



MINISTÈRE
DES ARMÉES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PRIX ET RÉCOMPENSES

2024

PER HANC PROSUNT OMNIBUS ARTES



ACADÉMIE DE MARINE



Hôtel de la Marine – 4 rue Royale 75008 Paris

Accueil / Secrétariat
Tél. : 01 85 14 19 20 / 21 / 22
courriel : contact@academiedemarine.fr

www.academiedemarine.fr



Sommaire

- **L'Académie de marine**
 - Prix de l'Académie de marine
 - Prix de fondation
 - Prix particuliers
 - Prix de thèse

- **Les lauréats du Grand Prix depuis 1980**



L'Académie de marine

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

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



L'Académie de marine

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.

PRIX DE L'ACADÉMIE DE MARINE





Prix de l'Académie de marine

Grand Prix

Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution

Mme Silvia Marzagalli,
avec la cartographie de Patrick Pentsch

Éditions Presses universitaires de Rennes - Atlas

Ce superbe livre allie la lisibilité, la rigueur scientifique et l'esthétique. Silvia Marzagalli publie en effet sous ce titre une synthèse inégalée jusqu'à présent de l'activité des ports de mer et du commerce maritime français. L'ouvrage est d'une richesse considérable et, comme l'explique l'auteur, il bénéficie de tous les travaux qui ont précédé sa publication, depuis le début du XX^e siècle, monographies locales comme publication de séries statistiques. Elle rend hommage aux historiens qui l'ont précédée : Fernand Braudel, Michel Mollat du Jourdin, Louis Dermigny, Philippe Haudrière pour ne citer que quelques noms. Cet atlas s'appuie sur un volume considérable de sources issues de l'Amirauté française et du bureau de santé de Marseille. Les congés, prévus dans l'ordonnance de 1681, ont également, là où ils ont été conservés, donné des renseignements sur la



Prix de l'Académie de marine

destination des bateaux quittant les ports du Royaume, comme sur la provenance de ceux qui entrent... etc. J'ajoute que les études et les bases de données établies au cours des dernières décennies sur les 300 ports français et utilisées par l'auteur, ont apporté des informations inédites autant sur la navigation en mer que sur l'activité fluviale, le cabotage et les échanges entre les villes portuaires et l'arrière-pays. Ce qui donne un nouvel éclairage sur le monde maritime français à la fin du XVIII^e siècle.

Les voyages maritimes vers les autres pays européens et la nature des produits échangés occupent aussi une large part du livre, apportant ainsi un aperçu de l'activité industrielle et du mode de vie en Europe à la veille de la Révolution. La période retenue, les années qui précèdent immédiatement la Révolution, est celle où les sources sont les plus riches et les plus cohérentes. Mais c'est aussi un moment charnière : celui où apparaît la fragilité du modèle commercial du XVIII^e siècle, avec un coût très élevé du commerce lié à la « splendeur des îles » et au système négrier. C'est d'autre part, le moment où est patente la contradiction entre un système commercial national et le contexte international qui s'installe.

Dès que l'on saisit l'ouvrage, on est frappé par la richesse de son iconographie et de la cartographie qui l'accompagne. On voit aussi l'usage qui a été fait de la géomatique pour rendre très visuelles toutes ces données et permettre qu'elles soient facilement appréhendées par le lecteur. La maquette réalisée pour l'édition est très élégante et rend cette somme très lisible. Iconographie et cartographie ne jouent pas un rôle annexe, mais font intimement partie de l'ouvrage. Elles expliquent et éclairent le récit. Judicieusement choisies, très bien imprimées, elles sont nombreuses et rendent la lecture aisée, malgré l'immense richesse des données que rassemble l'ouvrage de Sylvia Marzagalli.



Prix de l'Académie de marine

L'atlas de la navigation en France comporte neuf chapitres :

- Un littoral sous surveillance
- Les sources de l'enquête
- Des ports et des navires
- Les aires commerciales des ports français
- Les pavillons étrangers sur les côtes de France
- La pêche française
- Traite négrière et commerce colonial
- Au-delà du cap de Bonne-Espérance
- La France méditerranéenne à l'heure de la mondialisation des échanges.

Cet ouvrage se veut pédagogique, aussi les notions nécessaires à la compréhension des sources sont-elles clairement expliquées (l'organisation des classes, la ferme générale, le lazaret de Marseille...). Il est riche de textes généraux et de synthèses pertinentes, mais aussi accompagné d'encadrés qui présentent un exemple ou une situation particulière.

On doit donc saluer cette publication qui fera incontestablement date pour les chercheurs comme pour les amateurs.



Prix Beau livre

Peuples des abysses *La grande migration verticale*

MM. Anthony Berberian et Fabien Michenet

Éditions Au Vent des Îles

L'océan est le théâtre d'une immense migration verticale journalière active, la migration nyctémérale : chaque soir au crépuscule les espèces planctoniques se rapprochent de la surface et chaque matin retournent vers les profondeurs à quelques centaines ou milliers de mètres. L'évocation de cette migration bien connue dans l'ensemble des océans, assez correctement expliquée ici (nombre d'hypothèses ont été avancées pour l'expliquer, la recherche de la nourriture liée à l'éclairement étant la plus probable), sert de sous-titre à cet ouvrage bien qu'il soit peu probable que les auteurs l'aient réellement observée car elle se situe en haute mer et non sur les petits fonds, notamment les quelques mètres du récif corallien. Cet ouvrage est l'œuvre de deux médecins férus de plongée sous-marine, à Tahiti précisément, et de photographies également sous-marines avec un matériel d'un haut niveau technologique permettant de photographier en pleine eau et de traiter les photographies par la suite, notamment en faisant disparaître l'environnement de l'animal ce qui permet de toujours le présenter sur un fond noir.



Prix de l'Académie de marine

Ce livre nous présente donc un très grand nombre de superbes photographies sous-marines de très bonne qualité, de nombreux animaux pélagiques, notamment planctoniques, choisis en raison de leur beauté, que les auteurs ont pu observer lors de leurs plongées sur le récif corallien et qu'ils qualifient assez souvent d'abyssaux ce qui ne convient pas pour un habitat à quelques dizaines de mètres de profondeur, limite de la plongée en scaphandre autonome et des profondeurs du récif corallien ; à cet égard le titre du livre ne convient pas vraiment même s'il se veut « accrocheur ». Ce travail, heureusement, ne se résume pas à une accumulation de photographies, car les animaux sont présentés avec leur nom scientifique (le nom vernaculaire pouvant lui être fantaisiste) et replacés sans erreur dans la classification zoologique : famille des poissons, mollusques, méduses, salpes, crustacés, larves de nombre d'espèces benthiques etc. Cette qualité de l'exposé est due au fait que les auteurs ont fait appel à des biologistes marins pour pouvoir identifier les espèces et leur donner la bonne place dans cette classification qui n'est pas simple - effort louable d'autant qu'il est rare - et s'il y a une relative abondance de méduses cela est d'abord dû à la beauté de ce groupe mais, peut-être aussi, au fait que la spécialiste française des méduses, Jacqueline Goy, était l'une de ces biologistes. Si les animaux concernés ont pour la plupart des tailles de plusieurs centimètres, certains ne mesurent que quelques millimètres comme les crustacés copépodes du zooplancton par exemple, ce qui suppose qu'ils ont été photographiés, probablement, en aquarium, ainsi que, peut-être, quelques autres. C'est là un très beau livre et un livre intelligent et enrichissant que notre compagnie est heureuse d'honorer.



Prix de l'Académie de marine

Prix Album

Mers et océans du monde

Mme Judith Homoki et M. Martin Haake

Éditions Rue du Monde

Ce grand livre, traduit de l'allemand, est destiné, selon l'éditeur, « à tous à partir de huit ans », mais s'il relève bien de la catégorie des livres pour la jeunesse, et des bons livres pour la jeunesse, il peut aussi séduire les « grands ». Il décrit par le texte et par l'image les océans, les activités des hommes qui en vivent sur leurs rivages ou au large, les animaux marins ; chaque double page en est un tableau, son espace étant aux trois quarts occupé par une illustration de bonne qualité, riche en détails, illustration qui est accompagnée au bas de chacune de ces pages par un texte décrivant le thème présenté. Parmi la grande variété de ces thèmes (30) on peut, à titre d'exemples, signaler ici : « Là où mer et terre se touchent », « C'est ainsi que tout commence ... » (la formation des océans de l'origine de notre globe à nos jours), « La marée », « Vivre sur le littoral », « Monstres des mers », « La maison du capitaine », « Le commerce portuaire », « L'art du tatouage », « Poissons et crustacés, les eaux du littoral », « Le magasin de Hans » (le shipchandler), « Les phares », « La côte d'Azur », « La république des pirates », « Cabillaud », « Les côtes en danger », « Cap dans la tempête », « Le changement climatique », « La



Prix de l'Académie de marine

mangrove », « Le Sénégal », « Shanghai », « Les Inuits », « Mers et émigration », « Méditerranée » et aussi chacun des océans ... C'est là un ouvrage intelligent dans lequel les textes, bien que relativement réduits, sont clairs et s'associent bien à l'image.



Prix de l'Académie de marine

Prix Bande dessinée

Mes années brumes

M. Jean-Gabriel Montador

Éditions Ipagine

Par cette bande dessinée l'auteur, peintre de la Marine, honore, de façon émouvante, la mémoire de son père François Montador, dont il raconte la vie et les combats. Né en 1924 dans une famille modeste de Boulogne-sur-Mer, celui-ci devient marin-pêcheur, effectue son service militaire à bord de la *Belle Poule*, puis, ayant passé les brevets, patron de pêche. Il prend alors, en 1938, le commandement du chalutier *Notre Dame de Lorette*. Son bâtiment militarisé est détruit par l'aviation allemande alors qu'il procède à l'évacuation des troupes franco-britanniques devant Dunkerque. Blessé mais ayant survécu à ce naufrage, il est fait prisonnier par les Allemands mais s'échappe, et refuse la trahison du gouvernement de Vichy ; malgré l'opposition des autorités de la Marine locales, avec un ami, à bord d'un cotre, il gagne l'Angleterre et s'engage dans les Forces navales françaises libres. Il combattra désormais à bord du chasseur de sous-marins à la Croix de Lorraine, *Boulogne*, qu'il commande, participant jusqu'à la fin de la guerre à la protection des convois dans l'Atlantique, et même en faisant partie des navires participant au débarquement en Normandie. Il est ensuite nommé commandant du port de Diégo-Suarez en 1946, puis du ravitailleur de la marine *Rétiaire*. Revenu à la vie civile,



Prix de l'Académie de marine

François Montador commande le chalutier boulonnais *Notre-Dame d'Espérance*. Ce livre est agréable à lire et l'illustration un peu triste, à l'image de la guerre qui constitue le centre du récit, est très bonne avec de belles vues de mer et de navires ainsi que des personnages bien identifiés. C'est, donc, la vie d'un homme, décédé en 1994, resté fidèle à son pays, un homme de courage, un marin, officier de la Légion d'Honneur, que son fils nous raconte par l'image et par le texte.



Médaille « Jeunesse »

Contes des mers et des océans

Mmes Rolande Causse, Nane Vézinet, Nesseldë
et M. Jean-Luc Vézinet

Les Éditions des Éléphants

A l'opposé de l'habituelle pratique de cibler géographiquement les récits qu'ils publient (Contes et légendes de Bretagne, contes et légendes de Norvège...) les auteurs de cet ouvrage ont eu à cœur de rassembler onze contes et légendes venus du monde entier : Comores, Chine, Québec, Japon, Bretagne, Marquises, Islande, Maroc, Norvège, Chili, ainsi que du pays Inuit.

Les thèmes de ces contes et légendes – « *les légendes diffèrent des contes dans le sens où elles reposent en partie sur des faits réels. Transformés par l'imaginaire collectif, ces récits se sont peu à peu teintés de merveilleux* » - pour être tous en lien avec la mer et les océans, sont pourtant très divers : « Pourquoi les poissons vivent-ils dans la mer ? », « Les naufragés d'Eiao », « La groac'h de l'île du Loch », « L'enfant de la Reine de l'eau »,... et sont autant d'histoires qui ravivent notre imaginaire d'enfant.

Chaque conte est précédé d'une courte explication qui le resitue dans son contexte. Les contes sont fort bien écrits et l'ensemble se lit aisément.

Ces contes ne s'adressent pas qu'aux enfants qu'ils passionneront, ils intéresseront aussi adolescents et adultes en s'adressant à leurs différents niveaux de perception.



Prix de l'Académie de marine

Chaque conte est illustré de deux ou trois très belles aquarelles. L'ouvrage dégage une impression de qualité avec une belle mise en page.

L'ensemble se lit rapidement avec plaisir.



Médaille

L'amiral de Grasse et l'indépendance américaine

Commander en opération

sous la direction de
MM. Olivier Chaline et Jean-Marie Kowalski
Éditions Sorbonne Université Presse

Le livre a pour cadre les opérations de l'amiral de Grasse dans les Antilles et en Amérique du Nord en 1781 - 1782. La bataille de la baie de Chesapeake (5 septembre 1781) en est la plus célèbre.

Le livre est organisé de manière thématique plutôt que chronologique. La première partie traite de la vie en mer en général : comment faire fonctionner une grande force navale en mer, comment vivre à bord et comment mener à bien les différentes sous-opérations telles que l'escorte, les débarquements (projection des forces), les évolutions, etc.

La deuxième partie aborde les problèmes opérationnels, nautiques et logistiques liés aux opérations de l'autre côté de l'Atlantique. L'incertitude est permanente : les convois de provisions et de rechanges promis arriveront-ils ou non ?

La bataille en mer est le thème principal de la troisième partie. Le point principal ici est le commandement – comment un chef d'armée navale de l'époque a-t-il dirigé ses forces, en particulier



Prix de l'Académie de marine

pendant la bataille ? L'absence de doctrine tactique et la difficulté de formuler les intentions avec les livres de code limités de l'époque posent de grands problèmes.

Le livre se termine par une analyse opérationnelle très intéressante de l'ancien CEMM, l'amiral Prazuck, et par des résumés de MM. Chaline et Kowalski. On y trouve également les portraits des principaux acteurs et une chronologie de la période concernée. L'ouvrage comporte également de nombreuses références et un index.

Une grande partie du contenu est basée sur des analyses et des comparaisons des journaux plus ou moins privés des officiers participants. Les citations sont nombreuses, ce qui permet au lecteur de se faire une idée de la manière dont ils ont vécu les opérations.

Pour le lecteur d'aujourd'hui, ce livre offre un aperçu intéressant des problèmes rencontrés par les marins d'antan. Aujourd'hui, nous sommes habitués aux décisions prises en une fraction de seconde, à une navigation précise, à la connaissance de l'espace de bataille et au combat multidimensionnel. À l'époque, une lettre mettait des semaines à arriver, un ordre prenait des heures à être exécuté, la situation en matière de renseignement était incertaine et tout dépendait de cartes et de conditions météorologiques incertaines.

Ce livre renouvelle l'historiographie du sujet. En effet, en 1965, Jean-Jacques Antier avait rédigé la première (et, jusqu'à ce jour, la seule) biographie de l'amiral de Grasse. Si son livre ne manquait pas d'intérêt, il avait néanmoins été, à l'époque, qualifié de trop superficiel. C'est, en tout cas, un reproche que nul ne pourra adresser au monumental ouvrage des professeurs Chaline, Kowalski et *alii* (dont le professeur Patrick Villiers). Pour en être convaincu, il suffit de consulter la gigantesque bibliographie et l'impressionnant recueil de sources d'archives manuscrites ou imprimées ayant servi à son élaboration. Encore ces quelques six cents pages ne retracent-elles pas la vie de l'illustre marin, mais seulement deux années de sa carrière (1781-1782), à savoir sa



Prix de l'Académie de marine

campagne sur le théâtre d'opérations américain, rythmée par ces deux points d'orgue que sont la bataille de la Chesapeake et celle des Saintes. Tout est analysé, passé au peigne fin, mesuré au trébuchet d'orfèvre, depuis la préparation de l'escadre, la rédaction des instructions, le choix d'un commandant en chef, puis le déroulement des opérations navales et même terrestres (en particulier, la prise de l'île de Saint-Christophe) et enfin le triste dénouement.



Médaille

De sel et de glace *Une vie de Terre-Neuvas*

M. Max Guérout

Éditions L'Harmattan

Cet ouvrage érudit est le fruit de recherches historiques très poussées en relatant avec précision, campagne après campagne, les caractéristiques des 29 navires sur lesquels le grand père de l'auteur a embarqué, ainsi que les dates des campagnes et, le plus souvent, les résultats de la pêche.

La relation de ces campagnes de pêche, principalement sur les bancs de Terre-Neuve, s'accompagne souvent d'anecdotes sur le navire dont il est question, mais également sur la vie à terre, comme une passerelle entre la mer et la terre, alors que la vie à bord n'apparaît qu'en creux au travers de la relation 'administrative' des drames et du bilan de chaque campagne.

L'auteur retrace avec précision la « carrière » de son grand père à travers des documents officiels ou des coupures de presse. La question qu'il pose à la fin de son ouvrage sur ce qui poussait les hommes à embarquer pour ce métier si dur, reste malheureusement sans vraie réponse en l'absence de témoignage direct de son grand-père.



Prix de l'Académie de marine

La course au poisson est évoquée dans la deuxième partie et l'auteur en fait une des raisons du déclin de la grande pêche. On pourrait regretter qu'il n'y ait pas d'analyse de l'évolution des quantités débarquées (mais la mise en garde de l'auteur sur les probables incohérences des informations sur ce sujet dans la presse en est sans doute la raison) ni sur l'évolution des salaires (en valeur relative et/ou par rapport à un salaire d'ouvrier à terre).

Pour autant, une des leçons qu'il faut tirer de la lecture de ce livre, outre la dureté et les risques du métier, réside dans le témoignage sur la possibilité qui était offerte à un marin d'évoluer dans les responsabilités ; on parlerait aujourd'hui d'ascenseur social, mais c'est bien de cela dont il s'agit : un mousse de 12 ans peut devenir, sur le tas, chef saleur ou lieutenant.

Le titre (*de sel et de glace*) aurait pu laisser penser à un témoignage sur l'évolution des techniques de pêche et des méthodes de conservation du poisson... il n'en est rien, car même sur les navires à vapeur capturant la morue au chalut, le sel reste le seul moyen de conservation compte tenu de la longueur des marées. Quant à la glace, il s'agit sans doute des icebergs fréquents, à l'époque, sur les grands bancs.

Cet ouvrage très érudit qui peut apparaître quelque peu rébarbatif pour le grand public retrace l'histoire de la grande pêche vue à travers le prisme de cette longue vie de Terre-neuvas.



Médaille

La flore

De la frégate au croiseur 1847-1900

M. Alban Lannehoa

Éditions Ancre de Marine

Ce livre retrace la naissance, la transformation et la vie opérationnelle d'un bâtiment de la marine française au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, époque de profonde mutation au cours de laquelle les bâtiments propulsés à la vapeur deviennent seuls des bâtiments de guerre dignes de ce nom.

La *Flore* est initialement une frégate à voiles dont la construction commence en 1847 à Rochefort et, comme il est courant à l'époque, sa construction est régulièrement interrompue et n'est pas totalement achevée, le bâtiment étant conservé ainsi jusqu'à son éventuel armement définitif à décider suivant les besoins des opérations. Lorsque ce dernier est décidé, la frégate est dépassée ; il est donc choisi d'entreprendre sa transformation à la vapeur, conditionnée par un allongement de sa coque et la découpe en deux de cette dernière pour y insérer la tranche réservée aux chaudières et à la machine, fabriquées à Indret. Ces phases de construction et de transformation, passionnantes, sont parfaitement décrites et documentées, montrant l'ingéniosité des ingénieurs du génie maritime au cours de cette période de révolution technologique.



Prix de l'Académie de marine

En 1869, la *Flore* est enfin prête pour les essais de sa machine, de ses voiles et de son artillerie. Elle est armée par un équipage et un état-major dont la composition, la vie à bord et les us sont agréablement commentés, l'ensemble étant d'un grand intérêt sur le plan sociologique.

Une fois admise au service actif, la frégate effectue de nombreuses croisières jusqu'en 1886. Ses multiples escales, les rituels maritimes comme les passages de la ligne ou les revues navales, font l'objet de développements passionnants, riches d'anecdotes, parfois amusantes, parfois tragiques. Navire-école de 1876 à 1879, on partage la vie des midships et des jeunes officiers de la marine embarqués, comme Maurice Rollet de l'Isle, jeune ingénieur hydrographe, qui croque de nombreuses scènes de vie à bord.

Au bilan, cet ouvrage est remarquable. Tirant profit notamment du très riche fonds de l'élève hydrographe Rollet de l'Isle conservé au Service historique de la Défense de Brest, il ravit les amateurs d'archéologie navale, avec nombre de détails techniques sur la construction et la transformation du navire accompagnés de plans pour les maquettistes ; il passionne les amoureux de sociologie maritime par une histoire des corps de marins et des spécialités composant l'équipage ; il satisfait les amateurs de beaux livres sur la mer grâce à une riche iconographie mise en valeur par une maquette de premier ordre : dans tous les cas, on adore tourner les pages de ce livre, à l'affût de détails techniques, mais néanmoins accessibles, d'anecdotes et d'illustrations inédites, en noir ou en couleurs.



Médaille

Hygiène navale et médecine des colonies en France XVI^e – XVIII^e siècles

M. Guillaume Linte

Éditions Les Indes Savantes

Le XV^e siècle voit l'émergence de la navigation transocéanique ainsi que la multiplication d'escales en zones intertropicales « zones torrides » qui en résulte. Cette évolution s'accélénera jusqu'au XVIII^e siècle. Les conséquences sur la santé des équipages sont redoutables en raison de l'inexpérience des chirurgiens-navigants à bord et des médecins du roi installés dans les colonies. Le livre, véritable somme, s'intéresse aux maladies des gens de mer et à l'hygiène navale.

En s'appuyant sur une très riche littérature de l'époque l'auteur rapporte les conditions sanitaires à bord, propices au développement de maladies mortelles, provoquées par l'encombrement, la promiscuité avec les animaux, la saleté, l'humidité, la chaleur, le rationnement alimentaire, l'hydratation par une eau polluée... En pendant les affections tropicales contractées aux escales sont largement développées, pour former le premier chapitre de la médecine tropicale. En prenant en compte des données socio-culturelles, cet ouvrage replace les conditions sanitaires mortifères à bord, de la constitution du premier empire colonial français.



Prix de l'Académie de marine

Cet énorme travail, très documenté, s'appuyant sur une bibliographie exhaustive, est un passage obligé pour qui s'intéresse à l'histoire de l'hygiène navale. Il mérite d'être conservé dans toutes les bonnes bibliothèques en raison de la richesse des informations qu'il contient. L'auteur, historien, est spécialisé en la matière, il a écrit plusieurs ouvrages sur le sujet, il a été primé par le Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM).



Prix de l'Académie de marine

Médaille

Les câbles sous-marins

Mme Camille Morel

CNRS éditions

Destiné à l'attention de lecteurs intéressés par les questions de souveraineté et de technologies à la croisée du monde maritime et de l'espace numérique, ce livre est tiré d'une thèse ayant été récompensée par le prix de thèse « économie bleue » ainsi que par le prix de stratégie maritime « amiral Daveluy ». Les recherches de Camille Morel, juriste et spécialiste en relations internationales, associée à l'institut d'études de stratégie et de défense de l'université de Lyon, en ont fait une spécialiste reconnue de la géopolitique des câbles sous-marins et de la place de la technologie dans leurs enjeux stratégiques et économiques. Remarquablement documenté et concret, complété par une importante bibliographie, cet ouvrage nous fait découvrir tous les aspects de cette infrastructure, pourtant discrète, mais vitale pour notre pays puisqu'y transitent 98 % des échanges mondiaux d'informations. Certains de ces câbles sont déjà anciens, ainsi le premier, entre Douvres et Calais, date de 1850 était dédié au télégraphe et a permis de connecter en temps quasi réel les bourses de Londres et de Paris. Le premier câble transatlantique a été mis en service en 1858, puis leur développement a été constant, d'abord entre les puissances occidentales, puis plus tard vers l'Asie et les pays de l'hémisphère Sud. Très vite perçu comme un enjeu essentiel de souveraineté et de supériorité



Prix de l'Académie de marine

économique, le réseau a été largement contrôlé par la Grande-Bretagne, puis par les États-Unis. Aujourd'hui, 450 câbles sont en service, les fibres optiques ont remplacé le cuivre et les débits ont été multipliés par dix dans les cinq dernières années ; les GAFAM, comme les acteurs chinois ont déjà pris le contrôle de plus de 30 % des infrastructures nouvelles, la valeur des flux transportés journallement est évaluée à 10.000 milliards de dollars !

- Enjeu militaire : nous découvrons comment la coupure et le contrôle des câbles sous-marins ont été utilisés dès 1914 pour isoler l'Allemagne en coupant ou en interceptant ses axes de communications. Aujourd'hui la menace sur leur intégrité est réelle avec le développement par toutes les grandes puissances de capacités d'intervention dans les grands fonds marins et de capacités d'écoute ou de compromission des données.
- Enjeu technologique et industriel : les acteurs privés se sont progressivement concentrés sous le contrôle attentif des États. Le développement de nouveaux câbles avec jusqu'à 16 fibres optiques a permis une croissance exponentielle des flux d'information. Les technologies de pose et de réparation se sont concentrées aux mains de quelques acteurs et les progrès de l'optique promettent des débits unitaires de 13 pétabits par seconde en 2030.
- Enjeu de domination économique : par la maîtrise du cheminement des câbles et de leurs aboutissants, les USA concentrent sur leur sol 70 % des capacités de stockage. On notera que la France s'est bien positionnée avec un hub important à Marseille et un autre sur la façade atlantique.
- Enjeu scientifique : de nombreuses applications se développent en utilisant les propriétés des fibres optiques : surveillance sismo-acoustique, mesures physiques en continu de températures et de salinité dans les grands fonds, dynamique des vagues et courants océaniques profonds ...



Prix de l'Académie de marine

- Enjeu politique et juridique enfin : avec des tensions internationales croissantes pour la maîtrise de ces autoroutes de l'information, de leur déploiement et de leurs aboutissants alors que le cadre juridique d'une gouvernance globale du réseau reste contesté.

Cet ouvrage de synthèse traite tous les aspects et les défis historiques et contemporains de cette infrastructure stratégique essentielle pour la liberté de l'information, pour notre souveraineté et pour l'économie mondiale.



Prix de l'Académie de marine

Médaille

La baleine

Une histoire culturelle

M. Michel Pastoureau

Éditions du Seuil

Si Michel Pastoureau retrace l'histoire de la connaissance de la baleine et de son classement dans les espèces animales, il s'intéresse surtout à la symbolique du cétacé et de sa perception par les marins et autres humains à travers les âges, aux pratiques de la chasse, aux multiples représentations dans la langue, les créations artistiques et littéraires, aux croyances et superstitions des populations. La baleine fait partie de l'histoire naturelle des êtres vivants et, de plus, elle s'impose dans l'histoire culturelle des humains.

A travers l'histoire de la place de cet animal dans la littérature, l'art et les religions, c'est en fait l'évolution des représentations populaires de la Mer que raconte Michel Pastoureau.

Dès l'âge néolithique et jusqu'au XVI^e siècle, la baleine figure de façon indistincte au sein d'un ensemble de monstres marins, cruels et sanguinaires, personnification de toutes les peurs inspirées par ce milieu inconnu, violent et imprévisible. Légendes et mythologie enveloppent ce « monde terrible de chaos et de mort où agissent des puissances démoniaques » et « la baleine est un être rusé et redoutable envoyée du Diable, voire le Diable lui-



Prix de l'Académie de marine

même ». Si certains bienfaits peuvent être tirés de la mer, elle est alors représentée par le dauphin, animal pacifique et bienveillant.

Fréquenter la mer et ses poissons est une activité suspecte voire diabolique : pêcher et pêcher sont de la même nature.

Avec les grandes expéditions et le développement de la pêche à la baleine, un nouveau regard est porté à partir du XVI^e siècle tant sur la mer que sur l'animal, suscité par une soif de connaissance et d'observations. La baleine apparaît en bonne place dans les livres d'histoire naturelle et d'ichtyologie qui se multiplient. Son image, comme celle des mers, se fait moins monstrueuse et moins incertaine. Au XVIII^e siècle, la zoologie se transforme et se diversifie, la baleine est rangée dans la classe des mammifères, tandis que les explorations successives des océans en permettent une cartographie et une océanographie de plus en plus complètes.

A partir de la fin du XVIII^e siècle, la croissance démographique et l'invention de nouvelles techniques conduisent à une intensification de la pêche à la baleine qui, aux XIX^e et XX^e siècles, mettra l'espèce en péril. Cette évolution, celle de la révolution industrielle et du scientisme triomphant, accompagne la pollution mortifère des océans dont on tardera à prendre conscience.

Aujourd'hui, la baleine a connu un renversement de valeurs : autrefois malfaisante, elle est devenue, jusque dans la littérature pour la jeunesse, pacifique et victime de la cupidité et de la méchanceté des humains. Pourtant, son massacre n'a pas cessé et la population de l'espèce est tombée au plus bas, de même que la pollution des océans, devenus pourtant aujourd'hui porteurs de rêves et de loisirs n'a cessé d'augmenter. La baleine est donc devenue : « l'emblème des combats environnementaux et le symbole de la survie du monde animal. »

Basé sur une vaste érudition et remarquablement illustré, il devient très accessible, d'autant que les nombreuses illustrations y apportent un complément de compréhension. L'édition est de grande qualité.



Prix de l'Académie de marine

Médaille

Routes nouvelles, côtes inconnues

16 explorations françaises autour du monde 1714-1854

M. Hubert Sagnières

Éditions Flammarion

Ce livre, préfacé par Olivier Poivre d'Arvor, est un beau et grand livre consacré aux voyages d'exploration français effectués autour du monde, pendant une période de 140 ans. Il reprend le bel ouvrage qu'avait publié en 1962 Agnès Bériot « Grands voiliers autour du monde » et qui avait accompagné le renouvellement de l'intérêt et des études sur les voyages d'exploration. Mais le choix d'Hubert Sagnières est de donner la parole aux navigateurs eux-mêmes en publiant des extraits de leurs relations publiées. Chacune des explorations se voit consacrer une vingtaine de pages (une trentaine pour le périple considérable de Dumont d'Urville) et après quelques lignes d'introduction sur le voyage, des extraits des journaux des commandants (avec quelques « encadrés » émanant d'autres participants). Voyages lancés par l'État ou entreprises privées, ces explorations ont fait le tour du monde et les intérêts des voyageurs sont le reflet des curiosités de leur temps, comme les sélections faites dans ces récits correspondent à celles de notre époque.

L'ouvrage est très largement illustré : les documents reproduits proviennent des atlas de cartes, d'histoire naturelle ou d'ethnographie qui accompagnaient les relations de voyage. Il est



Prix de l'Académie de marine

regrettable que certaines de ces reproductions soient des agrandissements qui, pour correspondre à la maquette, fort élégante du livre, aient subi un grossissement excessif...

Très réussie est la présentation cartographique de chacun de ces voyages : sur le même fond de carte, issu d'une carte de 1820, utilisée pour la publication du périple de Laplace et actualisé pour permettre d'y placer l'Antarctique..., est replacé pour chaque navigateur son trajet.

Une version anglaise paraîtra en 2024, avec une préface d'Edward Duyker, distingué par l'Académie il y a deux ans pour sa biographie de Dumont d'Urville.



Médaille

L'émergences des villes – havres africaines atlantiques

*Au temps du commerce des esclaves
(vers 1470-vers 1870)*

M. Guy Saupin

Presses universitaires de Rennes

Guy Saupin, spécialiste du littoral atlantique européen à l'Époque Moderne étend ses travaux vers la formation et le développement des ports atlantiques africains et leurs relations avec l'Europe et les Amériques pour le commerce des produits matériels et des êtres humains, pendant les quatre siècles concernés, jusqu'à la période coloniale proprement dite.

La période traitée est celle de changements majeurs pour l'Afrique qui passe d'une économie terrestre d'échanges par de grandes routes caravanières reliant la région équatoriale, le désert et la Méditerranée à une activité portuaire atlantique en relation avec les autres continents. D'autres réseaux intérieurs s'établissent, conduisant inévitablement au littoral atlantique et à la mise en place d'installations portuaires et urbaines, pour répondre aux exigences du commerce et du mouvement des populations, en s'ajustant à la géographie des sites littoraux et en assurant leur sécurité.



Prix de l'Académie de marine

Si le commerce intérieur est resté entièrement sous contrôle africain, soulevant de nombreux conflits entre souverains locaux, les échanges vers l'étranger ont toujours été entre les mains des États européens ou des colonisateurs de l'Amérique du Sud ou du Nord. Avec le temps, une dynamique sociale soutient l'émergence des villes-havres, entraîne la créolisation d'une partie des sociétés urbaines, la déstabilisation des cultures traditionnelles et la mise en place de nouvelles hiérarchies. La comparaison entre les trente sites étudiés montre l'importance des changements apportés par la colonisation.

L'auteur appuie sa démonstration sur une très abondante bibliographie internationale et sur des sources d'archives multiples : archives des compagnies des divers états européens impliqués dans le commerce avec l'Afrique de l'Ouest, récits de missionnaires et de voyageurs, témoignages laissés par les Africains eux-mêmes, soit agents de commerce, soit esclaves capturés, tradition orale conservée des lignages, des conflits et autres aspects de l'histoire locale. Les recherches archéologiques, bien que peu développées, apportent aussi des éléments utiles sur les matériaux successifs utilisés, révélateurs aussi bien des modes de vie des populations africaines que de la nature des objets d'échanges.

Produit d'une réflexion novatrice sur un sujet complexe, le texte est très riche, sans éviter parfois quelques lourdeurs et répétitions, dans l'intention louable de revenir sur certaines idées reçues et faire mieux comprendre le vaste contexte portuaire africain de la traite des esclaves et de l'origine de la colonisation.



Médaille

L'amiral Violette *Un républicain dans la Royale*

M. Daniel-Henri Vincent

Éditions Kronos SPM

Cet ouvrage est une biographie du vice-amiral Violette, originaire d'une famille de commerçants de Bourgogne, que rien ne prédestinait à une belle carrière maritime et au prestigieux poste de chef d'état-major général de la Marine de 1928 à 1931.

Hippolyte Violette naît en 1869 à Besançon. Il n'a pas deux ans lorsque son père, libraire dans cette ville, meurt. Sa mère rallie alors la maison de ses parents à Longeault, non loin de Dijon. Bon élève, il est envoyé au lycée de cette ville où il est remarqué pour son don pour les mathématiques – toute sa vie il montrera son goût pour les sciences physiques, pour l'optique, pour les équations, y compris en tactique navale. Ses lectures probablement influencent son choix de rallier Brest pour y préparer le concours de l'École navale, plutôt que Paris pour y passer à terme celui de Polytechnique.

Il intègre le *Borda* en 1886. Suit un début de carrière teinté d'exotisme (Tahiti, Bizerte), entrecoupé d'affectations sur les premiers sous-marins où il contribue avec Daveluy à l'invention du périscope. La période est propice à la réflexion et aux affrontements conceptuels entre tenants de la guerre d'escadre et partisans de la Jeune École. Plutôt favorable aux thèses de cette dernière, il se garde cependant de prendre parti.



Prix de l'Académie de marine

Bien que baptisé par tradition familiale, il va rapidement être séduit par la franc-maçonnerie et être admis dans une loge de Tunisie lors de son affectation à Bizerte. Cet engagement le fera sans doute distinguer pour une affectation au cabinet du ministre de la Guerre, le général André, contraint à la démission par l'« affaire des fiches ». L'auteur n'indique pas dans quelle mesure Violette a pris une part à cette « chasse » aux officiers jugés défavorables à la République.

Pendant la Première Guerre mondiale, Violette se distingue à la tête des flottilles de patrouille contre les sous-marins en Méditerranée orientale. Il y gagne la Croix de Guerre et, en 1919, ses premières étoiles. Suit une carrière remarquable d'officier général avec la fonction de préfet maritime à Rochefort, le poste de chef de cabinet du ministre de la Marine et le commandement de l'escadre de la Méditerranée. Du fait de sa valeur, mais sans doute également de ses opinions politiques en accord avec la majorité au pouvoir, il succède au vice-amiral Salaün à la tête de la Marine. De ces périodes, on retiendra son implication dans les négociations relatives au désarmement naval et son action dans l'œuvre collective de redressement de la Marine pendant l'entre-deux-guerres, partie la plus intéressante de l'ouvrage, aux côtés de Georges Leygues et... de Darlan, au cabinet du ministre.

En 2^e section, il poursuit son action au profit de la chose publique en devenant maire de Longeault, poste exposé pendant la guerre au cours de laquelle il s'efforce de venir en aide à ses administrés. Il s'éteint en 1950.

A partir d'archives privées, malheureusement lacunaires au sujet de l'engagement philosophique de l'amiral, l'auteur a parfaitement retracé la vie de ce grand marin. L'ouvrage est très bien écrit, plaisant et illustré ; il est éclairant sur les débats au sein de la Marine et de la République au début des années 1900, ainsi que sur les difficultés de la Marine des années 1920, quand les Anglo-Saxons voulaient assurer leur hégémonie sur mer au détriment des puissances du continent, niant les besoins navals



Prix de l'Académie de marine

de la France liés à ses deux façades et à la nature de son empire colonial.



Mention

Yokosuka, à l'aube du Japon moderne : Léonce Verny

M. Alain Chevalier

Éditions Sabix de l'X

Dans cet ouvrage, Alain Chevalier, arrière-petit-fils de Léonce Verny, raconte l'extraordinaire aventure de son ancêtre, polytechnicien et ingénieur du Génie maritime, créateur de l'arsenal japonais de Yokosuka sous le second Empire.

L'aventure romanesque de Léonce Verny y est racontée de façon précise et très documentée mais également passionnante grâce à une iconographie abondante, issue pour l'essentiel d'archives familiales. Il s'agit donc d'un témoignage historique inédit et de première main qui rend justice à un ingénieur et entrepreneur remarquable, au service du rayonnement de la France mais dont l'action a été trop occultée par le prestige de son successeur Emile Bertin, bien que tous deux reçoivent, encore aujourd'hui, une reconnaissance marquée du Japon.

Acteur de la grande période d'expansion navale de la France sous le second Empire, élève, puis ami d'Henri Dupuy de Lôme, Léonce Verny, après deux ans passés à Brest en premier poste, est envoyé en Chine, en pleine révolte des Taïping, pour la construction de quatre canonnières. À 25 ans, il conçoit, organise, construit, contrôle, en répondant aux directives des Affaires étrangères, de la Marine, des autorités chinoises et des



Prix de l'Académie de marine

alliés anglais. Trois ans plus tard, mission accomplie, il est sollicité par son supérieur l'amiral Jaurès, commandant la flotte des mers de Chine, pour rallier Yokohama au Japon. Dix ans après son ouverture forcée aux Occidentaux et l'ouverture de l'ère Meiji, là encore dans un contexte d'affrontements entre seigneurs, le Shogun Tokugawa recherche des alliances avec Anglais et Français. Ce sera la France qui est choisie pour la coopération militaire et la construction d'un chantier naval, et Léonce VERNY sera désigné pour cette dernière tâche dans le petit port de pêche de Yokosuka.

Il revient en France, où pendant un an il sélectionne les futurs fournisseurs et recrute ses principaux adjoints. Il conçoit et construit l'arsenal en moins de dix ans, avant d'en passer la responsabilité à son condisciple, adjoint et futur beau-frère César Thibaudier. Mais alors les responsabilités sont transmises aux autorités japonaises et le poste devient conseiller du gouvernement. Léonce VERNY quitte le Japon après avoir été honoré par le Mikado lui-même et son souvenir reste encore vivant 150 ans plus tard.

L'ouvrage comporte à la fois une description technique des travaux de réalisation de l'arsenal, mais également de très nombreux encarts et chapitres sur le contexte historique de la situation politique du Japon et des relations internationales tout aussi complexes de l'époque.

.



Prix de l'Académie de marine

Mention

La mer *Une infographie*

M. Cyrille P. Coutansais
et Mme Guillemette Crozet

CNRS éditions

Cet ouvrage est le troisième d'une jeune collection intitulée « Homo Graphicus », née de la rencontre entre les sciences sociales et les dernières techniques numériques. Chaque ouvrage réunit deux coauteurs, un ou une spécialiste de la question et un ou une infographiste pour proposer de manière pédagogique sinon ludique les connaissances et les données et permettre de renouveler ainsi le regard sur les grands enjeux du monde contemporain. L'infographiste, Guillemette Crozet, signe ici sa deuxième participation à la collection (une 3^{ème} est annoncée) tandis que Cyrille P. Coutansais est un habitué de CNRS éditions auxquelles il a réservé ses dernières et toujours remarquables productions, citons seulement *l'Empire des mers*, *Atlas historique de la France maritime* (coédité avec le Musée national de la Marine).

Il est toujours étonnant de voir à l'exercice des spécialistes qui réussissent à maîtriser une documentation aussi complète sur des sujets qui pour être tous maritimes n'en sont pas moins divers puisque l'ouvrage nous dit tout en quelques signes, chiffres, graphiques ou diagrammes qui couvrent en l'occurrence six domaines : naviguer, échanger, vivre, dominer, rêver et protéger.



Prix de l'Académie de marine

Chacun de ces 6 domaines est développé en doubles pages traitant par exemple, pour le chapitre « Navigu », d'astronomie (« la tête dans les étoiles »), d'exploration des fonds marins (« l'ivresse des profondeurs ») ou des « pièges en haute mer ». Un fond de carte sert souvent de support aux statistiques et graphiques et aux courts cartouches de textes. C'est clair, précis, attrayant, richement documenté bien sûr. Un petit reproche cependant, le manque de contraste des couleurs qui ne facilite pas toujours la lecture d'un ouvrage qui constitue une très belle réussite et qui est à recommander de 7 à 77 ans, à l'école, à l'université, dans les rédactions et même dans les ministères.



Mention

Patrouille au Grand Nord

M. Patrice Franceschi

Éditions Grasset

A bord du *Fulmar* pour toute la mission, dans une grande complicité avec le commandant qui avait embarqué à bord de *La Bondeuse* huit ans auparavant, l'auteur découvre des contrées qu'il ne connaissait pas encore. Cette découverte des mers polaires, de leurs conditions météorologiques particulièrement sévères, des aurores boréales, de la proximité permanente des icebergs et des côtes majestueuses du Groenland façonnées par des glaciers, conduit à un beau récit plein de délicatesse, d'émotions et d'émerveillement.

La mission du *Fulmar* et de son équipage de onze hommes les conduit à participer pendant dix jours à l'exercice ARGUS avec le patrouilleur polaire *Rasmussen* de la Marine danoise, sous l'autorité du Commandement interarmées danois pour l'Arctique. Ponctuées par de nombreux exercices déclenchés par le Centre de coordination du sauvetage maritime (MRCC) de Nuuk, la vie à bord et les responsabilités de chacun sont décrites dans ce livre avec beaucoup de précision et d'empathie. La découverte des populations locales, majoritairement Inuit, lors des escales à Nuuk, la capitale du Groenland, puis à Ilulissat, la deuxième ville du territoire, est également une occasion d'étonnement et de réflexions personnelles très pertinentes de l'auteur.



Prix de l'Académie de marine

Ce récit n'est pas très long mais il fait découvrir les missions de présence de la Marine Nationale dans des contrées très éloignées de l'horizon de nos compatriotes.



Mention

Les naufragés du Wager

M. David Grann

Éditions du Sous-sol

Signé de la plume de David Grann, un journaliste du *New Yorker* auquel on doit déjà plusieurs ouvrages, dont certains ont fait l'objet d'adaptation cinématographique, *Les naufragés du Wager* narre la lente et inexorable descente aux enfers de l'équipage d'un navire de sa majesté britannique après son naufrage le 14 mai 1741 sur une île déserte tourmentée par les tempêtes de la Patagonie chilienne. Rebaptisé en l'honneur de Sir Charles Wager, premier Lord de l'Amirauté, le *Wager*, un ex-indiaman précédemment affecté au commerce des Indes Orientales, sortait d'une refonte au sein des chantiers de Deptford lorsqu'il fut désigné au plein cœur de la guerre de Succession d'Autriche pour accompagner dans sa course autour du monde l'escadre de l'amiral George Anson. Croisière qui allait connaître sur le plan humain un destin absolument catastrophique, puisqu'un seul des sept navires qui composaient sa flotte et moins de 10% des 2000 hommes d'équipage qui l'armaient allaient revoir l'Angleterre. Le voyage de ce Commodore, auquel on attribue parfois le titre de *Father of the Navy*, fut néanmoins *in fine* auréolé de gloire grâce à la prise presque providentielle, le 20 juin 1743, aux Philippines, par les hommes du HMS *Centurion*, vaisseau amiral de 60 canons, du



Prix de l'Académie de marine

galion de Manille *Nuestra Senora De Covadonga* chargé de poudre d'or et de centaines de milliers de pièces d'argent...

Sans méconnaître rien de cette circumnavigation du *Centurion*, l'opus de David Grann, fort solidement étayé par une utilisation intelligente et raisonnée d'une très abondante documentation d'archives, se focalise toutefois sur l'épopée du *Wager* dont il permet au lecteur de suivre pas à pas l'odyssée tragique. On est ainsi rapidement et littéralement immergé, par la magie des archives et d'une écriture alerte, dont on ne sait ce qu'elle doit à son traducteur Johan-Frédéric Hel Guedj, dans les pulsions, les espoirs, les doutes, les désespérances et tout uniment les malveillances de cette communauté d'hommes confrontée pendant près d'une année aux tempêtes incessantes, en mer comme à terre, à la violence, à la faim, à la maladie, à la mort et dont seule une poignée sera sauvée grâce à l'énergie héroïque de quelques-uns. Publiée à Londres, sous des formes diverses, dès après le retour sur les bords de la Tamise, le 1^{er} janvier 1743, des premiers de ces damnés, l'agonie du *Wager* et de son équipage qui ne renonça à rien pour survivre, pas même à l'anthropophagie, est contée par David Grann de manière magistrale, sans laisser rien, semble-t-il, dans l'ombre, de la scélératesse des uns, ni du courage surhumain des autres.

À la lecture de cet ouvrage de 446 pages, dont 39 de notes, 17 d'une bibliographie sélective tout à fait opportune et 9 feuillets non paginés (notamment 4 de cartes de la pointe sud du continent sud-américain avec les routes suivies par les naufragés et 2 de sommaire), on ressent les mêmes frissons qu'on a éprouvé voici vingt ans à découvrir le remarquable *Batavia's Graveyard's* (en français *L'Archipel des hérétiques. La terrifiante histoire des naufragés du Batavia*), consacré par l'historien Mike Dash au naufrage du *Batavia*, navire de la VOC perdu en 1629 en Australie occidentale. On saura gré à ce journaliste du New Yorker d'avoir fait œuvre historique en exhumant des archives cette aventure maritime qui prouve une fois encore combien le chaos des tempêtes et l'imminence de la tragédie peuvent révéler en mer la vraie nature des hommes.



Mention

Marin dans le ciel

M. Jean-Paul Jacquet

Éditions Jean-Pierre Otelli (JPO)

Dans cet ouvrage écrit à la troisième personne, l'auteur, que rien ne disposait à devenir marin, raconte d'une plume agréable sa carrière dans la Marine. Avec la passion de l'aviation forgée dans sa jeunesse passée en partie à Colomb Béchar, il est sélectionné après l'École navale pour l'aéronautique navale et intègre par un hasard quasi miraculeux l'aviation embarquée, comme pilote d'Alizé à la fin du siècle dernier. Il relate ces années exaltantes passées entre ciel et mer, les joies et les satisfactions, mais aussi la douleur, avec un luxe de détails qui fait pénétrer le lecteur dans l'intimité des porte-avions et d'une formation aérienne de la Marine. Son récit, proche du roman d'aventure, mélangeant l'enthousiasme et la désillusion d'une carrière qui ne veut pas s'interrompre, est de nature à susciter des vocations pour ce métier méconnu.



Mention

Le sauvetage en mer à Noirmoutier 150 ans de bravoure et d'engagement

M. Michel Ulrich

Centre vendéen de recherches historiques

Cet ouvrage est un bel hommage rendu aux sauveteurs de la station de l'Herbaudière à Noirmoutier, et par là à l'ensemble des sauveteurs en mer.

L'auteur, Maurice Ulrich, lui-même bénévole à la station, s'est appliqué avec ténacité et méthode à rechercher documents, témoignages et illustrations de cette épopée ininterrompue depuis 150 ans.

Il nous fait replonger dans l'histoire d'une chaîne d'hommes courageux, dévoués et compétents qui témoignent du meilleur des qualités humaines.

Le bénévolat, qui est leur marque, perdure toujours malgré l'effritement que l'on aurait pu craindre avec le temps.

L'auteur nous mène en immersion dans la vie de ces personnages, de leurs embarcations et de leur station qu'ils aiment et choient, comme les cavaliers le font de leur cheval.

La clarté et la simplicité du style de l'auteur, autant que les images, saisissantes, qui illustrent son propos valent mieux que tous les discours.



Prix de l'Académie de marine

Aujourd'hui encore le sauvetage en mer, dont ils sont une réalité et un symbole d'excellence, constitue le lien qui relie la grande famille des gens de mer.

Destinée à un large public, cette ode au courage, à la solidarité et à la générosité est un hommage aussi sobre que convaincant, à ces milliers de sauveteurs et à leurs proches qui œuvrent en permanence à la sécurité en mer, « quoi qu'il en coûte ».



Ouvrage signalé

Après la tourmente

*Sur les traces de James Norman Hall,
au-delà des révoltés de la Bounty*

M. Gonzague Aizier

URA éditions

Qui se souvient de James Norman Hall, auteur américain qui eut son heure de renommée comme co-auteur (avec Charles Nordhoff) d'une histoire des révoltés de la Bounty ? Le rédacteur de sa biographie, Gonzague Aizier découvrit, en visitant à Tahiti sa maison-musée, l'existence de ce romancier dont le destin véritablement hors du commun méritait d'être sorti de l'oubli. Car la vie de James Norman Hall est digne de rester dans les mémoires. Ce jeune américain connut une existence extraordinaire, celle d'un combattant de la guerre de 14-18, d'abord comme fantassin puis comme pilote de chasse ; celle d'un voyageur qui parcourut les mers et notamment celles de Polynésie et enfin, sa véritable vocation et sa réussite, celle d'un écrivain qui longtemps tira le diable par la queue avant d'être reconnu, consacré et même d'inspirer Hollywood.

M. Aizier, commissaire de la Marine, que la plume taquinait et que ce destin fascinait, décida d'en faire un livre, le premier de ce jeune auteur à être publié. Il nous fait partager les étapes d'une vie dont la réussite fut quelque peu hésitante, bousculée par les blessures psychologiques et affectives de la guerre, par la difficulté à être reconnu par les éditeurs, par une forme



Prix de l'Académie de marine

d'instabilité qui l'a conduit jusqu'à ce que le mariage l'ancre à Tahiti, à des périodes d'hésitation et de doute que le succès tardif mais remarquable n'arrivèrent jamais à gommer tout à fait. Le biographe nous fait partager cette errance multiforme avec une sensibilité et une intelligence remarquables, servies par un style d'une parfaite sûreté qui n'exclut pas l'engagement amical de l'auteur pour son sujet. Il le suit dans sa vie quotidienne, peuplée d'incertitudes et d'un engagement affectif profond pour sa famille, pour son co-auteur, et pour ses nombreux amis dont G. Aizier semble regretter de ne pas avoir été.



Ouvrage signalé

Rivages bretons

Ports, mers et fleuves en Bretagne aux IX^e – XII^e siècles

sous la direction M. Julien Bachelier

Presses Universitaires de Rennes

Ce numéro spécial des *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, regroupe les textes de dix auteurs sur l'aménagement et l'activité du littoral breton au tournant du premier millénaire.

On retrace d'abord les antécédents de la période médiévale, à partir de l'âge du fer puis de l'antiquité romaine lorsque des sites fortifiés apparaissent et contrôlent les échanges économiques. Bien que les marins ne s'engagent guère hors de la péninsule armoricaine, privilégiant les communications transmanche, certains ont laissé des traces jusqu'en Méditerranée, même avant notre ère.

Les auteurs rapportent l'évolution, en Bretagne, du trait de côte, du niveau de la mer et des particularités portuaires qui conditionnent largement la navigation et l'accès aux régions habitées. Celles-ci se voient peu à peu obligées de renforcer leur protection pour résister aux envahisseurs provenant de la Méditerranée, du Nord ou de l'Ouest. Ainsi, une hiérarchie s'impose peu à peu entre les diverses zones portuaires bretonnes. Les études de cas précis de quelques monastères et abbayes, dont Saint-Georges, sur la Vilaine, illustrent le mode de vie des



Prix de l'Académie de marine

sociétés riveraines. La région nantaise et le pays de Quimperlé paraissent particulièrement dynamiques.

Les études s'appuient sur les textes anciens, dont certains remontent jusqu'à l'occupation romaine, comme la *Géographie* de Ptolémée, sur les récits hagiographiques médiévaux qui révèlent des modes de fonctionnement des populations aussi bien maritimes que riveraines des fleuves. Les sources les plus éloquentes restent toutefois les objets issus des recherches archéologiques, notamment les pièces de monnaie, particulièrement révélatrices des échanges économiques. Les auteurs reconnaissent toutefois que les recherches sont encore à poursuivre pour éclairer cette période marquante pour la Bretagne.

En plus d'une bibliographie savante très élaborée, des cartes, tableaux et graphiques complètent les articles.



Ouvrage signalé

Quand la mer envahit le sanctuaire

Les vendéens et la mer à travers leur patrimoine religieux

Mme Anne Billy et M. Jean-François Henry

Centre vendéen de recherches historiques

Le sous-titre est explicite : il s'agit d'observer les rapports entre les Vendéens et la mer à travers le patrimoine religieux, un travail d'historien « qui a besoin d'entendre le langage de l'ethnologue et du sociologue » : nous sommes bien au cœur du patrimoine et ce sont les objets du patrimoine qui sont exposés. Deux parties et chacune divisée en six chapitres. La première est construite « à l'abri des églises et des chapelles » : elle fait voir une Vendée littorale où les ports étaient peu nombreux au sein d'une côte qui fut longtemps un « territoire du vide ». Dominent alors l'île d'Yeu et les Sables d'Olonne, terre de marins au long court et terre de pêcheurs longtemps cantonnés à une pêche « côtière ». Des lieux qui font face à la mer pour ses ressources et surtout pour ses dangers, ce que disent, au sein des églises dont les clochers étaient autant d'amers, les témoignages de la foi chrétienne, statuaire et vitraux qui sont présentés de manière presque systématique. Vies de saints, presque toujours les mêmes dont on rappelle ce qu'ils furent. On en attend une protection dans ce monde hostile qu'est l'océan : les tempêtes font tableau entre les corps que l'on recueille (sépultures) et ceux perdus à



Prix de l'Académie de marine

jamais et c'est l'angoisse des vivants : perdus même pour l'au-delà. La mer envahit le sanctuaire, tableaux de bateaux, maquettes suspendues, ex-voto fixés aux murs qui témoignent des remerciements adressés à Dieu pour des sauvetages presque miraculeux. Cette première partie est très riche, très analytique et descriptive, bien illustrée ; un peu fastidieuse à force de la répétition d'une sorte de modèle progressivement construit entre les marins et le clergé qui les encadre et entend les former.

La seconde partie est moins symbolique. Elle s'attache à la vie quotidienne de ceux qui vivent de la mer et en mer « face à l'immensité de l'océan ». Elle témoigne de l'immersion du christianisme dans le peuple. Nommer les lieux est une manière de recadrer les légendes : gouffre d'enfer, trou d'enfer, marmite du diable. Pèlerinages et fêtes de la mer suivent un parcours marqué de croix et de calvaires : ces fêtes sont relativement récentes, à la mesure du développement de la pêche et de l'élargissement des territoires de pêche. Une manière de lutter par la représentation contre l'angoisse face à l'océan ; le prêtre bénit les bateaux, même ceux des mécréants notoires car, au fond, un « peuple » s'exprime. Et ce peuple doit trouver les structures susceptibles de l'accueillir et même de l'éduquer : c'est le rôle des « abris du marin », des « maisons du marin ». Il est d'ailleurs curieux de voir la Vendée se distinguer ici de la Bretagne et affirmer une certaine spécificité, moins « engagée » dans le mouvement.

Ce livre est une immersion dans ce monde particulier des marins et de la pêche. Il ne s'écarte pas des rivages vendéens : il y a une particularité sociologique de cette Vendée littorale et elle est bien mise en valeur. Le Centre vendéen de recherches historiques y expose ses qualités, dans la recherche certes mais aussi dans la perfection de l'édition : typographie claire, papier glacé, nombreuses illustrations bien choisies et toujours bien commentées.



Ouvrage signalé

Étraves

M. Sylvain Coher

Éditions Actes Sud

Publié par Actes Sud, ce roman est le douzième ouvrage de Sylvain Coher, dont l'œuvre comporte désormais un volet maritime intéressant. On lui doit en effet *Nord-nord-ouest* (2015), un huis clos entre trois jeunes gens à bord d'un voilier dans la Manche, distingué par plusieurs prix, dont un au festival Etonnants Voyageurs.

Dans ce nouveau roman, Sylvain Coher nous embarque à bord du *Ghost*. Nous sommes dans un futur proche : la mer recouvre désormais presque toutes les terres, à l'exception de quelques îles, habitées par les « Pousse-cailloux ». Ces derniers entretiennent des relations conflictuelles avec les marins qui errent sur de vieux bateaux. Nous entendons la voix de Blaquet, un marin du *Ghost*, puis de Petit Roux, un jeune marin dont la mère, Câline, vient de mourir. Petit Roux a fait le serment de l'enterrer dignement sur une île. Commence alors une véritable Odyssée dans laquelle le garçon doit braver tous les dangers, mentir, trahir, maintenir le corps embaumé...

Si le fil narratif est déjà en soi une trouvaille, le texte de Sylvain Coher mérite d'être lu à haute voix (comme l'auteur le fait pour un extrait sur le site de son éditeur) pour apprécier son incroyable créativité linguistique. Il invente une langue qui se



Prix de l'Académie de marine

nourrit des récits maritimes classiques, cités en exergue de chaque chapitre, du vocabulaire technique des marins, de leur argot. L'ambition de Coher est donc de s'inscrire dans le genre du roman maritime et de le renouveler, en faisant de la mer le théâtre d'un futur inquiétant et fantastique.



Ouvrage signalé

L'amiral René Bloch

Une vie d'engagement au service de la France

M. Emmanuel Hecht

Éditions Perrin

L'auteur relate avec beaucoup de brio la vie de l'ingénieur général de l'Armement, branche Génie maritime, René Bloch, membre des plus éminents de l'Académie de marine et son président d'octobre 1998 à octobre 2000.

Né en 1923 à Francfort en Allemagne dans une famille juive alsacienne, René Moïse Bloch, petit-fils de rabbin, issu d'une lignée de talmudistes, était un pur produit du judaïsme et de la bourgeoisie alsaciens. Au début du second conflit mondial, sa famille se déplace de Strasbourg à Limoges et se fixe enfin à Alger.

Gaulliste à 17 ans, jeune aspirant à la 1^{ère} division de la France libre, il prend part à la campagne d'Italie en 1943 et au débarquement de Provence en 1944. Il remonte vers Paris avec cette division et s'y arrête pour entrer à l'École polytechnique dont il a entre-temps passé le concours d'entrée.

Sa carrière d'ingénieur du Génie maritime, dont il portera toute sa vie l'uniforme, est bien connue de l'Académie. Au service de l'Aéronautique navale, arme d'élite après la guerre du Pacifique, il est breveté pilote et participa très activement à l'équipement en



Prix de l'Académie de marine

aéronefs français de cette aviation de la Marine. Son chef d'œuvre est l'avion de patrouille maritime Br 1150 *Atlantic* qui équipa quatre pays de l'Otan et dont le programme reste l'archétype d'une coopération internationale réussie. Il est le premier directeur des Affaires internationales du ministère de la Défense, alors que les forces françaises sortent du commandement intégré de l'Otan.

Nommé en 1969 directeur du Centre d'essais des Landes qu'il hisse au plus haut niveau technique européen, il dirige avec une forte autorité les essais dont ceux de plusieurs générations de missiles de la dissuasion nucléaire, assurance-vie de la nation. Il est bientôt nommé « l'amiral Bloch » par tous. En 1981, il reste sans affectation, placé de fait en disgrâce active par le nouveau pouvoir et mis dans la deuxième section des officiers généraux en 1985 ; il conseille alors de grands groupes jusqu'à son décès en 2016.

C'est un grand art que d'avoir redonné vie dans cet ouvrage à l'ingénieur général du Génie maritime René Bloch, personnage méconnu du public mais de haute stature professionnelle, flamboyant et attachant, et d'avoir associé ainsi sa fidélité religieuse avec son attachement à la République et à l'État.

Cet ouvrage a été l'objet de distinctions et de prix (Fondation Charles de Gaulle et sociétés savantes).



Ouvrage signalé

Vaincre en mer au XXI^e siècle

MM. Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman

Éditions Équateurs

Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman sont deux officiers de marine d'une quarantaine d'années issus tous deux de l'Ecole navale. Chacun a une belle expérience opérationnelle et de commandement, chacun a déjà publié des livres et des articles de réflexion sur les sujets navals et stratégiques et été récompensé par des prix ou distinctions.

Le CV Lavernhe est actuellement commandant en second du porte-avions Charles de Gaulle.

Conscients du déficit français en prospective navale depuis 1945 alors que la pensée navale française vigoureuse a suscité un intérêt continu voire servi de guide au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e, ils brosent en toile de fond de leur ouvrage, comme une chaîne guide, une synthèse historique et prospective sur les forces navales au combat.

Force leur est de constater avec beaucoup, en particulier l'amiral Vandier ancien chef d'état-major de la Marine et rédacteur de la préface, que « *la marche vers la paix éternelle, fruit d'une mondialisation heureuse...et d'un désarmement exemplaire* » a fait long feu et que le réarmement, y compris naval, va bon train dans le monde, voire à un train d'enfer par endroits...

Le premier chapitre nommé « Appareillage » est une mise en appétit avec l'appui de Suffren aux Indes, de l'ère du canon au Siam à Koh Chang avec le capitaine de vaisseau Bérenger, passant à celle du missile aux Malouines avec



Prix de l'Académie de marine

l'amiral Woodward, tous épisodes « *dont les enseignements s'avèrent étonnants d'actualité* ».

Les trois suivants nous emmènent disséquer la tactique navale, son essence, le milieu lisse, fluide c'est à dire changeant et rapide, sa finalité, ses acteurs, le défi de la technologie et la dépendance qui guette... Ses piliers sont l'éclairage, la puissance de feu et le commandement. Ses principes se nourrissent de la spécificité du combat naval, rapide, destructeur, décisif – il faut engager en premier avec succès imposé ! – de la surprise qu'il faut produire et dont il faut tout autant se prémunir.

L'action tactique se planifie dans un état d'esprit ; une construction méthodique. Les décisions clairement exprimées seront comprises et appliquées avec célérité, détermination, sans faux sens.

Puis on entre en *charpentage naval* : les membrures sont l'esprit de victoire, l'entraînement, la force morale est son carburant.

Enfin en point d'orgue, dernier chapitre, le commandement -le *leadership*-, la valeur de l'exemple, la liberté d'action, qui ménage une place indispensable à l'initiative qui « *redeviendra souveraine* » (Ch.de Gaulle).

Les auteurs ambitionnent une lecture par le grand public, et en effet c'est agréable et assez facile à lire, avec ce qu'il faut de palpitant dans les évocations de combats navals, et un style qui n'enferme pas dans l'exposé technique, qui pourrait être austère, de la théorie remarquablement fouillée de la tactique navale gagnante.



Ouvrage signalé

Cartes marines

Poésie du littoral français en 130 cartes

Mme Marine Le Breton et M. Denis Roland

Éditions E/P/A

Il s'agit d'un beau livre décrit comme suit en quatrième de couverture :

« Ce livre propose une cartographie rigoureuse du littoral français en 125 cartes dessinées à la main... Et pourtant, ce n'est pas un atlas. Il rassemble des textes de spécialistes de nombreuses disciplines... Mais n'est pas pour autant un ouvrage universitaire. Il dépeint la côte et ses ports et ses plages... Mais n'est pas un guide touristique. C'est un ouvrage fait de mots et de songes qui vous invite à embarquer pour un nouveau voyage. »

Passons sur la petite incohérence entre la première de couverture (130 cartes) et la quatrième (125 cartes). L'écart pourrait correspondre aux trois dépliants et deux ex-libris insérés dans l'ouvrage.

L'ouvrage préfacé par Alain Miossec combine 130 cartes, dessinées par Marine Le Breton, dessinatrice indépendante, avec une cinquantaine de textes de contributeurs bénévoles ainsi qu'une trentaine de citations d'auteurs célèbres, collationnés par Denis Roland, attaché de conservation du patrimoine en charge des collections et de la médiation à l'école de médecine navale et au musée national de la Marine à Rochefort. Il est organisé en quatre parties. Les trois premières traitent successivement des littoraux métropolitains de la Manche, de l'océan Atlantique (incluant curieusement une carte des Baléares et une autre des Kerguelen) et de la mer Méditerranée. La dernière partie



Prix de l'Académie de marine

dénommée « Série pop » revient, dans un style différent, sur le littoral Atlantique et se termine par une carte de l'océan... Indien. À l'exception de cette dernière carte et de la carte des Kerguelen, les littoraux ultramarins sont absents. À quelques exceptions près, les contributeurs issus de l'environnement amical ou professionnel des auteurs sont localisés dans l'ouest de la France ou à Paris.

Si la finition gaufrée de la couverture, le graphisme inédit des cartes dessinées à la main et la pagination singulière séduisent au premier abord, la monotonie des teintes, l'illisibilité de certaines cartes dont l'échelle de reproduction est trop petite¹ et le graphisme austère des textes - par ailleurs d'intérêt inégal et trop souvent sans rapport direct avec la carte qui suit ou qui précède, voire déphasés² - finissent par lasser. Il faut attendre la 4^{ème} partie pour que des cartes plus colorées agrémentent l'ouvrage. Le caractère plus original de cette 4^{ème} partie aurait mérité d'être accompagné par un « changement de quadrant » de la pagination qui reste « orientée » au sud (« S ») comme celle de la 3^{ème} partie (après « N » et « W » pour la 1^{ère} et la 2^{ème} partie).

Indépendamment de la réduction du littoral français à l'hexagone et à la Corse, le résultat incite à « embarquer pour un nouveau voyage ». Ouvrage à feuilleter au gré de l'intérêt du lecteur pour telle ou telle portion du littoral ! Notons toutefois que les préoccupations environnementales de l'éditeur affichées en dernière page ne l'ont pas dissuadé d'imprimer l'ouvrage en Chine !

L'œuvre de Marine Le Breton inspirée par la cartographie a déjà été récompensée au Salon des Beaux-Arts de 2022 par le prix Eugène-Louis Gillot.

¹ Voir par exemple la carte de la pointe du Finistère à la page 102.

² Citons deux exemples : le texte des pages 34 et 35 qui évoque des cartes de Nouvelle-Calédonie est inséré entre deux cartes de la baie de Seine. Le texte de la page 233 relatif à la Charente suit une carte des îles d'Ibiza et de Formentera (qui par ailleurs ne relèvent pas du littoral français).



Ouvrage signalé

Naviguer sur les sentiers du vent

M. Olivier Le Carrer

Éditions Voix de la Terre / Actes Sud

Olivier Le Carrer est journaliste. Ancien rédacteur en chef du magazine « Bateaux » pour lequel il a testé de nombreux bateaux en de multiples endroits du monde. Il a déjà précédemment publié plusieurs ouvrages comme « Océans de Papier », « Beauté Mer », et une histoire de la voile.

« Naviguer sur les Sentiers du Vent » est un livre qui se lit facilement, agréablement. Cette lecture transporte le lecteur au sein de l'océan, de l'histoire, de la science, de façon très plaisante et finalement didactique. Il livre, dans un style léger, des recettes de compréhension de l'hydrodynamique, de l'aérologie, de la météo, de la houle, le tout entrecoupé de rappels historiques. Un livre qui survole en les expliquant les navigations de Cook, décrit les méthodes empiriques de Tupaia, cherche à déchiffrer la nature, comme par exemple l'estimation de la sonde par la couleur de l'eau. C'est également un bon *vademecum* rappelant les recettes essentielles de navigation à une époque où les écrans écartent le navigateur de la réalité dans laquelle il est plongé. On passe des techniques et de l'histoire du surf à celles de l'esquimautage en kayak, en passant par la lecture des nuages et le mécanisme des vagues qui brisent, le tout entrecoupé de rappels des navigations de Moitessier. Tout dans un très bon style fluide et imagé.

Ce livre léger est très plaisant à lire et intéressant de surcroît.



Ouvrage signalé

Tempêtes

M. Mathieu Rivrin

Éditions Ouest-France

L'auteur est né en 1989 à Brest, le 21 décembre alors que Jean Guichard, photographe, auteur de la préface, prenait une photographie du phare de la Jument qui a fait le tour du monde, comme il le rappelle avec fierté dans son texte.

Mathieu Rivrin, ingénieur de formation, a la passion des phares, des rochers, de la tempête et des vagues de l'Océan Atlantique furieux, sans oublier la Manche. Cette disposition, il l'a satisfaite en prenant des photographies et c'est devenu depuis quelques années son métier. Ce beau livre est la réunion pour la première fois de ses photographies spectaculaires et esthétiques, en couleur et en noir et blanc, le plus souvent dans ce livre. Sous le titre *Tempêtes*, il regroupe les images choisies en cinq chapitres, Grandes marées, Phares en tempêtes, Tempête Justine, Vagues et Après la tempête, distribuant ainsi les vagues monstrueuses, les phénomènes climatiques extrêmes et les paysages submergés.

Feuilleter ce livre offre une vision tumultueuse de l'univers maritime breton, celle que nous avons pu retrouver si souvent cet hiver. Celle qui suscite l'attrait des spectateurs pour l'exceptionnel. La prochaine vague sera-t-elle plus haute, plus violente et la lumière, source de la beauté la plus pure, va-t-elle multiplier les sensations recherchées ? L'entraînement et la patience sont les ingrédients nécessaires à ce chasseur de l'instant d'exception. La couverture du livre est la preuve que l'instant exceptionnel n'est souvent découvert qu'après coup !



Prix de l'Académie de marine

La découverte d'un possible visage de Poséidon, reconnu par la multitude de ceux formés dans notre monde occidental, est l'exemple du miracle et de la chance qui récompense la patience et même l'obstination de celui qui travaille partout où c'est possible. Auteur la plupart du temps de photographies aériennes, il nous invite à ce jeu d'instinct du cerveau humain, la reconnaissance dans le brouillard où nous sommes, de formes ou de représentations connues, le plus souvent dans les nuages ou les vagues : paréidolie, c'est le nom de cette attitude intellectuelle. Celle de la couverture est très connue. On peut s'y adonner dans ce livre émouvant en ce qu'il démontre la beauté de la passion.



Ouvrage signalé

Des capitaines protestants et Louis XIV

M. Claude-Youenn Roussel

Éditions L'Harmattan

Titulaire du prix Henri Vovard, Claude-Youenn Roussel est l'auteur d'un certain nombre d'ouvrages de qualité (rappelons son excellente biographie de l'amiral de Guichen, parue en 2012). Aujourd'hui, il évoque le sort des officiers protestants de la Marine royale durant les prémices de la révocation de l'édit de Nantes à travers la carrière de trois d'entre eux. Il s'agit là d'un travail intéressant et remarquablement documenté (la liste des sources archivistiques et la bibliographie, ainsi que l'apparat critique, sont impressionnants), malheureusement un peu gâté par une surabondance de coquilles d'imprimerie. Certes, ce n'est pas lui qui se laisserait prendre, comme d'autres, à la sottise légende des « officiers bleus roturiers », dont il fait justice de manière claire et nette (p.33).

Il faut également reconnaître qu'il n'éprouve pas une sympathie excessive pour ses « héros », qu'il s'agisse de Charles Bardet du Boisneau, « officier médiocre, orgueilleux et mauvais camarade, mauvais marin tout au moins malchanceux, avec une personnalité très peu sympathique » (p.225), ou de son ennemi juré, Philippe de Montortié, individu « aux capacités limitées, mais à l'orgueil certain » (p.83), qui « ne se signala pas non plus par sa vaillance au combat, mais par un goût certain de l'intrigue » (p.225). Il n'épargne même pas Job Forant, qui, si l'on considère ses états de service, se situait pourtant à un tout autre niveau : « excellent marin, courageux et habile, mais au privé un individu assez peu sympathique, rigide, tortueux et dépravé » (*id.*). Suivant une expression triviale, les voilà tous les trois habillés pour l'hiver.



Prix de l'Académie de marine

Autour de ces trois personnages, l'auteur retrace la guerre qui, de 1666 à 1673, opposa Français et Anglais aux Antilles, où le gouverneur Jean-Charles de Baas (dont Claude-Youenn Roussel loue hautement la bravoure personnelle, les talents d'administrateur et même (p.98) la compassion à l'égard des esclaves) s'efforça désespérément d'obtenir des succès tactiques avec des forces squelettiques. Puis c'est la guerre de Hollande, au cours de laquelle Montortié et du Boisneau ne se distingueront guère, le second ayant même fait l'objet d'une condamnation à mort (par contumace, il est vrai) pour avoir rendu sa frégate à un corsaire d'Ostende. Mais rassurez-vous, tout finira bien : il sera amnistié et ces trois officiers finiront, bon gré mal gré, par se convertir au catholicisme, encore que, pour Forant, il ait fallu l'intervention de Fénelon lui-même (p.219).

Un reproche de détail : non, François d'Usson de Bonrepas (note 448), que nous avons de bonnes raisons de connaître, ne fut jamais capitaine de vaisseau et, lors de ses missions en Angleterre, n'était plus commissaire général, mais « intendant des armées navales ayant l'inspection des classes du royaume ». Et s'il se rendit outre-Manche de 1666 à 1673, ce ne fut pas pour espionner les réfugiés protestants, mais beaucoup plus pour visiter les arsenaux britanniques (« faire du renseignement naval », dirions-nous aujourd'hui).

Bref, voilà un livre qui, bien qu'un peu touffu, intéressera certainement les spécialistes de l'histoire navale du XVII^e siècle.

PRIX DE FONDATION





Prix Personnalité maritime de l'année Manley-Bendall

Mme Rena Lee

ambassadrice chargée des océans pour Singapour

Madame Rena Lee était jusqu'à récemment ambassadrice de Singapour pour les océans et le droit de la Mer. Elle a présidé la conférence diplomatique qui a adopté le 19 juin 2023 l'Accord sur la Haute Mer, dit BBNJ (Biodiversity Beyond National Jurisdiction). Commencées en 2006 dans le cadre des Nations-unies ces négociations avaient pour objet de compléter la Convention des Nations-unies sur le droit de la mer pour renforcer la conservation de la biodiversité et réglementer l'utilisation durable des ressources génétiques marine au-delà des juridictions nationales. Ce traité qui est le troisième accord d'application de la Convention, développe un véritable régime juridique de la haute mer, qui entrera en vigueur dès la 60^e ratification.

L'Académie de marine observe que l'adoption de cet accord - à ce jour signé par 90 Etats - représente un succès remarquable pour le multilatéralisme qui est à porter en grande partie au crédit de la présidente de la conférence diplomatique tant les oppositions de principe au projet et les tensions géopolitiques en rendaient l'adoption aléatoire, voire impossible. Certes, l'entrée en vigueur et l'installation de la gouvernance restent encore à obtenir mais il demeure que sans l'opiniâtreté et le talent diplomatique de Madame Rena Lee ce projet n'aurait probablement pas abouti.

Ce sont ces qualités exceptionnelles de Madame l'ambassadrice Lee au service du projet ambitieux de renouvellement du droit de la mer que l'Académie de marine tient à célébrer en lui attribuant le Prix Personnalité maritime de l'année - Manley-Bendall.



Prix Navigation et sciences associées de l’océan André Giret

M. Thierry Garlan

géologue au Service hydrographique et
océanographique de la Marine (SHOM)

L’Académie de marine attribue le Prix Navigation et sciences associées de l’océan – André Giret à Monsieur Thierry Garlan pour l’ensemble de ses travaux en sédimentologie et géologie marine et notamment ses travaux sur la dynamique des dunes du Pas de Calais. M. Thierry Garlan est titulaire d’une maîtrise (1982) et d’un doctorat en géologie à l’Université de Caen (1985). Il est expert chercheur au Service hydrographique et océanographique de la marine (Shom), à Brest depuis 1988. Il a obtenu son habilitation à diriger des recherches en 2004. De 1988 à 1992, il a été chargé du développement des cartes marines d’atolls à partir de données satellitaires. Chargé ensuite d’études sur la sédimentologie et la géologie marines, il a notamment développé la base de données sédimentologiques du Shom, piloté le programme de publication des cartes sédimentologiques du plateau continental français et dirigé de multiples projets de recherche concernant la dynamique des dunes sous-marines, la morphodynamique des plages, la classification acoustique des fonds sous-marins. Dans le cadre des études relatives au développement des énergies marines renouvelables, il a piloté le projet Propagation des Ondes Sismiques d’origine Anthropique financé par l’agence nationale de la recherche pour la caractérisation des risques d’explosion des munitions historiques enfouies dans les sédiments. Il a organisé ou coorganisé des conférences internationales consacrées à la dynamique des dunes marines et fluviales et à la dynamique côtière. Il est membre de la



Prix de fondation

Commission spécialisée Terre solide CNRS/INSU et du Groupe thématique Terre solide ALLENVI.



Prix Patrimoine et histoire Henri et André-Jacques Vovard

Association Autrefois ETEL et sa région

Étel est un ancien port sardinier puis thonier, abandonné à la fin des années 1980 par ses bateaux, attirés par le port de pêche de Lorient. A cette époque, Étel est encore marqué par le dramatique chavirage, en 1958, du canot de sauvetage qui portait assistance à Alain Bombard, lors de la malheureuse présentation de son radeau pneumatique dans la redoutable barre d'Étel.

L'association *Autrefois Étel et sa région*, créée en 1987, a pour mission de collecter les archives, photos et objets illustrant le passé maritime du lieu. Ses acquisitions sont présentées sous forme d'expositions itinérantes jusqu'en 1990. L'association ouvre alors la *Maison du Patrimoine*, dans l'ancienne coopérative maritime mise à sa disposition par la mairie, afin d'y présenter une exposition permanente.

Mise aux normes et selon un nouveau concept, la *Maison du Patrimoine* devient, le 15 décembre 2001, le *Musée des Thoniers*. Il s'y développe en ouvrant des salles, en proposant un audioguide, des visites virtuelles, en multipliant les animations, les expositions temporaires, les journées du livre de mer, les rencontres de grands témoins, les accueils de tous âges, depuis les EHPAD jusqu'aux parcours pédagogiques de scolaires. Ce dynamisme et cette convivialité lui valent d'éloquents reportages dans la presse régionale dont *Ouest France* et *Le Télégramme*.

Le musée est toutefois handicapé par son installation à l'écart du bord de mer, ce qui le fait ignorer des touristes non avertis. C'est pourquoi il s'inscrit dans un projet de réhabilitation patrimoniale



Prix de fondation

de l'ancienne usine *La Glacière*, sur le quai, à proximité de l'ancien canot de sauvetage *Patron Emile Daniel*, classé monument historique, dans le seul abri à bossoirs conservé en France, également classé. Retardé par des problèmes de structure, ce projet pourrait offrir au *Musée des Thoniers* une localisation idéale à l'horizon 2025.

Principale activité de l'association *Autrefois Étel et sa région*, le *Musée des Thoniers* est soutenu largement par la communauté de communes. Il fonctionne selon un organigramme structuré en groupes de responsabilités assurées par des bénévoles.

Avec ses 10 000 visiteurs annuels le *Musée des Thoniers*, véritable prouesse locale, devient le pôle majeur de l'activité culturelle et patrimoniale d'Étel. De plus, il témoigne d'une activité maritime ancienne et de l'évolution de ce littoral breton.



Prix Génie maritime Maurice Lebrun

Mme Déborah Corrette

soudeuse sur coque épaisse chez Naval Group

Le Prix Génie maritime - Maurice Lebrun est attribué alternativement d'une année à l'autre à un chef d'entreprise qui aura favorisé l'essor de la Marine militaire ou marchande, ou à un homme ou une femme, appartenant ou ayant appartenu au personnel de maîtrise des arsenaux ou des chantiers privés qui, par ses initiatives, aura rendu le travail à la fois plus efficace et plus humain.

Pour le prix 2024 l'Académie de marine a retenu Madame Déborah Corrette, soudeuse sur les coques épaisses de sous-marins chez Naval Group à Cherbourg-en-Cotentin.

Cette attribution a pour but de récompenser une jeune femme au parcours singulier de soudeuse sur coques épaisses des sous-marins avec des résultats impressionnants en peu d'années.

Après des études au Lycée Tocqueville de Cherbourg-en-Cotentin, Deborah Corrette a obtenu le baccalauréat professionnel en Chaudronnerie Industrielle en 2017, puis une mention complémentaire de technicienne en soudage en alternance au Lycée Doucet de Cherbourg.

D'apprentie Soudeuse à Naval Group de 2017 à 2018, elle est devenue, en 2018, soudeuse qualifiée toutes positions sur les aciers Haute Limite Élastique des coques de sous-marins.

En 2020, la place de « première » au niveau Régional en soudage, la désigne candidate de la Normandie en soudage pour les Olympiades des Métiers.



Prix de fondation

En janvier 2022, « première » au niveau National avec la médaille d'or obtenue aux Olympiades des Métiers à Lyon, elle participe, en octobre 2022 aux Olympiades des Métiers à Cleveland (USA), et obtient un excellent résultat Mondial avec une 14^e place.

Aujourd'hui, à 25 ans, Déborah Corrette participe au projet de mise en œuvre des machines de soudage automatisé au sein de Naval Group à Cherbourg.

Déborah Corrette, explique « qu'elle a toujours voulu faire de la soudure et que ce métier la rend heureuse car elle aime ce qu'elle fait et aide à construire des bateaux utilisés par la Marine Nationale » !

D'ici quelques années, Déborah Corrette se voit formatrice car « j'aimerais transmettre tout ce qu'on m'a appris et aussi parce que dans ce métier, on travaille toujours en équipe ».



Prix Scientifique et technique Émile Girardeau

M. Laurent Kopp,
co-fondateur et conseiller scientifique
de Pytheas-technology

Le prix scientifique Emile Girardeau est destiné à récompenser ou à encourager des travaux et des recherches de caractère scientifique, dans son acception la plus large.

L'Académie de marine a retenu pour 2024 Monsieur Laurent Kopp, directeur scientifique de la société SEAGNAL spécialisée dans le traitement et l'exploitation de données issues d'un grand nombre de capteurs acoustiques acquises sous la mer.

Cette attribution a pour but de récompenser un expert mondial reconnu en acoustique sous-marine et en traitement de signal sonar déjà distingué, en 1988, par le ministre de la Défense qui lui a remis le prix « Science et Défense » pour ses travaux sur les « Techniques Sonar Haute Résolution ».

Diplômé de l'École polytechnique et de Telecom Paris à la fin de ses études d'ingénieur en 1976, Laurent Kopp décide d'aller sur le terrain et s'engage pendant deux ans chez Schlumberger pour enregistrer des mesures physiques extraites des puits de forage dans le golfe persique.

Commence alors sa longue période « Thalésienne », tout d'abord pendant dix-sept ans au sein de la Division des Activités Sous-Marines de Cagnes-sur-Mer puis à Sophia Antipolis dans un poste de conseiller scientifique du groupe Traitement du Signal et de l'Information. Laurent Kopp a grandement contribué à faire rayonner ce groupe internationalement par ses recherches



Prix de fondation

avancées sur l'antenne adaptative, les méthodes Haute Résolution en Sonar et les communications sous-marines utilisant les techniques de l'acoustique non linéaire.

Puis en 1995, Laurent Kopp rejoint pour six ans la division Thales Microsonics créée pour produire les filtres à Ondes de Surface (SAW) dont la téléphonie mobile naissante a tant besoin. Laurent Kopp dirige l'équipe de conception des filtres SAW pour les applications professionnelles et militaires.

Changement radical en 2001 où la fibre entrepreneuriale de Laurent Kopp lui fait cofonder TUX-Ultrasound à Sophia Antipolis pour développer les premiers échographes médicaux mobiles et bas coût à base de PC. Laurent Kopp en est le conseiller scientifique.

Mais en 2005, Laurent Kopp est rattrapé par le virus du sonar et il cofonde iXWaves à Sophia Antipolis consacrée aux applications du traitement du signal en acoustique sous-marine. Laurent Kopp est particulièrement actif sur le développement d'un sondeur multifaisceaux révolutionnaire. Il occupe aussi le poste de conseiller scientifique des sociétés sœurs iXSea et iXCore.

Finalement, en 2012, Laurent Kopp cofonde SEAGNAL, société dans laquelle il est encore aujourd'hui le directeur scientifique.

Mais Laurent Kopp, humble parmi les humbles, nous fait passer un message fort « La mer, dit-il, c'est encore un monde à peine exploré et ce qu'on en connaît, c'est surtout au traitement du signal qu'on le doit. Les écologistes clament souvent qu'il n'y a pas de planète B, mais la mer reste un territoire inexploré et inexploité et là, on le sait, le seul signal qui se propage c'est le signal acoustique. Si un jour l'homme veut ou doit exploiter la mer le signal en sera un élément clef ».



Prix Conception et exploitation des navires Henri Kummerman

M. Geoffroy Caude,
ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts
de classe exceptionnelle, membre associé de
l'inspection générale de l'environnement et du
développement durable

Geoffroy Caude est ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts. Diplômé de l'École polytechnique, de l'École nationale des ponts et chaussées et de l'université de Newcastle-upon Tyne, Geoffroy Caude a eu une carrière extrêmement active dans la stratégie et gouvernance portuaire, le génie civil, la sécurité, l'adaptation au changement climatique des infrastructures portuaires et fluviales, l'analyse des flux portuaires conteneurisés et dans la décarbonation du transport maritime et des ports.

Après avoir passé une vingtaine d'années dans les travaux de recherche et de développement dans le domaine des transports terrestres, puis dans les secteurs maritimes et portuaires, notamment au port autonome du Havre, il est nommé en 1999 directeur du centre d'études techniques maritimes et fluviales, qu'il dirige pendant une dizaine d'années, puis en 2010 délégué général de l'Union des ports de France et en 2015 il entre au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), devenu depuis inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), où il a notamment co-animé le collège Mer, fluvial et littoral.



Prix de fondation

En cette période de grande évolution du transport maritime avec le défi de la décarbonation, qui entraîne de profondes modifications dans la construction et l'exploitation des navires, l'ingénieur général Caude a mené un travail d'équipe, au sein du CGEDD, dont la mission portait sur l'état des connaissances scientifiques relatives aux émissions, sur les actions et mesures déjà prises et sur les stratégies à mettre en place avec une approche spécifique pour le transport maritime et pour les ports, grâce à la demande du parlement au gouvernement inscrite à l'article 81 de la loi d'orientation des mobilités.

Un travail conjoint CGEDD-France Stratégie a été mené pour l'ensemble des modes de transports aux horizons 2040 et 2060 avec une approche spécifique pour les transports maritimes et pour les ports qu'il a pilotée avec un groupe spécifique. Ces travaux ont permis de mettre en avant un grand nombre de propositions très utiles pour le secteur maritime français.

Depuis Geoffroy Caude participe activement au groupe de travail décarbonation de l'Académie de marine, à la recherche du meilleur équilibre entre les besoins du transport maritime et ceux des territoires. Outre ses travaux sur la décarbonation de la flotte, il faut nommer ses travaux concernant l'exposition à l'amiante dans la réparation navale, l'accès direct des unités fluviales dans les ports maritimes, notamment au sein de l'AIPCN, association mondiale pour des infrastructures de transport maritimes et fluviales qu'il a présidée de 2011 à 2019, où, en tant que président il a pu contribuer à initier en 2015 en préparation de la COP 21 une coalition d'acteurs visant à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique intitulée « Navigating a changing climate » et au sein de l'IGEDD l'amélioration des échanges numériques des acteurs des filières logistiques associées aux ports.

Pour sa contribution continue et remarquable dans le domaine de la construction et de l'exploitation des navires de commerce pour répondre aux défis présents, l'Académie de marine lui a attribué le Prix Conception et exploitation des navires - Henri Kummerman.



Prix Histoire Georges Leygues

Éditions Chandeigne
fondées par M. Michel Chandeigne
et Mme Anne Lima

Après des études de biologie et une formation de typographe, Michel Chandeigne a publié son premier livre en 1981 et devint, l'année suivante, professeur de biologie au lycée français de Lisbonne. Intellectuel et entrepreneur atypique, en 1984, il fonde une imprimerie à Paris, associée deux ans plus tard à la *Librairie portugaise et brésilienne*.

Franco-portugaise d'enfance lisboète, Anne Lima, a été formée à Paris à l'histoire et au commerce. Michel Chandeigne et Anne Lima créent en 1992 la maison d'édition Chandeigne dont elle prit la direction tandis qu'il poursuivait ses recherches, traductions et publications dont un magistral *Voyage de Magellan (1519-1522) La relation d'Antonio Pigafetta*. Ces deux Lusitaniens de cœur, passionnés de culture et d'histoire des voyages, ont fait de leurs éditions une affaire personnelle, en artisans d'art méticuleux, soignant particulièrement la typographie. Anne Lima assure la politique éditoriale des collections, leur gestion juridique et commerciale, ainsi que la fabrication, depuis la conception graphique jusqu'à la composition.

D'abord consacrées à la promotion très courageuse, voire irréaliste en France, des fondamentaux lusophones, les éditions Chandeigne ont diversifié leur catalogue de quelque deux cents titres en concevant et en éditant des essais, des recueils de poésie, des beaux livres et des ouvrages pour la jeunesse réunis dans



Prix de fondation

neuf collections au long cours, dont *Bibliothèque Lusitane*, *Péninsules*, *Tamanoir*, et *Magellane*, *Magellane/Découverte*, *Magellane/Essais* et *Magellane/Poche*.

Consacrée à l'édition de récits et de documents relatant l'histoire de l'expansion maritime européenne, la collection *Magellane* est riche de soixante titres en grand format ou en poche, dont de nombreux inédits et toujours en version intégrale. Elle met à la portée des amateurs, des historiens et des chercheurs francophones des sources d'un intérêt à la fois littéraire, historique et ethnographique, mais aussi des témoignages et des récits de voyages de découverte et d'exploration depuis le XV^e siècle jusqu'au début du XVIII^e, provenant de voyageurs de toute l'Europe.

La collection *Magellane* fait maintenant référence pour la rigueur de son appareil critique confié à des historiens reconnus, pour la qualité des cartes et de l'iconographie, ainsi que pour l'élégance de sa composition éditoriale.



Prix Atlantic René Bloch

Le Conservatoire historique de l'Aéronavale à Nîmes (CHAN)

Le Conservatoire historique de l'Aéronavale à Nîmes (CHAN) a été créé en 2010, avant la fermeture en 2011 de la Base d'Aéronautique Navale de Nîmes-Garons afin de conserver le souvenir de la Marine présente pendant plus d'un demi-siècle dans cette région.

À sa création, la Marine a mis à la disposition du CHAN deux avions qui avaient été affectés sur la BAN Nîmes-Garons : le Br 1050 *Alizé* numéro de série 48, et le Br 1150 *Atlantic*, numéro de série 31.

Ces deux avions, tous deux conçus par Louis Breguet, sont emblématiques de cette période des années cinquante pendant laquelle l'Aéronautique navale fut équipée d'aéronefs construits en France : *Aquilon*, *Étendard IVM* et *IVP*, Br 1050 *Alizé*, Br 1150 *Atlantic*.

Le grand artisan de cet œuvre fut l'ingénieur du Génie maritime René Bloch qui avait complété sa formation entre 1948 et 1950 à l'École nationale supérieure de l'Aéronautique.

Quelle énergie ne lui a-t-il pas fallu, en partant de l'avion d'attaque Breguet 960 *Vultur* pour le transformer en Br 1050 *Alizé* avec un équipage de trois personnes, destiné à la protection des forces navale ! Quatre-vingt-neuf exemplaires de cet aéronef embarqué furent construits dont douze pour l'Inde. L'*Alizé* reçu de nombreuses évolutions d'équipement pendant une vie opérationnelle de plus de quarante années et ne fut retiré du service avec le porte-avions *Foch* qu'en 2000.

Mais le chef d'œuvre de l'IGM René Bloch fut le Br 1150 *Atlantic*. Il résulte d'un concours international lancé en 1956 par le Conseil de l'Atlantique Nord d'un avion patrouilleur à long rayon d'action pour contrer la menace sous-marine soviétique. Le projet de Breguet fut choisi à l'unanimité et l'IGM René Bloch devint le directeur du programme de l'avion de patrouille maritime de l'Otan, le Br 1150 *Atlantic*, qu'il dirigea de main de maître ; ce programme n'est-il pas encore cité comme l'archétype d'une coopération internationale réussie ?



Prix de fondation

Le Br 1150 *Atlantic* équipa l'Allemagne (20), la France (40), l'Italie (18) et les Pays-Bas (9). Et plus de cinquante ans de vie opérationnelle !

Le conservatoire historique de l'Aéronavale de Nîmes a réalisé ces dernières années une remise en état exceptionnelle du Br 1050 *Alizé* n° 48 et du Br 1150 *Atlantic* n°31, traquant les outrages du temps, remettant cellules et voilures en peinture, complétant les équipements manquants, à un niveau tel que ces deux avions sont, des quelques-uns qui subsistent, ceux de loin les mieux conservés.

Ces résultats remarquables sont obtenus par les cent trente membres du Conservatoire dont une trentaine prennent à cœur de venir sur le site de Nîmes-Garons chaque semaine pour remettre en état ces avions et les présenter aux visiteurs.

Ce conservatoire, qui n'est pas un musée, travaille en bonne intelligence avec les sociétés aéronautiques du lieu et avec les autorités locales, reçoit de nombreuses visites d'école, de collèges et de lycées ainsi que des centres de formation technique de la région aux métiers de l'Aéronautique et prend part à leur enseignement. Il est conformément à sa mission la trace vivante du passé de la Marine en ce lieu.

Il est donc particulièrement opportun que le prix Atlantic-René Bloch récompense cette année le Conservatoire historique de l'Aéronavale à Nîmes qui a si bien su redonner vie à ces avions, œuvres emblématiques du créateur de ce prix.



Prix Transition énergétique maritime (TEM) SOPER

Société NEOLINE

Créée en 2015, NEOLINE Développement est une société armatrice qui fera construire et opérera ses navires NEOLINER : des cargos rouliers à propulsion principale vélique. A l'origine du projet se trouve l'engagement d'un groupe d'officiers de la Marine Marchande fédérés par Michel Péry, commandant de navires rouliers, convaincus que les enjeux climatiques allaient conduire le monde du shipping à envisager de nouveaux modes de propulsion pour améliorer leurs performances environnementales. C'est après quatre ans de pré-études et de conception consacrées par le dépôt d'un brevet international, que la société est créée. Elle est aujourd'hui toujours majoritairement détenue par ses fondateurs et est dirigée par Jean Zanuttini, son Président et co-fondateur.

Le NEOLINER est un cargo à voiles roulier, dit « ro-ro », à propulsion principale vélique (3000m² de voile) et à propulsion auxiliaire diesel-électrique (4000kW). Le NEOLINER est équipé d'une solution de gréement AeolDrive & Solid Sail développée par Chantiers de l'Atlantique et de plans anti-dérives qui favorisent la régularité et l'efficacité de la navigation sous voiles. Ces éléments sont rabattables, de façon à permettre l'accès à une majorité de ports.

Deux navires-pilotes de 136m de long pour 24.2m de large sont prévus. Avec un tirant d'eau de 5.5m (port) et 14m (au large) ainsi qu'un tirant d'air de 88,2m et de 42m mâts rabattus, ils représenteront une première étape avant d'envisager des tailles plus importantes et d'autres secteurs du shipping. Cette première ligne transatlantique, opérée par NEOLINE, offrira des capacités nouvelles en termes de type de fret et de destination, pour éviter la concurrence des lignes principales qui bénéficient d'un fort effet d'échelle.



Prix de fondation

Ces deux navires devraient être opérationnels dès 2025. Avec deux départs par mois, cette ligne prévoit de relier St-Nazaire à la côte Est Américaine (Halifax/Baltimore). Les conditions opérationnelles de cette route ont été simulées sur 5 années d'historique météorologique, à l'aide d'une étude de routage réalisée avec la société D-ICE Engineering. Les résultats ont permis de valider les perspectives d'économies de combustible et de confirmer la tenue des délais de transport en adoptant une vitesse commerciale de 11nds.

Le Prix Transition énergétique maritime (TEM) salue d'abord, une démarche d'une grande résilience. Les fondateurs de NEOLINE, portant cette idée de décarbonation par la voile depuis très longtemps, ont su l'adapter pour qu'elle puisse se concrétiser. Même si la propulsion vélique est une technique séculaire dans le transport maritime, les voiles de haute technicité, innovantes et fiables retenues par NEOLINE, permettent à la startup de proposer une solution logistique sur le marché émergent du transport maritime décarboné. Le Prix TEM souligne également, le très important niveau de décarbonation des navires conçus par NEOLINE, ainsi que le caractère industriel et duplicable de ceux-ci. Enfin, le projet de NEOLINE présente un bon potentiel commercial qui a déjà séduit les grands noms du shipping mondial pour répondre à leur stratégie de décarboner leurs transports de marchandises.

PRIX PARTICULIERS





Prix Droit et économie Claude Boquin

Mme Adeline Descamps
Journaliste et rédactrice en chef
du Journal de la Marine marchande

Après un parcours universitaire classique (lettres et histoire), Adeline Descamps intègre une école de journalisme, puis exerce ses premiers emplois dans une agence économique et financière. Sans doute selon elle la meilleure école pour le journaliste, qui oblige à jongler sur les différents supports et à assimiler les sujets à grande vitesse et donc à développer une véritable gymnastique de l'esprit. Elle devient spécialiste des questions de commerce international et de transport. Après un passage chez Air et Cosmos elle est sollicitée par le quotidien maritime l'Antenne. Outre ce magazine mensuel, elle participe à l'édition de deux guides du fret maritime et du fret aérien, construits de toutes pièces. Après quelques années au groupe La Tribune elle retrouve le groupe TEMA qui lui confie le pilotage du Journal de la Marine Marchande qu'il vient de racheter, auquel est venu s'ajouter la direction de l'Antenne.

Mme Descamps parle de son métier de journaliste dans des termes qui ont retenu l'attention de l'Académie de marine :

« Le métier de journaliste est éprouvant, difficile – de plus en plus difficile –, à pratiquer compte tenu de la défiance dans les médias traditionnels et l'accélération sans précédent du complotisme le plus forcené : fake news et « post-vérité » sont entrées dans le langage courant et les médias sociaux : « sont structurellement des courtiers en désinformation ». Nous, journalistes, sommes les garants d'une information non tronquée et l'on se retrouve à devoir tout vérifier, à douter parfois même ce qui paraît une source officielle tout en ne se faisant pas instrumentaliser par les éléments de langage des entreprises. Et ce dans un climat de défiance voire de mépris absolu ».



Prix particuliers

Cette idée exigeante du travail de journaliste s'accompagne chez Adeline Descamps d'une grande modestie personnelle. Considérant qu'elle ne faisait que son travail, il lui a fallu du temps pour accepter d'être distinguée par notre compagnie et d'y voir « *un étoi, une caution et une garantie* ».

Pour la qualité des articles rédigés par Adeline Descamps, leur densité et leur précision, la réactivité dont elle fait preuve devant les événements, la connaissance exceptionnelle du monde du transport maritime (shipping et ports) et la haute conception qu'elle manifeste pour son métier de journaliste au service de l'économie maritime, l'Académie de marine lui a attribué le prix Droit et économie - Claude Boquin pour l'année 2024.



Prix Stratégie maritime générale

Capitaine de vaisseau Thibault Lavernhe

Le retour de la guerre en Europe, et particulièrement d'opérations navales en mer Noire, met en évidence de nouveaux modes d'action. Plus globalement la prise de conscience des enjeux maritimes et la montée des périls en mer, qui appellent l'attention des dirigeants politiques comme de l'opinion, dans un contexte d'évolutions technologiques rapides, requièrent un renouvellement de la pensée stratégique et tactique navale. Le capitaine de vaisseau Thibault Lavernhe y contribue par une réflexion de grande qualité.

Ayant publié plusieurs articles dans la *Revue Défense nationale* sur la stratégie, sur les évolutions de la guerre navale à l'aune des changements technologiques d'aujourd'hui (IA, drones, numérique et combat collaboratif... le 5^e âge du combat naval), et de très nombreuses recensions dans cette revue (livres historiques, géopolitiques, ...) comme dans la revue *La Baille*, il est l'auteur de *Le Groupe Aéronaval depuis la fin de la guerre froide* et a publié l'an passé, avec François-Olivier Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle – La tactique au cinquième âge du combat naval*. Dans cet ouvrage, avec son coauteur, il développe une excellente analyse de l'impact des évolutions technologiques les plus modernes et de rupture sur la guerre sur mer et élabore les manières d'en tirer le meilleur profit, tout en maîtrisant les invariants historiques du combat naval.

L'attribution du Prix de Stratégie maritime générale pour l'année 2024 à Thibault Lavernhe vient récompenser un officier de grande culture historique et stratégique, qui mérite d'être encouragé pour des travaux ultérieurs.

PRIX DE THÈSE





Sciences humaines et/ou sociales

M. Dominique Guillemin

pour sa thèse :

« Les opérations extérieures de la Marine nationale
sous la V^e République (1958-2011) »

Cette thèse relative aux opérations extérieures de la Marine nationale trouve son origine dans une demande du chef d'état-major de la Marine, il y a près de vingt ans. Le travail accompli par son rédacteur, sous la direction de recherche de Monsieur le professeur Martin Motte, de l'École Pratique des Hautes Études, présente un panorama complet des opérations réalisées par la Marine nationale, loin de ses bases métropolitaines et des zones sous juridiction nationale, entre 1955 et 2011, de la fin des opérations en Indochine, à la veille de l'opération de Suez de 1956, jusqu'à l'opération Harmattan en Libye.

Ce travail s'inscrit dans une perspective globale de « stratégie générale » chère à l'amiral Castex. Sa dimension historique est très importante, pour la formation continue des officiers de marine, pour l'analyse de la conduite de l'ensemble des missions opérationnelles de la Marine, et pour la réalisation de travaux stratégiques prospectifs.

Au cours des cinquante années évoquées, la Marine a effectué une mue du combat en mer vers le combat depuis la mer, dans un contexte interarmées et international qui a exigé une adaptation permanente au contexte opérationnel, une interopérabilité et une capacité d'action multi-domaines permanente, ce dont rend parfaitement compte cette thèse.



Prix de thèse

Le résultat de ce travail de recherche est exceptionnel par son exhaustivité et sa densité.



Sciences exactes et/ou expérimentales

M. Corentin Guellec

pour sa thèse :

« L'étude de la durabilité des lignes d'arbres des bâtiments navals »

Les apports majeurs de cette thèse portent sur deux points :

- Développement de la méthode de détermination de la limite d'endurance des aciers en régime polycyclique par des essais d'auto-échauffement sous chargements multiaxiaux complexes, méthode plus rapide que des essais en fatigue classiques
- Proposition d'une méthodologie de dimensionnement en fatigue à grand nombre de cycles d'une ligne d'arbres de navire (avec des chargements multiaxiaux d'amplitude variable), pouvant être appliquée jusqu'en bureau d'études. Ces travaux de thèse couvrent trois volets principaux :
 1. Elaboration d'une méthode paramétrique permettant de classer le chargement des lignes d'arbres. Cette classification passe par la proposition d'une méthode de modélisation représentant le chargement en deux classes de cycles. Lors de cette étape, des cycles de fatigue pertinents sont définis pour permettre une étude en fatigue.
 2. Proposition d'une démarche expérimentale et de modélisation basée sur les mesures d'auto-échauffement et le modèle probabiliste à deux échelles. Cette démarche permet de prévoir les propriétés en fatigue des aciers sous des chargements cycliques multiaxiaux avec ou sans contraintes moyennes. Les outils développés lors de cette étude permettent de quantifier et qualifier le régime primaire associé à la dissipation sous très faibles amplitudes de chargement, mais aussi et surtout le régime secondaire



3. associé à l'endommagement en fatigue sous grand nombre de cycles. L'étude du régime secondaire a été l'occasion de proposer en le justifiant un critère de fatigue de type « invariant » adapté à l'application industrielle du projet de thèse ; la forme du critère proposé est pratique pour une mise en œuvre en bureau d'études.
4. Le troisième volet introduit une base de données en fatigue, à travers l'application à deux aciers des travaux du second volet. Cette base contient des résultats obtenus pour des chargements uniaxiaux mais aussi multiaxiaux, alors qu'il n'est pas évident de trouver des résultats de fatigue pour des chargements multiaxiaux.

En synthèse, M. Guellec propose au travers de cette thèse effectuée dans le cadre d'un partenariat tripartite entre Naval Group, la DGA et le laboratoire IRDL une méthode d'essai, par mesures d'autoéchauffement, rapide et originale, et une méthodologie de dimensionnement en fatigue allant jusqu'à l'application en bureau d'études.

**LES LAURÉATS DU GRAND PRIX
DEPUIS 1980**





Lauréats du Grand Prix

1980 : Georges Blond

Pour l'ensemble de son oeuvre

1981 : Pierre Miquel

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



Lauréats du Grand Prix

1990 : Martine Rémond-Gouilloud

Du droit de détruire

Éditions PUF

1991 : Association des Amis du Musée de la Marine

Quand voguaient les galères

Éditions Ouest-France

1992 : Professeur du Pontavice

Pour l'ensemble de son œuvre

1993 : Loïc Hislaire

Dockers, corporatisme et changements

Éditions Transports Actualités

1994 : Raymonde Litalien

Les explorateurs de l'Amérique du nord 1492-1795

Éditions du Septentrion

1995 : Claude et Jacqueline Briot

Les clipper français

Éditions Le Chasse-Marée Armen

1996 : Vice-amiral Roger Vercken

Au-delà du pont d'envol

Éditions Alérion

1997 : Paul Butel

Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours

Éditions Librairie Académique Perrin

1998 : Daniel Charles

Histoire du yachting

Éditions Flammarion-Arthaud

1999 : Philippe Pelletier

La Japonésie – géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon

Éditions du CNRS



Lauréats du Grand Prix

2000 : Jean-Paul Dekiss

Jules Verne l'enchanteur

Éditions du Félin

2001 : Xavier de Planhol

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



Lauréats du Grand Prix

2009 : Roman Petroff

Marin-Marie 1901-1987

Éditions l'Ancre de marine

2010 : Irène Frain

Les naufragés de l'île Tromelin

Éditions Michel Lafon

2011 : Alain Quella-Villéger et Bruno Vercier

Pierre Loti dessinateur – Une œuvre au long cours

Éditions Bleu autour

2012 : Hervé Baudu

Traité de manœuvre

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

2013 : Catherine Hoffmann, Hélène Richard et Emmanuelle Vagnon

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

Éditions du Seuil et Bibliothèque nationale de France

2014 : Gilbert Buti et Philippe Hrodej

Dictionnaire des corsaires et pirates

CNRS Éditions

2015 : Pierre Lévêque

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

Librairie historique Teissèdre

2016 : Max Guérout

Tromelin – Mémoire d'une île

CNRS éditions

2017 : Rémi Monaque

Une histoire de la Marine de guerre française

Éditions Perrin



Lauréats du Grand Prix

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

2022 : Pas de Grand prix attribué en 2022

2023 : Félix Torres et Boris Däntzer-Kantof

Les atomes de la mer

Éditions Le Cherche-midi



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