



*École militaire – 1 place Joffre Paris VII*  
*contact@academiedemarine.fr*  
[www.academiedemarine.fr](http://www.academiedemarine.fr)

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

# REMISE DES PRIX 2020 DE L'ACADÉMIE DE MARINE

SOUS LA PRÉSIDENCE DE  
**MONSIEUR DIDIER DECOIN,**  
DE L'ACADÉMIE DE MARINE

Mercredi 9 juin 2021

Paris – École militaire  
Amphithéâtre des Vallières

• <b>Programme</b>	<b>9</b>
• <b>L'Académie de marine</b>	<b>11</b>
• <b>Remise des prix</b>	
- Prix de l'Académie de marine	17
- Prix de fondation	47
- Prix particulier	61
- Prix de thèse	65
• <b>Les lauréats du Grand Prix depuis 1980</b>	<b>71</b>
• <b>L'Association pour la promotion et le soutien de l'Académie de marine (APSAM)</b>	<b>78</b>



**14 h 15** Accueil des participants

**14 h 30** Ouverture de la séance par M. Xavier de la Gorce,  
président de l'Académie de marine

Allocution de M. Didier Decoin, de l'Académie de marine

Remise des Prix



## L'Académie de marine

---

**L'Académie de marine est un établissement public national placé sous la protection du Président de la République. Sa tutelle est exercée par la ministre des armées.**

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

**L'Académie de marine est présidée depuis octobre 2020 par M. Xavier de la Gorce.**

### **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, les ruptures halieutiques, les flux migratoires, les énergies durables, la prévention des catastrophes maritimes, la richesse culturelle de l'héritage maritime... .

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

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

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

### Un ensemble unique et complémentaire de compétences

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

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

Chacune compte 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 contribue 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 et régulièrement une Lettre d'information.

La transcription 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.

# L'Académie de marine

---

<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.

Ces prix prestigieux 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

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.

## REMISE DES PRIX



**PRIX DE  
L'ACADÉMIE DE MARINE**



**Grand Prix**

**Edmond Pâris et l'art naval  
Des pirogues aux cuirassés**

Mme Géraldine Barron

*Presses universitaires du Midi*

Consacré à un marin exceptionnel et atypique, l'Amiral Edmond Pâris (1806-1893), cet ouvrage, bien écrit, bien documenté, scrupuleusement étayé, traite de la vie et de l'œuvre de celui-ci à travers trois axes qui correspondent à autant de grands moments, nettement différenciés, de la vie de ce disciple des Lumières. Le premier retrace les trois longues campagnes de circumnavigation avec Dumont d'Urville, à bord de *l'Astrolabe* (1826-1829), avec Laplace sur *La Favorite* (1829-1832) puis sur *L'Artémise* (1837-1840), campagne au cours de laquelle Pâris perd une main, et enfin sur *L'Archimède*, navire à vapeur qu'il emmène en Chine. L'auteure s'attache ensuite à une seconde partie de la vie de Pâris, pendant laquelle, comme commandant du *Castor* dès 1834, puis de divers vaisseaux, il participe activement à l'intégration de la machine sur les navires mixtes. Il commande plus d'une dizaine de bâtiments à vapeur, dont le *Fleurus* pendant la guerre de Crimée, puis le vaisseau *Algésiras* de Dupuy de Lôme. En s'intéressant aux bâtiments à vapeur qui commencent alors à être utilisés dans la Marine, par sa position d'expert et par ses activités de formateur, Pâris joue un rôle essentiel dans le développement de la vapeur au sein de la Marine. Durant la dernière partie de sa vie, Pâris, occupe diverses fonctions dans plusieurs institutions, Conseil des

## Prix de l'Académie de marine

---

Travaux de la capitale, Académie des Sciences (1862), Bureau des longitudes (1865), Société de géographie (1864), Société nationale de Sauvetage, Dépôt des Cartes et Plans et Musée de la Marine au Louvre (1871, après avoir quitté le service actif). A la direction de ce dernier, auquel il donne une dimension très ambitieuse, dans tous les domaines maritimes, il achève son entreprise de recension des bateaux des peuples non-européens, initiée à la demande de Dumont d'Urville lors de la campagne de l'*Astrolabe*, et qu'il n'avait jamais abandonnée ensuite. Infatigable, Pâris se multiplie sur tous les fronts techniques, il est omniprésent et produit un nombre considérable d'écrits et ouvrages de toutes sortes, le plus souvent agrémentés de plans, dessins ou aquarelles de sa main, qui lui vaudront une Médaille lors de l'Exposition universelle de 1855. En mettant en perspective la trajectoire individuelle d'une personnalité importante au sein de la Marine du XIX<sup>e</sup> siècle avec l'évolution générale de celle-ci, ce travail met en relief trois grands axes de l'histoire de la Marine à cette époque. Un contexte international plus large, en particulier le glissement d'enjeux scientifiques vers des préoccupations économiques et politiques. L'engagement de Pâris dans le développement de la vapeur, sujet souvent négligé par l'historiographie maritime ; il invente le métier nouveau de « mécanicien naval » et on lui doit aussi le concept de « système navire », qui veut « faire accepter le bateau comme objet d'étude dans toutes ses dimensions » techniques et humaines. Il met en place des commissions mixtes de construction, d'armement et d'essais qui préfigurent exactement les dispositions encore en vigueur aujourd'hui. Recrutement et formation des hommes, améliorations techniques, évaluation... : aucune des conditions de ce développement n'est passée sous silence. Enfin, le rôle de Pâris dans l'émergence d'un Musée de la Marine est mieux connu. Imprégné de science naturaliste et de l'*Encyclopédie* dès son initiation sur l'*Astrolabe* par Dumont d'Urville, qui s'interrogeait sur le peuplement du Pacifique, le

## Prix de l'Académie de marine

---

jeune aspirant Pâris avait eu la conviction que les fameuses « pirogues » dont il admirait les performances inédites, étaient à la fois une réponse à cette question et une manifestation du génie humain au travers de l'*art naval*. Toute sa vie, il a joué le rôle de « passeur », fondamentalement expérimental et humain dans sa démarche intellectuelle, même si l'objet de ses recherches était essentiellement technique. Le premier, Pâris a compris et exprimé avec force qu'un navire était un « objet sociotechnique complexe », comme le disent aujourd'hui les sociologues. Relevant ce qu'elle appelle un « pari biographique », l'auteure, parvient à donner de la vie de Pâris, longue de quatre-vingt-sept années, et toute entière consacrée à la Marine, à la fois une vue d'ensemble et un récit incarné et vivant.

### Prix Beau livre

#### Le Tour du monde en 80 phares

M. Vincent Guigueno

*Éditions E/P/A*

Si, pour le profane, les phares sont des éléments fixes et éternels, ce ne sont pas des objets de collection, ce sont en fait des appareils complexes et vivants, des aides à la navigation aux caractéristiques parfaitement définies et avant tout des outils destinés à la signalisation maritime, dont le rôle a évolué au cours des temps. Les phares modernes sont présents sur notre littoral depuis plus de 300 ans et dans un mémoire en l'an IX de la République, l'amiral Thévenard précise ce que doit être un phare « moderne » par sa position en latitude et longitude et par la nature du signal lumineux ainsi que de sa portée. Puis les savants français chers à la République se préoccupent de la question de la signalisation maritime, et une Commission des phares est constituée en 1811. Le présent ouvrage présente de manière très précise des phares remarquables, choisis autour du monde. Sur nos côtes métropolitaines et ultramarines, on compte 220 phares, soit 1 % des phares du monde selon un recensement de l'Amirauté britannique estimant le nombre à 80 000 phares et feux en tout. Les phares, outre leurs caractères techniques, peuvent être définis, comme dans cet ouvrage, par des critères de forme, d'âge, de lieu d'implantation, d'intérêt architectural, d'intérêt historique, culturel, national ou local. Nul ne pouvait mieux présenter cette ceinture lumineuse des océans que l'auteur de cet ouvrage, ingénieur, historien

et conservateur du patrimoine, qui fut chargé de mission au ministère de l'Écologie pour le patrimoine de phares avant de rejoindre le Musée national de la Marine puis le Musée du quai Branly. Ces phares s'inscrivent dans l'histoire globale de la mondialisation des échanges au XIX<sup>e</sup> siècle, et ce livre rend compte de la variété des caractères, de la pluralité des histoires, des architectures, des paysages dans lesquels ils s'inscrivent, depuis ceux situés au bout du monde comme celui du cap Horn, à ceux des côtes françaises, avec Cordouan et Ouessant. L'auteur répartit géographiquement ces 80 phares dont la plupart sont inscrits au patrimoine mondial de l'humanité, chacun faisant l'objet d'un texte racontant son histoire, son rôle, avec une riche illustration photographique en couleurs. Une chronologie des phares, de leur année d'allumage, nous fait remonter du III<sup>e</sup> siècle avant notre ère au XX<sup>e</sup> siècle. *Le tour du monde en 80 phares* est non seulement un beau livre agréable à lire, mais encore un livre intelligent qui nous montre l'universalité de ce principe de signalisation maritime. Aujourd'hui, à l'ère des systèmes de navigation par satellites, comme *Galileo* ou le *GPS*, il est nécessaire de rappeler que malgré ces systèmes, les phares restent indispensables à la navigation, qu'ils ne doivent, ni être laissés à l'abandon, ni arrêtés en aucune façon.

### Prix Album

#### Voyage dans les terres australes à bord du Marion Dufresne

M. Pierre - François Bonneau

*Éditions E/P/A*

Cet ouvrage est le récit d'un voyage de deux amis habitués à des publications communes, l'un journaliste marin et l'autre photographe dans le domaine maritime. Un de leur rêve était d'embarquer à bord du mythique *Marion Dufresne*, navire polyvalent des mers du sud de l'océan Indien dont les rotations, quatre fois par an, permettent de ravitailler en personnes et en vivres depuis La Réunion, les bases françaises de Crozet, Kerguelen et Amsterdam. Ce fut en tant qu'invités par les TAAF (*Terres Australes et Antarctiques Françaises*) qu'ils ont embarqué lors de la rotation d'avril 2018. Une introduction comportant un petit historique est tout-à-fait bienvenu. Le texte est principalement constitué de leur carnet de bord accompagné de superbes photographies de scènes de la vie quotidienne à bord (chargements-déchargements, manœuvres ...), des images contrastées et insolites du *Marion Dufresne*, de splendides paysages et environnements marins dont certains inédits comme Tromelin ou le sud de l'archipel des Kerguelen... Textes et photos alternent avec une trentaine de portraits, en noir et blanc et en pleine page, particulièrement expressifs, de membres de l'équipage, de « campagnards » arrivant ou quittant les bases ou même de touristes. Ces portraits et leur descriptif personnalisé des sujets en regard (depuis

le Commandant, jusqu'au grutier du bord) donnent une originalité à l'ouvrage et une touche vivante de la vie communautaire sur le *Marion*. Il en résulte un magnifique ouvrage très agréable à lire, qui dépasse l'intérêt général d'un sujet déjà abordé et rend hommage aux hommes et aux femmes qui font vivre nos bases australes.

### Prix Bande dessinée

#### **Le grand fleuve**

*(série en cinq tomes)*

MM. Serge Aillery et Jean-Luc Hiettre

*Éditions Paquet*

Le Grand Fleuve dessine en cinq tomes une fresque de la batellerie fluviale française sous la Restauration. Chaque tome raconte une histoire indépendante mais l'ensemble nous conduit des voiles blanches des gabares du tout début du XIX<sup>e</sup> siècle aux fumées noires du premier bateau à vapeur, *La Loire*, lancé en juin 1822 avec son appareil moteur, effectuant son voyage d'essai de Nantes à Paimboeuf quelques jours après. Le trait et la mise en couleurs s'affinent du début à la fin. L'aspect maritime est peu présent, si ce n'est dans les parallélismes évoqués entre constructions et pratiques maritimes et fluviales, mais surtout au travers de l'expérience du héros Jean Tambour ancien conscrit de la marine napoléonienne, prisonnier évadé des pontons anglais, qui de retour de la guerre devra se battre pour retrouver sa place sur le Grand Fleuve, beaucoup aidé en cela par son expérience de marin. Cette saga couvre presque tous les aspects liés à cette activité : techniques du flottage du bois, technique de construction des trains de bois, levées de la Loire et leurs débordements souvent dramatiques, différentes manœuvres à effectuer en basses eaux ou le passage des ponts par fort courant jusqu'aux hivers rigoureux avec la glace, embâcles et la manière de les franchir ainsi que les redoux de l'été de la Saint Martin empêchant les

halages en rendant les berges impraticables pour les chevaux et les chariots. Et aussi les aspects commerciaux relatifs à l'acheminement des marchandises, les aspects sociaux avec les relations entre les différentes catégories d'acteurs et enfin la présence sous-jacente du progrès venant d'Amérique avec la présence d'un consul américain promoteur d'une « machine » qui ressemble furieusement à celle de Fulton. Cet ensemble de bandes dessinées, dont le récit est déjà attrayant en soi, comprend, en plus, une dimension sociologique professionnelle particulière tout à fait intéressante.

### Médaille

#### Commandant de sous-marins

Amiral François Dupont

*Éditions Autrement*

Chez les militaires on rencontre trois sortes de marins, les marins de la surface, les marins du ciel et les sous-mariniers. Ces derniers, les moins connus, sont discrets par vocation et même secrets pour ceux qui appartiennent à la Force océanique stratégique qui met en œuvre les quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engin (SNLE) chargés pour l'essentiel de la dissuasion. Il fallait le talent, la compétence et la sensibilité du narrateur, premier commandant du *Triomphant*, tête de série de la deuxième génération des SNLE français dont il assura l'armement, pour nous faire pénétrer ce monde du silence. *La vie secrète des sous-marins*, tel est le sous-titre de ce récit qui se lit d'une traite. L'auteur s'exprime à la première personne et nous fait partager le quotidien de sa vie de *pacha* dans toutes ses dimensions, humaine, technique, stratégique et tactique. Ce récit est passionnant, à la fois neutre, précis et professionnel mais aussi intime et pétri d'humanité sans être sentimental, il nous fait partager la vie quotidienne de cette communauté soudée par la complémentarité qui fait de chacun, du commandant au quartier-maître, un rouage indispensable à la vie du bord et à la réussite de la mission. Cette alchimie réussie s'appelle vie d'équipage, c'est à dire solidarité et amitié dans la hiérarchie et le respect de chacun. Un des nombreux mérites de cet ouvrage réside dans son caractère pédagogique et documentaire, notamment par des encarts

d'une parfaite clarté et d'une grande diversité, ainsi : « Un monde sous pression ; Soixante-dix jours de patrouille ; Une brève histoire des sous-marins ; Les femmes à bord des sous-marins... ».

### Médaille

#### Atlas des fortunes de mer

M. Cyril Hofstein et Mme Karin Doering - Froger

*Éditions Arthaud*

L'auteur, historien de formation, journaliste passionné par les choses de la mer, nous présente un recueil de 31 notices, de 2 à 6 pages, pour lesquelles il faut entendre le mot « fortunes » au sens général d'incidents, accompagnées de cartes de localisation. Ces notices portent sur toutes les périodes historiques et toutes les mers du monde, réparties en plusieurs sites : Ponant, Baltique et Nord, Levant, Caraïbes, Pacifique et océan Indien. Bien sûr les naufrages sont les incidents les plus nombreux tels que ceux de *La Belle* sur le littoral de la Louisiane en 1686, du *Drumond Castle* sur la côte d'Ouessant, en 1896, d'un navire de commerce romain sur le Cap Corse au second siècle de notre ère, du *Georges Philippar* en Mer Rouge en 1932, de l'*Erebus* et du *Terror* en Arctique, et bien sûr *La Boussole* et *L'Astrolabe* en 1788. Il y a aussi des naufrages inventés comme celui du navire du comte de Boisjournain dans la Manche en 1791, inventé par le faussaire Vrain-Lucas pour dissimuler ses malversations. Certains bâtiments menacés à plusieurs reprises d'un naufrage échappent à toutes les catastrophes, comme le *Belem*, né en 1896 « sous une bonne étoile ». D'autres notices mentionnent les sites de destruction des vaisseaux hors d'usage, ainsi le « cimetière » de Landévenec et le chantier de Chittagong au Bengale. L'auteur élargit son étude à d'autres thèmes tels que la conservation du *Canot de l'Empereur*

construit en 1810 ; la tentative de saisie en 2000 dans la rade de Brest du *Sedov*, navire école de la marine russe ; la vaine recherche sur le littoral de Madagascar du fabuleux trésor du capitaine Kidd, pirate jugé et condamné à mort par un tribunal de Londres en 1701 ; et encore l'affaire du *Grand Saint Antoine*, entré à Marseille en 1720 avec une cargaison d'étoffes orientales, sans s'être soumis à la réglementation sanitaire et introduisant la peste dans la ville provoquant une épidémie qui fait plus de 30 000 morts.

*NB : 1 % du prix de vente de ce livre est remis à la SNSM.*

### Médaille

#### Errances

M. Olivier Remaud

*Éditions Paulsen*

L'épopée du navigateur danois Vitus Bering (1681-1741) est celle d'un marcheur vers la mer de l'Est. Ce roman reconstitue l'exploration de 1725 à 1730, mandatée par le tsar Pierre 1er, puis plus tard par l'impératrice Catherine. La « Grande expédition nordique » connut une fin tragique, au large du Kamtchatka, avec le naufrage du *Saint-Pierre* aux abords de l'île de Bering. L'explorateur y est resté, victime du scorbut. L'espoir de trouver un passage maritime au « Nord-Est » se révèle rapidement inaccessible. L'explorateur est bien déterminé à atteindre le rivage oriental de l'empire russe, mais les obstacles sont multiples. La difficulté la plus importante à surmonter est l'ignorance totale des espaces immenses à traverser, des populations rencontrées et l'insuffisance des cartes élaborées par des géographes n'ayant jamais parcouru les lieux. De plus, la réticence des gouverneurs régionaux à répondre aux lointaines recommandations royales de fournir hommes et approvisionnements retarde et affaiblit l'expédition, car les quelques centaines de voyageurs, les chevaux et traîneaux transportent des tonnes de matériaux destinés aux nécessités du quotidien et en vue de construire des bateaux pour la navigation fluviale, lacustre puis sur la mer d'Okhotsk et l'océan Pacifique. Ce roman relate un épisode important de l'histoire des sciences et techniques en Europe au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec la recherche d'une mer inconnue, la mise

à contribution des hommes de science Allemands, Français, Anglais et faisant intervenir les enjeux politiques et maritimes entre les États. Sont aussi très bien exprimés les défis du commandant Bering devant diriger quelques centaines d'hommes novices dans une telle expédition, les démêlés avec le monde politique, les problèmes d'intendance, la rencontre de populations inconnues, la construction de bateaux pour naviguer sur l'océan Pacifique et vers un Nord incertain.

### Médaille

#### Pierre Bouvet

Le vainqueur du combat du Grand-Port,  
seule victoire navale sous la Révolution et l'Empire  
20-24 août 1810

M. Jean Verdet

*Éditions Guénégaud*

Cet ouvrage qui présente de façon détaillée les navigations et les combats des bâtiments sous l'Empire, retrace la vie de l'amiral Pierre François Bouvet, né le 28 novembre 1775 à l'île Bourbon (La Réunion). A 11 ans, il embarque comme mousse sur la flûte *Le Nécessaire* commandée par son père, puis sur différents bâtiments dont certains armés en corsaires. En 1801, intégré dans la marine de guerre, embarqué sur la *Romaine* puis sur le *Redoutable*, il participe à la campagne de la Guadeloupe destinée à rétablir l'autorité de la France sur ce territoire, ensuite sur l'*Atalante*, pour une campagne en océan Indien. En novembre 1805, l'*Atalante* ayant fait naufrage dans la baie de la Table près du Cap, il est, pour la cinquième fois, prisonnier des Anglais, puis relâché sur parole. En 1806, il commande l'*Entreprenant*, et patrouille devant la côte des Malabars, capturant le brick *La Marguerite*. En octobre 1808, à bord d'un nouveau brick-corvette l'*Entreprenant*, il conduit trois campagnes, vers le Golfe persique, les Mascareignes, et les Philippines, avec la prise du vaisseau portugais l'*Ovidor*. En mai 1810, commandant la *Minerve*, intégré dans la division Duperré, il participe le 3 juillet 1810 au combat victorieux

du Mozambique contre trois bâtiments anglais, des *Indiamen*. Le 22 août 1810 commence la bataille de Grand Port, dans le sud de l'île de France, dans laquelle Bouvet a un rôle décisif, Duperré étant gravement blessé, les anglais perdant quatre frégates ; c'est la plus grande victoire navale de l'Empire. Capitaine de vaisseau, il reçoit le commandement de l'*Iphigénie* et d'une division, puis celui de la frégate l'*Aréthuse* et d'une division ayant pour mission d'attaquer le trafic anglais et il fait six prises. Malgré une forte tempête provoquant de graves avaries sur l'*Aréthuse*, il attaque la frégate *Amelia* qui, très endommagée, s'enfuit. Il présente sa démission à 47 ans et est promu contre-amiral, plus tard il sera député puis représentant de La Réunion au Conseil des Colonies. Il meurt le 18 juin 1860 à Saint Servan, après avoir montré durant ses trente années de navigation de grandes qualités de marin, de tacticien, et de stratège en défendant les îles françaises de l'océan Indien.

### Mention

#### Éloquence de la sardine

Incroyables histoires du monde sous-marin

M. Bill François

*Éditions Fayard*

Ce n'est pas un livre de biologie marine ; ce n'est pas un livre scientifique ; ce n'est pas un roman sur la mer et les poissons ; ce n'est pas un livre d'humour ; ce n'est pas un livre de souvenirs. C'est tout cela à la fois cependant. Et l'auteur n'est pas un océanographe et pourtant, c'est un chercheur en hydrodynamique, il manipule, donc, les mêmes équations que les océanographes. C'est un livre de merveilles qui nous parle de la mer ou plus précisément de ses habitants, les sardines bavardes, les thons, les homards discrets, les cachalots, les méduses et leur compère le corail, le plancton. Il nous raconte avec humour, dans un beau langage, tout ce que ces animaux ont raconté à l'auteur, leurs migrations, leurs proies et leurs prédateurs, les bancs de milliers de sardines, le cabillaud qui a découvert l'Amérique, qui a enrichi les armateurs à la grande pêche et qui a presque disparu des eaux canadiennes (mais pas de nos eaux européennes), le malin poulpe inventif qui serait l'animal le plus intelligent du peuple de mers, la bioluminescence du plancton, les harengs de la Baltique dont les émissions de gaz perturbaient les sonars de la marine suédoise ... Il nous raconte aussi les poissons parisiens qui peuplent la Seine ou qui vivent dans l'obscurité du canal St Martin. Il nous raconte, parfois avec Pline l'Ancien, les récits des peuples

aborigènes et les mythes marins, les mystérieuses complicités entre les hommes et les animaux de la mer, leurs dialogues avec les dauphins et les orques. Et puis apparaissent les monstres marins des légendes du Moyen-Age, monstres marins encore présents dans l'ouvrage de Rondelet à la Renaissance, mais que la science et la raison ont retiré des océans et des cartes marines. Dans ce monde, qualifié à tort du silencieux, l'auteur a entendu les poissons parler, les moules et coquilles Saint-Jacques chanter, un monde de bruits que connaissent bien nos « oreilles d'or ». La sardine avait beaucoup vu mais « elle n'était qu'une sardine seule, si vulnérable, déjà presque condamnée à se dissoudre dans les sucs gastriques d'un thon. L'auteur a capturé la sardine dans son seau d'enfant, et a recueilli tous ces récits qu'il nous livre. « En attendant, laissons ces histoires nous bercer et nous inspirer pour en inventer, en partager d'autres. Car le monde des mers est comme celui des mots : un espace de liberté, et qui doit le rester. Ceux qui veulent brider les mots, imposer des règles à l'expression et à la parole sont comme ceux qui veulent établir des barrières sur les mers. L'océan est à tout le monde et à personne ; l'imagination aussi ». La beauté du monde sous-marin, bien réelle, éclate dans ce livre dont l'auteur est un maître du langage ; n'a-t-il pas remporté le Grand oral de France 2 ?

### Mention

#### Les mousses

Le destin d'apprentis marins

M. Michel Giard

*Éditions Charles Corlet*

Cet ouvrage, orné de nombreuses illustrations, raconte de manière plutôt anecdotique la vie des mousses au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>. Il accorde une place importante à l'École des mousses de la Marine dont la présentation introduit et conclut l'ouvrage, la création de l'École en 1829 étant naturellement décrite dans les premières pages, sa suppression en 1988 puis sa réouverture en 2008 faisant l'objet du dernier chapitre. Entre les deux l'auteur, décrit les conditions de recrutement des mousses civils, principalement à la pêche, et leurs conditions de vie, qui sont rudes et de nature à choquer le lecteur moderne. Le trait est peut-être parfois un peu forcé, mais c'était un métier difficile, physiquement exigeant et très dangereux, pas forcément adapté à des adolescents. A l'époque on voyait les choses différemment, et il est certain que de nombreux mousses sont devenus d'excellents marins aimant leur métier. L'auteur nous emmène en de nombreux lieux tels Terre-Neuve, l'Islande, la pêche au thon dans le golfe de Gascogne, et aussi à la pêche côtière. Il se préoccupe également des questions de santé, ainsi que des pèlerinages, rites et cérémonies divers qui rassemblaient les communautés de pêcheurs autour des marins et de leurs familles.

### Mention

#### À la dérive

Seule dans le Pacifique

Mmes Tami Oldham Ashcraft  
et Susea McGearhart

*Éditions Glénat*

Ce livre du genre narratif raconte l'aventure d'une femme qui à la suite d'un ouragan se retrouve seule à la suite de la disparition de son coéquipier et fiancé, sur un voilier dématé à la dérive au milieu du Pacifique. Le texte expose jour après jour les tourments, la détresse psychologique et les difficultés techniques rencontrées par la navigatrice pour remettre le voilier en situation de traverser le Pacifique et rejoindre Hawaï dans une ambiance de drame amoureux. Elle y arrivera après une longue dérive de 42 jours. Le récit est bien écrit : descriptions de la Polynésie au travers des réminiscences du parcours amoureux de la navigatrice, dialogue avec le coéquipier disparu analysé en phase post-traumatique crânienne comme l'expression de l'inconscient, prenant le pas sur le « conscient », guidant favorablement la conduite de la rescapée en lui évitant de sombrer dans un état dépressif suicidaire vers lequel elle tendait.

**Mention**

**L'étoile au soleil de minuit**  
De Brest au Cercle polaire,  
le récit d'une peintre embarquée

Mme Anne Smith  
*Éditions Ouest-France*

L'auteure, peintre officiel de la Marine, nous embarque dans un voyage impitoyable, passionnant et décoiffant, dans les mers glacées du Grand Nord, à bord de la magnifique goélette *L'Etoile*, bateau-école de la marine française. Elle nous entraîne à bord, jusqu'aux frontières du Groenland en abordant les Féroé et l'Islande. Dans ce voyage infernal, figurent de très belles descriptions d'une mer hystérique dans laquelle glissent des monumentales baleines, des oiseaux par milliers. Avec gaieté, sensibilité et bonne humeur, l'auteure nous fait partager avec talent une épreuve forte, passionnante et difficile. Ce livre comprend aussi, tout au long, des illustrations très fortes qui ponctuent avec grand intérêt la promenade diabolique !

**Mention**

**Les marins français du Jour J**  
FNFL – Normandie 44

M. Jean-Charles Stasi  
*Éditions Heimdal*

Cet ouvrage intéressera un public qui pourrait méconnaître les Forces Navales Françaises Libres, les FNFL, les glorieuses pages de leur histoire, de leurs combats et de leurs actions pendant le débarquement de Normandie en juin 1944. La première moitié de l'ouvrage présente brièvement la Marine Nationale à l'entrée de la guerre, puis traite l'histoire des FNFL depuis leur création par l'amiral Muselier, également créateur de la Croix de Lorraine, les diverses actions des bâtiments FNFL, jusqu'à leur intégration dans les forces alliées. La seconde moitié présente les FNFL au cours du débarquement : le commando Kieffer, le croiseur *Courbet* servant de brise-lame et la *Combattante* qui permet au Général de Gaulle de débarquer et de faire un discours à Bayeux. Au-delà des textes clairs et précis, cet ouvrage est particulièrement remarquable pour ses très nombreuses photos et quelques dessins des bâtiments qui rendent ce livre particulièrement adapté au grand public ; une liste des bâtiments FNFL militaires et marchands le complète.

### Ouvrage signalé

#### **Commandos marine** Au cœur des tempêtes

Mme Manuelle Calmat  
*Éditions du Rocher*

Leurs missions sont secrètes et rien ne filtre, rigueur et discrétion. Ils agissent dans l'ombre, dans les environnements les plus hostiles. Par la mer et par les airs, ils se glissent dans la nuit et frappent là où personne ne les attend. Ces membres des unités des forces spéciales au béret vert sont ceux que l'on appelle en dernier recours. Nageurs de combat, chuteurs opérationnels, tireurs d'élite, experts en explosifs et en contre-terrorisme, spécialistes de la libération d'otages et de l'exfiltration d'agents, ils appartiennent aux sept unités de commandos de Marine : Hubert, Trépel, Penfentenyo, Jaubert, Monfort, Kieffer et Ponchardier. L'auteure nous introduit au cœur des opérations multiformes menées par ces hommes intrépides, durement formés et aguerris, « coup de poing » dans des environnements très divers, alternant des phases d'attente et d'observation discrète avec des moments de surintensité dramatique, assaut en haute mer, libération d'otages, exfiltration, destruction, renseignement en zone de guerre, lutte contre les narcotrafiquants, piraterie et pêche illégale, interception d'un chef de guerre dans le Sahel.

### Ouvrage signalé

#### **Musée des animaux et monstres marins** dans la littérature

MM. Jean-Luc Coudray et Philippe Coudray  
*Éditions Zeraq*

Un livre agréable à lire et joyeux, écrit par deux auteurs, rédacteurs et illustrateurs de bande dessinées et d'ouvrages pour la jeunesse, qui ont pris plaisir à délirer, et qui se sont visiblement bien amusés à l'écrire et à l'illustrer, pour nous présenter une grande variété de monstres. Rapidement on prend beaucoup de plaisir à les lire. Ce sont des monstres qui conservent leur mystère, venus des mythologies religieuses ou non de différents pays, le Léviathan de la Bible mais aussi du Talmud et des mythes mésopotamiens, la Bête de l'Apocalypse, le Marsya, avatar de Vishnou, les sirènes qui vivent sur les côtes d'Ouessant ; l'Hrosshveli islandais, la baleine-cheval génératrice des tempêtes, ou le Cthulhu du Pacifique, humanoïde à tête de seiche, à tentacules de poulpe et ailes de dragon, la Tarasque du Rhône, fille du Léviathan, mangeuse d'hommes et qui lance des flammes par son arrière-train, la méduse venue de l'Antiquité... Ce sont des animaux marins fabuleux nés de l'imagination des écrivains et poètes, les plésiosaures et ichtyosaures de Jules Verne, l'albatros de Baudelaire, les pingouins (des manchots) d'Anatole France ou Moby-Dick. Ce sont, aussi, ces animaux monstrueux du Moyen-Age présents sur les portulans, l'évêque de mer qui a rencontré le pape et le roi de Pologne (un poisson de la famille profonde des Macrouridae

certainement), le serpent de mer, les baleines géantes, le Kraken ou le Zaratan, tortue géante des « Contes de Milles et une nuits ». Trente-quatre animaux marins, chacun accompagné d'un texte qui s'éloigne souvent du « monstre » pour venir nous raconter des histoires de notre temps, des considérations pleines d'humour dont la critique n'est pas absente sur notre société et ses monstres qui ne viennent plus de la mer. Chaque texte s'unit étroitement aux excellentes illustrations qui l'accompagnent, pleines d'imagination et de surprise.

### Ouvrage signalé

#### Au temps héroïque de la marine à voile

M. Jeff Falmor

*Éditions Locus Solus*

C'est un recueil de très nombreuses citations provenant d'au moins 250 ouvrages imprimés, journaux de navigation, récits de voyage, souvenirs et mémoires de marins et voyageurs, sur la vie quotidienne des navires depuis le XV<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1850. Pour la lecture, les citations (avec des précisions linguistiques assez nombreuses) sont groupées en 28 chapitres et ceux-ci traitent des incidents des voyages, de la place de la hiérarchie, de celle de la religion, de la pratique de la course et des combats, la discipline et les sanctions, le déroulement des fêtes, les vêtements des matelots et ceux des officiers, le rôle et le comportement des domestiques et des mousses, l'alimentation, les boissons, les maladies à bord et principalement le scorbut, les médecins, chirurgiens et infirmiers, la pratique médicale, l'hygiène, la mort et les rites autour du défunt. Il s'agit d'un bon instrument de travail, utile sur tous les aspects du déroulement des navigations.

### Ouvrage signalé

#### Le monde selon Guirec et Monique

M. Guirec Soudée

*Éditions Flammarion*

L'histoire, dans un style léger d'un jeune Breton, qui aime la mer pour y avoir été élevé. Mais qui n'a acquis aucune connaissance particulière, ni en calculs nautiques, ni en manœuvre, ni en météo. Seulement un amour viscéral de la mer. Un récit prenant, sincère, amusant, d'un jeune garçon qui, bien que sans expérience nautique, traverse cependant l'océan vers les Antilles, remonte au Groenland où il hiverne, bloqué dans les glaces, franchit le passage du Nord-Ouest, et redescend l'océan Pacifique jusqu'au continent antarctique, pour ensuite remonter en Bretagne via Le Cap et Sainte Hélène. Dans ces épreuves qu'il rencontre et surmonte, il y a une note charmante : il est accompagné d'une poule qui, contre vents et marées, lui donne un œuf quotidien. C'est un récit qui entraîne le lecteur, avec ce garçon qui jamais, ne se décourage et apprend au fur et à mesure. Un récit encourageant.

## PRIX DE FONDATION



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

**M. Jacques Boudet,**  
président de Geogas maritime

M. Jacques Boudet est le président de la société Geogas.

Cette société a poursuivi le destin de Gazocean, pionnière des transports de gaz par mer, créée en 1957 par son père René Boudet, également fondateur de Technigaz, avec Jean Alleaume et Gilbert Massac. Le capital et les activités de Gazocean, victime d'une gestion trop pionnière dans le GNL, furent reprises dans les années 1960, par divers investisseurs (Gaz de France Marine, CGM,...). En 1979, René Boudet créa la société Geogas et, très tôt, il passa le flambeau à son fils Jacques, qui en fit un des premiers traders de GPL au monde.

Sous la présidence de M. Jacques Boudet, le groupe s'est développé autour de trois branches : Geogas Trading, dédié au négoce, Geogas Entreprise, pour le stockage et la distribution et Geogas Maritime pour l'armement de navires. Membre d'Armateurs de France avec plus d'une quinzaine de navires sous pavillon français, poursuivant la tradition de Gazocean de baptiser ces navires de noms de savants, explorateurs, marins français. Cet armement exploite, hors affrètements, une flotte de six navires transporteurs de GPL sous pavillon français : Summit Terra (78 500 m3), Lapérouse (22 500 m3), Surville (35 000 M3), Verrazane (35 000 m3) et les deux sister-ships en 2016, Champlain et Pointis (84 000 m3).

## Prix de fondation

---

Fin 2019, revanche sur le destin, M. Jacques Boudet fit un retour spectaculaire et massif dans le GNL, avec la prise de participation dans 5 méthaniers, constructions neuves du japonais NYK. C'était en quelque sorte la renaissance de Gazocean, le pionnier du transport maritime de gaz naturel liquéfié.

## Prix de fondation

---

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

**M. Yves Dandonneau,**

directeur de recherche de classe exceptionnelle à  
l'Institut de recherche pour le développement (IRD)

M. Yves Dandonneau directeur de recherche de classe exceptionnelle à l'IRD est ingénieur agronome de l'INA Paris 1966.

#### ***La science***

M. Yves Dandonneau est un spécialiste des « prairies marines » à savoir le phytoplancton producteur de la chlorophylle et donc de la production biologique primaire à la base de la chaîne alimentaire qui conduit aux poissons et aux hommes. Cette production primaire a lieu en surface et son importance dépend de sa richesse en sels nutritifs dont l'abondance dépend de la dynamique océanique. Il s'ensuit une multiplicité de situations qui, faute d'observations suffisantes rendait les études biologiques difficiles. Pour pallier cette insuffisance M. Yves Dandonneau innova en organisant en 1977 à partir de Nouméa un programme d'observations basé sur la collecte de données de chlorophylle de surface à partir des navires de commerce naviguant à travers l'Océan Pacifique. Les données ainsi recueillies combinées à celles de la mesure de la couleur de l'océan faites à partir du satellite CZCS de la NOAA lancé en 1978 ouvraient la voie à une « mondialisation » de la chlorophylle et de la production

## Prix de fondation

---

primaire à toutes les échelles spatiales des petites structures aux grands anticyclones en passant par toutes les structures tourbillonnaires dont est fait l'Océan. Cela conduisait naturellement au cycle du carbone, aux échanges entre océan et atmosphère et au climat. Mais il n'y a pas que le climat : cela concerne aussi le fonctionnement des écosystèmes qui est asservi à la dynamique océanique et les ressources vivantes. Ainsi Yves Dandonneau est-il à la jonction entre physique, biologie et techniques spatiales ; de la récolte des mesures *in situ* et spatiales à leur utilisation dans l'étude et la modélisation des écosystèmes côtiers ou de haute mer objectifs du programme international JGOFS (Joint Global Ocean Flux Studies) de l'organisation internationale IGBP (International Geosphere Biosphere Programme). Programme auquel Yves Dandonneau participa activement. Il s'intéressa particulièrement au Pacifique équatorial terrain de jeu du couple Niño/Niña.

### **Fonctions exercées**

M. Yves Dandonneau est un océanographe complet. Allant de la dynamique océanique, aux échanges de CO<sub>2</sub> entre océan et atmosphère et au climat d'une part et de la biologie élémentaire au fonctionnement des écosystèmes qui interagissent eux aussi avec le climat d'autre part. Il a su prendre ses responsabilités pour la réussite des programmes qu'il initiait ou auxquels il participait. Il a été responsable de l'océanographie au Centre IRD de Nouméa et directeur adjoint des Lodyc/LOCEAN.

### **Relations internationales**

Il s'est impliqué dans l'organisation des programmes internationaux auxquels il participait : Membre du Comité Scientifique du programme JGOFS ; Président du groupe de travail JGOFS sur la photosynthèse. On ne rencontre pas souvent d'océanographes à la palette scientifique aussi large que celle de M. Yves Dandonneau capable de concevoir

## Prix de fondation

---

et mettre en œuvre des systèmes d'observations *in situ* aussi lourds. Capable aussi de promouvoir et gérer des programmes de recherche s'appuyant sur ces données. Tout en prenant ses responsabilités dans les laboratoires où il se trouvait.

Au moment où l'Académie de marine cherche à se situer sur les problèmes d'environnement marin elle peut faire appel à l'expertise de M. Yves Dandonneau qui est au point de convergence des diverses disciplines. Cela vaut bien un Prix Giret.

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

**M. Jean-Michel Roche,**

auteur de « Commandants, états-majors et activités des bâtiments de la Marine française »

Ce gros livre est un remarquable instrument de travail. C'est une liste des embarquements des officiers de la Marine durant la période capitale de la constitution de la flotte de guerre sous l'autorité de Colbert et de Louis XIV. Le commandant Roche a dépouillé avec une belle assiduité les fonds disponibles aux Archives nationales, au Service historique de la Défense à Vincennes, au cabinet des manuscrits de la Bibliothèque nationale, dans les centres d'archives des ports de guerre et dans bien d'autres moins connus des chercheurs.

L'ouvrage est composé par ordre alphabétique des noms des bâtiments, puis, lorsque le même nom est donné à plusieurs bâtiments, par ordre chronologique. Après un bref rappel des conditions de la construction (ordre d'achat ou de construction, chantier, constructeur, date de lancement) la composition détaillée de l'état-major est précisée pour chacune des campagnes. Les modifications éventuelles sont indiquées ainsi que les motifs du changement. Le travail est complété par un index général des patronymes avec pour chacun le relevé des embarquements. Cette belle réalisation mérite à l'évidence d'être distinguée par le prix Vovard.

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

**M. Christophe Morel,**

Technicien CAO aux chantiers de l'Atlantique

Le prix du Génie Maritime est attribué en alternance soit à un chef d'entreprise soit à « ...un homme ou une femme, appartenant ou ayant appartenu au personnel de maîtrise des arsenaux ou des chantiers privés qui, par ses initiatives, aura rendu le travail à la fois plus efficace et plus humain ».

M. Christophe Morel, technicien CAO (Conception Assistée par Ordinateur) des Chantiers de l'Atlantique, a commencé sa carrière en 2000 au sein du bureau d'études progressant par des responsabilités toujours accrues dans ces systèmes informatiques qui permettent aux Chantiers d'améliorer leurs performances dans la construction des navires et en particulier des gigantesques paquebots de croisière. Les succès d'aujourd'hui résultent des efforts de tous les jours mais aussi de l'attitude responsable et courageuse de M. Christophe Morel, représentant du personnel au conseil d'administration, lors des moments difficiles qu'a connu l'entreprise dans le passé.

M. Christophe Morel est aussi représentant syndicaliste.

Il est également président de la vedette de sauvetage SNSN de Pornic, illustration supplémentaire de son sens du devoir pour les activités de la mer. Par ses qualités et son attitude positive au sein des Chantiers de l'Atlantique, l'Académie de marine est heureuse d'attribuer cette année ce prix à M. Christophe Morel.

### **Prix Scientifique et technique Émile Girardeau**

**M. Karim Chapot,**

directeur technique de GazTransport et Technigaz

M. Karim Chapot est ingénieur en architecture navale, diplômé de l'ENSTA Bretagne en 1997.

Au cours de ses premières années d'activité, il travaille successivement à la Direction des Constructions Navales de Cherbourg sur les sous-marins Agosta 90B destinés au Pakistan, puis aux Ateliers et Chantiers du Havre où il est responsable du bureau d'études coque et enfin à Saint-Nazaire sur des installations de navires de croisière.

Il rejoint ensuite GTT en 2000 où il est successivement ingénieur naval en charge du développement de technologie de transport de gaz naturel liquéfié, puis responsable du département calcul des structures, puis directeur de la recherche et du développement et enfin directeur technique où il est en charge de tous les moyens techniques de la société, qu'il s'agisse de l'ingénierie, du suivi de la construction des navires, des relations techniques avec les sociétés de classification ou d'institutions officielles, et du suivi des méthaniers en service.

M. Karim Chapot a montré au cours de ces vingt ans chez GTT une maîtrise scientifique et technique remarquable en sachant à la fois utiliser les outils numériques les plus modernes ou les méthodes analytiques les plus sophistiquées encore si utiles pour dégrossir les problèmes. Ceci lui vaudra en 2007 le prix Roger Brard pour avoir mené avec succès les études destinées à doubler la capacité d'emport des méthaniers.

Pour toutes ces raisons, l'Académie de marine est heureuse de décerner à M. Karim Chapot le prix scientifique et technique Emile Girardeau 2020.

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

**M. Erwan Jacquin,**

CMA CGM

M. Erwan Jacquin est directeur de la recherche et de l'innovation du groupe de transport maritime CMA-CGM. La mission du département qu'il a en charge de développer, couvre l'ensemble des domaines du navire, des ports, des conteneurs et de la logistique.

M. Erwan Jacquin est ingénieur diplômé de l'Ecole centrale de Nantes. Ayant débuté sa carrière au sein de la société Coflexip Offshore service (groupe Technip) dans la pose de pipelines en mer, il rejoint la DGA/Techniques hydrodynamiques (Bassin d'essais des carènes de Val de Reuil) en 2001 comme ingénieur d'études. En 2006, il est nommé responsable du département Résistance et propulsion. En parallèle, M. Erwan Jacquin s'engage dans une thèse de doctorat qu'il soutient en 2007 à l'Ecole centrale de Nantes sur l'amélioration de la précision et des fonctionnalités d'un solveur CFD de surface libre, avec validation à partir d'essais d'auto-propulsion et de manœuvrabilité, et une application à l'optimisation automatique des formes de coque.

M. Erwan Jacquin retourne alors à Nantes où il crée avec l'Ecole centrale, la société HydrOcean dont il prend la direction. HydrOcean devient rapidement une société leader en France dans le domaine de la dynamique des fluides numériques pour les industries marines (naval, offshore, énergies marines

renouvelables et plaisance), offrant des services de conseil de haut niveau. HydrOcean a été racheté par le Bureau Veritas en 2015, et intégré au département de conseil maritime et offshore du Bureau Veritas, fournissant des solutions de calcul avancées, telles que l'optimisation énergétique des navires. Fusionné avec la société Tecnicas qui propose des services d'ingénierie et d'analyse de risques aux industries maritimes, Il devient Bureau Veritas Solution en 2018 dont la direction a été confiée à Erwan Jacquin.

Parallèlement, il crée en 2015, en partenariat avec l'Ecole Centrale de Nantes, l'INSEAN (Italie), le CNRS, une société de recherche en dynamique des fluides numérique, la société NextFlow Software, spécialisée dans le développement de logiciels innovants dédiés à la simulation numérique en mécanique des fluides et en hydrodynamique.

C'est en janvier 2020, qu'Erwan Jacquin rejoint le groupe CMA-CGM.

Erwan Jacquin est passionné par la mer, les navires et l'innovation. Il a consacré ses études académiques et ses activités professionnelles au domaine maritime. Sa première motivation a été d'améliorer les performances des navires et des installations d'exploitation maritimes et de contribuer à la réduction de la consommation d'énergie, d'aider les équipes de voile à gagner les courses les plus célèbres, d'améliorer les performances des dispositifs de récupération de l'énergie des mers ou de sécuriser des installations océaniques complexes. Sa carrière professionnelle montre qu'il allie parfaitement un intérêt pour les recherches académiques les plus avancées et la mise en œuvre pratique et industrielle de solutions innovantes.

Son profil et ses réalisations le désignent parfaitement pour le prix Kummermann pour « l'amélioration des méthodes d'exploitation des navires de commerce de toute sorte, plus particulièrement lorsque les nouveautés ainsi réalisées permettent une plus grande productivité du navire et une sécurité accrue. »

### Prix Histoire Georges Leygues

**M. Thomas Vaisset,**

Maître de conférences à l'Université du Havre

M. Thomas Vaisset, professeur agrégé d'histoire, docteur en histoire, chargé de recherches au département marine du Service historique de la Défense de 2009 à 2019, est maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université du Havre.

Il a présenté en 2014, devant l'Université de Paris Ouest Nanterre une thèse de doctorat intitulée : *L'Amiral Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France*, à laquelle le jury a décerné une mention très honorable avec ses félicitations à l'unanimité. Ce travail, publié en 2017 sous le titre *L'Amiral d'Argenlieu. Le moine soldat du gaullisme*, a reçu le prix d'histoire militaire du ministère de la Défense, le prix « Amiral Daveluy » de la Marine nationale, le prix « Jean Sainteny » de l'Académie des Sciences morales et politiques.

Depuis cette publication M. Thomas Vaisset a publié 7 articles dans des revues historiques françaises et étrangères à comité de lecture et il a donné 20 contributions à des ouvrages collectifs. Ses travaux portent sur l'histoire des relations internationales au XX<sup>e</sup> siècle, tant sur les aspects militaires que diplomatiques et religieux ; sur l'organisation des armées et le déroulement des conflits dans toutes leurs dimensions ; sur les idées et les pratiques politiques. Ils montrent une très bonne connaissance des archives contemporaines.

M. Thomas Vaisset est donc un chercheur de grande qualité spécialisé dans l'histoire d'une période sur laquelle il y a encore très peu d'études.

# **PRIX PARTICULIER**



**Prix Droit et économie**  
**Claude Boquin**

**M. Yann Tephany,**

*Pour sa thèse*

*« La lutte contre les activités illicites en mer »*

La thèse de grande qualité de M. Yann Tephany constitue une somme particulièrement bien argumentée, et largement documentée, sur les problématiques complexes de la lutte contre les activités illicites qui se développent en mer. Depuis plusieurs années les travaux universitaires dans le domaine de la sûreté en mer se sont multipliés mais il manquait l'approche globale que cette thèse apporte maintenant

Après une analyse rigoureuse de l'état du droit international en la matière à partir d'une analyse très précise de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) et de ses limites, l'auteur montre les mécanismes complexes progressivement mis en place pour l'émergence d'un véritable droit pénal international en matière maritime, à travers les nombreux instruments conventionnels qui viennent compléter et interpréter la CNUDM. De même, l'auteur analyse avec précision le rôle important que jouent des institutions internationales, comme le Conseil de Sécurité des Nations Unies, sur les conditions d'intervention en mer ainsi que le rôle croissant d'instances judiciaires internationales - telle la Cour européenne des droits de l'homme -, attachées à contrôler et réguler la protection des personnes dans tous les dispositifs opérationnels mis en œuvre par les Etats pour faire

## Prix particulier

---

obstacle à ces activités et tenter de les réprimer.

Si M. Yann Tephany souligne l'évolution très importante des normes juridiques pour renforcer la lutte contre les activités illicites en mer qui pénalisent gravement l'économie maritime, il en appelle également à un renforcement significatif de la coopération internationale dans ce domaine.

En conclusion, cette thèse d'une lecture fluide et accessible constitue d'une part un document de fond sur les liens entre droit de la mer et droit pénal dans une matière rendue complexe par l'évolution déjà engagée des menaces en mer contre la sécurité et la sûreté, notamment dans le champ de cybercriminalité ; d'autre part, elle intervient dans un champ qui a sensiblement fait évoluer les missions des marines militaires, celui de leur participation à la répression de la grande criminalité : cette évolution s'inscrit dans le continuum défense et sécurité (cf. Livres Blancs 2008-2013 et Revue stratégique 2017), l'intérêt de ce document majeur est d'en donner le cadre juridique national et international.

Pour toutes ces raisons, l'Académie de marine est heureuse de distinguer M. Yann Tephany par l'attribution du prix Claude Boquin 2020.

## PRIX DE THÈSE



## Sciences exactes et/ou expérimentales

**M. Nicolas Cliche**

*pour sa thèse :*

*« Recristallisation et propriétés mécaniques d'un acier inoxydable austénitique stabilisé au niobium »*

Dans l'industrie nucléaire, le forgeage de pièces métalliques de forte épaisseur et de grandes dimensions devant fonctionner sous pression et à haute température est un défi technologique qui reste d'actualité comme le montrent les difficultés rencontrées dans le nucléaire civil.

Les chaufferies nucléaires embarquées sur sous-marins et porte-avions doivent de plus répondre à des critères très contraignants de compacité et de tenue aux chocs militaires, imposant des matériaux à très hautes performances mécaniques. Il en est ainsi des aciers austénitiques au niobium, développés et utilisés depuis plusieurs années, aux performances remarquables de tenue à la corrosion et de ductilité.

Cependant, l'extension de l'usage de ces aciers à des pièces de dimensions plus importantes dans les chaufferies futures impose de développer de nouveaux procédés de fonderie pour leur mise en forme.

Le travail de M. Nicolas Cliche a consisté à évaluer les transformations microstructurales cristallines de deux nuances différentes d'acier au niobium afin d'optimiser leurs procédés de mise en forme et leurs performances.

La thèse comporte donc à la fois une analyse exhaustive des recherches antérieures, avec près de 230 références, des éléments extrêmement variés d'analyse expérimentale nécessitant une très large palette de

connaissances scientifiques, et les modélisations numériques associées, aboutissant à une étude multidisciplinaire du comportement aux échelles macroscopique et microscopique des pièces forgées.

Elle a conduit à une mise en lumière d'un certain nombre de faits métallurgiques inédits sur un matériau peu connu, et dans un mode de mise en œuvre compliqué comme la forge libre. Elle se conclut par l'établissement de corrélations quantitatives permettant de relier les microstructures observées et les caractéristiques mécaniques du matériau.

Enfin, M. Nicolas Cliche a réalisé un modèle de prédiction des évolutions structurales, applicable à une large gamme de matériaux, qui semble abouti et utilisable par les communautés académique et industrielle.

M. Nicolas Cliche, qui est ingénieur de l'armement, a réalisé sa thèse dans le cadre d'une recherche collaborative entre le CEA, Naval Group, Aubert & Duval et l'Ecole des Mines de Paris.

## Sciences humaines et/ou sociales

**Mme Farah GHALLOUSSI**

*pour sa thèse :*

*« L'assurance des nouveaux risques maritimes »*

La thèse de Farah Ghalloussi consacrée à « l'assurance des nouveaux risques maritimes » a retenu pleinement l'attention de l'Académie en raison de son caractère novateur et concret dans le traitement d'un aspect crucial des risques maritimes : le risque informatique. Dans quelle mesure les conséquences dommageables liées à la réalisation de ces risques peuvent-elles être réparées d'une manière satisfaisante ?

En abordant ainsi la question cyber-risque l'auteure aborde et traite un sujet qui jusqu'à présent, n'a pas fait l'objet d'études systématiques dans un domaine où l'importance des préjudices est telle qu'elle touche les limites de l'assurabilité. Qu'on imagine seulement le coût de l'immobilisation d'une cargaison de vingt-trois milles EVP bloquée à bord d'un porte-conteneurs par une attaque informatique sans parler d'une catastrophe nautique dont une telle attaque pourrait avoir pour origine un navire de cette dimension. On voit que le risque informatique soulève des questions juridiques mais aussi commerciales et financières de première importance. Incontestablement ce travail dépasse la sphère juridique pour embrasser une question majeure d'ordre économique, voire de défense. Mais le travail de Mme Ghalloussi ne se limite pas au risque cyber puisqu'elle aborde aussi les risques liés aux conflits contemporains, c'est-à-dire aux sanctions économiques (embargos, etc.) et à l'évolution de la piraterie. Elle envisage aussi les risques liés

## Prix de thèse

---

aux progrès techniques tel le gigantisme des porte-conteneurs.

Les qualités universitaires et scientifiques de cette thèse sont indéniables : elle est bâtie sur une solide documentation bibliographique, son style est vivant et agréable à lire, et surtout elle a le mérite rare de contenir des propositions opératives adaptées au milieu professionnel auquel appartient l'auteure. Madame Farah Ghalloussi manifeste en effet son souci de procéder à l'articulation entre la théorie et la pratique, ce qui rend sa thèse très utile pour tous les acteurs de la filière de l'assurance maritime. Enfin, il convient de souligner que Madame Ghalloussi cherche à défendre le marché de l'assurance maritime française ainsi que son attractivité.

En conséquence sur la proposition de la section *Droit et économie* l'Académie estime que les remarquables qualités de ces travaux sont dignes de l'attribution de son prix de thèse de sciences humaines et/ou sociales. En attribuant cette haute récompense à Madame Gallhoussi l'Académie veut soutenir et promouvoir un travail juridique français de tout premier plan dans un contexte dominé par la sphère anglo-saxonne ; elle tient aussi à récompenser une auteure issue de la francophonie.

## 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

## Lauréats du Grand Prix

---

- 1989 : Martine Acerra et Jean Meyer**  
*Marine et Révolution*  
Éditions Ouest-France
- 1990 : Martine Rémond-Gouilloud**  
*Du droit de détruire*  
Éditions PUF
- 1991 : Association des Amis du Musée de la Marine**  
*Quand voguaient les galères*  
Éditions Ouest-France
- 1992 : Professeur du Pontavice**  
Pour l'ensemble de son œuvre
- 1993 : Loïc Hilaire**  
*Dockers, corporatisme et changements*  
Éditions Transports Actualités
- 1994 : Raymonde Litalien**  
*Les explorateurs de l'Amérique du nord 1492-1795*  
Éditions du Septentrion
- 1995 : Claude et Jacqueline Briot**  
*Les clippers français*  
Éditions Le Chasse-Marée Armen
- 1996 : Vice-amiral Roger Vercken**  
*Au-delà du pont d'envol*  
Éditions Alérion
- 1997 : Paul Butel**  
*Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*  
Éditions Librairie Académique Perrin

## Lauréats du Grand Prix

---

- 1998 : Daniel Charles**  
*Histoire du yachting*  
Éditions Flammarion-Arthaud
- 1999 : Philippe Pelletier**  
*La Japonésie – géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon*  
Éditions du CNRS
- 2000 : Jean-Paul Dekiss**  
*Jules Verne l'enchanteur*  
Éditions du Félin
- 2001 : Xavier de Planhol**  
*L'Islam et la Mer – La mosquée et le matelot VII<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

## Lauréats du Grand Prix

---

- 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

## Lauréats du Grand Prix

---

- 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
- 2019 : Bernard Lavallé**  
*Pacifique. A la croisée des empires*  
Éditions Vendémiaire

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

---

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

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

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

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

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

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

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

Sont membres d'honneur, ceux qui ont rendu des services signalés à l'association ; ils sont dispensés de cotisations.

Sont membres bienfaiteurs, les personnes qui effectuent un don à l'association.

Sont membres actifs ceux qui ont pris l'engagement de verser annuellement une cotisation dont la somme est fixée chaque année par l'assemblée générale.

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

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

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



© COMMISSARIAT DES ARMÉES – IR - PGPARI – mai 2021  
200 exemplaires