

PRIX ET RÉCOMPENSES

2023

PER HANC PROSUNT OMNIBUS ARTES



ACADÉMIE DE MARINE

PER HANC PROSUNT OMNIBUS ARTES



ACADÉMIE DE MARINE

PRIX ET RÉCOMPENSES

2023



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Hôtel de la Marine – 4 rue Royale Paris VIII

www.academiedemarine.fr

Adresse postale : Académie de marine - 4 rue Royale - 75008 Paris

Adresse électronique : contact@academiedemarine.fr - Secrétariat : 01 85 14 19 20 / 21 / 22



- **L'Académie de marine** 7
- **Prix 2023**
 - Prix de l'Académie de marine..... 15
 - Prix de fondation..... 55
 - Prix particulier..... 75
 -
 - Prix de thèse..... 79
 - Bourse Lippman 85
- **Les lauréats du Grand Prix depuis 1980** 89
- **L'Association pour la promotion
et le soutien de l'Académie de marine (APSAM)** 93



L'Académie de marine, établissement public national placé sous la protection du président de la République et sous la tutelle du ministre des armées, a pour vocation de favoriser le développement des hautes études sur les questions maritimes et de promouvoir l'excellence maritime de la France.

Ses activités et travaux d'ordre scientifique, économique, juridique et culturel couvrent l'ensemble des sujets maritimes.

L'Académie de marine est présidée depuis le 12 octobre 2022 par l'ingénieur général de l'armement Alain Bovis.

L'actualité portée par l'histoire

L'Académie de marine est l'héritière de l'Académie 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^e siècle.

Un défi qui exige une stratégie maritime articulée autour d'un projet « une vision maritime », soutenue par une volonté dans la durée, et mettant en valeur l'excellence française.

L'Académie contribue à promouvoir cette ambition et à démontrer auprès des pouvoirs publics, des décideurs et 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 dont la dénomination illustre son très large champ de compétences liées 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 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 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.

<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
- prix Transition énergétique maritime – Soper

Les *Prix particuliers* :

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

Créés en 1998, deux *Prix de thèse* sont attribués, l'un à une thèse littéraire, historique ou relative aux sciences humaines, l'autre à une thèse à caractère scientifique.

Une bourse d'étude, la « *Bourse Lippman* », créée en 2004 grâce au legs de M^{me} Lippman, est attribuée tous les deux ans.

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



L'Académie de marine

L'Académie décerne enfin un « Prix conjoint » avec le Fonds de dotation Brousse Dell'Aquila (FDBDA) destiné à promouvoir les valeurs du monde maritime, la stratégie maritime ou l'innovation en lien avec la mer.

PRIX DE L'ACADÉMIE DE MARINE





Prix de l'Académie de marine

Grand Prix

Les Atomes de la mer

MM. Félix Torres et Boris Däntzer-Kantof

Éditions Le Cherche-midi

Ce remarquable ouvrage présente l'histoire passionnante de la propulsion nucléaire française, méconnue de la plupart de nos concitoyens.

Il évoque l'épopée aux Etats-Unis de la propulsion nucléaire, qui a révolutionné la construction navale en donnant aux sous-marins discrétion, vitesse et manœuvrabilité. Cette innovation, fruit d'une volonté politique et d'une puissance industrielle exceptionnelle, a conduit à la mise en service du *Nautilus*, premier sous-marin nucléaire de l'Histoire, en janvier 1955. Plusieurs séries de sous-marins nucléaires d'attaque (SSN) et de sous-marins nucléaires lanceurs d'engin (SSBN) sont alors construites.

Le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) est créé en 1945 par le général de Gaulle. L'absence d'uranium enrichi et la volonté d'indépendance nationale favorisent un projet de réacteur à uranium naturel et eau lourde et de sous-marin nucléaire, le Q 244. Ce projet montre une impasse conceptuelle et technologique et ne sera pas réalisé.

La filière de propulsion nucléaire française est développée au Département de propulsion nucléaire (DPN) du CEA, dirigé par Jacques Chevallier, avec le choix d'un réacteur à eau pressurisée (PWR). Un prototype à terre (PAT) de chaufferie nucléaire conduit dès 1964 à Cadarache les essais qui préfigurent la construction du *Redoutable*, premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) français. Le projet du *Redoutable* est une grande réussite, grâce à une forte volonté politique et à l'organisation efficace du Comité directeur Cœlacanthe, sous égide technique et opérationnelle.



Prix de l'Académie de marine

La coopération exemplaire des chercheurs, ingénieurs, officiers, et de leurs équipes du CEA, de la DCAN et de la Marine, a assuré ce succès. Le *Redoutable* entame sa première patrouille de dissuasion en janvier 1972.

La seconde filière nucléaire française est lancée en 1972 avec la création d'une entreprise d'ingénierie nucléaire dédiée, TechnicAtome, filiale du CEA et d'EDF. Ses objectifs sont la production d'énergie électrique civile, la francisation de la filière américaine PWR, la maintenance des chaufferies des SNLE, et la mise au point du réacteur de la première génération de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA). TechnicAtome réalise une Chaufferie Avancée Prototype (CAP) qui améliore compacité et sûreté de la production d'énergie et est embarquée sur les SNA de la classe *Rubis*.

La fin du siècle passé concrétise la maturité de la première génération de SNLE et le développement d'une nouvelle génération, performante et silencieuse, celle du *Triomphant* et du porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*. Le programme de chaufferie nucléaire est extrapolé des chaufferies de SNA. Le prototype à terre du réacteur de nouvelle génération (RNG) diverge en août 1989. Le *Triomphant* entre en service le 21 mars 1997, le *Charles de Gaulle* le 18 mai 2001.

Vient ensuite le programme Barracuda de SNA de 2eme génération. Le *Suffren* est lancé le 12 juillet 2019. Sa conception et sa réalisation innovent dans la propulsion hybride vapeur/électricité, la compacité et la discrétion acoustique, ainsi que la conduite de l'appareil propulsif à l'avant du sous-marin. Les horizons de la propulsion nucléaire sont ceux des SNLE de 3eme génération, qui remplaceront les SNLE actuels en 2035, et du porte-avions de nouvelle génération (PANG). Un nouveau réacteur d'essai (RES) diverge à Cadarache en octobre 2018. La société TechnicAtome montre sa capacité à concevoir, réaliser et mettre en service des réacteurs nucléaires compacts. Le projet Nuward de petit réacteur modulaire (SMR) de production d'électricité civile, d'une puissance inférieure à 300 MW, rapprochera les expériences d'EDF, de Naval Group et de TechnicAtome.



Prix de l'Académie de marine

L'amiral Vandier estime que « la réalisation d'une propulsion nucléaire de sous-marin constitue le socle technologique sans lequel il serait impossible de tenir la posture permanente de dissuasion nucléaire océanique. » Le Grand Prix de l'Académie de marine 2023 est attribué à ce livre qui « rend justice aux hommes et aux femmes qui ont mis leur dévouement au service de l'indépendance de la France ».



Prix de l'Académie de marine

Prix Beau livre

Lux in Tenebris

M. Vincent Jendly

Éditions Images Vevey

L'enfant rescapé d'une noyade il y a quarante-neuf ans, est à l'origine d'un ouvrage primé par l'Académie de marine.

L'auteur à l'âge de cinq ans échappe à la mort. Des années plus tard, Vincent Jendly devenu photographe professionnel quitte sa résidence de Suisse pour entreprendre plusieurs voyages autour du monde. Il effectue cinq voyages sur des vraquiers ou des porte-conteneurs. Ce nombre de cinq est-il une réminiscence de l'accident qui l'a marqué et l'a décidé à les entreprendre pour photographier la mer ?

L'auteur reste à bord de ces navires plus de quatre-vingt-dix jours et photographie l'océan Pacifique Nord, la Manche, la mer Méditerranée, la mer du Nord, la mer Baltique, la mer de Bering, la mer du Japon, la mer de Chine orientale et la mer de Chine méridionale.

Le résultat : après un grand travail, un ouvrage broché de la catégorie dite « beau livre », tiré à mille exemplaires. L'ouvrage, est proche d'un objet. La couverture est complétée, augmentée est plus juste, d'une jaquette de grande dimension lorsqu'elle est dépliée plusieurs fois. Elle montre la mer comme un ciel rempli de comètes. Le mystère de l'abstraction est sans nul doute recherché. Le but est atteint.

Au cours des cent quarante-huit pages, sont proposées au regard du lecteur en réalité plutôt du spectateur, une centaine de photographies. Toutes sont très sombres puisque prises de nuit et imprimées sur un fond noir, parti pris peut-être relié à l'évènement originel de l'entreprise artistique conduite.



Prix de l'Académie de marine

Le noir domine donc cet ouvrage dont l'autre particularité est d'être sans texte à l'exception de l'évocation par le photographe, en quelques courtes lignes, de la noyade fondatrice et de la liste de ses voyages.

Les quelques précisions données par l'auteur sont indispensables à la compréhension alors que l'ensemble des nombreuses et belles photographies presque toutes très mystérieuses ne sont jamais situées dans le livre pour le lecteur.

L'esthétique de ce livre est actuelle et très soignée. On peut dire, et c'est un compliment, qu'elle est régionale. Elle est conforme à ce que l'on connaît des créations réalisées en Suisse. Ce qui donne à cette création un caractère universel. Le lecteur découvre, seulement s'il y prête attention, des photographies très poétiques de vagues vues des bateaux sur lesquels l'auteur a embarqué. Quelques très rares photographies plus figuratives apparaissent au long de cet ouvrage qui nécessite une vraie attention du lecteur pour découvrir la subtilité et la qualité des photographies réalisées par ce photographe de cinquante-quatre ans qui vit à Lausanne et exerce son métier depuis 2009.

C'est bien en raison de la qualité de cet ouvrage et de son apport original au regard interrogatif des humains sur la mer qui les entoure que l'Académie de marine lui attribue le prix Beau livre.



Prix Beau livre

Normandie-Un rêve français

M. Adrien Motel

Éditions Place des Victoires

« Son éclatante grandeur a illuminé le monde, sa funeste agonie l'a sidéré » écrit l'auteur de cet ouvrage consacré au paquebot *Normandie*, « un rêve français » dont la France est toujours fière, « une apothéose d'art classique, d'ordre, d'espace et de clarté » mais aussi, et c'est essentiel, un navire exceptionnel pour l'époque dans l'art de la construction navale et de la navigation. C'est à Saint-Nazaire, aux chantiers de Penhoët, en janvier 1931, que commence sa construction, une prouesse anéantie 15 ans plus tard. La Compagnie Générale Transatlantique veut, en effet, bâtir le plus beau, « un manifeste intégral de l'art moderne français » le plus grand (313,75 mètres) et le plus rapide paquebot du monde. Son lancement a lieu le 29 octobre 1932 et sa mise en service le 29 mai 1935. Fin 1941, réquisitionné par les Etats-Unis pour en faire un transport de troupes, rebaptisé *USS Lafayette*, il prend feu au cours des travaux de transformation, coule le 9 février 1942 dans le port de New-York et est démoli en 1946. *Normandie* a effectué 139 traversées de l'Atlantique, entre Le Havre et New-York, remportant à trois reprises le ruban bleu en ayant effectué la traversée le 3 juin 1935, en 4 jours 3 heures et 2 minutes (vitesse moyenne 29,98 nœuds avec une pointe à plus de 32 nœuds), le 2 août 1937 en 3 jours 23 heures et 2 minutes (vitesse moyenne 30,58 nœuds) et le 9 août 1937 en 3 jours 22 heures et 7 minutes (vitesse moyenne 31,20 nœuds). L'histoire de ce paquebot, « une révolution architecturale, une prouesse technique, un manifeste artistique », est présentée dans cet ouvrage ; un glossaire technique et une bibliographie terminent ce livre.



Prix de l'Académie de marine

Les difficultés qu'a connues la réalisation de *Normandie*, une prouesse technique, apparaissent bien, préluant ses triomphes : décision de le construire, difficultés de sa construction, problèmes rencontrés et résolus lors de ses premières traversées... Ses succès dans la navigation au quotidien comme lors de ses exploits, la « vie » du paquebot et de ses différentes composantes, techniques (machines, navigation, aménagements intérieurs, cabines etc.) et humaines (équipage de 1 347 hommes, 1 972 passagers), sont clairement présentés. Cet ouvrage somptueux, très détaillé, est magnifiquement illustré par des photographies et par les planches en couleurs de l'époque présentant les luxueux aménagements Art déco du navire ambassadeur de la technique et de l'art français, « un manifeste intégral de l'art moderne français », aspect largement privilégié dans cet ouvrage.



Prix Album / Vidéo

Pour la série

L'Incroyable périple de Magellan

M. François de Riberolles

Embarqué sur un voilier pour un tour du monde à l'âge de 10 ans, François de Riberolles est titulaire d'un Master d'océanographie, un autre de réalisation documentaire. Il est également guide de plongée et naturaliste dans les régions polaires, cadreur sous-marin, opérateur film et vidéo, assistant de production, assistant de réalisation.

Son travail de documentariste est donc fondé sur de longues années d'expériences, dans différents domaines, toujours au contact de la nature. Il travaille en particulier pour l'émission Thalassa. En 2009, il réalise un documentaire de 30 minutes consacré aux Kerguelen.

Il passe à des projets de plus grande ampleur en 2012, après avoir participé à la série de 6x52min intitulée « Le Peuple des Volcans », co-produite avec Arte. Il réalise un long format de 90' intitulé Mémoires de Volcans, qui fait la meilleure audience de l'année 2012, en dimanche Prime Time sur Arte. Son second projet d'envergure s'intitule « LUNE, la face cachée de la Terre », une aventure de 2 ans co-produite avec Planète+ qui donne naissance à un film événement de 90' « LUNE », 2x52', le livre « LUNE » chez La Martinière, une application Ipad et 3 jours d'événements à la Cité des Sciences.

En 2020, il réalise *L'ivresse des profondeurs*. Ce documentaire retrace l'histoire de la conquête "bathyale" (qualificatif de la zone située au-delà de 200 mètres de profondeur), qui pour avoir été plus discrète que la course à l'espace, a dépendu elle aussi d'une succession d'innovations techno-scientifiques et du



Prix de l'Académie de marine

courage mêlé d'obstination de quelques pionniers. Enfin en 2022, il est l'auteur de la série *Magellan* diffusée sur Arte.

L'incroyable périple de Magellan raconte, en quatre épisodes de 52 minutes, l'odyssée de « l'Armada des Moluques » soit des cinq nefes parties de Séville en 1519 dans le but de contester le monopole portugais sur le commerce des épices. Le récit de la circumnavigation est repris par des historiennes et historiens, grâce notamment au rapport d'Antonio Pigafetta, l'un des compagnons de Magellan et aux sources de *l'Archivo General de Indias* à Seville ainsi qu'aux connaissances historiques et scientifiques acquises depuis sur les conditions de navigation au XVI^e siècle et sur les paysages marins et littoraux.

L'usage d'images subtilement animées contribue à l'évocation et aux ambiances des épisodes heureux ou plus souvent noirs de l'expédition comme les sévices contre les Amérindiens de Patagonie ou l'arrivée aux Philippines de marins décharnés qui sont alors considérés par les rois locaux comme des brutes sans manières. Le récit cinématographique de cette expédition dont seule la nef *Victoria* rentre en Espagne avec dix-neuf survivants rend justice sans complaisance ni misérabilisme à cet extraordinaire voyage de découverte du monde.



Médaille

Atlas des espaces maritimes de la France

Mme Alina Miron et M. Denys-Sacha Robin

Éditions Pedone

Les maritimistes qu'ils soient juristes ou stratégestes, ont en mémoire l'indispensable *Atlas géopolitique des espaces maritimes* de Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat (Technip 2010). Les éditions Pedone présentent un *Atlas des espaces maritimes de la France*. On y retrouve le même cartographe et une pléiade d'auteurs parmi lesquels le président Gilbert Guillaume ce qui indique le niveau d'exigence de l'ouvrage. La cartographie d'une remarquable lisibilité est ici au service du texte alors que dans un atlas selon l'acception traditionnelle ce sont les commentaires qui viennent à l'appui des cartes. Nous avons donc affaire à un ouvrage présentant la doctrine juridique illustrée des espaces maritimes français. Et comme, nul ne l'ignore, ces espaces sont essentiellement ultramarins, l'atlas brosse le portrait de l'outremer national dans son contexte international, c'est-à-dire dans un maillage serré d'accords de délimitations, de différends et parfois d'incertitudes juridiques et politiques. Les 25 auteurs représentent une mixité professionnelle qui donne à l'ouvrage une richesse et une tonalité spécifiques : aux universitaires se joignent des juristes diplomates et des juristes praticiens et même des scientifiques. Est-ce le résultat de cette mixité mais la lecture est d'une parfaite clarté, le texte ne donne en effet jamais dans le jargon ou les errements doctrinaux mais privilégie une approche positiviste et concrète. Il n'est jamais rebutant et parfois même passionnant. L'ouvrage est pratique et accessible, il rendra service tant au chercheur qu'au diplomate et même au marin d'Etat pour la définition de règles de comportement en vue par exemple d'un déploiement naval



Prix de l'Académie de marine

aux marges de « l'empire ». La question de l'insularité tient une place essentielle et notamment celle de l'interprétation de l'article 121 de la convention de Montego bay. On nous rappelle aussi et à juste titre que le mot frontière doit être banni de notre vocabulaire car trop connoté terrestre alors qu'en mer, espace de fluidité et de liberté, il n'y a pas de séparation très nette entre deux compétences voire entre deux souverainetés ; dès lors le mot limite est plus approprié et doit être préféré. Les coauteurs souhaitent voir se développer une politique de coopération avec les Etats riverains concurrents, qui pourrait aller jusqu'à la cogestion et désarmer des litiges qui dans notre monde peuvent dégénérer. La jonction d'Aires marines protégées entre deux Etats serait probablement une forme de cette coopération internationale qui ne manquerait pas de donner des couleurs nouvelles aux belles cartes de l'Atlas.

Remarquons enfin que l'ouvrage concentre son propos sur les limites extérieures, on peut dès lors formuler le vœu d'un deuxième « Atlas intérieur des espaces maritimes de la France ». Il nécessiterait de faire appel à d'autres compétences et le défi s'il était relevé serait immense car le sujet est complexe, évolutif et foisonnant mais le plus dur serait d'égaliser en clarté, en compétence, en intérêt, bref en intelligence l'*Atlas des espaces maritimes de la France*.

L'Académie de marine en lui décernant une médaille a voulu distinguer cet ouvrage dont la clarté et la pertinence en font un incontournable qui devrait trouver sa place dans toutes les bibliothèques comme dans la documentation des ambassades et des états-majors.



Médaille

Surcouf. La fin du monde corsaire

M. Michel Vergé-Franceschi

Éditions Passés/Composés

Si ce livre est bien une histoire du corsaire Robert Surcouf (1773-1827), il est aussi, comme le titre l'indique, celle du « monde corsaire » mais aussi celle de ce monde occidental à la charnière de l'Ancien Régime et de l'époque contemporaine.

Robert Surcouf V, issu d'une famille normande de Saint-Georges-de-la-Rivière dans la Manche, grandit entre Cancale et Saint-Malo, où son trisaïeul Robert s'était installé entre 1640 et 1645. C'est l'occasion de décrire ces deux régions maritimes, leurs fréquentes relations, leurs liens avec le pouvoir central, les autorités locales et certaines activités spécialisées. L'auteur situe Saint-Malo par rapport aux autres principaux ports français en croissance comme Brest et Toulon et à leur rivalité avec l'Angleterre dans le contexte de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). On y voit débarquer d'autres grands marins dont Bougainville en 1769 de retour de sa circumnavigation, d'un milieu social équivalent mais à la destinée bien différente. L'un s'identifie au siècle des Lumières, et l'autre évoluera comme capitaine négrier.

La société malouine où évoluent les Surcouf est présentée aussi par sa vie privée, celle de familles nombreuses, dans les grands moments de la vie : mariages, naissances, décès et leurs liens avec leurs congénères. Leur habitat est connu et décrit. D'autres familles malouines ou vivant provisoirement dans la cité enrichissent la biographie du corsaire en y apportant un éclairage particulier. Ainsi, le cousin Duguay-Trouin, gloire de la famille, apparaît comme un modèle à imiter. Sur un bateau de la famille, Robert V



Prix de l'Académie de marine

entreprenant sa carrière de corsaire en 1789 dans l'océan Indien. Après plusieurs expéditions, il sera remarqué par le Premier Consul Bonaparte et convoqué en 1803 pour une campagne. Surcouf, à 31 ans, fera partie des premiers décorés de la Légion d'honneur et vouera admiration et fidélité sans bornes à l'Empereur. C'est pourtant un corsaire intéressé à son profit personnel et non à la gloire de son pays. Aussi, il ne sera gratifié d'aucun grade militaire de la part de Napoléon.

Devenu riche, il s'installe à Saint-Malo comme constructeur de navires et prend goût à la vie bourgeoise. A 35 ans, déjà fatigué de naviguer, il s'attache à consolider sa fortune, surtout par la construction et l'armement de bateaux. Six armements négriers, de 1815 et 1823, entre Saint-Malo, l'Afrique de l'Ouest et les Antilles, seront très rémunérateurs. Avec l'achat de nombreuses propriétés aussi bien aux environs de Saint-Malo qu'en Normandie ou à Paris, il devient un riche châtelain, une sorte de « rebelle conservateur à la lisière de deux mondes » (p.266). De l'Ancien régime à l'époque contemporaine, il a vécu tous les changements majeurs : la chute de la Royauté, la Révolution, la chute de l'empire napoléonien et la Restauration. Ses choix de vie ont été guidés par le pragmatisme afin d'obtenir la réussite pour sa famille et pour participer à la lutte de la France contre l'Angleterre. Sur sa participation à la traite négrière, l'auteur rappelle le contexte de particulière violence qu'était l'époque de Surcouf. Sans justifier les choix de son corsaire, il invite à éviter l'anachronisme en démontrant qu'en son temps, aucun marin ni homme d'État ne pouvait s'opposer à l'esclavage quand tant d'autres pratiques similaires avaient cours à tous les niveaux de la société.

Pour cette biographie, l'auteur a utilisé de nombreux fonds d'archives dont certains fonds privés ainsi que de multiples autres sources. Plus qu'un roman familial ou une simple biographie, l'ouvrage fait participer le lecteur à une véritable aventure maritime et devient une référence sur l'époque et le monde de l'activité corsaire.



Médaille

La base allemande de Brest - 1940-1944

M. Lars Hellwinkel

Éditions Pur

Le docteur Lars Hellwinkel, historien allemand spécialiste de la *Kriegsmarine*, nous présente dans son livre un récit inédit des modalités du fonctionnement de la base navale allemande de Brest au cours de la seconde guerre mondiale.

Évoquant un sujet peu abordé auparavant, cet ouvrage retrace, avec force détails, l'histoire du port militaire du début de l'Occupation jusqu'à la libération de la ville par les Alliés en septembre 1944. Fondé sur des archives françaises et allemandes, civiles et militaires, il permet d'avoir une compréhension large des opérations navales de la *Kriegsmarine* dans l'Atlantique tout en décrivant parfaitement les aléas du soutien nécessaire aux croiseurs de bataille et aux sous-marins dans un port occupé. Bien qu'il se concentre sur la ville de Brest, l'auteur insère plus globalement son propos dans les considérations stratégiques allemandes et étend son étude au réseau de l'ensemble des bases de la côte Manche/Atlantique.

Après une mise en perspective de la période 1940-1944 dans l'ensemble de la vision stratégique navale allemande de l'Entre-deux-guerres, il décrit sans détours les attermoissements du haut commandement allemand sur le meilleur lieu de stationnement de ses capacités navales. En effet, après la satisfaction initiale de la *Kriegsmarine* de pouvoir disposer rapidement de points d'appui sur la façade atlantique, l'histoire bégaye. D'abord en raison de querelles internes aux armées allemandes mais aussi parce que la *Luftwaffe* s'avère incapable de protéger les ports français pilonnés par la *Royal Air Force* britannique. La Grande-Bretagne a bien



Prix de l'Académie de marine

compris la nécessité d'empêcher les croiseurs allemands de venir perturber les lignes de communications maritimes, vitales à sa survie. Le repli en bon ordre par la Manche des croiseurs allemands *Scharnhorst*, *Gneisenau* et *Prinz Eugen*, qui quittent Brest pour les ports de Norvège au cours de l'opération *Cerberus*, est présenté à l'époque comme une victoire tactique. Il s'avère être en réalité une vraie *stratégique* en éloignant les forces de surface du lieu de l'action. Seuls quelques patrouilleurs et les sous-marins demeurent à Brest, protégés par l'imposante base sous-marine, très rapidement construite et qui fonctionnera jusqu'à la reddition du camp retranché allemand de Brest.

Cette page d'histoire navale est déjà intéressante en elle-même mais l'originalité de cet ouvrage passionnant réside dans la description du quotidien de cette base qui n'aurait pas pu fonctionner tout au long de la guerre sans la participation, plus ou moins volontaire et plus ou moins enthousiaste, des marins français ainsi que des ouvriers des arsenaux et de ceux de la construction navale. Rédigé avec objectivité, le livre de Lars Hellwinkel est une fenêtre ouverte sur la réalité de la vie des Français sous l'occupation. Il montre la difficulté de l'époque pour nos compatriotes tiraillés entre résistance et collaboration et, pour la grande majorité d'entre eux, entre la collaboration active prônée par le régime de Vichy et la collaboration passive tout simplement parce qu'ils n'avaient pas d'autres choix. Mais il ne cache rien non plus des exactions commises par la *Wehrmacht* et quelques unités de la *Kriegsmarine* juste avant la libération de Brest par les Américains.

L'examen minutieux des documents français et allemands par l'auteur nous donne ainsi une perspective nouvelle sur notre histoire maritime sous l'occupation, période que l'amitié entre nos deux peuples nous permet désormais d'aborder de manière dépassionnée.



Médaille

Dans les profondeurs du Titanic

M. Paul-Henri Nargeolet

Éditions Harper Collins

Paul-Henri Nargeolet est assurément l'un des spécialistes français les plus expérimentés en matière d'intervention profonde. Successivement officier de marine, responsable d'un groupe de plongeurs-démineurs avant d'être affecté au GISMER, patron des sous-marins d'Ifremer puis responsable des sous-marins de la société Aqua+, il s'est plus particulièrement fait connaître du grand public lors des nombreuses opérations *Titanic* auxquelles, depuis la découverte de l'épave, il a participé avant d'en assurer la direction.

Publié en mars 2022, *Dans les profondeurs du Titanic*, est ainsi l'œuvre d'un témoin absolument privilégié de toute l'histoire récente de cette épave retrouvée par 3 840 m de fond le 1er septembre 1985 par une équipe franco-américaine. On ne sera donc pas surpris que la lecture de cet ouvrage suffisamment documenté pour passionner, sans lasser par trop de détails, soit particulièrement captivante. Dans un style plaisant à lire, dénué de fioritures, l'auteur donne à découvrir avec une grande sincérité les tâtonnements qui ont précédé la découverte, puis le déroulement des premières campagnes, les hommes qui ont rendu possible cette aventure abyssale, les espoirs et les échecs, les turpitudes et les succès. L'analyse des situations et des hommes ne cède jamais à la flagornerie ni au règlement de comptes même si les faits sont énoncés parfois sans détour. L'essentiel ici est dit sur les conditions du naufrage, la succession des erreurs ou la malchance qui, en conduisant le navire à frôler un iceberg, l'a entraîné plus sûrement à sa perte que s'il avait heurté de face cette



Prix de l'Académie de marine

montagne de glace. Les responsabilités sont également évoquées franchement et au premier chef celle du capitaine Edward Smith dont la conviction, voire l'orgueil de commander un bâtiment réputé insubmersible a sans doute joué un rôle non négligeable dans le naufrage. C'est en effet peut-être à ce double sentiment d'impunité et de fierté que l'on doit la décision d'Edward Smith d'ajourner puis d'annuler les phases nécessaires de formation et d'entraînement de l'équipage, puis sa lenteur à prononcer l'abandon du bâtiment. C'est enfin aussi à sa rigueur et à son absence de pragmatisme, sinon d'esprit d'initiative, que l'embarquement dans les canots de sauvetage, dont il assurait à bâbord l'organisation avec le deuxième officier Charles Lightoller, fut si catastrophique ; au point que ces embarcations tardivement mises à l'eau sont parties bien souvent presque à vide, abandonnant par là même à la mort des centaines de passagers.

Renonçant au jargon technique comme aux effets dramatiques, l'auteur va toujours à l'essentiel lorsqu'il convient d'évoquer les singularités du projet, ses aspects techniques, la notion de sépulture, les procédures de récupération des mobiliers mises en œuvre, les problèmes de conservation et de restauration posés par les artefacts ramenés au jour et les difficultés que la jalousie d'autres partenaires a contribué à semer sur la route de ces aventuriers de l'extrême. L'esquisse qu'il fait enfin de la personnalité si attachante de quelques-uns des survivants du naufrage qu'il a fait l'effort d'aller rencontrer, et dont il est parfois devenu l'ami, montre mieux que de longs discours combien l'auteur s'est passionné pour le monde du *Titanic* et pas seulement pour les vestiges de sa carène brisée. Paul-Henri Nargeolet signe ici un livre précieux que l'on découvrira avec beaucoup d'intérêt.



Médaille

Kerguelen, 1734 – 1797. Un marin des Lumières

M. Alain Boulaire

Éditions Locus Solus

Point n'est besoin de présenter le Professeur Alain Boulaire qui, depuis bien des années, est la clé de voûte de l'histoire maritime à Brest. Aujourd'hui, il nous offre une très solide biographie d'Yves-Joseph de Kerguelen-Trémarec. Ce n'est pas un hagiographe. L'auteur ne dépeint pas son « héros » comme un chevalier sans peur et sans reproche. C'est ainsi que nous découvrons, grâce à un travail de recherche historique que d'aucuns, bien inspirés, ont qualifié de « titanique et de grande qualité », ce pittoresque personnage, certes excellent marin, mais aussi « mégalomane, infidèle, sans scrupules, imposteur et affabulateur », ainsi que le qualifie, dans un avant-propos dépourvu d'indulgence, l'ambassadeur Olivier Poivre d'Arvor. Tout cela est indéniable, mais c'est aussi un personnage à l'impressionnante élasticité (« résilience », dirions-nous aujourd'hui), qui arrive toujours à rebondir. En 1775, pourtant, il semble bien « touché-coulé » de manière définitive : condamné à vingt ans de prison, dont il ne purgera que trois, chassé de la Marine (et de l'Académie du même nom), officiellement pour avoir embarqué clandestinement une F.E.M.M.E. (mineure, de surcroît) et un tantinet trafiqué au cours de son second voyage, en fait pour avoir présenté comme un nouvel éden, une terre qui, durant bon nombre d'années, fut connue sous le nom d'« îles de la Désolation » et où, du reste, il ne posa jamais le pied puisque la première prise de possession fut effectuée par l'enseigne de vaisseau Charles Du Boisguchenneuc, la seconde, par l'enseigne de vaisseau Charles de Paschal de Rochegude, futur académicien de Marine et philologue de génie.



Prix de l'Académie de marine

Pourtant, après une nouvelle déconvenue en 1780 et une captivité en Angleterre, il finira par être promu contre-amiral en 1794.

Quel roman que cette vie ! De fait, sa biographie aurait facilement pu dériver vers le roman, sans la rigueur historique exemplaire de son auteur. Basé sur une documentation exhaustive, cet ouvrage fait le tour du personnage, s'attache à chacun de ses faits et gestes et à la moindre trace de son existence. Bref un travail d'une rigueur exemplaire sur un personnage qu'on est libre de ne pas aimer, mais qui, néanmoins, a laissé plus qu'une trace dans l'Histoire.



Prix de l'Académie de marine

Mention

Pêcheurs de l'Ouest - Seigneurs et forçats de la mer

Sous la direction de

Mmes Stéphanie Germain et Michèle Pedinielli

Textes de

M. Pierre Ancery, Mme Marina Bellot,
Mme Jeanne Dalmasso, et M. Arnaud Pagès

Éditions Ouest - France

Ce livre est avant tout un livre sur l'histoire de la pêche et des pêcheurs des côtes ouest de France, majoritairement au nord de la Gironde et surtout au nord de la Loire. Il doit beaucoup au site internet « retronews » qui est le site de presse de la Bibliothèque nationale de France (BnF) et qui présente sous forme numérique un grand nombre de journaux et revues des 19^e et 20^e siècles traités dans le livre, où beaucoup d'extraits du site sont reproduits. C'est donc aussi un livre sur l'histoire du journalisme maritime.

Des chapitres traitent de pêches d'espèces particulières parmi les plus connues : morue à Terre-Neuve, baleine, thon de l'Atlantique, langouste de Mauritanie. Ce sont surtout les pêches artisanales, les plus spectaculaires, qui sont présentées. La sardine en général, bien que ne faisant pas l'objet d'un chapitre à part, est largement traitée dans un chapitre sur les « grèves des pêcheurs » (qui accompagnaient celles des ouvrières des usines) ainsi que dans un autre chapitre intéressant sur l'anecdote des livraisons par avion entre les deux guerres.



Prix de l'Académie de marine

Les conditions de vie difficiles, spartiates et dangereuses des marins sont bien décrites et le méritent. Un chapitre sur la création des écoles de pêche donne un éclairage intéressant sur cette période généralement peu médiatisée.

Les époques décrites sont révolues et deviennent « légendaires », aspect illustré dans trois chapitres : « le retentissement de *pêcheur d'Islande* de Pierre Loti », « le jour où de Gaulle rendit hommage aux héros de l'île de Sein » (qui furent nombreux parmi les tous premiers à le rejoindre à Londres après l'appel du 18 juin), et « Eugène Boudin, peintre de la mer et de la lumière ».

Un hommage particulier est dédié à Anita Conti, première femme à avoir participé à des campagnes de pêche à partir des années 1930 en relation avec l'Office des pêches maritimes, ancêtre de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (ISTPM) dont les missions ont été reprises par l'Ifremer. Elle était journaliste et océanographe, c'est-à-dire qu'elle contribuait volontiers au recueil d'informations et aux mesures effectués à bord.

Ce livre est rempli d'illustrations et agréable à lire. Le lecteur intéressé pourra trouver des informations encore plus riches sur le site de la BnF.



Mention

Un dragon au service du roi *Les destinées maritimes du chevalier de L'Espine*

M. Thierry Moné et Mme Florence Prudhomme

CNRS Éditions

L'ouvrage est l'adaptation de la thèse de doctorat de Florence Prudhomme soutenue à la Sorbonne en 2019. Le point de départ de la recherche est l'épave d'une corvette de la seconde moitié du XVIII^e siècle échouée le 22 janvier 1783 au nord de la République dominicaine et retrouvée à l'occasion de fouilles subaquatiques. Le *Dragon de Guernesey* de 16 canons avait été pris en 1781 par lieutenant de vaisseau Macnemara commandant de *La Friponne*, conduit en France, confié à l'enseigne de vaisseau de L'Espine et remis en état à Lorient. Cette épave et les fouilles qui ont été effectuées entre 2000 et 2018 sur la corvette royale deviennent le révélateur de la carrière peu banale d'un marin qui a traversé les grands changements politiques au tournant du XIX^e siècle. La thèse initiale bénéficie, pour cette publication, de l'apport de Thierry Moné, colonel à la retraite et spécialiste d'histoire militaire.

Suivre le parcours de Joseph Philibert de L'Espine (Carpentras 1759-1826), c'est l'occasion de s'informer sur les conditions d'entrée dans l'Ordre de Malte, de la formation des gardes de la Marine (1776) et des gardes de Pavillon (1778), puis de commandant du Dragon en 1782. Cette expédition, qui réussit à transmettre les dépêches officielles aux destinataires, se situe dans le processus de règlement de la guerre de l'Indépendance américaine dont le traité de paix sera signé le 3 septembre 1783 à Versailles. L'ouvrage reconstitue le processus diplomatique et militaire et le rôle essentiel joué par la France.



Prix de l'Académie de marine

À son retour, de L'Espine reprend du service dans l'Ordre de Malte, puis revient dans la Marine royale française en 1787. Compte tenu des répercussions de la période révolutionnaire à Toulon, il émigre durant la Terreur et s'engage définitivement auprès du Saint-Empire romain germanique.

Grâce aux fouilles subaquatiques et à la minutieuse recherche dans les archives aussi bien françaises qu'américaines, l'ouvrage est une mine d'informations sur les matériaux de construction, les équipements et les divers aménagements pouvant être effectués sur un bateau anglais en France puis aux Etats-Unis. Nombreux sont les croquis, figures et illustrations permettant de comprendre la manœuvre d'une corvette et le déroulement d'un combat naval franco-anglais aux Caraïbes. L'appareil critique, la bibliographie et les précieuses annexes enrichissent encore cette tranche peu banale de l'histoire maritime.



Mention

Nouveau glossaire nautique *Dictionnaire des termes de la marine à voile*

Augustin Jal

CNRS Éditions

Cet impressionnant ouvrage de 2 343 pages en deux épais volumes illustrés est le résultat d'un travail de lexicographie maritime de plus de cinquante ans de dépouillement de documents manuscrits et imprimés, d'analyse, de rédaction de définitions, de traduction d'équivalences en langues étrangères. L'objet de cette œuvre d'érudition est la révision du *Glossaire nautique* publié en 1848 par l'historien de la marine Augustin Jal (1795-1873), auteur également d'un livre très novateur à l'époque de sa publication en 1840 intitulé *Archéologie navale*. Dans cet ouvrage, Jal inscrivait ses recherches dans une perspective d'histoire des techniques de la construction navale en accordant une place importante à la période médiévale sans pour autant négliger l'époque antique. Dans son *Glossaire nautique*, c'est la dimension lexicographique que Jal a privilégiée en s'appuyant notamment sur les nombreux documents, souvent inédits, dépouillés pour constituer la documentation de son *Archéologie navale*. Œuvre monumentale de lexicographie maritime réalisée par un seul auteur, le *Glossaire nautique* demandait à être révisé en fonction des nombreux progrès intervenus depuis le milieu du XIX^e siècle en matière de lexicographie.

C'est le grand historien de la marine, Michel Mollat du Jourdin (1911-1996), professeur d'histoire médiévale à l'université de Paris IV, membre de l'Institut et ancien président de l'Académie de la marine (1978-1979),



Prix de l'Académie de marine

qui est à l'origine de la révision du *Glossaire nautique* de Jal et en a fixé les limites chronologiques (du IX^e au milieu du XIX^e siècle) et en a défini les principes. Le *Nouveau Glossaire nautique* de Jal devait être un répertoire de mots, avec des définitions illustrées par des attestations textuelles datées et localisées. Chaque terme ainsi revu devait être accompagné d'équivalences en dix-neuf langues réunies en six groupes linguistiques. L'ambition scientifique était d'augmenter de 200 à 300 % l'édition originale de 1848.

Pour mener à bien cette entreprise lexicographique, M. Mollat du Jourdin, avec la collaboration très étroite de Christiane Villain-Gandossi (CNRS), spécialiste médiéviste de lexicographie maritime et d'iconographie nautique, constitua, avec l'appui du CNRS, une équipe permanente au sein du Laboratoire associé d'histoire maritime (CNRS-université de Paris IV) qui assura la révision du *Glossaire nautique* de la lettre A à la lettre L. Grande originalité de cette révision : les nouvelles définitions, une fois établies par l'équipe CNRS du *Nouveau Glossaire nautique*, étaient discutées dans le cadre du séminaire d'Histoire Maritime de l'Ecole Pratiques des Hautes Etudes dirigé par M. Mollat du Jourdin et Mme Christiane Villain-Gandossi et qui réunissait historiens, linguistes, latinistes, étymologistes mais aussi marins civils et militaires. Cette dimension collective et interdisciplinaire a été la marque des sept volumes des lettres A à L publiés sous la direction de M. Mollat du Jourdin entre 1970 et 1998 et qui, réunis, constitue le premier tome (1 162 pages) de cette publication.

La suite de la révision du glossaire, de la lettre M à la lettre Z, a été réalisée par une autre équipe dans le cadre de l'université de Caen et du Centre de Recherche d'Histoire Quantitative sous la direction d'André Zysberg, professeur d'histoire moderne et grand spécialiste, entre autres sujets, de l'histoire des galères et des galériens, et d'Elisabeth Ridel-Granger, docteur en sciences du langage (CNRS) et spécialiste de l'histoire maritime des vikings. Tout en restant fidèle aux principes définis à l'origine de la révision du



Prix de l'Académie de marine

Glossaire nautique, l'équipe caennaise a apporté sa propre marque à l'entreprise lexicographique en faisant plus largement appel aux sources d'époque moderne et notamment aux dictionnaires de marine, en insérant également des développements sous forme d'encadrés sur des thèmes particuliers de l'histoire de la marine à voile et en enrichissant l'iconographie. En revanche, le dossier des équivalences linguistiques s'est trouvé réduit. Au total, les quatre volumes (1 181 pages) des lettres M à Z publiés entre 2006 et 2021 forment le second tome de cet important travail de recherche lexicographique.



Mention

Pierre Bouger - Un savant oublié (1698-1758)

M. Jean-Paul Poirier

Éditions L'Harmattan

Cet ouvrage porte en sous-titre : « De la forme de la Terre à la construction navale et aux lois de l'optique ; une bibliographie scientifique », ce qui résume bien à la fois l'apport de Pierre de Bouger et le but de l'ouvrage.

La vie et la carrière de Bouger font l'objet de la première partie de l'ouvrage, montrant ses capacités intellectuelles précoces, son caractère austère, sa rigueur ; il fut nommé membre de l'Académie des Sciences dès 1731 et rédigea pour celle-ci une trentaine de mémoires, en dehors de ses ouvrages majeurs. Il fut aussi membre de la « Royal Academie of Sciences » qui travaillait sur les mêmes sujets.

Bouger fut un des dix premiers membres honoraires de « L'Académie Générale pour tous les ports » qui devint « Académie Royale de Marine » en 1769, ancêtre de notre Académie de marine actuelle.

Initialement hydrographe comme son père au Croisic, c'est-à-dire expert en navigation, il s'intéressa à la géodésie, au magnétisme terrestre, à l'astronomie, à la pesanteur, à la construction des vaisseaux et à l'optique et publia de nombreux ouvrages sur ces sujets.

Pierre Bouger fut un membre essentiel de l'expédition du Pérou (1735-1744) destinée à la mesure d'un degré de l'arc terrestre le long du méridien près de l'équateur, plus connue par les rapports de La Condamine.

On lui doit en particulier la définition du métacentre, base de tous les calculs de stabilité des navires.



Prix de l'Académie de marine

Il travailla aussi beaucoup sur la lumière (il est considéré comme le père de la photométrie) avec la publication d'un « Traité d'optique sur la gradation de la lumière » (1760).

Cet ouvrage, modeste en dimensions, mais très riche par son contenu, a été retenu pour une mention de l'Académie de marine tant par ses qualités propres que pour saluer le travail de son auteur Jean-Paul Poirier sur un membre célèbre de notre Compagnie.



Mention

Mémoires de mer cévenoles

M. Claude Rouquette

Éditions de la Fenestrelle

Ce livre nous entraîne avec passion dans le récit des relations des Cévennes avec la mer.

Dans l'introduction l'auteur nous raconte comment, à partir d'une adolescence heureuse au bord de la Cèze, il fait son apprentissage comme « Mécanicien de la Flotte », découvre le monde en embarquant à bord de nombreux navires militaires et progresse dans la hiérarchie pour devenir officier de marine. Sa passion et la connaissance de la Marine, son histoire, ses valeurs d'honneur, d'engagement et de rigueur et son attachement au pays cévenol l'amènent, après de nombreuses études, à devenir historien de la Marine mais aussi naturaliste.

Pour développer son propos l'auteur nous explique l'histoire géologique des Cévennes et montre comment les mers anciennes ont participé au modelage des Cévennes. La présence de fossiles marins témoigne de cette histoire

À partir de là l'auteur, après avoir relaté l'histoire de la construction navale et de la navigation des origines à nos jours, reconstitue le cheminement du bois de construction navale prélevé dans l'ancienne province du Languedoc et explique comment le bois des forêts cévenoles a probablement servi à approvisionner les arsenaux et les chantiers navals des ports méditerranéens.

Il évoque ensuite la transition de la construction de la marine à voile vers les bâtiments de combat construits avec le fer et l'acier des fonderies et forges de Tamaris et de Besseges et explique comment les ressources minières et industrielles en provenance des Cévennes furent mises au service de la Royale



Prix de l'Académie de marine

avec l'implication très active de toute la population.

En conclusion l'auteur évoque les enjeux maritimes et les nouveaux défis des Cévennes tournés vers la mer et invite les jeunes générations à s'engager dans de nouvelles explorations maritimes et scientifiques.



Ouvrage signalé

Cités déjà englouties, littoraux bientôt submergés

M. Jean-Marc Beynet

Éditions NomBre7

Ce livre présente de nombreux lieux sur la planète, mais sans rentrer dans le détail, car cela aurait nécessité une véritable encyclopédie. Le lecteur curieux y trouvera des pistes intéressantes. L'auteur, manifestement passionné d'archéologie, ne s'arrête pas aux rivages marins et traite également les lacs et cités lacustres. Il ne s'agit pas d'un ouvrage à proprement parler scientifique, ce qui aurait été une gageure lorsque l'on cite autant de lieux et de légendes, mais plutôt d'une vision associant science, légendes et journalisme.

Après deux pages et demie sur « l'archéologie sous-marine et les fonds de la mer », le chapitre 2 traite des fluctuations du niveau marin en citant abondamment les rapports du GIEC. Il semble mettre en évidence plutôt le haut des fourchettes. Le chapitre 3, « Mythes, légendes ou réalité », passe en revue un certain nombre de légendes de sites engloutis, dont certaines sont probablement issues de faits réels ; les cités sumériennes et le déluge en particulier sont présentés sans que l'auteur se prononce sur la caractéristique légendaire ou non de ce dernier. Le chapitre 4 présente sous le titre, « grottes et mégalithes déjà engloutis et cités lacustres », la France mais aussi des sites en Europe et deux pages et demie sont consacrées au lac Titicaca. Le chapitre 5 fait le tour de Méditerranée des ports antiques engloutis et des cités submergées, avec quelques sites en Manche, Mer du Nord, Atlantique, Caraïbes et une cité dans le Pacifique. Le chapitre 6 décrit quelques sites engloutis dans des lacs artificiels et le chapitre 7 revient dans le vif du sujet avec une



Prix de l'Académie de marine

« approche prospective de la submersion des littoraux à partir du XXII^e siècle ».

L'ouvrage est abondamment illustré, notamment par des cartes issues d'un répertoire mondial. Bien que les conditions d'évolution des littoraux soient très variées et dépendent de nombreux facteurs (régime des côtes), les projections pour l'avenir reposent sur de simples simulations de zones couvertes pour une certaine élévation du niveau de la mer sans modifier la topographie. Tenir compte des particularités de chaque site aurait été un travail de titan, et la démarche globale retenue reste intéressante à condition d'en comprendre les limites.

La conclusion est conforme aux différentes synthèses existantes, celle du GIEC en particulier, mais elle y ajoute la proposition d'établir et de conserver des mémoires numériques des sites menacés.



Ouvrage signalé

Catalogue des vaisseaux imaginaires ou l'autre côté des vagues

M. Stéphane Mahieu

Éditions du Sandre

En avant-propos, l'auteur nous propose l'idée que « *La bibliothèque a ses docks, ses jetées, ses quais. Dans ses bassins mouille une drôle de flottille : trirèmes, galions, bricks, cap-horniers, caboteurs, cargos, paquebots ...* ».

Si nul n'ignore le *Nautilus* du capitaine Nemo, ou le *Pharaon* d'Edmond Dantès - sans parler de *L'Arche de Noé* -, qui se souvient de la *La Nue Filante*, ce brick de 200 tonneaux imaginé par R.L. Stevenson, dans *Le Trafiquant d'épaves*. Quel est le nom du navire mis en scène par Joseph Conrad dans *Lord Jim* ? De quelle plume est sorti le *Saint-Enoch*, trois-mâts barque havrais de 500 tonneaux qui porte les aventures du tonnelier Jean-Marie Cabidoulin ? Saviez-vous qu'Arthur Conan-Doyle avait inventé le *Stratford*, vapeur de 1200 tonneaux dédié à la recherche scientifique ?

Du premier article de ce dictionnaire particulier - *L'amiral-Bragueton*, ce cargo mixte à bord duquel Céline, dans *Le Voyage au bout de la nuit*, fait embarquer Ferdinand Bardamu pour aller vers des colonies improbables -, jusqu'au dernier navire recensé - le *Yorrike* que B. Traven fait naviguer dans son roman *Le Vaisseau des morts*, cargo rouillé quasi fantôme qui erre sous les tropiques et à bord duquel figure une plaque annonçant : « *Celui qui entre ici, perd son nom et sa vie, au gré d'un souffle de vent* » -, l'auteur, particulièrement érudit, fait une notice précise de tous les textes au travers desquels nombre d'écrivains nous offrent, selon lui, « *des billets d'embarquements* ».



Prix de l'Académie de marine

Ce catalogue original, avec de très belles illustrations, des navires qui n'ont existé que dans la littérature, suscite des envies de plonger - ou de replonger -, dans tous ces ouvrages consacrés à des navigations imaginaires, « *de l'autre côté des vagues* ».



Ouvrage signalé

Les Amazones des sept mers

M. Gérard A. Jaeger

Éditions du Félin

Les 18 aventurières, avec une brève biographie d'une dizaine de pages pour chacune, nous transportent d'un continent à l'autre, du Moyen-Age chez les Vikings avec Alwida jusqu'en Chine ou au Vietnam du XX^e siècle avec Tran Li-hué, « La justicière du dragon », en passant par les corsaires de la Méditerranée contre les Turcs, sans oublier celles qui ont lutté contre les Anglais et les Hollandais sur les côtes de France, ou en Amérique dans quelques affrontements épiques avec les Espagnols.

Chaque récit est l'occasion de rappeler le conflit international dans lequel la combattante était engagée, sans négliger les anecdotes de la vie personnelle ni les violences auxquelles ces femmes corsaires se livraient défiant toute concurrence dans ce domaine avec leurs confrères. Le style maintient l'intérêt du lecteur en rapportant les faits - réels ou fictifs - sur un ton palpitant, propre à soulever les émotions. L'auteur situe ses personnages entre l'histoire et la légende, en les entourant de mystère et de rumeurs qui n'en n'ont pas moins laissé des traces dans l'histoire.

L'ouvrage a le mérite de mettre en valeur une part largement méconnue de l'activité maritime de pirates et corsaires conduite par des navigatrices qui ont porté à l'excès les caractéristiques habituellement attribuées à leurs partenaires masculins, ce qui les aura fait entrer dans la légende.



Ouvrage signalé

Élévation du niveau de la mer et droit international

Sous la direction de
Mme Valérie Boré Eveno

Éditions Pedone

L'une des conséquences, et non des moindres, du changement climatique sur l'Océan est l'élévation du niveau de ses eaux. La prise de conscience de l'irréversibilité de ce phénomène est toutefois récente. En France, ce sont surtout des événements ponctuels sur les côtes landaise et de la Manche qui ont amené les médias, les gestionnaires d'espaces côtiers et le grand public à s'y intéresser. Aujourd'hui la montée des eaux de l'Océan n'est pas contestée, pas plus que son occurrence, certes inégale, sur toutes les côtes de l'Océan ou son irréversibilité. Nous savons que ce phénomène, aux conséquences souvent dramatiques, va nous accompagner, probablement pour plusieurs centaines d'années.

La Faculté de droit et de sciences politiques de l'Université de Nantes a organisé un colloque, en juin 2021, pour faire le point sur l'adaptation nécessaire du droit international face au phénomène. Les intervenants ont traité de manière détaillée, en prenant souvent comme exemple la zone Pacifique, les conséquences juridiques et politiques directes de la montée des eaux. La question de la survivance de l'Etat submergé a été abordée de manière large, au-delà de la seule approche juridique sur la définition de l'Etat et les conséquences de la perte d'une de ses composantes constitutives. Les réflexions sur la disparition pure et simple du territoire d'un Etat décrivent une vision dramatique de l'avenir. Et pourtant, cela se produira.



Prix de l'Académie de marine

Quel avenir pour les populations de l'Etat disparu, pour ses zones maritimes, pour ses pouvoirs publics. Des solutions juridiques et techniques existent mais elles nécessitent une coopération internationale, une générosité et une solidarité des Nations que l'on a du mal à percevoir dans la société internationale d'aujourd'hui.

Le travail actuel de la Commission de droit international permet d'être plus optimiste lorsque l'on étudie les conséquences du phénomène physique de la montée des eaux sur le droit international de la mer. Lignes de base, délimitations maritimes, limites extérieures des zones maritimes, pertinence de la jurisprudence passée, l'orientation de la réflexion vers le *statu quo* apparaît sage malgré la multitude des situations.

Le colloque n'a pas oublié les conséquences de la montée des eaux sur l'homme lui-même en traitant de l'impact sur les droits humains, sur les migrations et même sur le patrimoine culturel. On est là dans des domaines pour lesquels le travail juridique est encore loin d'être totalement adapté. Enfin, les interventions portant sur les aspects juridiques environnementaux ont montré la difficulté qu'il y a à lier juridiquement la question du réchauffement climatique et celle de l'élévation du niveau de la mer (question de la responsabilité en particulier). Les thèmes traités montrent l'extrême diversité et la complexité des conséquences du phénomène de l'élévation du niveau de l'Océan. Si les juristes œuvrent depuis des années à une adaptation du droit à celles-ci, beaucoup de travail reste à faire et des liens entre domaines du droit doivent encore être créés. L'impulsion politique semble manquer. Ce colloque a le mérite de mettre en exergue tous ces éléments encore trop peu traités.



Ouvrage signalé

Petite philosophie de la mer

Mme Laurence Devillairs

Éditions de la Martinière

Cet ouvrage est jubilatoire. Il nous donne des leçons très simples de philosophie au travers de 23 textes courts. Partant de situations maritimes très prosaïques et simples comme le départ, la mer ou océan, la constance des phares, la haute mer, le mal de mer ou le hissage des pavillons, il fournit d'abord en quelques pages des explications et analyses puis nous élève dans des réflexions philosophiques qu'appelle le sujet. Réflexions auxquelles le lecteur n'avait jamais pensé mais qui paraissent alors évidentes. A la sortie du chapitre on n'a plus la même vision qu'à l'entrée.

C'est bien de philosophie qu'il s'agit. C'est-à-dire, partir d'une activité, d'une pratique, d'une situation concrète pour en étudier les principes fondamentaux et réfléchir sur leur sens, leur légitimité. Puis transposer, en appliquant cette réflexion à nos habitudes humaines : *« ne pas s'épuiser à vouloir arrêter les marées, à tenter de changer ce qu'on ne changera pas, mais vouloir ce qui arrive de la manière dont il arrive. L'océan a ses marées la vie a ses hauts et ses bas. Accueillir ce qui vient comme il vient. En bon marin savoir remonter au vent en évitant de se retrouver vent debout ».*

L'auteur réussit l'exercice remarquable de nous offrir une vision très large mais en très peu de mots simples. Cette simplicité et cette clarté pour expliquer des sujets aussi complexes nous rend intelligents et procure un bien être durable.

Tout marin devrait lire ce livre qui l'aidera à transcender son quotidien et lui réjouira le cœur.

PRIX DE FONDATION





Prix Personnalité maritime de l'année Manley-Bendall

M. Éric Banel

Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture

L'Académie de marine a exprimé ses suffrages en faveur de monsieur Éric Banel.

Administrateur général des Affaires maritimes, ancien auditeur de l'IHEDN, M. Banel a été délégué général d'Armateurs de France de 2012 à 2017 ; il accepte en mars 2022 le poste de directeur général des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, une nouvelle direction du ministère de la Mer, qui fédère tous les aspects du monde maritime, caractéristique essentielle et originale de cette nouvelle direction, dont sont attendues une simplification des procédures et des économies d'échelle comme des interfaces plus accessibles aux usagers.

À ce titre, le nouveau directeur général sera chargé de l'économie maritime, de la formation et de l'emploi maritimes, de la planification des espaces maritimes et littoraux, de la surveillance, du contrôle, et du sauvetage en mer, de la flotte de commerce, des pêches maritimes, des produits de la mer, de la plaisance et du nautisme, de la sécurité maritime et de la sûreté des navires, de leur transition écologique, et de la police portuaire.

C'est la feuille de route du secrétaire d'État chargé de la mer sur la décarbonation du maritime et l'ambition qu'elle porte, qui ont déterminé l'Académie de marine à en faire le lauréat de ce prix prestigieux : la division par deux des émissions de CO₂ d'ici 2050, dont 40 % d'ici 2030. Un véritable défi, un moteur pour la recherche, et pour l'économie en général. Cette initiative ouvre d'innombrables avenues aux entrepreneurs, aux banquiers, aux chantiers navals, aux juristes, et la



satisfaction de cet objectif apportera un changement profond au paysage marin.

Une révolution à opérer en 27 ans, alors que le passage de la voile à la vapeur puis au diesel a mis une centaine d'années à se réaliser. Cette feuille de route sera le moteur d'un changement fondamental du monde marin, et des usages maritimes, conduisant à revoir des concepts fondamentaux dans la technique, les assurances, les affrètements, le négoce, et le droit maritime. Elle s'inscrit dans une perspective commune à celle de la numérisation, et de la recherche sur le navire autonome, faisant des années à venir une véritable période de rupture profonde dans le domaine du transport maritime. Un gigantesque challenge, quand on observe que la flotte mondiale a été multipliée par trois en vingt ans. Une opportunité, souhaitons-le, pour notre industrie navale, devant la réduction sur la même période du nombre de chantiers, passé de 700 à 300. C'est cette perspective immense ouverte par la feuille de route, quels que soient ses aboutissements, qui a conduit l'Académie de marine à la primer, avant même d'en connaître le déroulement, et à la reconnaître comme un moteur de l'histoire maritime mondiale, où la nation entend se placer comme un acteur de premier rang. Les buts de cette feuille de route ont déjà été reconnus par des industriels qui y ont adhéré à travers la « coalition des chargeurs », également primée séparément par l'Académie de marine.



Prix Navigation et sciences associées de l'océan André Giret

M. Pierre Daniel

Ingénieur divisionnaire à Météo France

Pierre Daniel a monté à la prévision marine de Météo France, un système de prévision de dérives de polluants ou d'objets, le modèle MOTHY qui est actuellement utilisé près de 1 000 fois par an, sur déclenchement des CROSS pour le SAR (Recherche et Sauvetage) et du Cedre (Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) et PreMar pour le POLMAR, ainsi que d'autres applications, par exemple dans un cadre judiciaire. Ce dispositif est un bienfait pour l'humanité et pour la communauté maritime. Le système créé par Pierre Daniel est un outil remarquable, qui est activé par les prévisionnistes marins 24h/24, 365j/an, sur alerte, avec réponse fournie dans les minutes qui suivent, ou qui peut être mis en œuvre en laboratoire pour des études. Un projet de comparaison internationale de modèles de dérive, lancé à l'initiative du Cedre, impliquant 26 modèles commerciaux ou institutionnels, a placé MOTHY dans les meilleurs choix possibles en cas de crise.

Dans les applications relativement récentes et marquantes de MOTHY, on peut signaler : la contribution à la recherche d'épaves d'avions, vol AF Rio-Paris en 2009 et vol EgyptAir Paris Le Caire en 2016, retrouvé quelques jours après en croisant des rétro-dérives de débris et de nappes de kérosène ainsi que la mise en place du système de prévision des algues sargasses sur l'arc antillais (depuis 2019).

Pierre Daniel, ingénieur divisionnaire de la Météorologie, n'a cessé de faire évoluer ce système (modèle et environnement opérationnel), et a su collaborer avec des groupes qui lui ont permis de le faire progresser (Canada Gardes-Côtes, Mercator, projets européens...) tout en œuvrant au niveau international



Prix de fondation

dans le cadre OMM-COI de l'UNESCO. Soulignons que Pierre Daniel a fortement contribué à l'histoire de l'océanographie opérationnelle dont il a su démontrer avec les applications de MOTHY tout l'apport que pouvait procurer cette activité, en tirant profit au fur et à mesure de sa mise en place et des progrès - notamment apportés par les Français de Mercator. Il a à son actif plus de 100 publications, dont 23 dans des revues à comité de lecture.

Pierre Daniel, expert de haut niveau au plan international depuis 30 ans, est totalement reconnu pour ses compétences et son inlassable travail de coopération au niveau mondial, ayant partagé ses développements avec plusieurs pays. Il est actuellement membre principal du *Standing Committee on Marine Meteorological and Oceanographic Services* (SC-MMO) de la commission mixte pour la météorologie marine et l'océanographie de l'Organisation Météorologique Mondiale et de la Commission Océanographique Intergouvernementale de l'UNESCO. Les très grandes qualités professionnelles mais aussi humaines de cet ingénieur de très grande classe justifie pleinement l'attribution du prix Giret 2023.



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

Mme Hélène Botcazou
Archéologue

Titrée *Voiliers de cabotage sur le littoral de la Corse entre le XVI^e siècle et le XX^e siècle : essai de généalogie comparative des traditions d'architecture navale*, la thèse d'Hélène Botcazou porte sur une étude comparative et critique aussi érudite qu'inédite des formes, des gréements et des détails architecturaux des voiliers pratiquant le cabotage dans les eaux de la Corse depuis le crépuscule du XVI^e siècle jusqu'à la disparition de la voile de travail. Pour mener cette étude à bien, Hélène Botcazou a rassemblé un vaste corpus iconographique qu'elle a complété par le résultat clairement analysé de fouilles archéologiques menées en Corse depuis les années 1980 et par les enquêtes qu'elle a conduites sur les ex-voto marins présents sur l'île. Ce faisant, elle s'intéresse aux influences techniques intervenues dans le domaine de l'architecture navale entre les navires corses, toscans, sardes, ligures et provençaux. L'ensemble, qui constitue sur le sujet un considérable travail de recherche, de compilation et d'analyse de l'ensemble des sources disponibles, historique, iconographique et archéologique, dresse de la manière la plus exhaustive possible et sur chaque thème, un état de la question autant que des débats passés et présents, voire de ceux qu'Hélène Botcazou se propose elle-même d'inaugurer et de porter à l'avenir sur le sujet traité.

Analysé *au laser*, l'impressionnant compendium de données qui résulte de cette recherche fait l'objet de deux volumes, le premier de 663 pages, bibliographie et catalogue iconographique compris, le second de 338 pages dit de pièces annexes, de sorte qu'on se trouve doté avec cet ouvrage de référence d'un véritable concentré d'informations formant une synthèse novatrice et pour tout dire fondamentale. D'autant qu'elle est richement étayée d'un nombre considérable



d'illustrations, souvent de la main même d'Hélène Botcazou, et d'un appareil critique de 867 notes qui prolongent très utilement un texte rédigé avec fluidité et rigueur.

Au bilan, ce qui transparaît à la lecture de cette thèse est que l'ensemble compose moins un ouvrage que l'on s'empressera de lire qu'une sorte de référentiel qui sera dorénavant indispensable, sinon incontournable, à qui tentera de comprendre ou d'identifier avec un peu de certitude une embarcation ancienne. Ce travail remarquable, qui fait honneur au monde de la recherche et satisfait moult curiosités et questionnements tout en fermant, comme souvent, moins de portes qu'il n'en ouvre, devrait à court terme trouver son éditeur.

La thèse d'Hélène Botcazou répond ainsi en tout point aux principes qui régissent le prix Henri et André-Jacques Vovard de récompenser l'auteur, notamment, ... *d'une monographie concernant... un événement ou une tradition maritime, d'un inventaire détaillé d'archives publiques ou privées.*



Prix Génie maritime Maurice Lebrun

M. Matthieu de Tugny

Président de la Division Marine et Offshore du Bureau Véritas

Matthieu de Tugny est le Président de la Division Marine et Offshore du Bureau Véritas et membre du Directoire du groupe Bureau Véritas.

Diplômé de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande et de l'Ecole Supérieure d'Electricité, il a commencé sa carrière comme officier pont et machine et rejoint le Bureau Véritas en 1994 pour occuper des postes à responsabilité en France et à l'étranger et acquérir ainsi une expérience technique et managériale indiscutable.

Son parcours très complet commence au département technique où il participe aux expertises techniques et au développement des règlements pour de nombreux types de navires et d'unités offshores. Il est aussi membre de nombreux groupes de travail internationaux où il apporte son savoir-faire.

Il rejoint ensuite le terrain et devient successivement responsable de la Corée, de la France, de l'Amérique du Nord et de la région de l'Asie du Sud/Sud-Est.

Il a participé aux évolutions considérables qu'a connues le monde maritime dans le domaine du numérique au cours de ces trente dernières années. Elles ont modifié grandement les outils et méthodes de travail que ce soit dans les domaines techniques ou du management et créé en parallèle une demande toujours croissante de qualité dans un monde de plus en plus fragile avec des normes toujours plus complexes et exigeantes pour la sécurité des hommes, la sûreté et la lutte contre la pollution.

Dans cet environnement, lors de ses postes successifs Matthieu de Tugny a montré ses grandes qualités humaines et managériales pour animer et motiver les équipes, gérer les



Prix de fondation

grands projets, apporter des solutions aux responsables du monde maritime que ce soient les armateurs, les chantiers, les compagnies pétrolières, les autorités maritimes et les organismes internationaux avec un objectif permanent de faire progresser la sécurité et la qualité.

En 2019 il a été nommé Président de la Division Marine et Offshore du Bureau Veritas, ce qui lui permet d'apporter pleinement son savoir-faire au monde maritime dans son ensemble et à l'IACS en particulier.

Pour son apport décisif et remarquable au monde maritime l'Académie de marine lui a attribué le prix Génie maritime Maurice Lebrun.



Prix Scientifique et technique Émile Girardeau

M. Christian Dugué

Ingénieur général de l'armement - Inspecteur pour la construction navale et pour la sécurité nucléaire

Christian Dugué est ingénieur général hors classe de l'armement. Il est depuis 2020 inspecteur des constructions navales, en charge des affaires relatives à la sécurité nucléaire, au sein de la Direction générale de l'armement. Christian Dugué a consacré l'essentiel de sa vie professionnelle au domaine naval, plus particulièrement aux sous-marins et à la propulsion nucléaire.

En 1992, il débute au Bassin d'essais des carènes (DGA/Techniques hydrodynamiques) comme ingénieur chargé de la conception des hélices de sous-marins, élément essentiel de leur invulnérabilité. Il contribue personnellement à la mise au point et aux essais du propulseur du SNLE *Le Triomphant*. Durant les années qui suivent, il fait bénéficier de ces progrès les sous-marins d'attaque de type *Rubis* ainsi que la flotte de surface, en particulier les nouvelles frégates furtives *La Fayette*.

En 2001, Naval Group, à l'époque la Direction des constructions navales, lui propose le poste d'architecte d'ensemble du programme de sous-marins nucléaires d'attaque de nouvelle génération (programme Barracuda). Il tiendra ce poste jusqu'à fin 2008 à Lorient puis Cherbourg, de l'esquisse au lancement en production en passant par la mise en place du contrat de réalisation dans le cadre de la société DCNS nouvellement créée.

Début 2009, alors que le Brésil vient d'officialiser son intention d'équiper sa marine de sous-marins de construction française, il réintègre la DGA à la direction du développement international pour assurer l'accompagnement de l'Etat jusqu'à



la signature du contrat puis la mise en place des transferts de technologie et des structures de production locales.

En 2011, Christian Dugué devient responsable du pôle « architecture et techniques des systèmes navals » à la direction technique de la DGA, poste dans lequel il exerce le rôle d'autorité technique à la fois pour les programmes navals de constructions neuves de la DGA et les navires en service entretenus par le service de soutien de la flotte de la Marine nationale (SSF). Il mène durant sept ans une refonte du référentiel technique des navires, s'appuyant sur les pratiques des chantiers civils afin de faciliter le dialogue avec une base industrielle diversifiée. Il dote ce référentiel d'un volet destiné à améliorer la robustesse et la cybersécurité des architectures logicielles des navires et de leurs systèmes d'armes.

Il crée le poste de chargé de mission propulsion nucléaire auprès du délégué général pour l'armement en 2013, en soutien du chargé de mission dissuasion. Fin 2018, il est nommé chargé de mission dissuasion afin de coordonner les programmes d'armement dont la DGA a la charge et de préparer l'avenir en bonne interface avec le CEA, les forces et l'industrie. Il prépare les dossiers préparatoires à la décision de lancer le programme du porte-avions de nouvelle génération.

Depuis 2015, il préside la commission de sécurité du *Nautile*, seul sous-marin de ce type en Europe, capable de plonger à 6 000 mètres avec 3 personnes.

Il a été nommé ambassadeur « France 2030 » pour le volet concernant la maîtrise des grands fonds marins.



Prix Conception et exploitation des navires Henri Kummerman

Gitana, écurie de course au large

fondée par

Mme Ariane et M. Benjamin de Rothschild

Depuis près de cent cinquante ans, la légende des *Gitana* s'écrit au rythme de l'histoire du sport nautique, des progrès technologiques, et, en filigrane, de toute la société, navigant de l'élitisme du XIX^e siècle à la performance en équipe du XXI^e siècle et ce grâce à des générations de bâtisseurs, tous pionniers dans leur démarche et qui ont su marquer de leur empreinte la lignée des *Gitana*.

Saga maritime familiale unique au monde, *Gitana* est née en 1876, sur les rives du lac Léman sous l'impulsion de la baronne Julie de Rothschild. Cette femme admirable, douée d'une audace hors normes et d'un caractère bien trempé, a su développer le fameux esprit d'entreprise inscrit dans les gènes de la famille pour ouvrir une nouvelle voie à ses futurs héritiers et leur transmettre deux de ses passions : la navigation et la vitesse. À la barre de ses bateaux à vapeur, *La Gitana* et *Gitana II*, elle établira par deux fois des records du monde de vitesse sur l'eau, en 1876 et 1898, décrochant ainsi le titre de *Yachting Lady*. La saga *Gitana* est lancée et va désormais goûter à l'eau salée car l'écrin bleuté du lac Léman ne suffit plus.

À la fin du XIX^e siècle, le « premier » Baron Edmond de Rothschild avait pris une part déterminante au développement du Yacht Club de France aux côtés de son cousin, le Baron Arthur, du président de la République Felix Faure et de l'explorateur Jean-Baptiste Charcot. Dans les années 1960, le « second » Baron Edmond, son petit-fils, ranime le vif intérêt qu'éprouve sa famille pour les bateaux en le transformant en une passion pour la voile. Il délaisse les bateaux à moteur pour ceux à voiles et ses navires de prédilection seront les monocoques.



En s'appuyant sur le savoir-faire des meilleurs architectes et constructeurs de l'époque, Edmond de Rothschild donnera naissance à quelques-uns des meilleurs de son temps. De *Gitana III* à *Gitana VIII*, ses unités écument la Manche, l'Atlantique, la Méditerranée et trustent les palmarès : Giraglia, Nioulargue, courses du RORC parmi lesquelles l'incontournable Fastnet Race que *Gitana IV* remportera en 1965 avec à la clef un record de l'épreuve que le baron conservera durant 19 ans ! Mais son goût pour les beaux bateaux le conduit également vers les 6 mètres jauge internationale (6mJI), *Gitana Senior*, *Gitana Junior I, II et III* notamment lors des Régates Royales de Cannes et vers les 8mJI. C'est à bord de *Gitana Sixty*, en 1986, que Benjamin de Rothschild décrochera la Coupe du Monde de la série pour son père.

Car Edmond de Rothschild a transmis le virus de la voile à son fils. Fidèle équipier à bord des voiliers de son père avant de prendre la barre de ses propres équipages, la navigation, et de surcroît la compétition vélique, sont inscrites dans l'ADN du Baron Benjamin de Rothschild. Sa préférence se porte très vite sur les multicoques, de fabuleuses machines qui allient technologie et vitesse et dans lesquelles il perçoit très tôt l'avenir de la course au large.

Avec son épouse, Ariane de Rothschild, ils créent le Gitana Team en 2000. Première écurie de course professionnelle grâce à laquelle ils font basculer l'histoire des *Gitana* dans le 3^e millénaire avec les multicoques et, aujourd'hui, les bateaux volants pour lesquels ils sont parmi les premiers à y voir l'avenir de la course hauturière dès 2013. C'est ainsi qu'en 2017, le *Maxi Edmond de Rothschild*, maxi-multicoque de course au large conçu pour voler en haute mer et autour de la planète, voit le jour. Le grand trimaran de 32 mètres de long pour 23 mètres de large, dessiné par l'architecte Guillaume Verdier, propose une véritable révolution et bouscule tous les codes, ouvrant la voie d'une nouvelle génération. De cette audace naîtra une machine incroyable qui ne cesse de nous



Prix de fondation

offrir d'inoubliables aventures humaines et des victoires retentissantes.

Pionniers, à l'image de leurs armateurs, l'écurie de course Gitana est un véritable laboratoire d'innovation dont l'objectif est de concevoir et de fabriquer des navires toujours plus modernes, redessinant parfois les codes de la discipline. Ses membres, techniciens, ingénieurs ou marins allient quotidiennement performance et recherche d'excellence, le tout guidé par un fort esprit d'équipe et une conviction dans la force du collectif.

Depuis sa création, le Gitana Team a conquis parmi les plus beaux et grands trophées de la course au large en s'imposant ainsi comme une référence : double vainqueur de la Route du Rhum (2006, 2022), de la Transat Jacques Vabre (2013, 2021), de la Rolex Fastnet Race (2019, 2021) ou encore de la célèbre Transat Anglaise (2008).



Prix Histoire Georges Leygues

M. Philippe Hrodej

Maître de conférences en histoire moderne à l'Université
Bretagne Sud

Engagé volontaire dans la Marine nationale en septembre 1976, Philippe Hrodej suit les cours de l'École des Mouses au Centre d'instruction naval de Brest en 1976-1977, puis en 1977-1978, dans ce même établissement, ceux de l'École de Maistrance dont il sort avec le grade de quartier-maître. Après avoir obtenu le brevet élémentaire d'électricien d'armes à Saint-Mandrier en 1978, il est promu second-maître, puis maître, en 1983-1984 avec le brevet supérieur de la même spécialité. Il suit en 1984 le cours de spécialisation MM 40 à Toulon et un cours de formation à l'Aérospatiale à Bourges et accède au grade de premier maître. Enfin, en 1991, il est promu maître principal. Au cours de cette période, il reçoit de nombreuses affectations dont cinq embarquements : dans le porte-avions *Clemenceau* en 1978-1979, la frégate *De Grasse* de 1960 à 1983, la frégate *Primauguet* de 1984 à 1986, l'avisoescorteur *Doudart de Lagrée* de 1986 à 1988, enfin l'avisocommandant *Bouan* en 1988-1989.

En 1992, avec le CAPES d'histoire, il sera professeur d'histoire et de géographie au collège de Kéranroux, à Brest. En 1995, il soutient une thèse de doctorat sur le lieutenant général des armées navales Jean-Baptiste Ducasse devant un jury présidé par le Professeur Jean Meyer et obtient une mention « très honorable » ainsi que le prix de thèse de l'Académie de marine. Chargé de cours à l'Université de Bretagne Sud en 1996-1998, il y devient maître de conférences en septembre 1998. De son abondante bibliographie, mentionnons encore sa remarquable biographie de Jacques Cassard publiée en 2002 et surtout son impressionnant *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, élaboré de concert avec le Professeur Gilbert Buti et



récompensé en 2014 par le Grand Prix de l'Académie de marine.

Aujourd'hui, le Professeur Philippe Hrodej est le coordonnateur principal du programme GEMER. L'objectif de ce projet est de croiser, grâce à l'informatique, les travaux de chercheurs et d'érudits locaux qui travaillent au dépouillement de documents d'archives concernant certaines zones où la population maritime est d'une importance significative. La première de ces zones est la seigneurie du Plessis-Bertrand, proche de Cancale, où les archives, en séries continues depuis 1678, ont été étudiées à fond. La population locale représente 15 % des personnels embarqués sur les bâtiments malouins. La seconde zone, liée à une thèse et à la création d'une base de données, concerne Marennes et la Seudre, pour lesquelles les archives existent depuis 1760. De cette région sont originaires de nombreux marins qui embarquent à La Rochelle et à Bordeaux. La troisième zone couvre Martigues et l'étang de Berre et joue le même rôle de vivier que les précédentes, malgré une émigration vers Marseille observée après l'épidémie de peste de 1720. À partir de ces études, on pourra dresser un vaste panorama des expéditions de pêche vers Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada, des traversées entre la métropole et les Antilles, de la traite négrière envisagée du point de vue des équipages, de la 2ème Compagnie des Indes orientales, des caravanes vers les échelles du Levant en Méditerranée. Ce travail couvrira même les navigations dans la Baltique et vers les pays ibériques, ainsi que le cabotage. Par ailleurs, les registres des classes permettront de répertorier aussi les embarquements sur les vaisseaux du roi et même de retracer les carrières de certains marins promus officiers-mariniers. Enfin, il ne faut pas oublier la course, à laquelle pratiquement tous les marins de l'Ancien Régime ont participé. Un autre axe de recherches, complémentaire du premier, visera à s'intéresser de près aux familles et, en particulier, aux femmes des gens de mer. Ces archives permettront de mieux cerner le rôle familial, social, religieux, économique de première importance qu'elles sont



amenées à jouer en l'absence des hommes. Cette étude débordera également sur celle de la démographie et de l'habitat.

Un troisième axe consistera enfin à tirer des recherches précédentes des données étendues sur l'accidentologie, l'épidémiologie, la pénibilité du métier de marin, les maladies infectieuses et, de manière générale, la mortalité des gens de mer et de leurs familles en temps de paix comme en temps de guerre (sans oublier les nombreux décès survenus dans les prisons anglaises). Si le projet est accepté dans son intégrité et bénéficie d'un financement adéquat, il sera possible de travailler sur 20 000 marins à la fois, sans compter leurs familles. Il s'y ajoutera la possibilité de les suivre sur plusieurs générations et d'étudier les flux migratoires vers Lorient et Saint-Malo ou encore les échanges de matelots entre le Ponant et le Levant. N'oublions pas non plus l'aspect économique qui pourra être étudié à partir des documents fiscaux, des inventaires après décès et, plus généralement, des archives notariales. Ce projet, dont la durée d'exécution est évaluée à trois ou quatre ans, doit donner lieu à la rédaction d'un livre et à l'organisation de colloques sur ce thème, mais la base de données sera en libre accès avec les photographies des matricules et des rôles d'équipage et un inventaire sommaire y sera joint. Il est également prévu d'entrer en relations avec les rectorats susceptibles d'être intéressés par les dépouillements de certains types de documents. Enfin, une exposition itinérante sur la vie des marins est envisagée, ainsi que la réalisation d'un docu-fiction avec Arte. Un site GEMER sera ouvert et fera en permanence le point des travaux si le projet est agréé par le ministère de la Mer. Dans le cas contraire, il faudra se limiter à la région de Cancale jusqu'en 1765.



Prix Transition énergétique maritime Soper

La coalition des Chargeurs

La *Coalition des Chargeurs* est un groupe d'entreprises réunies en association dont le but est de promouvoir le développement concret et rapide d'une offre de transport maritime bas carbone.

Constituée de grandes entreprises françaises et européennes telle que *Michelin, Hennessy, Ikéa, Bic, la Fournée Dorée, L'Oréal* ou *l'Occitane*, la coalition réunit une vingtaine de chargeurs et a pour but de mutualiser d'importants volumes à l'export en vue de lancer des appels d'offres et de se voir proposer des services de transport maritime très bas carbone.

En 2022, la *Coalition des Chargeurs* a lancé deux appels d'offres portant sur la création de deux lignes maritimes totalisant 10 navires pour un investissement de l'ordre 500 millions d'euros. La première ligne, dotée de 5 navires de 1 300 EVP chacun, desservira les ports d'Anvers, Le Havre, Philadelphie et Norfolk. La seconde, dotée de 5 navires de 600 EVP chacun, desservira les ports de Gènes, Fos-sur-Mer, Valence, et Philadelphie.

Les deux lignes ont été attribuées à la compagnie maritime *Zéphyr & Borée* qui a répondu avec une offre logistique complète et des designs de navires à propulsion hybride voile + e-méthanol. Dans un premier temps, le service de transport sera décarboné à hauteur de 53 % uniquement grâce à l'utilisation du vent. Dans un second temps, l'utilisation du e-méthanol permettra de porter la décarbonation à un taux supérieur à 70 %.

La *Coalition des Chargeurs* prévoit de poursuivre ses efforts et de lancer prochainement plusieurs autres appels d'offres vers d'autres destinations.



La démarche de la Coalition des Chargeurs est exemplaire à plusieurs titres :

- le projet de décarboner les navires répond à une demande des clients-chargeurs de la coalition, relayant une exigence de décarbonation de leurs clients finals. Il s'agit donc d'une réponse technique à une demande commerciale ;
- devant l'impossibilité de répondre seuls à ce type de demande, les chargeurs se sont groupés au sein d'une coalition pour mutualiser les risques et travailler de concert en vue d'élaborer une solution qui satisfaisait tous les membres du projet. C'est une pratique très rare qui mérite d'être soulignée ;
- ne trouvant pas la solution technique toute faite répondant à la demande, les chargeurs ont défini eux-mêmes le cahier des charges des navires et lancé un appel d'offres qui exigeait un taux important de décarbonation, imposant que le vent couvre 50 % au minimum des besoins propulsifs ;
- la taille du projet, 10 navires pour environ 500 millions d'euros d'investissement, fait passer la décarbonation du transport maritime du stade de démonstrateur au stade industriel.

PRIX PARTICULIER





Prix Droit et économie Claude Boquin

Institut supérieur d'économie maritime

Sous la direction de M. Paul Tourret

L'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR) qui est une association de la loi de 1901 a été fondé en 1997. Il est dévolu à l'étude de l'économie du transport maritime, du *shipping* aux questions portuaires, à l'échelle nationale ou internationale.

Il produit des études principalement sous la forme de notes de synthèse qui font autorité par la qualité de leur analyse et des données sans cesse mises à jour. Ces notes interviennent dans tous les secteurs du transport maritime (pétrole, vrac sec et liquide, conteneur, roulier, passagers etc.) Les grandes places portuaires du monde ne sont pas oubliées. Enfin les politiques publiques et sociales sont analysées comme les réglementations qu'elles soient issues de l'OMI, de l'UE ou des Etats. La dimension géopolitique est souvent présente soit en fond de tableau soit au premier plan selon les sujets.

L'ISEMAR est dirigé par Paul Tourret que l'Académie a déjà entendu et apprécié à plusieurs reprises pour la clarté et la solidité de ses interventions, toujours parfaitement documentées.

L'Académie de marine en attribuant le prix Claude Boquin à l'Institut supérieur d'économie maritime veut souligner, outre les éminentes qualités scientifiques et pédagogiques de cet organisme, la nécessité pour la France de disposer d'un observatoire efficace de l'industrie du transport maritime dont on connaît l'importance vitale pour la France et l'UE alors que l'université ne semble pas consacrer à ce domaine l'énergie intellectuelle qu'il mérite.

PRIX DE THÈSE





Sciences exactes et/ou expérimentales

M. Lauric Reynes

pour sa thèse :

« *Connectivité et structure génétiques des populations d'*Ericaria zosteroides* (Fucales) et *Laminaria rodriguezii* (Laminariales) des côtes françaises* »

Cette thèse traite de deux espèces de grandes algues brunes de la Méditerranée française, espèces qui (1) présentent des particularités qui en font des exemples instructifs, et (2) ont une place importante dans les peuplements algaux de ces secteurs. Ces peuplements sont fragmentés en taches. La fragmentation spatiale est une question d'autant plus importante que les algues brunes ont des facultés de dispersion limitées. Elle permet d'étudier les variations de patrimoine génétique au sein et entre les taches.

Le travail repose sur un volume important de données originales et pertinentes acquises tant « in vitro » que « in situ ». Il utilise un grand nombre de techniques, dont certaines sont récentes. Ces techniques sont utilisées et combinées de façon pertinente, et l'analyse des données acquises conduit à des conclusions convaincantes. La thèse est un exemple de ce qui peut être fait pour donner un contenu scientifique au concept de biodiversité.



Sciences humaines et/ou sociales

M. Ismaël Koné

pour sa thèse :

« *Le cadre juridique du transport maritime international de déchets dangereux* »

La thèse que M. Ismaël Koné consacre au transport maritime international de déchets dangereux traite d'une question particulièrement sensible mais rarement abordée sauf événement attirant l'attention des médias comme la récente affaire du sabordage du *Sao Paulo* l'a montré. Mais il est des phénomènes moins visibles qui doivent aussi être étudiés car, outre leurs effets physiquement désastreux, ils sont souvent le fait d'organisations criminelles de type mafieux qui profitent de la liberté des mers, des failles réglementaires et de la vulnérabilités des pays en développement pour exercer leur trafic. Tel est le cas du transport maritime de déchets dangereux susceptibles d'empoisonner les populations de pays pauvres que la corruption expose à de tels méfaits. Le déversement sauvage en Côte d'Ivoire des déchets dangereux transportés par le navire *Probo Koala*, au cours du mois d'août 2006 est encore dans bien des mémoires. « Le choix de destination s'est porté sur un Etat en souffrance économique et doté d'une façade maritime, dans lequel un contrat de traitement des déchets est conclu avec une entreprise locale dite "qualifiée". Puis, par le biais de procédés juridiques et administratifs utilisés pour dissimuler les personnes impliquées à l'échelle internationale, les déchets dangereux y sont convoyés et très souvent abandonnés sans traitement adéquat. » Ainsi en peu de mots l'auteur expose les désastres que peuvent représenter ces trafics et la responsabilité qui pèse sur le droit international pour y mettre fin. Le défi est de taille et en particulier celui d'y voir clair dans un maquis juridique fait de droit international et droits nationaux, de droit de la responsabilité et de droit de la répression. Selon M. Koné le cadre juridique relatif au transport maritime de



déchets dangereux s'avère inadapté à l'évolution du trafic illicite qui se traduit par la pratique de plus en plus fréquente du transport maritime de déchets d'équipements électriques et électroniques, ainsi que par l'exportation de vieux navires contenant des substances dangereuses destinés à être démantelés dans des conditions peu écologiques. Le transport consiste au déplacement dans un pays autre que celui dans lequel ils ont été produits, à travers un milieu naturel où le risque est une réalité de tous les instants, dès lors l'existence de mécanismes de responsabilité pénale et civile revêt une importance capitale.

Le cadre juridique existe mais connaît des difficultés d'application d'ordre structurel, technique et juridique qui affectent son efficacité, ne permettant pas d'atteindre les objectifs de prévention et de traitement pour plusieurs raisons : d'une part, la difficile articulation des différentes réglementations issues soit du droit de l'environnement, soit du transport maritime ; d'autre part, la relation entre les règles issues du droit international et les systèmes nationaux. Cet ensemble complexe et disparate de textes génère des régimes différents qui ont rendu le droit complexe et inefficace.

On l'aura compris la thèse de M. Koné est pessimiste et nous montre combien est long et incertain le chemin pour protéger les océans et les populations des effets délétères du transport maritime international de déchets dangereux. La démonstration bien menée et rigoureuse, riche de droit comparé, laisse peu d'espoir à court terme : la conjonction d'un droit international complexe, de comportements étatiques disparates offre trop de créneaux à ce trafic illicite qui n'en est qu'un parmi tous ceux qui trouvent dans la liberté pdes mers leur espace de manœuvre. Il faut féliciter M. Koné d'avoir eu le courage d'aborder un sujet aussi juridiquement complexe et crucial. Ce travail a l'immense mérite d'apporter sinon l'espoir du moins la lumière de la science juridique dans un domaine que nombre d'entre nous préféreraient laisser dans l'ombre en attendant le prochain accident. Ainsi, M. Koné n'est-il pas seulement un juriste de grande qualité, il est



Prix de thèse

aussi un lanceur d'alerte. L'Académie est heureuse de récompenser de son prix de thèse ce remarquable travail. Cette distinction s'inscrit en outre dans la politique que mène notre compagnie en récompensant de ce prix par deux fois des travaux juridiques venus de la communauté francophone.

BOURSE LIPPMAN





Maxime Martignon

Pour son projet de publication d'un colloque sur

« Manuscrits voyageurs.

Transport maritime et circulation des manuscrits à
l'époque moderne »

Maxime Martignon, né en 1988 à Trappes (Yvelines) est détenteur d'un doctorat en histoire de l'Université Paris-Nanterre en 2020 intitulé *Publier le lointain à l'époque de Louis XIV : réseaux savants, activité politique et pratiques d'écriture (France 1670-1720)*. En 2021, il a reçu sa qualification du CNU aux fonctions de Maître de conférences (section 22). Il a déjà quelques publications à son acquis :

Histoire du Sieur de Montauban. Course, traite et littérature. Anacharsis, 2021, 110 p.

« Le bruit de l'information lointaine, fausses informations et déformations dans la correspondance de Michel Bégon », *Temps des Medias*, n°30, printemps 2018, pp.124-138.

« S'informer des nouvelles maritimes à l'époque de Louis XIV : reconnaître un expert », M. Brétéché et H. Hermant (dir.), *Parole d'experts - Une histoire sociale du politique (Europe, XVI^e-XVIII^e siècle)*, PUR, 2021, p.93-111.

« De l'administration des papiers de la Marine aux gestes d'archivage de Pierre Clairambault (début du XVIII^e siècle) », E. Chapron et F. Henryot (dir.), *Archives en bibliothèques (XVI^e-XXI^e siècles)*, ENS éditions, date de parution prévue le 16 février 2023.

Il est actuellement chercheur post-doctorant au musée du quai Branly-Jacques Chirac et co-organisateur avec le professeur François Lavie (Paris 8-Sorbonne) du colloque qui se tiendra à Paris les 5-6 juillet 2023.

Dans la continuité de ses recherches antérieures, Maxime Martignon a pour objectif, avec ce colloque, de mieux comprendre les enjeux qui président à la constitution de



collections orientales et atlantiques dans les bibliothèques européennes. L'acheminement des manuscrits par voie maritime n'avait rien d'une entreprise aisée à l'époque moderne. Pourtant, avec l'émergence des grandes Marines européennes, des masses considérables de documents venant des lointains ont rempli les dépôts d'archives et des bibliothèques. Ils sont, soit produits dans un cadre institutionnel lié à l'activité maritime (journaux, correspondances, cartes marines...) soit issus de l'initiative de particuliers qui échangent avec l'étranger pour diverses entreprises. Cette histoire est aussi envisagée à l'échelle des gestes de collecte, de conditionnement ou d'envois des objets-manuscrits. Ces corpus documentaires, fréquemment appréhendés à leur seul contenu, sont souvent le résultat d'une transaction complexe entre voyageurs, intermédiaires locaux, commanditaires et collectionneurs puissants. Dans l'ensemble, le colloque se situe dans une histoire maritime qui met en évidence de geste d'écriture dans la culture européenne des XVII^e et XVIII^e siècles.

Les quinze communications du colloque seraient publiées vers 2025 dans un ouvrage qui connaîtrait son achèvement grâce au soutien financier de la bourse Lippman.

**LES LAURÉATS DU GRAND PRIX
DEPUIS 1980**





1980 : Georges Blond

Pour l'ensemble de son oeuvre

1981 : Pierre Miquel

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

Éditions de la Martinelle

1982 : Paul Budker

Pour l'ensemble de son oeuvre

1983 : Pierre Bauchet

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

Éditions Economica

Jean-Yves Blot

La Méduse

Éditions Arthaud

1984 : Yannick Guiberteau

La Dévastation, cuirassé de rivière

Éditions Albin Michel

1985 : Les Éditions Le Chasse-Marée

1986 : Hervé Coutau-Bégarie

Castex, le stratège inconnu

Éditions Economica

1987 : Michel Redde

Mare Nostrum

Éditions École Française de Rome

1988 : Philippe Jeantot

Vaincre autour du monde

Éditions Arthaud

1989 : Martine Acerra et Jean Meyer

Marine et Révolution

Éditions Ouest-France

1990 : Martine Rémond-Gouilloud

Du droit de détruire

Éditions PUF



1991 : Association des Amis du Musée de la Marine

Quand voguaient les galères

Éditions Ouest-France

1992 : Professeur du Pontavice

Pour l'ensemble de son œuvre

1993 : Loïc 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

2000 : Jean-Paul Dekiss

Jules Verne l'enchanteur

Éditions du Félin

2001 : Xavier de Planhol

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

Éditions Académique Perrin



2002 : Jean-Christophe Rufin

Rouge Brésil

Éditions Gallimard

2003 : Bernard Cassagnou

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

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

2004 : Marc Soviche

30 ans à la mer – du sextant au GPS

Éditions Alan Sutton

2005 : Martin Motte

Une éducation géostratégique

La pensée navale française, de la jeune école à 1914

Éditions Economica

2006 : Jean-Pierre Barthélémy

Les trois tomes sur le porte-avions Charles de Gaulle

Maître d'œuvre et éditeur SPE Barthélémy

2007 : Jean-Christophe Fichou et Francis Dreyer

L'histoire de tous les phares de France

Éditions Ouest-France

2008 : Olivier Chapuis

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

Éditions Chasse-Marée

2009 : Roman Petroff

Marin-Marie 1901-1987

Éditions l'Ancre de marine

2010 : Irène Frain

Les naufragés de l'île Tromelin

Éditions Michel Lafon

2011 : Alain Quella-Villéger et Bruno Vercier

Pierre Loti dessinateur – Une œuvre au long cours

Éditions Bleu autour



2012 : Hervé Baudu

Traité de manœuvre

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

2013 : Catherine Hoffmann, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon

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

Éditions du Seuil et Bibliothèque nationale de France

2014 : Gilbert Buti et Philippe Hrodej

Dictionnaire des corsaires et pirates

CNRS Éditions

2015 : Pierre Lévêque

Histoire de la Marine du Consulat et de l'Empire (Vol. I : Du 18 brumaire à Trafalgar et Vol. II : Après Trafalgar)

Librairie historique Teissède

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

2020 : Géraldine Barron

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

Presses universitaires du Midi

2021 : Le Vendée Globe

Alain Leboeuf, président de la SAEM Vendée et du Conseil

Départemental de Vendée, Mme Laura Le Goff, directrice générale de la SAEM et M. Jacques Caraës, directeur de la course



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Académie de marine / APSAM
Hôtel de la Marine – 4 rue Royale Paris VIII
apsam@academiedemarine.fr*

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

4^{ème} de couverture