloaguen, avec Jos, mutin de la mer Noire, en guerre ancestrale pour des raisons plus ou moins inconnues avec une autre famille, les Guilcher. La qualité de l'illustration, faisant très souvent appel à diverses variétés de bleus tels que le bleu noir ou le gris de Payne, rend parfaitement compte des chaloupes et pinasses douarnenistes, de l'utilisation des techniques de pêche, du travail des conserves, comme de la richesse d'un récit qui décrit la difficile histoire de la sardine et de sa pêche.

## Prix Bande dessinée

### Les grandes batailles navales

*(série en dix tomes)*

M. Jean-Yves Delitte

*Éditions Glénat / Musée national de la Marine*

Né en Belgique en 1963, architecte-designer de formation, peintre officiel de la Marine belge, cet auteur accorde une grande attention au monde maritime soit à travers la fiction, soit à travers l'histoire. Depuis 2017, avec ses collaborateurs, il a mis en image dix grandes batailles navales réparties dans une période historique qui va de l'Antiquité (Salamine) jusqu'à la guerre du Pacifique (Midway) en enjambant plusieurs siècles et autant de conflits. Le point fort de ces évocations est sans conteste l'image toujours belle et précise, parfois enthousiasmante de beauté et de force évocatrice, notamment certaines doubles pages. Il suffit de regarder les seules couvertures pour être convaincu que la Bande dessinée à ce niveau n'est pas un art mineur, et que nombre de planches mériteraient d'être accrochées aux cimaises de nos musées maritimes. Les scénarios qui accompagnent le lecteur à hauteur d'homme pour le faire entrer dans le récit historique sont ceux de destins individuels fictifs censés nous faire partager les moments et les situations vécues par ces acteurs de drames qui les dépassent, voie étroite entre les destinées de ces quelques témoins et la trame historique que le dessin restitue dans sa tragique vérité.

Chaque tome se conclut par un dossier qui replace la bataille dans son contexte.

## Médaille

### **Un marin sur toutes les mers de la révolution à Louis-Philippe. René-Constant Le Marant de Kerdaniel**

M. Pierre-Loïc Le Marant de Kerdaniel  
et le capitaine de vaisseau Yves Boyer-Vidal

*Éditions SPM*

Cette biographie très attachante décrit le parcours d'un officier de marine talentueux, au travers d'une période étonnante de l'histoire de France qui couvre trois républiques, quatre monarchies et deux empires.

René-Constant Le Marant de Kerdaniel naît le 10 août 1777 à Lorient. Il entre comme mousse à treize ans dans les forces navales, en pleine Révolution. Après deux ans d'embarquement à Saint-Domingue, puis une formation scientifique pour devenir aspirant de marine, il participe au combat de Prairial, son premier combat, au large d'Ouessant à bord de *La Montagne*. Puis suivent plusieurs embarquements, frégates *La Fraternité* et la *Sirène* et il est fait prisonnier pendant trois mois par les anglais ... Il embarque sur le *Berceau* pour deux traversées vers la Martinique puis il repart vers l'océan Indien, pour l'île de France et Batavia, avant d'intercepter un convoi anglais venant de Chine à Poulo Aor. Il embarque par la suite sur le *Héros* qui participe en première ligne à la bataille de Trafalgar. René-Constant Le Marant reçoit à Cadix la mission de porter un document chiffré pour le Quartier

## Prix de l'Académie de marine

---

général de l'empereur à Bayonne, traversant à cheval la péninsule ibérique alors très hostile aux français. Il prend, notamment, le commandement de la frégate *l'Astrée*. Après les soubresauts du retour à la monarchie, il commande en 1818 la *Cléopâtre* aux Antilles, et en 1822 la *Guerrière* à Toulon, et participe au blocus de Cadix en pleine guerre d'Espagne. Contre-amiral en 1826, il reçoit le commandement d'une escadre destinée à la station du Brésil et des mers du Sud. En 1831, il devient Préfet maritime à Cherbourg, en 1836, inspecteur des équipages et vice-président du Conseil de l'amirauté, avant de quitter la Marine en 1845, après cinquante-six années de service dont vingt-trois à la mer. Il meurt le 4 octobre 1862, après avoir servi la France et la Marine avec constance, courage et efficacité, mais aussi loyauté envers ses chefs.



## Médaille

### Résister sur les mers

Une histoire de la Marine française libre

M. Luc-Antoine Lenoir

*Éditions du Cerf*

Cet ouvrage raconte l'histoire de la Marine française libre depuis ses premiers moments à l'été 1940 jusqu'en 1945. L'histoire des FNFL a connu de nombreux rebondissements et crises internes majeures. Au-delà des glorieux faits d'armes bien relatés, l'auteur expose les caractères diamétralement opposés du Général de Gaulle et de l'amiral Muselier et leurs approches dans la conduite des opérations. Il relate les péripéties de l'organisation à Londres, les diverses factions, les coups-bas, l'opération d'internement de l'amiral Muselier, et les difficultés de fusion des FNFL avec les forces maritimes d'Afrique à Alger, ce qui marque la fin des FNFL, remplacées par Les Forces Navales en Grande-Bretagne. Les relations avec les Britanniques sont aussi bien abordées, l'amiral Muselier étant apprécié par l'amirauté, le général de Gaulle par Winston Churchill. Leur soutien passe au-delà des luttes intestines des FNFL car le courage et l'efficacité des marins FNFL dans les opérations à la mer font leur admiration.

Ce livre, dont l'auteur, diplômé en sciences politiques et en histoire, officier de marine de réserve, est journaliste, rappelle ainsi tous les faits d'armes et a l'avantage de s'intéresser à l'aspect politique des FNFL et de l'organisation londonienne.

# Prix de l'Académie de marine

---

## Médaille

### Chébec

M. Olivier d'Orbcastel

*Éditions Érick Bonnier*

L'intrigue de ce roman maritime est solide ; c'est l'histoire de Guilhem Roques, originaire de Sérignan (Hérault), qui, par une nuit de septembre 1680, est enlevé à son village au cours d'un raid de pirates algériens. Plusieurs de ses concitoyens l'accompagnent malgré eux dans sa tragique aventure. Au cours des trois années qui suivent, ce jeune homme courageux, intelligent et instruit va conquérir l'estime, voire l'affection du terrible raïs Aslan, renégat d'origine grecque, qui l'a capturé : intendant de son domaine, puis écrivain embarqué, officier et enfin capitaine de son chébec, ce qui lui permettra à la fin de fuir Alger en échappant de justesse aux bombes de la flotte d'Abraham Duquesne et de se réfugier à Livourne avec des volontaires de son équipage, leurs familles et des captifs rachetés par ses soins. La vie à Alger à cette époque, le sort cruel des esclaves chrétiens, le rôle joué dans l'activité commerciale de la Régence par les renégats, les Juifs et la ville de Livourne, les missions de rachat entreprises par des religieux, enfin les relations pour le moins houleuses entre les Algériens et la France de Louis XIV sont décrits avec exactitude. L'auteur nous conte les tribulations de son héros, en elles-mêmes mouvementées et captivantes à souhait, sans chercher à y rajouter pour le plaisir des épisodes héroïques qui sembleraient artificiels.

## Médaille

### **Le bathyscaphe d'Alexandre :** l'homme et la mer au Moyen Âge

Association QUESTES  
*Éditions Vendémiaire*

Cet ouvrage est une belle synthèse historique qui est aussi un bien joli livre destiné à un large public. Il traite d'un sujet rarement présenté dans sa totalité et qui garde un parfum de mystère pour la plupart des amateurs d'histoire : les relations de l'homme du Moyen Âge avec la mer, cet univers inquiétant, dangereux, mais aussi salvateur et prometteur de richesses spirituelles ou économiques. Six chapitres étudient successivement : percevoir la mer ; prendre la mer ; vivre en mer : horizons et dangers ; la mer nourricière ; ports et sociétés littorales ; à qui la mer ? Des reproductions judicieusement choisies de miniatures issues de manuscrits conservés dans diverses bibliothèques, ainsi qu'un plan du port de Gènes au Moyen Âge s'ajoutent à une importante bibliographie pour en faire un ouvrage complet, qui se fait l'écho des recherches les plus récentes. Les notes sont courtes, mais précises, faciles à retrouver en fin de volume. Enfin, l'écriture est fluide, claire et l'ensemble est agréable à lire.

Ce résultat est le fruit d'un travail collectif, l'œuvre de treize auteurs spécialisés dans la période médiévale. Ce livre, une remarquable réussite, est de nature à faire aimer l'histoire maritime et à réconcilier un large public avec l'étude du Moyen âge.

## Mention

### Les naufragés d'Inishbofin

M. Jean-Marc Bourdet

*Éditions Valeurs d'avenir*

« Le Tonnerre » porte-hélicoptères amphibie de la Marine nationale appareille pour une mission de plusieurs mois. Deux nouveaux venus viennent d'embarquer : Pierre, l'aumônier du bord, ancien avocat et Ludivine jeune quartier-maître muette et musicienne. Ils viennent s'inventer une nouvelle vie en mer qui leur ferait oublier les souffrances de l'ancienne. Des personnages qui feront leurs classes en se frottant à d'autres personnalités singulières du bord. L'histoire est mise en parallèle avec un second récit qui met en scène dans le village d'Inishbofin en Irlande, des personnages forgés des contes et légendes celtes, les elfes, le whisky à la tourbe dans une ambiance encore marquée par les combats entre l'IRA et les unionistes. Le PHA est appelé à une escale à Inishbofin. Ludivine est prise une arme de guerre à la main dans un assassinat : manipulation soigneusement orchestrée dans un règlement de comptes entre factions indépendantistes et unionistes toujours actives. L'aumônier organise la défense et la libération de Ludivine avec laquelle il a noué une relation filiale, et remonte aux origines de l'arme qui était à l'inventaire d'un sous-marin français disparu mystérieusement dans les eaux irlandaises quarante ans plus tôt. Les fils se nouent entre les deux histoires. Le dénouement a lieu lors d'une fête dans un pub, combinant passions politiques et amoureuses, en présence de Morigan, messagère de la mort.

## Mention

### **Précis de la puissance maritime** Vers la faculté d'agir sur les océans

M. Yan Giron

*RL21 éditions*

Traditionnellement réservée à quelques grands noms de la Stratégie navale comme Mahan, Corbett ou Castex, la notion de puissance maritime reste peu connue et difficile à appréhender. Le mérite de l'auteur est de revisiter le concept historique, en associant directement cette « puissance » à la faculté d'agir sur les océans et en refusant d'emblée la simple projection en mer d'une géopolitique terrestre. Convaincu de l'importance primordiale et grandissante des océans pour l'avenir de l'humanité dans une perspective globale de « croissance bleue », il préconise un « but final recherché » qui serait une exploitation durable des ressources de la mer, rendue possible par l'instauration de « règles transparentes reconnues par tous ». Il invite à utiliser ce nouveau concept pour en faire un outil méthodologique fonctionnel, au service de cette finalité stratégique sociétale. À côté des acteurs historiques que sont les États/pouvoir exécutif et les sociétés privées/pouvoir capitaliste, qui disposent aujourd'hui des leviers réels de la puissance maritime, l'auteur souhaite imposer un troisième partenaire pour fonder un triangle équilibré : le « peuple » ou le « citoyen », qui détient légitimement les droits du « propriétaire » alors que les deux premiers acteurs ne sont que des gestionnaires. Yan Giron explicite les espaces particuliers

## Prix de l'Académie de marine

---

dans lesquels s'exerce la puissance maritime et dans lesquels se développent assez naturellement des conflictualités d'usage et dénonce la politique consistant à soutenir la puissance maritime par la (seule) puissance navale, notamment dans certaines « zones grises ». En guise de conclusion de cet essai original et inédit, le lecteur sera intéressé par l'expérience personnelle de l'auteur, notamment dans le domaine de la pêche, tel qu'il l'expose *in fine* dans son ouvrage.

# Prix de l'Académie de marine

---

## Mention

### **Marie Etienne Peltier**

Capitaine corsaire de la République  
1762-1810

M. Tugdual de Langlais

*Éditions Coiffard*

Le port de Nantes a armé à la course et le capitaine corsaire Marie-Etienne Peltier se veut corsaire nantais ; vingt-neuf prises lui sont reconnues, loin des quarante-quatre du malouin Robert Surcouf son contemporain. Ce marin qui mourut à Madagascar vers 1810 dans des conditions mal connues, est le fils d'un riche armateur nantais, Jean Peltier-Dudoyer, qui, parmi ses activités se livra au trafic d'armes, à la traite négrière, une activité qui fit la richesse de ce port, ainsi qu'en complicité avec Beaumarchais, au soutien aux Insurgents américains. Cet ouvrage dû à un de ses lointains descendants, décrit la vie aventureuse et pleine d'imprévus de ce capitaine Peltier qui fut officier et capitaine de navires corsaires, trafiquant, commerçant, et à plusieurs reprises, prisonnier des Anglais à la suite de combats malheureux face à la Royal Navy, mais ses séjours anglais furent assez brefs sans doute grâce à l'aide de son frère, royaliste émigré à Londres, journaliste contre-révolutionnaire et hostile à Bonaparte. Ses activités, dans le sillage de celles de sa famille et de sa belle-famille, s'inscrivent dans le cadre de la colonisation française aux Antilles, en particulier à Saint-Domingue, à la Guyane, et à l'île de France. L'auteur de ce

## Prix de l'Académie de marine

---

travail, grâce à une riche documentation, décrit les embarquements de celui-ci, et autour du récit de sa vie chaotique présente de nombreux personnages associés à cette vie, la situation politique dans les colonies françaises, l'état du commerce maritime. L'illustration est abondante, en noir et en couleurs, de bonne qualité. C'est là un aspect peu connu de l'activité maritime et coloniale de cette époque troublée.



## Mention

### Au royaume des glaces L'impossible voyage de la *Jeannette*

M. Hampton Sides

*Éditions Paulsen*

*La Jeannette* appareilla de San Francisco le 8 juillet 1879, avec la bénédiction du Secrétaire américain à la Marine, et coula le 12 juin 1881. Les rescapés se retrouvèrent à Iakoutsk en décembre 1881. Son but était d'atteindre le pôle. Objectif impossible dira-t-on par la suite car il reposait sur deux idées fausses. La première était qu'au pôle l'eau était libre, vieille croyance que la carte de Mercator de 1595 accréditait. La deuxième émise par Silas Bent et reprise par deux éminences de la géographie du XIX<sup>e</sup> siècle Maury et Petermann était que les courants Gulf Stream dans l'Atlantique et Kuroshio dans le Pacifique qui transportent des eaux chaudes des régions équatoriales vers le Nord ouvraient des voies vers les eaux libres du pôle ; Bennett directeur du *New York Herald* était persuadé que c'était le bon choix. De Long, officier de la *Navy* qui commandait la *Jeannette*, se rendit vite compte qu'en fait le détroit de Behring était un cul-de-sac qui butait sur la glace et son thermomètre ne révéla aucune trace d'eau un peu plus chaude. L'auteur, utilisant des récits de cet échec, narre la bataille de la *Jeannette* qui, en dépit du courage de son équipage, aboutit à un naufrage. Passé le détroit de Behring c'est la bataille avec la glace imprévisible qui finit par avoir raison du navire deux ans après l'appareillage ; la

## Prix de l'Académie de marine

---

vie à bord est évoquée avec ses difficultés, puis la retraite sur deux canots et une baleinière vers la Lena, que la tempête sépara rapidement. Le financement fut assuré par le fantasque James Gordon Bennett qui perdit sa fiancée après avoir uriné dans une cheminée devant tous les invités lors d'une réception, mais qui fut un soutien sans faille de l'expédition. Cette aventure se situe dans l'ambiance « nationaliste américaine » orchestrée par le *New York Herald* de Bennett qui entourait la Jeannette pour effacer l'échec du *Polaris* en 1871 dans la foulée du centenaire de l'Indépendance des USA en 1876. Seuls quelques membres de l'expédition survécurent, d'autres furent retrouvés morts dans leur linceul de neige, dont De Long.

## Ouvrage signalé

### **Pêcheurs d'Iroise** Mémoires des métiers de mer

Mme Nedjema Berder et Mme Marie Hascoët  
*Éditions Ouest-France*

Cet ouvrage est le recueil, par les agents du Parc naturel marin d'Iroise, des témoignages de cinquante hommes et femmes vivant de leurs pêches dans cette mer d'Iroise allant des abers et des îles d'Ouessant et Molène au nord jusqu'au Raz de Sein au sud. On est frappé par la diversité des métiers, la diversité des espèces pêchées par environ cent-soixante-dix navires, caseyeurs, fileyeurs, goémoniers, bolincheurs... Ces pêcheurs d'Iroise racontent, avec leurs mots, leur vie de tous les jours. On ressent leurs émotions, leurs joies, leurs peines, dans ce cadre splendide mais tourmenté de l'Iroise. On y découvre, ou redécouvre, ces métiers de tous les jours, au rythme des marées et de la météo. Une annexe à la fin de l'ouvrage reprend utilement les définitions de chacun de ces métiers et fournit un glossaire des termes de navigation, de pêche et de sécurité maritime ainsi qu'une rapide présentation des espèces marines vivant dans ce parc marin. Chaque portrait est illustré par de splendides photographies de ces hommes et de ces femmes au travail et des paysages du Fromveur, de l'île d'Ouessant, de la chaussée de Sein et de la Baie de Douarnenez.

## Ouvrage signalé

### Sauveteurs en mer

M. Gérard Piouffre et M. Bernard Rubinstein

*Éditions Ouest-France / SNSM*

Ce très bel ouvrage avec une magnifique illustration, présente la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, qui prend naissance en 1967 avec la fusion des deux sociétés de sauvetage françaises alors existantes, créées au XIX<sup>e</sup> siècle, la Société des hospitaliers sauveteurs bretons et la Société centrale de sauvetage des naufragés. La SNSM, dont les ressources proviennent essentiellement des dons, c'est de nos jours, en métropole et outre-mer, deux cent dix-huit stations sur le littoral, sept mille bénévoles, quatre-mille quatre-cents marins embarqués, mille trois-cents nageurs sauveteurs, soixante-dix salariés. A travers ce livre c'est l'histoire du sauvetage en mer sur nos côtes qui est raconté, depuis les textes fondateurs (Grande ordonnance de la Marine du 31 juillet 1681), la création des sociétés de sauvetage dont les équipages partent à bord de leurs canots à avirons, les va-et-vient (dont la mise en oeuvre a longtemps figurée sur nos passerelles), les sémaphores, jusqu'aux moyens de sauvetage modernes, les canots de sauvetage très motorisés comme les canots tous temps et les différentes vedettes, le rôle déterminants des CROSS - Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage -, les hélicoptères, ceux de la Marine nationale et de la Protection civile, et de nos jours l'apparition des drones. Sont aussi présentés des portraits de sauveteurs et les

## Prix de l'Académie de marine

---

récompenses qui honorent leurs actes de courage. Ces sauveteurs sont depuis toujours des bénévoles qui quelles que soient les conditions météorologiques prennent la mer au péril de leur vie, et, en effet, nombreux sont ceux qui l'ont sacrifiée pour sauver, comme le rappel le naufrage du canot de sauvetage de l'Aber-Wrac'h le 7 août 1986 (cinq sauveteurs noyés) et, celui qui vient de se produire au large des Sables d'Olonne, le 7 juin 2019, avec la mort de trois sauveteurs. « Pour que l'eau salée n'ait jamais le goût des larmes ... », preuve que ce n'est pas toujours vrai.



# PRIX DE FONDATION







### Prix Personnalité maritime de l'année Manley-Bendall

**M. Jean-Emmanuel Sauvée,**  
président et co-fondateur  
de la Compagnie maritime Ponant

C'est en 1988 que, à l'âge de vingt-trois ans seulement, Jean-Emmanuel Sauvée, en réalisant un rêve né en 1986, crée le concept de la croisière de luxe, sous pavillon français, avec des destinations jusqu'alors du domaine des explorateurs. Une dizaine d'autres jeunes officiers de la Marine marchande est associée au projet : la Compagnie des Iles du Ponant voit le jour.

Premier navire : le *Ponant*, construit aux chantiers de Villeneuve la Garenne et livré en 1990, permettra d'entreprendre la première croisière en 1991.

Construction ensuite, en 1998, du *Levant* à Saint Nazaire, puis, cinq ans plus tard, acquisition du *Diamant*, un navire converti.

La croissance de la société la force en 2004 à ouvrir son capital, CMA-CGM devient actionnaire majoritaire, et la société s'installe à Marseille.

En 2007, la décision est prise de construire le *Boréal* chez Fincantieri, qui sera livré en 2009. Cette même année, l'association Europcruisers lui décerne le trophée « Best newcomer of the year – Gold ». La croissance de la société se poursuit avec la livraison de constructions neuves, sister ships du *Boreal*, *Austral* en 2011, *Soleal* en 2013, et *Lyrial* en 2015.

Entretemps, la société est rebaptisée « Ponant » en 2014.

Automne 2015, commande de six « Ponant Explorers » au

## Prix de fondation

---

chantier norvégien Vard, qui appartient à Fincantieri, avec des livraisons échelonnées de 2018 à 2020. Yachts d'exploration polaire de luxe avec salon sous-marin et propulsion diesel-électrique au GNL, ces navires permettront d'atteindre le pôle Nord et de traverser l'océan arctique.

Le *La Pérouse* est ainsi livré en juillet 2018, suivi du *Champlain* en octobre 2018, puis viendront le *Bougainville* et le *Dumont d'Urville* en juin 2019, le *Bellot* et le *Jacques Cartier* en 2020.

Un nouveau navire de haute exploration polaire, le *Commandant Charcot* construit par le chantier Vard également, qui intégrera les dernières innovations en matière de préservation de l'environnement, sera livré en 2021.

La flotte de Ponant comportera douze navires en 2021.

Les navires battent pavillon français, registre de Wallis et Futuna, avec un équipage minimal de marins français.

Ponant emploie mille personnes, dont huit-cents navigateurs parmi lesquels 43% sont français. Le système quiritaire fut utilisé lorsqu'il était disponible.

Jean-Emmanuel Sauvée s'est toujours préoccupé de la condition humaine et sociale des gens de mer.

La couverture sociale couvrant les accidents, la maladie à bord ou en congé, le rapatriement sanitaire, l'invalidité, le décès, et la retraite, est payée par l'armateur à une assurance privée, l'ENIM étant facultative sous ce registre.

La compagnie a développé des partenariats avec Ducasse, Ladurée, pour la gastronomie. Olivier de Kersauzon la conseille pour la conception des navires.

Jean-Emmanuel Sauvée a été récompensé en novembre 2012 par le prix de la personnalité de l'année aux Seatrade Awards pour l'ensemble de sa carrière.

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

**Pr. Guy Wöppelmann,**  
président du Science Steering Group  
du programme Global Sea Level Observing  
System (GLOSS)

Guy Wöppelmann est professeur à l'Université de La Rochelle. Il a soutenu sa thèse en 1997 à l'Institut géographique national sur le thème : « *Rattachement géodésique de marégraphes dans un repère terrestre par techniques de géodésie spatiale* » ; géodésie spatiale qui est sa spécialité. Il est l'un des principaux acteurs des activités marégraphiques françaises ainsi que des évaluations et du suivi de l'élévation du niveau de la mer. Il travaille en liaison avec le Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et le Laboratoire d'Etudes en Géophysique et Océanographie Spatiales (LEGOS) de Toulouse. Il a ainsi développé sur ce sujet un pôle reconnu internationalement au sein de l'Université de La Rochelle.

#### ***Système d'observation marégraphique***

Guy Wöppelmann est le coordonnateur du projet SONEL (*Système d'observation du niveau des eaux littorales*), initié dans le cadre d'une coopération entre l'IGN et le SHOM, qui a pour objectif le développement d'un système d'information marégraphique multi-usage. Ceci en liaison avec le service international PSMSL (*Permanent Service for mean Sea level*) hébergé au Royaume-Uni.

### **Activités internationales**

Guy Wöppelmann est très impliqué dans les activités internationales. Il est président du « *Science Steering Group du programme GLOSS (Global Sea Level Observing System)* » de la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO, contributeur au projet TIGA (Tide Gauge) dans le cadre du GNSS (Global Navigation Satellite System). Il est membre de la commission sur le niveau moyen de la mer de l'IAPSO (International Association for the Physical Sciences of the Oceans) et de l'IAG (International Association of Geodesy). Il bénéficie d'une reconnaissance internationale croissante dans le domaine de la connaissance des déplacements verticaux de la surface terrestre par méthodes de géodésie spatiale pour comprendre l'évolution du niveau marin à la côte où ces déplacements jouent un rôle particulièrement important. Guy Wöppelmann apporte ainsi une contribution essentielle dans le domaine très sensible de l'élévation du niveau de la mer et de son impact sur le littoral.

Le prix Navigation et sciences associées de l'océan – André Giret est aussi parrainé par l'Institut Français de Navigation.

### Prix Patrimoine et histoire Henri et André-Jacques Vovard

**M. Thierry Roquincourt,**  
archiviste territorial  
et rédacteur de la *Chronique d'Histoire maritime*

Thierry Roquincourt est archiviste en Seine-et-Marne. En 1992, il a soutenu un DEA sur « La présence française dans le Sud-Est asiatique de 1787 à 1811 ».

À partir de 1999, il publie chez SPM des instruments de référence dont l'utilité et la valeur lui valent de recevoir le prix Vovard. En 1999, il publie une *Bibliographie française sur la marine et les colonies 1789-1815*. « L'origine de cette publication, dit l'auteur dans l'introduction, est le résultat d'un constat. Les colonies, mais surtout la marine, sont ... en retrait dans l'historiographie révolutionnaire et impériale. Il en est de même pour les outils de travail mis à la disposition des historiens. » Donc, comme l'explique Etienne Taillemite dans sa préface, « Thierry Roquincourt a patiemment et méthodiquement dépouillé les fonds des Archives nationales, de la Bibliothèque nationale, du Service historique de la Marine et le bilan est fructueux : cinq-mille-six-cent-trente-huit notices concernant des documents très divers... » et de continuer : « les travaux austères de bibliographie et d'archivistique... demandent patience, minutie, discernement, esprit de suite... ». Ce premier ouvrage sera réédité en 2003.

En 2009, il publie *Articles historiques sur les marines, colonies et outre-mer : XV<sup>e</sup> siècle-1815*. Il s'agit du dépouillement de quarante-neuf revues des XIX<sup>e</sup>, XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles qui permettent d'identifier neuf-mille-trois-cent-cinquante-deux références. En 2017, il publie la seconde édition de cette bibliographie courante, sous le titre *Histoire*

## Prix de fondation

---

*maritime et coloniale, XV<sup>e</sup> siècle-1815*. Le dépouillement, fournit deux-mille-quatre-cent-quatre-vingt-dix articles supplémentaires. Dans l'introduction, Michel Vergé-Franceschi précise « cet ouvrage ... trace les contours de la "première mondialisation", de cette formidable expansion qui a bouleversé la face du monde ».

En 2013, Thierry Roquincourt publie le « *Bulletin des lois* » du règne de Louis XVI : contribution à un recensement des lois imprimées entre mai 1774 et juin 1789, qu'il complète, en 2015, par un supplément qui atteint six-cent-soixante-neuf pages....

Cette distinction récompense ses travaux de bibliographie, d'une grande qualité, par la précision des références et la pertinence des index. Certains sont accessibles aussi sous forme numérique, montrant, là encore, que Thierry Roquincourt sait être au plus près des besoins de la recherche.

Membre de l'Association pour l'étude de la colonisation européenne, 1750-1850 et de la Société française d'histoire maritime, il est le rédacteur de la *Chronique d'Histoire maritime* publiée par cette société.

### **Prix Génie maritime Maurice Lebrun**

**M. Dieter Gust,**  
président de Construction Navale Bordeaux  
(CNB)

La carrière de M. Dieter Gust est tout à fait exceptionnelle. Né en Allemagne en 1955, il entreprend, après un baccalauréat en économie, des études à caractère scientifique à l'Université de Tübingen, études qu'il finance grâce au football qu'il pratique à titre professionnel (il sera membre de l'équipe universitaire, puis de l'équipe espoirs d'Allemagne).

Mais, en 1979, il se tourne finalement vers le maritime, où il occupe des postes divers de skipper – il connaîtra même un naufrage ! – puis il crée en Martinique une première société, MEREX, qui gèrera jusqu'à dix-huit voiliers de luxe en charter.

1987 marque pour M. Gust le début d'une nouvelle activité, qu'il exerce encore aujourd'hui. Le 1<sup>er</sup> juillet, il crée en effet avec M. Olivier Lafourcade, à Bordeaux, une société de construction de bateaux de plaisance, Construction Navale Bordeaux, située au bord de la Garonne, à l'emplacement des anciens Ateliers et chantiers du Sud-Ouest, Il en sera le président.

Pour assurer sa pérennité, CNB rejoint, en 1992, le groupe Beneteau, le grand constructeur de voiliers. M. Gust y occupe les postes importants de responsable de la Division de grande plaisance et de la construction navale en 1997, de membre du directoire en 2005 et de directeur général de l'activité bateaux en 2006, poste qu'il doit abandonner en

## Prix de fondation

---

2015, ayant alors atteint la limite d'âge statutaire pour cette fonction.

Depuis cette date, M. Gust se concentre exclusivement sur CNB Lagoon, une société qui, sous son impulsion, a connu en une trentaine d'années un développement exceptionnel. Avec plus d'un millier de personnes aujourd'hui – une quarantaine seulement au départ – elle est en effet devenue le premier employeur privé de Bordeaux, et le leader mondial incontesté pour les catamarans de grandes dimensions.



### Prix Scientifique et technique Émile Girardeau

**M. Michel Crépon,**

océanographe et directeur de recherche de classe  
exceptionnelle au Centre national de la recherche  
scientifique (CNRS)

Michel Crépon est entré en océanographie en 1960 au Laboratoire d'océanographie physique du Muséum national d'histoire naturelle où, directeur de recherche émérite, il poursuit toujours ses activités. Il fait partie de ces pionniers qui ont donné naissance à l'océanographie physique française qui était alors quasi inexistante et qui l'ont développée et fait prospérer jusqu'à maintenant. Son activité de recherche principale concerne le développement du contexte théorique nécessaire pour pouvoir comprendre et interpréter les observations que l'on commençait alors à effectuer dans l'océan. Partant de la mécanique des fluides en milieu tournant il est passé des modèles simples de type analytique pour arriver à des développements très originaux de modélisation de phénomènes complexes en géophysique à l'aide de réseaux de neurones. En passant par le développement d'un modèle océanique tridimensionnel pour pouvoir réaliser des simulations climatiques mettant en jeu le couplage océan-atmosphère. Modèle qui est devenu avec l'équipe modélisation du LODYC (Laboratoire d'Océanographie Dynamique et de Climatologie) devenu LOCEAN le programme NEMO base de l'océanographie opérationnelle du programme européen Copernicus Marine environment monitoring service.

## Prix de fondation

---

Michel Crépon s'est aussi beaucoup investi dans l'enseignement et dans la formation des jeunes chercheurs. Il a dirigé trente-et-une thèses.

Son activité actuelle de chercheur émérite est consacrée à l'application des méthodes relevant de l'intelligence artificielle à l'océanographie et aux sciences de l'environnement. Il a créé un groupe Intelligence Artificielle et Climat soutenu par le programme *LEFE* (Les Enveloppes Fluides et l'Environnement) programme national inter-organismes géré et coordonné par le CNRS-INSU. Les thématiques de ce groupe entrent dans les recommandations du rapport Villani sur l'intelligence artificielle de mars 2018.

Il s'implique aussi dans le développement de l'enseignement du changement climatique avec la mise en place de cours sur Internet.

« Son enthousiasme et sa confiance en la science, son intérêt pour les jeunes générations de chercheurs sont des marqueurs de Michel Crépon qui a su transmettre le bonheur dans la science à de nombreux étudiants. » dicit un de ses anciens thésards.

### **Prix Conception et exploitation des navires Henri Kummerman**

**M. Jean-Jacques Maisonneuve,**  
expert senior en hydrodynamique  
au sein de Naval Group

Jean-Jacques Maisonneuve est expert senior en hydrodynamique au sein de Naval Group. Ingénieur diplômé de l'Ecole nationale supérieure de mécanique de Nantes (ENSM, aujourd'hui Ecole Centrale de Nantes) avec une spécialisation en hydrodynamique, il obtient un Diplôme d'Etudes Approfondies puis, en 1989, un Doctorat, dont les recherches portent sur la modélisation et le calcul de la résistance de vagues des navires par des méthodes potentielles. Créée par Roger Brard, puis dirigée par le Professeur Pierre Guevel, l'équipe d'hydrodynamique navale de l'ENSM est alors, et reste encore aujourd'hui, précurseur dans le développement des modèles numériques en hydrodynamique navale.

Jean-Jacques Maisonneuve rejoint la société SIREHNA à sa création en 1986 pour y réaliser ses travaux de thèse. SIREHNA résulte d'un essaimage de l'ENSM destiné à valoriser les compétences expérimentales et numériques de l'Ecole. Il y a exercé les fonctions d'ingénieur de projet et d'expert dans le domaine de la simulation hydrodynamique et de l'optimisation de conception au profit de nombreux industriels ou dans le cadre de projets de recherche, avant de prendre la responsabilité du département « Modélisation Simulation Hydrodynamique » après la reprise en 2011 de SIREHNA par DCNS (aujourd'hui Naval Group).

## Prix de fondation

---

Précurseur du développement et de l'application des méthodes numériques en hydrodynamique pour des applications industrielles dans les années 80 avec les méthodes potentielles, il a été un contributeur particulièrement actif pour l'adoption des techniques de résolution complète des équations de Navier Stokes (CFD) dans le domaine naval industriel en confrontant en permanence les innovations logicielles (solveurs, maillages, interfaces graphiques) aux résultats des expérimentations au réel et en bassin. Il a réalisé des apports majeurs sur la qualification des méthodes qui permettent à son équipe d'être reconnue internationalement.

L'objectif des travaux de Jean-Jacques Maisonneuve est aujourd'hui de réduire drastiquement les essais physiques dans les projets en élargissant le domaine accessible aux simulations numériques en ingénierie maritime (« bassin numérique »). Ce sujet fait l'objet de nombreux projets de recherche collaborative, en France et en Europe, dans lesquels Jean-Jacques Maisonneuve et son équipe sont pleinement impliqués. Les gains de productivité, en délai et en coût, dans les phases de conception des navires sont estimés de cinq à un.

Jean-Jacques Maisonneuve présente par conséquent un parcours qui mérite amplement d'être récompensé par le prix Henri Kummerman par la diversité des problèmes sur lesquels il apporte son expertise, pour les navires de commerce autant que militaires, le large panel des méthodes employées ainsi que sa capacité à détecter et à orienter les efforts de recherche vers les domaines les plus prometteurs pour les applications industrielles.

Les travaux de Jean-Jacques Maisonneuve ont fait l'objet de plus d'une cinquantaine de publications et communications scientifiques de haut niveau, depuis 1989.

### Prix Histoire Georges Leygues

**Capitaine de vaisseau**  
**François-Emmanuel Brézet,**  
spécialiste de la Marine militaire allemande

Natif de Verdun, le capitaine de vaisseau François-Emmanuel Brézet entre dans la Marine en 1950. Promu enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe le 1<sup>er</sup> octobre 1953 à sa sortie de l'école d'application (campagne 1952-1953), il est affecté en Indochine et sert dans les rangs du commando de Montfort en 1953-1955. En 1957-1958, il suit les cours de l'École des Armes Sous-Marines, puis remplit les fonctions d'officier ASM sur l'escorteur d'escadre *Jauréguiberry*, sur l'escorteur rapide *Le Provençal* et sur l'escorteur d'escadre *La Galissonnière*.

Il commande en 1964 l'escorteur côtier *L'Alerte*, puis, reçu en 1969 au concours d'entrée à l'École Supérieure de Guerre Navale, il part suivre les cours de la *Führungsakademie* de la *Bundeswehr*, à Hambourg de 1969 à 1971. À son retour en France, il commande le chasseur de mines *Mytho* en 1971-1972, puis il est affecté à l'état-major de l'Escadre de l'Atlantique comme officier chargé de la lutte anti sous-marine, avant d'exercer les fonctions de commandant de la Marine à la Réunion de 1974 à 1976.

Ayant quitté la Marine, il travaille de 1976 à 1984 à la Direction internationale de Thomson-CSF où il est directeur de la zone export de l'Europe de l'Ouest.

Après son départ à la retraite, il se lance dans une carrière d'historien qu'il va consacrer, en raison de ses

## Prix de fondation

---

connaissances linguistiques, à l'histoire de la Marine allemande au XX<sup>e</sup> siècle. En 1993, il soutient à l'Université de Paris IV-Sorbonne, sous la direction du Professeur Jean Meyer, une thèse de doctorat intitulée : *Le Plan Tirpitz, une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*. Désormais, ses publications vont se succéder, en particulier :

- *Le Jutland*, Paris, éditions Economica, 1992, réédité en 2011 ;
- *Le Plan Tirpitz (1897-1914), une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*, Paris, Librairie de l'Inde, 1998 ;
- *Histoire de la Marine allemande (1939-1945)*, Paris, Perrin, 1999 ;
- *La bataille des Falklands (1914)*, Nantes, Marine éditions, 2002 ;
- *Dönitz, le dernier Führer*, Paris, Perrin, 2011 (mention spéciale de l'ACORAM en 2011) ;
- *La traque du Bismarck, la fin d'un mythe*, Paris, Perrin, 2013 ;
- *La guerre sous-marine allemande (1914-1945)*, Paris, Perrin, 2017.

On lui doit en outre de nombreux articles parus dans des publications telles que *Chronique d'Histoire maritime, Marine et Océans, Communications et mémoires de l'Académie de marine, Neptunia, Marine, Revue historique des Armées*, ...

### **Prix Atlantic René Bloch**

### **Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'Aéronautique navale (ARDHAN)**

L'ARDHAN est une association loi 1901, créée en avril 1991 à l'initiative de l'amiral Guirec Doniol (alors conseiller du Gouvernement pour la Défense), qui bénéficie du soutien de la Marine par la présence au sein de son conseil d'administration de l'amiral chef d'état-major de la Marine, du contre-amiral commandant la Force d'Aéronautique navale et du chef du Service historique de la Défense. En plus de la consultation systématique des archives de la Défense, une part importante de son activité consiste à mener des recherches de documents dans le secteur privé afin de compléter les archives officielles. Elles sont effectuées auprès des anciens de l'Aéronautique navale ou de leurs héritiers : carnets de vol, photographies, insignes, témoignages divers dont l'authenticité est gage de crédibilité.

Les archives détenues par des particuliers forment une source très riche et irremplaçable d'information exploitée par les chercheurs de l'ARDHAN à partir des documents que leurs propriétaires acceptent de lui confier. L'ARDHAN garantit le bon usage de ce qui lui est prêté. Après exploitation, ces documents sont rendus à leurs détenteurs ou, s'ils sont désireux d'en faire don, entreposés dans les archives de l'association. En cas de dissolution, ces archives seront versées au département Marine du Service

## Prix de fondation

---

historique de la Défense, auquel l'ARDHAN est liée par une convention.

L'ARDHAN édite elle-même les livres écrits par ses membres. Cette activité d'édition, commencée en 1993, effectuée en pleine autonomie, garantit des documents très largement illustrés et d'excellente qualité. A ce jour, quarante-deux livres et trente-cinq cahiers ont été édités. Le niveau atteint, voire l'excellence, de ces travaux, le plus souvent réalisés en équipe, a été reconnu par l'attribution de récompenses prestigieuses : quatre médailles de l'Académie de marine, trois prix de l'Aéro-Club de France, le prix Etienne Taillemite de la Société française d'histoire maritime et un prix de l'Association des anciens de l'Ecole navale. Par les travaux de l'ARDHAN, l'Aéronautique navale est la seule composante des armées françaises dont la plus grande partie de l'histoire a été écrite depuis sa création en 1911.

En 2019, l'association compte environ sept-cent-cinquante membres actifs provenant surtout de métropole mais aussi des territoires d'outre-mer et de l'étranger. Elle dispose d'un site internet avec un forum. Un annuaire mis à jour tous les ans permet aux membres de communiquer entre eux. Ceux-ci bénéficient de tarifs et de prestations préférentiels pour les publications.

L'association a pour vocation de rassembler toutes les personnes issues de la société militaire comme de la société civile passionnées par l'histoire, l'aéronautique et, sans être une obligation, la mer.

Une assemblée générale se tient tous les ans au début du mois de novembre. Un bulletin de liaison émis vers l'été permet de faire un bilan intermédiaire de l'activité de l'année. Ce bulletin est complété de deux cahiers de mémoires rédigés par des membres et offerts à tous.



## Prix de fondation

---

Par l'excellence de ses travaux et le rayonnement exceptionnel qu'elle a donné à l'histoire de l'Aéronautique navale, composante aérienne de la Marine, l'ARDHAN mérite de recevoir le prix *Atlantic* fondé par l'IGGM René Bloch, et décerné pour la première fois.



# PRIX PARTICULIER





### Prix Droit et économie Claude Boquin

**M. Koffi Éric Konan,**  
universitaire spécialiste du droit maritime  
et du droit de la mer

Monsieur Koffi Eric Konan, membre de l'Association française de droit maritime, a particulièrement approfondi les questions relatives à la prévention et à la maîtrise des risques de toute nature liés aux activités maritimes comme leur impact sur l'environnement marin et sur l'économie générale de la mer, notamment dans les domaines de la sécurité et de la sûreté.

Ainsi, monsieur Konan fait désormais autorité dans la perception de la complexité des questions touchant à la sécurité de la navigation, en mettant notamment l'accent sur la prévention des risques majeurs que peut faire peser la navigation maritime sur l'environnement marin. A ce titre, il est tout spécialement attentif aux questions touchant à la formation des marins et au domaine complexe de la responsabilité des différents acteurs du transport maritime en matière de protection du milieu marin et de réparation des dommages environnementaux.

De même, il a su dans ses travaux, mettre en lumière l'accroissement important de la criminalité en mer, à travers de nouvelles menaces comme la piraterie ou le terrorisme, le trafic de migrants, les trafics d'armes ou de stupéfiants, menaces qui se conjuguent souvent les unes avec les autres. Avec son expertise, monsieur Konan montre bien les complexités et les limites – à la fois techniques, juridiques et judiciaires –, des réponses que la communauté internationale et les États sont en mesure d'apporter pour prévenir ces menaces et réprimer efficacement les activités illicites qui en découlent.

Les études que monsieur Konan a conduites sur toutes ces questions lui ont valu en 2018 de recevoir le titre de docteur en droit de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

## Prix particulier

---

Ainsi, pour la qualité de tous ses travaux et pour le dynamisme de son engagement personnel dans tous les domaines liés à l'économie maritime, monsieur Koffi Eric Konan mérite d'être distingué par le Prix Droit et économie – Claude Boquin 2019.

# PRIX DE THÈSE







Sciences exactes et/ou expérimentales

**Mme Louise Rousselet**

*pour sa thèse :*

*« L'étude de l'influence de la circulation océanique à petite échelle (méso et sous-méso) sur la distribution spatiale des éléments biogéochimiques et biologiques à l'aide de mesures in situ et d'observations physiques et biogéochimiques par satellite »*

L'océan est un milieu compliqué dont la compréhension impose qu'on le modélise à toutes les échelles spatio-temporelles, jusqu'aux plus fines. On explore maintenant les structures dites « submésoséchelles » typiquement inférieures au kilomètre. Les progrès de l'océanographie se sont toujours faits à partir des observations qui sont la source de nos connaissances et il en va de même pour les structures de la sous-mésoséchelle qui sont des composantes majeures de la circulation océanique et dirigent ou organisent la distribution horizontale et verticale des éléments chimiques et biologiques dans l'océan. Ce sont des tourbillons, des fronts ou des structures filamenteuses. L'objectif de cette thèse est donc de regrouper divers jeux de données in situ, acquis aux échelles typiques de la sous-mésoséchelle et de coupler ces informations à des observations satellites haute résolution et des sorties de modèles numériques pour identifier et mieux comprendre l'influence des circulations de sous-mésoséchelle sur la distribution spatiale des éléments dans l'océan. Objectif ambitieux qui a été atteint grâce l'utilisation de très nombreux types d'observations in situ : stations hydrologiques

traditionnelles, utilisation d'un « Vertical Microstructure Profiler » (VMP) qui permet de faire navire en marche des profils verticaux jusqu'à trois-cents mètres à haute résolution : un profil tous les milles nautiques de tous les paramètres physiques, biogéochimiques et de l'abondance des microorganismes, utilisation aussi de flotteurs dérivants déployés depuis le navire. Des mesures originales par satellite à haute résolution ont été spécialement fournies pour la période des campagnes de mesure : courants déduits de l'altimétrie, vents, chlorophylle déduite de la couleur de l'eau. Deux régions différentes ont été étudiées au cours de campagnes dédiées : l'océan Pacifique sud-ouest et la Mer Ligure en Méditerranée. Les conclusions sont claires : les données recueillies mettent bien en évidence que les fronts sous-mésoséchelle détectés en surface dirigent effectivement la distribution des micro-organismes et la structure des communautés phytoplanctoniques. La reconstruction des vitesses verticales à submésoséchelle, à partir des données *in situ*, montre aussi l'influence des mouvements verticaux sur la distribution des particules en suspension. Cette étude montre aussi comment les traceurs biogéochimiques peuvent permettre d'identifier, en retour, des dynamiques physiques mésoéchelles.

Ces résultats ont de l'avenir : ils seront valorisés par le satellite altimétrique SWOT (CNES-NASA en 2021) qui contrairement à ces prédécesseurs qui ne faisaient de mesure de hauteur de surface de la mer qu'à la verticale balayera de part et d'autre de sa trajectoire deux fauchées de soixante km de large ce qui améliorera considérablement l'étude de la dynamique océanique à submésoséchelle.

Cette thèse est de plus très bien rédigée, et en français. C'est une œuvre construite qui de l'introduction à la conclusion déroule chapitre après chapitre un raisonnement logique. Contrairement à bien des thèses

## Prix de thèse

---

actuelles qui se contentent d'empiler des publications en anglais souvent répétitives, voire parfois contradictoires.

Mme Louise Rousselet a été recrutée après sa thèse en post-doctorat à la Scripps institution of oceanography aux USA.

Sciences humaines et/ou sociales

**Mme Marie-Pierre Labonne**

*pour sa thèse :*

*« Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin, une communauté de marins en mutation, 1792-1945 »*

La thèse est construite selon un schéma classique. Elle expose en trois parties, suivant un ordre chronologique, l'évolution d'un site portuaire normand d'environ deux mille habitants, de la Révolution à la fin de la Seconde Guerre mondiale. La première partie, « De la plage de galets aux premières structures portuaires » est consacrée à l'étude de l'état des pêches et de la société des gens de mer entre 1792, les guerres napoléoniennes et la mise en place d'un avant-port de bassins d'accueil des navires à partir des années 1820. La deuxième partie « Essor et mutations économiques et sociales des pêches maritimes. 1880-1939 » touche aussi bien la technique des navires, des pêches que l'organisation de l'armement, la fraude, les regroupements professionnels et le développement d'une petite ville à partir de l'activité maritime. Enfin, la troisième partie traite du bouleversement entraîné par la guerre, avec la disparition de la flotte chalutière et la chute des rendements. Compte tenu des contraintes liées à l'occupation allemande, les pêcheurs retournent à la navigation à voile quand ils ne sont pas requis de participer aux travaux collectifs imposés. Après le débarquement, la pêche reprend à bord de chaloupes jusqu'à la reconstruction de navires armés au chalut pour la haute mer.

La thèse démontre comment une petite communauté urbaine entièrement consacrée à la pêche a vécu pendant un siècle et demi de perturbations politiques et

économiques, comment elle a résisté à un courant défaitiste qui a entraîné l'abandon de cette activité par de nombreux autres sites portuaires et comment elle a effectué ses mutations techniques et sociales jusqu'à devenir, au début de la Seconde Guerre mondiale, le premier port du quartier de Caen. L'auteur s'attarde sur la façon dont les habitants de Port-en-Bessin ont agi par rapport à la réglementation nationale sur les pêches, notamment sur la fraude et comment s'est structurée une société de patrons-pêcheurs et de temporaires.

Grâce à des sources abondantes et variées, parfaitement maîtrisées, notamment quelques témoignages oraux relatifs à la période de l'Occupation, la thèse donne vie aux habitants de Port-en-Bessin y compris dans leurs échanges et relations avec les autres ports français, avec les autorités nationales et même avec l'Allemagne où une documentation a été retrouvée et utilisée.

Cette thèse s'inscrit à la fois dans l'histoire longue d'une économie artisanale locale analysée avec soin qui comble une lacune pour la période traitée, apporte un complément utile à d'autres travaux sur quelques grands sites portuaires normands et une réelle originalité par son étude d'une région affectée par la Seconde Guerre.

Pour ces raisons et pour la qualité de l'ensemble du texte, cette thèse mérite ce prix de l'Académie de marine.



**LES LAURÉATS DU *GRAND PRIX*  
DEPUIS 1980**







## Lauréats du Grand Prix

---

**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<sup>e</sup> 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

## Lauréats du Grand Prix

---

**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 Hislaire**

*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

# Lauréats du Grand Prix

---

**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<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> 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

**2018 : Gérard Le Bouëdec et Christian Cérinot**

*Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*

Presses universitaires de Rennes



# 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

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

---

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<sup>er</sup> 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](mailto: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 2019

Chaque année, au mois d'octobre, la séance solennelle de rentrée est l'occasion pour l'Académie de marine de réunir ses partenaires et ses invités afin de partager le bilan de l'année académique et de tracer les perspectives pour l'avenir.

Cette séance est placée sous la présidence d'une personnalité éminente – cette année, le chef d'état-major de la Marine, l'Amiral Christophe Prazuck – qui exprime sa vision du fait maritime.

C'est aussi l'occasion de remettre les prix de l'Académie de marine qui récompensent des ouvrages et des œuvres qui contribuent à mieux faire comprendre et apprécier les choses de la mer.