

PER HANC PROSUNT OMNIBUS ARTES



ACADÉMIE DE MARINE

PRIX ET RÉCOMPENSES 2025



**MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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



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

- **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 9 octobre 2024 par M. Jean-Emmanuel Sauvée. Le mandat du président est de deux ans.

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



L'Académie de marine

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 complétées par des séances académiques de travail, 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.



L'Académie de marine

Un ensemble unique et complémentaire de compétences

L'Académie de marine est organisée en six sections dont la dénomination illustre son très large champ de compétences liées aux hommes et aux choses de la mer :

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

Chacune compte treize membres titulaires et des membres honoraires, de nationalité française, élus parmi les personnalités les plus éminentes du monde maritime.

L'Académie comprend également des membres associés étrangers, dont Son Altesse Sérénissime le prince Albert II de Monaco, qui contribuent à son rayonnement international.

Plus de deux cents invités permanents, des personnalités extérieures, hautes personnalités civiles ou militaires, participent également à la vie de l'Académie et peuvent prendre part à tous ses travaux et activités.

Une force de propositions

Par la diversité de ses approches, l'Académie de marine est en mesure d'éclairer les grands débats et d'orienter les choix des décideurs.

Ses études et recherches réalisées par des femmes et des hommes d'expérience (marins militaires et civils, chercheurs, ingénieurs, médecins, économistes, historiens, écrivains, juristes...) au sein des sections, de commissions spécialisées et par l'Académie tout entière, permettent d'apporter une expertise collective et indépendante.



L'Académie de marine

Lieu de rayonnement, de réflexion et de proposition d'actions pour répondre aux grands enjeux maritimes de la France, l'Académie de marine s'adresse à tous les acteurs de la société : décideurs politiques, économiques, leaders d'opinion, médias, milieux éducatifs, citoyens.

Productions, publications et communications

À travers ses travaux, ses publications, ses prix et récompenses, ses voyages d'étude, l'Académie contribue à encourager les recherches, les initiatives, les expériences concernant les diverses activités maritimes.

L'Académie publie régulièrement une Lettre d'information largement diffusée.

Les conférences prononcées en séance 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. Ses numéros anciens sont accessibles sur le site *Gallica* de la Bibliothèque nationale de France.

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*.

Ces prix prestigieux récompensent des ouvrages ou œuvres qui traitent des choses de la mer et contribuent à les faire mieux comprendre et apprécier.



L'Académie de marine

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 – Émile 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.

PRIX DE L'ACADÉMIE DE MARINE





Prix de l'Académie de marine

Grand Prix

Olivier Levasseur dit La Buse

*Piraterie et contrebande sur la route des Indes au
XVIII^e siècle*

M. Cyrille Lougnon
Éditions Riveneuve

Le pirate La Buse est certainement l'un des plus célèbres parmi les forbans... Il faut dire que le terme de sa brève existence (34 ans) a coïncidé avec la « révélation » d'un trésor aussi fabuleux qu'évanescent. Nombreux sont les enthousiastes qui, depuis un siècle, l'ont longuement cherché, tel le grand-père de l'écrivain Jean-Marie Le Clézio qui y consacra vingt ans de sa vie.

Nous avons sous les yeux un beau livre, admirablement écrit, somptueusement illustré et empli de révélations surprenantes autant qu'inédites, tels les liens peu connus entre les « frères de la Côte » et la franc-maçonnerie, voire le jacobitisme.

Qui était La Buse ? Originaire de Calais, ce marin participe tout d'abord au début du XVIII^e pour le compte d'armateurs calaisiens à la traite négrière. Il s'illustre aussi comme pirate aux Antilles et multiplie les actions de contrebande et de commerce interlope. Mais le vent tourne et les pirates sont pourchassés ; notre homme qui est d'ailleurs plus flibustier que pirate préfère changer de théâtre pour l'océan Indien. Après bien des péripéties on le



Prix de l'Académie de marine

retrouve devant l'île de La Réunion (alors île Bourbon), il pille la *Vierge du Cap*, navire portugais venu relâcher pour avaries qui transportait, outre quelques puissants personnages, un véritable trésor qui fait la fortune de notre héros. Ce trésor, la plus grosse prise de l'histoire de la piraterie, aurait été enfoui ; un texte codé permettrait de le localiser. La *Vierge du Cap* sous le commandement de Lasseur et de son complice, l'anglais John Taylor, devient un navire pirate que les deux associés finissent par couler avec les dizaines d'esclaves qui étaient à bord. Après ce forfait La Buse cherche à se faire oublier et c'est dans l'exercice de son dernier métier, pilote à Madagascar, qu'il est reconnu et traîné devant un tribunal de La Réunion qui le condamne à mort. Il est pendu le 7 juillet 1730, emportant avec lui le mystère du lieu de son trésor.

Après 1715, la flibuste, chassée de ses terrains de chasse traditionnels des Antilles, se replie vers l'Océan Indien. En effet, c'est là que l'on trouve alors, ainsi que le souligne Cyrille Lougnon, des réseaux marchands témoignant d'une mutation économique de première importance : le passage d'un dispositif dirigé par Séville et Lisbonne à un système dont Londres, Amsterdam et Livourne sont désormais les nœuds principaux. On ne peut, par conséquent, comprendre la carrière de pirate de La Buse qu'en la replaçant au sein d'un vaste réseau commercial dont les ramifications s'étendent de la péninsule ibérique au sous-continent indien. C'est ainsi que les marchands juifs séfarades de Livourne, reliés à la route du Cap par des négociants italiens établis à Lisbonne et, par eux, à des agents hindous de Goa, approvisionnent en gemmes les diamantaires d'Amsterdam. En croisant les nombreuses sources archivistiques qu'il a su exploiter, l'auteur parvient ainsi à reconstituer tout un réseau de négoce à l'échelle mondiale, jusqu'alors mal connu. Le rôle de La Buse n'est pas négligeable, car sa capture du vaisseau portugais la *Vierge du Cap* et de sa riche cargaison, survenant peu après la perte de la *Ville d'Ostende*, va provoquer un séisme économique : la position dominante de Livourne, affaiblie par ces désastres, va être captée par la place de Londres, qui achètera désormais les diamants des mines de Golconde en passant par Madras et non plus par Goa.



Prix de l'Académie de marine

Il s'agit là d'une étude historique de grande envergure, parfaitement documentée grâce à des recherches approfondies, qui combine une rigueur historique exemplaire à une lecture facile autant que passionnante.



Prix de l'Académie de marine

Prix Beau livre

Prix attribué conjointement à

SUB – L'immersion

M. Ewan Lebourdais

Éditions Odyssée

et à

SUB – Le prix du silence

M. Christophe Agnus

Éditions Nautilus

Ewan Lebourdais précise à la fin de son ouvrage que celui-ci fait partie d'une volonté, commune avec Christophe Agnus, d'aborder ce même sujet sous deux angles différents. Un livre d'art *Sub - L'immersion* et un roman, *Sub - Le prix du silence*. Ils méritent d'être lus l'un après l'autre pour profiter d'une belle aventure de lecture. L'un illustre l'autre, l'autre explique l'un...

L'ouvrage d'Ewan Lebourdais ne se lit pas mais se déguste avec gourmandise, car ces plus de 200 pages de photographies à peine ébloussées de quelques textes sobres sont éblouissantes !

Au cours de ce voyage, il nous amène à la découverte des bateaux noirs et de leurs équipages. Comme à l'habitude, ses photographies sont magnifiques et révèlent en creux beaucoup de ce monde si particulier des sous-marins et de l'intrication des hommes et de leurs formidables machines. Allier les mondes de la poésie et de la



Prix de l'Académie de marine

puissance ne va pas de soi mais tel est le défi qu'a su relever le photographe.

Ce livre séduit. Il séduit non seulement les sous-marinières qui retrouvent là une illustration de leur engagement, aussi discret qu'efficace, mais il ouvre également des portes inconnues au grand public, il entrebâille les profondeurs, il laisse deviner sans rien dévoiler. En réalité, il fait découvrir sous un autre angle tous les livres qui ont pu être écrits sur le sujet. Ce n'est plus la force des mots mais le poids des photos, qui est tout aussi intense.

Un livre d'art et un roman qui forment effectivement équipage dans la forme et dans l'esprit, cet esprit d'équipage auquel nous sommes tant attachés !

Dans un roman original, Christophe Agnus nous plonge dans un huis-clos mêlant, sous sa plume alerte et son regard de grand reporter, géopolitique, espionnage, suspense. Dans ce thriller, l'auteur s'invite personnellement à bord d'une patrouille et nous plonge dans l'intimité d'un SNLE perturbée par deux visiteurs inattendus et dérangeants pour la dernière patrouille de son commandant. Nous y retrouvons l'actualité de notre monde avec ses conflits, la désinhibition de l'emploi de la violence et l'apport des nouvelles technologies capables de remettre en cause l'ordre du monde. Dès les premières pages, le rythme est soutenu, avec des rebondissements qui tiennent le lecteur en haleine jusqu'à la fin. Les protagonistes, bien que sous-marinières pour la plupart, ne sont pas des super-héros invincibles, mais des hommes étonnamment ordinaires, confrontés à des dilemmes moraux qui résonnent avec notre époque. Avec les forces et faiblesses immuables de l'homme : amitié, entraide et solidarité font la force d'un collectif, naïveté, candeur, vénalité et orgueil peuvent le conduire à sa perte.

Le lecteur suit une forme d'enquête policière captivante de bout en bout, mélange d'action et de réflexion, où l'intrigue se teinte d'une dimension réaliste. Dans le récit d'une écriture fluide et immersive, d'un style rigoureux et précis comme un reportage, certains



Prix de l'Académie de marine

pourront reconnaître quelques personnages et avoir le sentiment du déjà vécu... tandis que le néophyte appréciera cette immersion qui sera pour lui à la fois une découverte, une initiation mais aussi une prise de conscience opportune de la gravité du monde et du rôle majeur que tiennent nos sous-marinières pour la paix dans le silence des abysses. Entre complots internationaux, corruption et jeux d'influence, l'intrigue nous plonge dans un univers où le silence peut avoir un prix exorbitant, parfois même celui de la vie des hommes et la survie d'un pays.

Un peu de Tom Clancy, un zeste de John Le Carré, Christophe Agnus nous offre un roman palpitant qui nous tient en haleine jusqu'à son dénouement, tout en nous faisant réfléchir à la valeur des vérités cachées et au coût du silence dans un monde gouverné par l'information. Une lecture incontournable pour les amateurs de thrillers intelligents et bien construits.

Nul doute que ce couplage, sous le même surtitre de *SUB*, des deux ouvrages d'Ewan Lebourdais, pour son livre d'art aux photos éblouissantes, et de Christophe Agnus, pour son roman, est une réussite. Ils nous font vivre, chacun avec sa vision et son talent, leur passion pour ce monde trop méconnu des sous-marins et des sous-marinières.



Prix de l'Académie de marine

Prix Album

Les marines de Micheau-Vernez *1907-1989*

M. Jean-Marc Michaud
avec la collaboration de M. Mikaël Micheau-Vernez
Groix éditions

L'auteur, Jean-Marc Michaud, conservateur en chef honoraire du patrimoine, est un spécialiste des catalogues d'expositions consacrées à des peintres ayant exercé en Bretagne. Pour cet ouvrage, il a reçu l'aide du fils du peintre dont il présente les œuvres.

Robert Micheau 1907- 1989, qui a ajouté au sien le nom de sa femme, Vernez, a conservé tout au long de sa vie artistique l'influence et l'amour de son pays natal, la Bretagne.

L'ouvrage, broché, est de belle qualité. Il est édité dans la collection « Patrimoine » de la maison d'éditions (Groix éditions), installée à Groix.

D'emblée, il apparaît, comme l'annonce le titre, qu'a été mise en avant la part maritime de l'œuvre peinte de cet artiste. Mais le caractère foisonnant de sa création y trouve également place : ancien élève, aux Beaux-arts de Paris, du célèbre peintre de la Marine qu'était Lucien Simon, il fréquente également les Ateliers d'Art Sacré de Maurice Denis et de Georges Desvallières.



Prix de l'Académie de marine

Les quatorze chapitres donnent un aperçu du caractère multiforme des œuvres de ce peintre qui fut aussi enseignant pendant une grande partie de sa carrière. Cela l'amena à habiter en divers lieux de France ; mais, chaque fois qu'il le pouvait, il revenait dans l'Ouest.

L'ouvrage est extrêmement coloré, comme l'était la production picturale de Robert Micheau-Vernez. Connu d'abord pour ses faïences, et son travail pour la faïencerie Henriot de Quimper, il a également réalisé des illustrations d'ouvrages, des icônes, des affiches... Les dessins qu'il a laissés nous présentent un autre aspect de son talent et la sensibilité qui s'y exprime.

Ce livre a su mettre en valeur l'œuvre et présenter la singularité de la production d'un artiste tout en se concentrant sur ses marines et les sujets qu'il a préférés (les ports, le littoral, les bateaux...).



Prix de l'Académie de marine

Prix Bande dessinée

Anita Conti

Catel Muller et José-Louis Bocquet
Éditions Casterman

Fruit de la collaboration de la dessinatrice Catel Muller et du scénariste José-Louis Bocquet, la publication de cette bande dessinée par Casterman s'inscrit dans une année très riche pour la mémoire d'Anita Conti (1899-1997) : une belle exposition au musée des Pêcheries de Fécamp, un film documentaire, *le Voyage de documentation de Madame Anita Conti* de Louise Hémon, très remarqué au festival du film de Douarnenez.

On doit cette vitalité au travail de son fils adoptif Laurent, qui a préservé les archives filmiques, conservées à la Cinémathèque de Bretagne depuis 1992, ainsi que les documents écrits et les photographies de sa mère. Ces dernières ont bouclingué entre Paris, Fécamp et Douarnenez, où Anita Conti décède en 1997, pour finalement débarquer à Lorient en 2003. Vingt ans plus tard, le fonds est numérisé et accessible à la recherche et à la création : espérons que cela fera mentir celui des personnages du livre qui déclare, sceptique sur la pertinence des photographies d'Anita : « Hélas dans les ministères et les académies, on préfère les chiffres aux images ». C'est pourtant sans doute son plus précieux héritage.



Prix de l'Académie de marine

La vocation de l'ouvrage est de faire connaître la vie et l'œuvre d'Anita Conti. L'ordre est chronologique. Chaque courte séquence en noir et blanc est introduite par un lieu ou un navire et une date. Le style de Catel Muller rend parfaitement compte de la vitalité, de la curiosité, voire de l'excentricité d'Anita Conti. Dès l'enfance elle a montré un goût de l'aventure, une indépendance d'esprit, une soif d'apprendre et d'être utile, incomparables. Infatigable navigatrice, anthropologue, océanographe, journaliste, écrivaine et photographe, la longue vie d'Anita Conti est une suite incroyable d'aventures et de rencontres. La communauté maritime lui est redevable d'avoir été avant la lettre une lanceuse d'alerte dénonçant la surpêche et la pollution des mers, d'avoir été aussi à l'avant-garde de l'aquaculture mais encore d'avoir abordé la communauté des gens de mer avec un regard d'anthropologue.

On suit donc sa vie, de sa naissance dans une famille bourgeoise dont le père médecin est né en Arménie, jusqu'à son décès à Douarnenez, en passant par l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (OSTPM), Vichy, Dakar, la campagne en mer à bord du *Bois-Rosé*... Si le propos ne s'éloigne pas de l'hagiographie, le rythme de l'ensemble n'en est pas moins plaisant. Les planches dessinées sont complétées par une chronologie précise, une bibliofilmographie et des notices biographiques des personnages croisés au fil de la vie d'Anita.

Catel Muller et José-Louis Bocquet n'en sont pas à leur coup d'essai puisqu'il s'agit de leur cinquième collaboration dans une collection dédiée aux « clandestines de l'histoire » : Olympe de Gouges, Joséphine Baker, Alice Guy...



Prix de l'Académie de marine

Médaille

La mer sans limites
Une histoire humaine des océans

M. David Abulafia
Éditions Les Belles Lettres

Il y a trois ans, les Belles Lettres publiaient *La Grande Mer. Une histoire de la Méditerranée et des Méditerranéens*, traduction d'un livre paru en 2011 sous le titre *The Great Sea. An Human History of the Mediterranean*. Son auteur, David Abulafia, professeur émérite d'histoire à l'Université de Cambridge, s'y frottait à quelques monuments de l'histoire globale, dont *La Méditerranée au temps de Philippe II* de Fernand Braudel. Si Braudel fait de la Méditerranée le laboratoire des trois temporalités de l'histoire – la longue durée, le temps social des États, l'événement – Abulafia préfère étendre les bornes chronologiques, de la préhistoire au temps présent, pour distinguer cinq temps qui font la part belle aux marchands et aux marins, qu'ils soient grecs, italiens ou catalans, juifs, musulmans ou chrétiens. Dans ce nouvel ouvrage, l'auteur étend à l'ensemble des océans la même méthode. Dans la préface de cette édition française, dédiée au médiéviste Michel Balard, Abulafia rend hommage aux « importants défricheurs (français) de l'écriture de l'histoire navale » et des espaces maritimes : Fernand Braudel, Michel Mollat du Jourdin, Pierre Chaunu, Philippe Beaujard...



Prix de l'Académie de marine

C'est un immense travail de synthèse, fondé sur une bibliographie de plus de 1000 titres dans laquelle ne manque aucun des auteurs qui ont fait évoluer une histoire maritime « nationale », obnubilée par la notion de puissance.

Le livre est construit sur un plan chronologique en abordant successivement chaque grande région maritime du globe : l'océan Pacifique, l'océan Indien et l'océan Atlantique. Il présente d'abord les premiers peuplements de la planète au cours de la Préhistoire et leurs déplacements par la mer, vers les terres en cours de formation. L'auteur établit ensuite des « Dialogues océaniques » (chapitre IV) entre les populations des divers littoraux qui, en s'adaptant à leur environnement, développent des techniques appropriées entraînant une modification des échanges. « Le rôle des mers dans la mise en relation des sociétés lointaines » annoncé dès l'introduction exprime exactement la démonstration de l'auteur.

On assiste à l'émergence de centres de gravité comme Alexandrie, Tunis, Damas, Aden, Bagdad, Canton, Quanzhou, du Japon et de la Corée ; des puissances politiques s'imposent et le commerce des épices et produits rares se développe sur une large échelle et s'ouvre sur d'autres denrées d'usage courant ; les cartes géographiques apparaissent et se précisent rapidement ; la compétition entre les empires s'intensifie sur toutes les mers. La liberté de la navigation est une préoccupation constante mais remise en question, notamment par la rivalité entre les puissances d'une part et les navigateurs qui pratiquent la piraterie. S'imposent alors une législation maritime et l'émergence internationale d'un droit de la mer. À l'époque contemporaine, les technologies de la navigation connaissent une accélération galopante : premier câble transatlantique en 1858, développement de l'aéronautique, multiplication des traversées aériennes de passagers, développement des croisières et surtout transport de marchandises par les porte-conteneurs géants.



Prix de l'Académie de marine

Pour traiter de périodes remontant jusqu'à 100 000 ans avant notre ère, l'auteur utilise principalement les sources écrites d'une bibliographie nombreuse ainsi que les autres informations existantes : archéologie, légendes, contes et chants de marins, mythes et traditions issus des cultes et religions. Il trouve des explications aux mouvements de populations dans les changements climatiques, les phénomènes comme la mousson, les épidémies ou la piraterie. Toutes ces données sont traitées avec les précautions critiques nécessaires pour les périodes anciennes. La rédaction, en courts chapitres sous forme de récits, introduits par une carte, facilite la compréhension de chaque étape de l'histoire, sans faire perdre la vue d'ensemble.

Cette magistrale synthèse d'un monde maritime global en perpétuel mouvement est une performance remarquable pour faire comprendre l'interconnexion des populations de l'ensemble de la planète. Avec sa documentation ancienne et récente, elle renouvelle l'écriture de l'histoire et sera très utile pour la mise à jour d'ouvrages didactiques mais aussi pour satisfaire la curiosité d'amateurs d'histoire.



Prix de l'Académie de marine

Médaille

La puissance et la mer

Le dessous des cartes

Mme Émilie Aubry et M. Frank Tétart
Éditions Tallandier / ARTE éditions

Cet atlas thématique a pour ambition de décrire au travers de vingt et un chapitres, conçus comme la relation d'autant d'escales, et de plus de cent-vingt cartes les grands enjeux maritimes contemporains qui sont les enjeux géopolitiques du XXI^e siècle. Les auteurs en sont Émilie Aubry, journaliste, qui a repris sur Arte l'émission « le dessous des cartes » en 2017, à la mort de Jean-Christophe Victor. Elle participe activement à la chaîne parlementaire et anime de nombreuses émissions à la télévision et à la radio. Frank Tétart, qui signe avec elle cet *Atlas*, est docteur en géopolitique et enseignant.

Découpé ainsi en vingt et une « escales », l'ouvrage donne à des défis mondiaux un ancrage géographique qui permet au lecteur une approche territorialisée facilement appréhensible. Cela permet, partant d'exemples très concrets, d'élargir le propos et de montrer l'universalité des questions maritimes : pêche, contrôle des détroits, affrontements de puissances, flux migratoires, environnement...



Prix de l'Académie de marine

L'atlas aborde longuement les conflits actuels, de l'Ukraine au Moyen-Orient, en montrant, ce qui est souvent occulté, leur dimension maritime essentielle. Dans ce sens, axé principalement sur la géopolitique, les aspects économiques sont avant tout traités sous l'angle conflictuel.

L'ouvrage est très illustré et complété de photographies, mais surtout de cartes et de tableaux qui permettent une approche complémentaire de celle du texte lui-même. La subdivision en chapitres assez courts et bien définis permet une lecture facile et agréable d'un ouvrage pourtant très riche.

Il s'agit donc d'un ouvrage passionnant, didactique, avec une cartographie de qualité et des textes explicatifs qui se complètent. C'est ainsi une référence indispensable à qui veut comprendre l'influence de la mer dans l'affrontement des Nations dans leur quête de puissance.

Très ancré dans l'actualité internationale de 2024, il est à souhaiter que cet atlas puisse faire l'objet d'une nécessaire révision dans les années à venir.



Prix de l'Académie de marine

Médaille

Thalassopolitique du narcotrafic international

La face cachée de la mondialisation ?

M. Florian Manet
Éditions EMS

Le trafic de stupéfiants s'accroît de manière exponentielle suivant les deux principes économiques : expansion de la demande et accroissement du rendement dans les zones de production. Le transport maritime, par sa capacité et sa fluidité, est devenu le mode de transport privilégié entre les zones de production de coca et de pavot et les zones de chalandise, notamment en Europe. On assiste à une nouvelle mondialisation et une industrialisation de cette activité. Elle est la base d'un système criminel prolifique, incluant violence aux personnes, atteintes aux biens, corruption, délinquance financière, crime environnemental, qui sape les fondements de la vie politique, sociale et économique de nos sociétés.

L'importance du sujet n'est donc pas à démontrer. Son ampleur et son développement méritent qu'une alarme soit lancée, fondée sur l'analyse de données scientifiques. C'est le but de cet ouvrage qui décortique l'ensemble des aspects de ce trafic, de l'innovation technologique en matière d'engins maritimes, à l'utilisation des



Prix de l'Académie de marine

failles du droit international et aux limites des moyens de lutte de chaque État face à une menace transnationale.

L'étude du colonel Florian Manet, ancien responsable de la Section de Recherches de la Gendarmerie maritime et expert international, enseignant et chercheur, constitue un document de référence particulièrement complet et détaillé pour la compréhension des capacités croissantes des trafiquants de stupéfiants à l'échelle internationale. Il analyse avec précision les capacités logistiques à grande échelle que les trafiquants sont capables de mettre en place, avec une intelligence économique très développée, mais aussi au prix de la délinquance financière, de la corruption, de l'intimidation comme de la violence directe. Leur maîtrise des connexions maritimes internationales leur permet de se reconfigurer très rapidement pour s'adapter à la riposte des États, avec une puissance d'innovation remarquable aussi bien dans les méthodes d'exportation que dans la diversification des moyens de transport en mer (jusqu'au submersible...). Le fret maritime, dans un marché conteneurisé en expansion croissante, est ainsi aujourd'hui largement « contaminé ».

A l'heure où la lutte contre le narcotrafic devient un des axes majeurs de la sécurité intérieure des pays européens, s'attaquer à la dimension internationale de ce crime organisé, essentiellement maritime, est une priorité qui interpelle directement les pouvoirs publics. Dans cet esprit, l'étude est assortie d'un ensemble de propositions qui doivent retenir l'attention. Il pourra servir de repère pour analyser l'impact des décisions qui seront prises dans les années à venir. Car il est indéniable que l'inventivité et l'adaptabilité des narcotrafiquants les conduiront à faire évoluer rapidement leurs méthodes. Les pouvoirs publics auront-ils la volonté et la réactivité nécessaire pour s'y opposer ?

Pour toutes ces raisons, il s'agit là d'une étude remarquable qui décrit avec une grande précision les rouages de cette « thalassocratie criminelle ».



Prix de l'Académie de marine

Médaille

Les mers de Chine

Géopolitique, confrontation et droit international

M. Didier Ortolland
Éditions L'Harmattan

Ancien sous-directeur du droit de la mer au Quai d'Orsay et auteur d'un mémorable *Atlas stratégique des espaces maritimes* (Technip réédition 2010), Didier Ortolland traite de l'un des dossiers les plus difficiles et complexes de ce premier quart du XXI^e siècle. Et de façon ambitieuse, c'est-à-dire que son propos, au-delà de ce qu'annonce le sous-titre, aborde le sujet sous tous les aspects : historique, géographique, économique, diplomatique, et donc stratégique. Il nous donne toutes les clés pour aborder cette région, épicerie des tensions internationales et peut-être théâtre de prochains affrontements navals à propos de Taïwan.

Le découpage de l'ouvrage est spatial, par cercles élargis, partant de la mer de Chine méridionale pour aborder la mer de Chine orientale puis l'Indopacifique (« les deux océans »). Après ces trois premières parties géographiquement contiguës, l'auteur, pour bien illustrer les ambitions de la République Populaire de Chine et de son président Xi-Jiping, aborde « les nouvelles frontières » : Arctique, Antarctique, grands fonds marins et câbles sous-marins.



Prix de l'Académie de marine

C'est donc un panorama complet de la stratégie maritime de l'empire du Milieu à moyen et long terme qui nous est proposé et nos politiques seraient mal inspirés de dire qu'ils ne savaient pas, faute d'avoir lu Didier Ortolland qui après bien d'autres¹ aborde une question complexe et évolutive, mise en perspective par une intelligence claire et une compétence avérée.

Bien que relativement mince (255 pages), l'ouvrage traite les divers aspects de la stratégie maritime chinoise de façon très fouillée notamment sur le plan juridique : tous les aspects du droit de la mer sont exposés de façon claire, pertinente et pédagogique. Il faut reconnaître aussi à l'auteur des qualités d'historien sachant démêler dans la multitude des archipels les strates des occupations successives qui voient défiler Français, Japonais, Vietnamiens, Philippins... Il faut aussi lui reconnaître des qualités de stratégeste capable de mettre en lumière les choix de long terme au milieu de tactiques opportunistes où la mauvaise foi le dispute au cynisme.

Un regret : que cet ouvrage n'ait pas profité de la mise en page et de la cartographie qu'il méritait.

¹ parmi les plus récents, *Géopolitique de la Chine* d'HuguesEudeline LGDJ septembre 2024



Prix de l'Académie de marine

Médaille

L'être et la mer

Pour un existentialisme écologique

Mme Corine Pelluchon

Éditions P.U.F.

Un sous-titre, « existentialisme écologique », vient compléter le titre « l'être et la mer ».

Dans cet ouvrage, l'auteure commence par définir l'existentialisme avant de le lier à l'écologisme pour définir un existentialisme écologiste qu'il confrontera à la phénoménologie de la vie marine pour aboutir aux notions de thalasso politique et d'archipélisation du monde.

Si l'exégèse de la partie philosophique n'est pas au cœur de la compétence de notre compagnie, par contre l'analyse des exemples concrets utilisés comme celui du droit de la mer et en particulier de son origine conceptuelle, relève bien des missions de l'Académie.

À ce titre, cet ouvrage fait preuve d'une très grande originalité en proposant de fonder les raisonnements conceptuels philosophique et juridique non pas sur ou à partir de la terre comme c'est ordinairement le cas actuellement mais sur ou à partir de l'océan. Avec comme postulat de départ que celui-ci est global et que la terre est constituée d'îles ou de parties émergées.



Prix de l'Académie de marine

Une telle approche est de nature à profondément faire évoluer notre conception des enjeux actuels et des défis qu'il nous faudra affronter. Elle entre bien dans la vocation de notre compagnie visant à favoriser les études et les approches innovantes.



Prix de l'Académie de marine

Mention

Teahupo'o

Le souffle de la vague

Mme Ingrid Astier
Éditions Au Vent des Îles

Teahupo'o, le souffle de la vague : le nouveau titre du roman d'Ingrid Astier initialement intitulé *La Vague* fait mieux sentir la dimension magique et l'aura de déesse de « cette cathédrale d'eau ». Le surf est ici le personnage principal du récit.

Teahupo'o : là où la route finit, l'aventure commence. Au-delà, la brousse du *fenua 'aibere* et surtout la vague la plus belle du monde. Hiro passe son temps à surfer teahupo'o, la vague si dangereuse. L'arrivée de Taj, un Hawaïen toxicomane, perturbe sa vie et celle de sa sœur Moea, qui est liée à Birdy, l'ancien champion de surf rendu paralytique par la mythique vague. D'un homme, elle fait un demi-dieu ou une ombre. Hiro le sait, lui qui brave la mort pour caresser ce mur d'eau mouvante. Quand sa sœur Moea revient après sept ans d'absence, il lui faut surfer leur passé. Une vague bien plus difficile à apprivoiser. Quant au paradis cristallisé du fenua, le voici menacé par l'ice, une drogue redoutable.

Le combat n'a pas lieu contre un mur d'eau mais contre la puissance des ténèbres, dans un roman où s'affrontent l'obscurité de l'âme et la bonté humaine. C'est l'histoire unique du Bout de la



Prix de l'Académie de marine

route, l'histoire de Teahupo'o, de sa beauté sublime, de sa puissance monstrueuse, et des hommes qui parviennent à la chevaucher. Au milieu des pandanus, des fougères arborescentes et des cocotiers, c'est bien La Vague la reine.

S'échappent de ce roman les effluves de la Polynésie d'aujourd'hui, ce qu'on dit d'elle mais ce que l'on cache aussi. Il y a d'un côté ce lien viscéral des Polynésiens à l'océan et de l'autre la perversion : *homo homini lupus*.

« Pour lui l'océan n'offrait jamais de *mauvaises conditions*. »

« Cette vague, c'était mon jardin. Je m'y promenais. Il ne faut jamais être trop sûr de soi. Elle a dû le sentir. Elle a dû flairer cette assurance qui mène à la vanité. Elle ne s'est pas vengée, elle m'a juste rappelé à l'ordre. »

Le texte est brillamment construit, l'écriture rapide et précise, mais non sans poésie. Ingrid Astier, agrégée de lettres et lauréate du prix Hué-Bastendorff de l'Institut de France, est une enquêtrice tenace, tissant un récit où se mêlent ethnographie et imaginaire. Une parfaite connaissance du lieu, des termes et des problèmes qui jonchent ce paradis toujours plus menacé. Une narration maîtrisée de l'auteure qui dénonce ce qui heurte et ce qui menace la jeunesse tahitienne : la drogue, la délinquance, la violence, le sexe.

Le livre est prenant et agréable à lire. Il nous entraîne dans une sorte de rêve où s'affrontent diverses puissances, mais le juge ultime est Teahupo'o qui exige don total et perfection.



Prix de l'Académie de marine

Mention

Les capitaines corsaires français et européens (1689-1815)

MM. Michel Aumont et Philippe Hrodej
Éditions Cristel

Reprenant une citation de Paul Éluard, Gilbert Buti qui traite des capitaines corsaires provençaux aux XVII^e et XVIII^e siècles rappelle dans sa conclusion qu'il s'agit d'aller « de l'horizon d'un seul à l'horizon de tous ». Une sorte d'avertissement qui signale que le sujet est peu abordé dans son ensemble par les chercheurs et que la place des monographies tend à faire ressortir des portraits de capitaines corsaires sans toujours parvenir à identifier une sorte de « profil-type ». La lecture, souvent passionnante, de ces articles qui regroupent les contributions de vingt-trois auteurs, tant français qu'étrangers le montre bien. Tous ont centré leur analyse et l'on saura gré aux deux « éditeurs » d'avoir assuré la traduction des textes présentés pour couvrir un domaine géographiquement vaste et souvent politiquement divers. C'est cette « variété » qui fait le charme de la lecture.

Le plan est géographique : quatre parties d'une ampleur inégale. De la mer du Nord à la sortie de la Manche (six articles), l'océan Atlantique (de Brest à Bordeaux), la mer Méditerranée (un seul article) et les « pays voisins », Suède, Zélande, Grande-Bretagne,



Prix de l'Académie de marine

Guernesey, Espagne, Italie. Derrière les apparences d'une diversité rétive aux généralisations, les choix sont cohérents et chaque article apporte son lot d'exemples. Se dégagent quelques traits majeurs. D'abord, pendant la période considérée « la guerre était plus une règle qu'une exception », en sorte que prendre la mer supposait d'affronter des risques qui ne tenaient pas spécialement à l'âpreté ordinaire du milieu maritime mais plutôt au hasard « recherché » des rencontres : entre corsaires, plutôt à éviter mais ils fréquentaient les routes habituelles du commerce maritime, à proximité des ports susceptibles d'accueillir les navires. Quant au vaisseau de guerre il est « toujours à fuir ».

Ces siècles qui voyaient s'affronter les flottes des grandes puissances étaient riches d'opportunités d'aventure en mer. La codification permet de distinguer l'importance des « lettres de marques » qui valaient autorisation, souvent très encadrée par la législation des royaumes de France et d'Angleterre, d'une pratique assez courante qui mêlait l'activité commerciale et opérations de course, selon les opportunités du lieu et du moment. Cela supposait un cadre au sein duquel les auteurs ont cherché à distinguer les « capitaines-corsaires ». Ils devaient avoir une bonne connaissance des bateaux et de la navigation, un sens certain du commandement car les armateurs étaient attentifs à ce que l'ordre règne à bord mais « un bon capitaine n'est pas un va-en-guerre ». Il doit « respecter la stratégie mise au point avec l'armateur concernant sa zone de chasse, le type de vaisseau à capturer et le comportement à tenir face à l'adversaire ». Rien d'apparemment simple mais qui suppose en partie que l'on soit issu d'une sorte de réseau (qui peut être familial). On peut voir dans le capitaine-corsaire un ambitieux mais pour qui la prise de risque doit être limitée. Au fond, si la chasse est toujours une aventure, le capitaine doit mesurer les risques qui pèsent à la fois sur le navire et sur les commanditaires. La fonction mène parfois à la fortune mais plus souvent sur les pontons anglais et l'on comprend que la prudence commande de commercer plus que de courir à l'abordage.



Prix de l'Académie de marine

Cet ouvrage, érudit et savant, dont on doit conseiller la lecture, apporte bien des lumières sur une fonction essentielle. Lumières peu « romantiques » cependant. Il fait honneur à ceux qui l'ont édité comme aux historiens qui ont cherché à mieux cerner la fonction de « capitaine-corsaire ».



Prix de l'Académie de marine

Mention

Prendre la mer

*La Méditerranée et l'Atlantique
de la préhistoire à 1500*

M. Barry Cunliffe
Éditions Nouveau Monde

L'ouvrage de Sir Barrington Windsor Cunliffe, dit Barry Cunliffe, est une somme d'érudition historique et archéologique qui fera date. Barry Cunliffe est un célèbre archéologue britannique, spécialiste des relations entre les espaces culturels de la Méditerranée et de l'Europe dite « barbare » sur une longue période comprise entre le 1^{er} millénaire av. J.-C. et le début du 1^{er} millénaire ap. J.-C. Il a enseigné à l'université d'Oxford de 1972 à 2007 et est l'auteur de nombreuses publications d'archéologie qui sont des références incontournables. Le présent ouvrage est la version française de *On the Ocean. The Mediterranean and the Atlantic from Prehistory to 1500* publiée en 2017. L'excellente traduction a été assurée par Patrick Galliou professeur émérite d'archéologie celtique à l'université de Bretagne Occidentale.

L'ouvrage, par son inscription dans la « longue durée » de l'histoire, par son approche plurielle faisant une part aussi importante à la géographie historique qu'aux innovations techniques ou aux ambitions politiques des premières puissances maritimes, par son



Prix de l'Académie de marine

constant double regard porté sur la Méditerranée et l'Europe Atlantique comme territoires nautiques originaux sur les plans géo-historiques, se rattache bien évidemment à la « pensée braudelienne ». Dans cette perspective, le « nœud gordien » est représenté par le détroit de Gibraltar tout à la fois frontière et passerelle naturelle et culturelle.

Comment passe-t-on des premières navigations préhistoriques en Méditerranée à la recherche de l'obsidienne et dans l'Atlantique de culture mégalithique à celles marquant la fin d'un océan Atlantique « infini » au cours du XV^e siècle et du début du XVI^e siècle dont les acteurs, l'Espagne, le Portugal et l'Angleterre, pour des raisons économiques et politiques, se partagent le monde en devenant des puissances coloniales ? Cette étude sur la « longue durée » se déroulant chronologiquement chapitre par chapitre conduit Barry Cunliffe à aborder dans le détail et toujours sur la base d'une documentation d'une extrême richesse, de nombreux sujets comme au chapitre 9 (100 av. J.-C.-500 ap. J.-C.) celui de l'expansion romaine en Atlantique et de ses conséquences sur les techniques de la construction navale dite « romano-celtique » ou encore au chapitre 10 (300-800 ap. J.-C.) celui des changements géopolitiques en Méditerranée et en Atlantique avec d'un côté l'expansion arabo-musulmane et de l'autre la poussée des cultures germaniques aboutissant à faire de la Méditerranée une sorte de conservatoire des techniques nautiques et de l'Atlantique un espace d'innovations.

Ce livre, d'une lecture passionnante, n'est certes pas un ouvrage facile tant est dense et riche son contenu qui se décline en quatorze chapitres où la part des recherches d'archéologie navale antique en Méditerranée menées par le CNRS apparaît en bonne place. La qualité remarquable et le nombre très important des illustrations et des cartes en couleurs sont à souligner. Un glossaire nautique (p. 593-597), une bibliographie par chapitre (p. 599-628), une liste des sources iconographiques (p. 629-634) et un index général (p. 635-



Prix de l'Académie de marine

653) contribuent à faire de cet ouvrage une référence scientifique désormais essentielle.



Prix de l'Académie de marine

Mention

Cézembre

Mme Hélène Gestern
Éditions Grasset

Ce roman retrace l'histoire d'une famille d'armateurs de navires de liaison entre Saint-Malo et les îles de la Manche.

Le fil du récit est une recherche, dans de volumineuses archives familiales, effectuée dans une grande maison au bord de la plage du Sillon à Saint-Malo. Cette demeure a été bâtie par l'arrière-grand père de Yann de Kerambrun, le narrateur. Son aïeul, Octave de Kerambrun, avait fondé au début du XX^e siècle une entreprise de fabrication de moteurs de propulsion navale et simultanément une compagnie de « vedettes » assurant, quel que soit le temps, la liaison maritime entre Saint-Malo et les îles Anglo-Normandes.

Le roman est le cadre d'une intrigue qui tient en haleine le lecteur, en lui faisant découvrir progressivement la vie de quatre générations d'armateurs, les heurs et les malheurs de la compagnie de navigation qu'ils ont dirigée, les bonheurs et les souffrances d'une famille qui recèle de nombreux secrets.

Le contexte de cette recherche dans les archives d'Octave de Kerambrun est véritablement la mer. La mer a guidé les pas de la famille dans son activité professionnelle, elle est présente à chaque instant du récit, avec la description de la marée qui modèle sans



Prix de l'Académie de marine

cesse le paysage sous les fenêtres de la maison et de ses colères qui viennent se fracasser sur la digue du Sillon.

L'épicentre du paysage qui s'ouvre devant les baies vitrées de la maison est l'île de Cézembre, bien visible à quelques milles du Sillon, à côté du phare du Grand Jardin, porte d'entrée du chenal d'accès à Saint-Malo. Cette île a un passé tourmenté, tour à tour couvent, pénitencier et enfin verrou du Mur de l'Atlantique pendant la Deuxième Guerre mondiale. Son importance est liée aux capacités de défense de l'île, avec ses redoutables batteries d'artillerie servies par quatre cents hommes. Au débarquement allié, à l'été 1944, l'île va être écrasée sous un déluge de bombes.

Cézembre a une place déterminante dans le roman par les différents événements qui s'y déroulent et par le symbole qu'elle représente depuis plus d'un siècle dans le logo de la compagnie.

Cet hommage à la mer littorale et à la beauté de la côte d'Émeraude est présenté dans un style élégant et agréable.



Prix de l'Académie de marine

Mention

Les premiers préfets maritimes

1800-1815

Tome I : L'institution et le Corps

Tome II : Approches biographiques

M. Patrick Le Carvèse
Éditions SPM

C'est une véritable somme que celle réalisée par Patrick Le Carvèse avec cette étude exhaustive des premiers préfets maritimes : plus de mille pages accompagnées de très nombreux tableaux et graphiques.

L'auteur y présente l'histoire administrative de la Marine sous le Consulat et l'Empire en insistant sur la création le 7 floréal an VIII (27 avril 1800) des arrondissements maritimes et sur la mission des hommes qui furent mis à leur tête. Cette évolution fut rendue nécessaire par le fonctionnement insatisfaisant des ports de guerre à la fin de l'Ancien Régime et pendant une bonne partie de la Révolution, du fait de l'existence de deux responsables devant le ministre, un chef militaire et un intendant. S'il revient à Bonaparte d'avoir achevé cette construction administrative qui montra tout son intérêt pendant quinze ans, les prémisses en sont à mettre au crédit de la Convention qui plaça le 2 brumaire an IV (25 octobre



Prix de l'Académie de marine

1795) des ordonnateurs uniques à la tête des quatre principaux ports de la République. Les préfets maritimes, seuls acteurs recevant du ministre leurs instructions, commandaient tous les services de l'arrondissement, sous la surveillance cependant du Contrôle, qui ne référerait qu'au ministre.

L'organisation mise en place par le Premier Consul est parfaitement décrite dans le tome 1. On y apprend qu'après la mise en place, en Égypte, d'une organisation qui préfigura celle qui sera choisie pour la France, il y eut jusqu'à six arrondissements maritimes métropolitains, auxquels s'ajoutèrent au gré des conquêtes impériales trois arrondissements couvrant les côtes de la mer du Nord, jusqu'aux départements hanséatiques, et un arrondissement italien.

Au-delà de l'histoire administrative et financière de la Marine impériale, l'auteur livre une analyse sociologique des trente-quatre préfets maritimes, grands serviteurs issus des corps de la Marine (officiers de marine - pas toujours amiraux - officiers d'administration, ingénieurs du génie maritime), mais aussi du Conseil d'État, et livre dans le second tome une importante biographie de ces personnages et une analyse de leurs relations personnelles avec le ministre et les commandants d'escadre, relations parfois difficiles, voire conflictuelles avec ces derniers qui relevaient, comme les préfets maritimes, du seul ministre.

L'institution des préfets maritimes résista à la première Restauration, mais fut balayée en 1815 par une volonté effrénée de revenir à l'organisation de la Marine royale des dernières années d'avant la Révolution. Preuve de l'intérêt d'un responsable unique devant le ministre dans chacun des ports, Charles X recréa les préfets maritimes le 27 décembre 1826. Avec des responsabilités très différentes, ces préfets existent toujours aujourd'hui, preuve que leur institution peut figurer, aux côtés du Conseil d'État, du Sénat, des préfets de département..., parmi les institutions laissées à la France par le Premier Consul puis l'Empereur, les fameuses « masses de granit ».



Prix de l'Académie de marine

Ces deux volumes constituent donc une étude très complète qui constituera, avec ses annexes et ses graphiques, une référence incontournable pour les chercheurs en histoire maritime.



Prix de l'Académie de marine

Mention

Pied à terre

Une expédition à bord de l'Ocean Viking

MarieMo
Éditions Antipodes

Cet ouvrage n'est pas un roman graphique mais un « reportage graphique » : Marie-Morgane Adatte y narre son embarquement en qualité de journaliste à bord de l'*Ocean Viking*, le navire de sauvetage en mer de SOS Méditerranée.

De l'attente de sa confirmation d'embarquement à la fin de sa mission quelques semaines plus tard, elle conte, dans un style très factuel accompagné de dessins incisifs, le quotidien de cette communauté d'humanitaires qui, à terre comme en mer, se consacrent au secours aux migrants. Cet ouvrage détaille, par le menu et avec un grand souci d'exactitude dans le trait, l'organisation du navire et de la vie à bord, le rôle de chacun, la préparation et le déroulement d'une opération de sauvetage, jusqu'à la remise des naufragés aux autorités du pays d'accueil.

C'est une lecture poignante dont l'on ne ressort pas indemne. Marie-Morgane Adatte nous éclaire sur ce qui se passe en Libye et nous rappelle que la Méditerranée, lieu de plaisance pour beaucoup, est aussi le cimetière de dizaines de milliers d'êtres oubliés qui n'aspiraient qu'à une vie meilleure.



Prix de l'Académie de marine

Cet ouvrage est remarquable : par la qualité de sa narration, mais également par celle de ses dessins, il donne une grande force au message qu'il veut transmettre : cette ONG, conformément au droit maritime international, s'engage à fournir une assistance, sans distinction d'origine ou de statut, à toute personne en difficulté en mer.



Prix de l'Académie de marine

Ouvrage signalé

Dictionnaire culturel de la mer et de la marine

M. Pascal-Raphaël Ambrogi
Éditions Honoré Champion

L'auteur de cette somme, après une formation en philosophie et en droit public, a exercé plusieurs fonctions dans l'administration et les cabinets ministériels. Il est actuellement chargé de la terminologie et de la langue française au ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Il appartient par ailleurs à la réserve militaire de la Marine nationale. Après avoir publié plusieurs dictionnaires (du bon usage, du christianisme...) il unit dans celui-ci son goût des mots, et des mots justes, et sa connaissance de la marine.

L'avertissement commence par ces mots : « la langue est un outil au service des esprits libres : la richesse du vocabulaire est gage de liberté » et il s'achève par l'enjeu qu'il voit dans ce travail préfacé par l'amiral Vandier : « Ce lexique, terminologie historique et contemporaine des termes fondamentaux de la mer et de la marine, permet la compréhension des enjeux qui s'imposent à notre société et à ses membres, en mer et sur terre ».

Pour parvenir à un tel objectif, l'auteur a réuni dans ce dictionnaire de plus de mille pages des mots ou des expressions issus de plus de



Prix de l'Académie de marine

cinquante ouvrages : dictionnaires, manuels et traités généraux ou consacrés à des domaines particuliers (voilerie, météorologie, galères, pêches...) publiés entre le début du XVII^e siècle et le commencement du XXI^e siècle. Tous les grands traités sur la marine ont été utilisés, tels ceux du Père Fournier, de Duhamel du Monceau, les dictionnaires de Jal, de Willaumez, de Jean-François Deniau, ou les ouvrages historiques de Charles de la Roncière ou d'Étienne Taillemite. S'y ajoutent, bien sûr l'exploitation des dictionnaires de la Langue française.

Les définitions sont classées, sans surprise, dans l'ordre alphabétique. Un index s'y ajoute, renvoyant les sujets réunis dans une seule entrée vers l'endroit où ils sont traités. Un certain nombre d'hommes politiques, de navigateurs, d'écrivains et de peintres ont également droit à une entrée. Enfin, deux citations ouvrent systématiquement tous les chapitres, qui correspondent à une lettre.

C'est donc un très riche ouvrage, dans lequel on a envie de se laisser entraîner, avec la « gourmandise » si particulière qui nous pousse à feuilleter puis lire un dictionnaire...

Face à une telle richesse, certains articles sont assurément moins complets... Ainsi l'Académie de marine dont l'histoire est bien développée jusqu'à la Révolution, semble ne guère avoir existé après 1921...

Un tour de force et une typographie dense ont permis de ne pas scinder en deux volumes les mille pages qui contiennent tant d'informations.



Prix de l'Académie de marine

Ouvrage signalé

Explorez, naviguez, et mangez bien

M. Serge Chiarovano
Éditions L'Harmattan

Ce livre rassemble et raconte les histoires et les aventures de plusieurs navigateurs et explorateurs de tous pays et de toutes origines.

L'originalité de l'ouvrage est qu'il associe à chacune d'elle une recette culinaire venant du pays exploré ou visité.

La richesse et la diversité du patrimoine mondial évoqué ici sont séduisantes et sa lecture est fluide.

La construction du livre permet une approche historique, par marin, ou culinaire, par recette.

Par son originalité, en combinant ainsi ces deux approches, ce n'est ni un livre historique ni un livre de cuisine.

Mais on se plongera dans sa lecture avec curiosité et gourmandise...



Prix de l'Académie de marine

Ouvrage signalé

La Marine nationale

Un univers de contrastes

Luc-Christophe Guillerm

Éditions Lavauzelle

Luc-Christophe Guillerm est médecin et photographe, ou bien photographe et médecin... et les deux successivement dans la Marine comme réserviste. Il est un « pratiquant » de la Marine depuis 1990, avec à son actif une quarantaine d'embarquements, dont beaucoup au grand large et de longue durée, sur porte-hélicoptères, frégates, sous-marins.

Son ouvrage, préfacé par le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Nicolas Vaujour, brosse un portrait de la vie de la Marine et plus encore des marins, portrait qui va jusqu'à l'intime. Sa compétence et son expérience professionnelle de médecin lui permettent d'entraîner avec facilité son lecteur dans l'approche de l'*individu* marin ou technicien, nécessairement solidaire mais aussi isolé, séparé, éloigné longuement.

Une vingtaine de tableaux, aux titres révélateurs, « Embarquement », « Un autre monde », « Entre veille et action », « Solidaires et solitaires », « Guerre et paix », « Pied marin et mal de terre », « Prochaine mission : nous embrasser », etc..., égrène des textes fluides, justes, à l'écriture simple et précise, parfois récit et parfois réflexion.



Prix de l'Académie de marine

Le lecteur se voit conduit avec bienveillance et opiniâtreté qui facilitent jusque dans la psychologie et l'intimité du marin navigant, homme ou femme, célibataire ou non, chef ou exécutant, tous conscients d'appartenir à un ensemble impératif et en même temps indissociable sous peine de mort.

« Aimer un bateau est une confusion harmonieuse entre une coque, une expérience maritime et une aventure maritime ; les trois se conjuguent et sont indispensables » écrit par exemple Luc-Christophe Guillerme qui appelle aussi des citations de François-René de Chateaubriand, Jean-François Deniau, Henri Bentégeat, Bernard Rogel...

Les textes sont illustrés avec originalité et un grand sens artistique par des images au cadrage parfois inhabituel qui s'attachent aussi heureusement aux navires et à leurs équipements qu'aux hommes et femmes de mer dans leur action.

Remarquablement pédagogique pour ceux qui ont envie de découvrir ce qu'est un marin militaire, cet ouvrage est à la fois beau et suggestif.



Prix de l'Académie de marine

Ouvrage signalé

Portraits du Saint-Laurent
Histoire des pêches et récits maritimes

Mme Hélène Raymond
Éditions MultiMondes

L'objectif des Éditions MultiMondes est de rendre la connaissance scientifique de la nature accessible au grand public. Après la publication d'ouvrages sur diverses ressources naturelles à la portée des humains, comme les insectes, les produits du potager, les marécages ou les forêts, cette maison d'édition propose une *Histoire des pêches* dans le fleuve Saint-Laurent et principalement dans sa vaste embouchure. En neuf chapitres, Hélène Raymond, journaliste scientifique à Radio-Canada, décrit le territoire maritime. Elle dresse un tableau des espèces qui ont fait l'objet de prédation humaine au cours de l'histoire, de l'évolution des procédés de pêche, compte tenu des changements technologiques, climatiques et sociétaux.

S'impose d'abord le trio dominant du homard, du crabe et de la crevette nordique, suivi d'une grande variété d'autres fruits de mer. Si la présence de l'huître ou de la moule n'étonne pas, certains autres produits ne s'imposent pas d'emblée dans ces eaux glaciales : calmar, mactre, bigorneau, oursin vert, concombre de mer. Viennent ensuite les espèces traditionnellement les plus connues, mais en nette diminution : la morue, le flétan, l'anguille, le hareng, le capelan, l'éperlan et le maquereau, toutes menacées notamment



Prix de l'Académie de marine

par la forte augmentation du phoque gris, leur principal prédateur. Enfin, on assiste à l'émergence ou au développement d'autres pêches, dont celle du sébaste, de l'esturgeon et, enfin, de la collecte et de la commercialisation des algues et autres légumes de mer.

L'auteure tire ses informations des publications officielles du gouvernement du Québec, du Ministère canadien des Pêches et Océans ainsi que de l'Institut des sciences de la mer de l'Université de Rimouski. De plus, comme journaliste, elle a visité les sites de pêche et recueilli les récits des pêcheurs qui témoignent des conditions de vie de cette activité traditionnelle dans un contexte de mondialisation du commerce et de changements climatiques.

Sans négliger la précision des données scientifiques, l'auteure évoque la réalité de l'activité du pêcheur, de son rythme de vie sur le littoral plutôt agricole du fleuve, de son milieu social issu de millénaires de présence et de pratiques autochtones, de pêche saisonnière par les Européens et de mobilité persistante des habitants. C'est ainsi une réflexion anthropologique sur le monde des pêcheurs du fleuve Saint-Laurent qui nous est proposée avec cet ouvrage remarquable.



Prix de l'Académie de marine

Ouvrage signalé

Les enfants du large

Mme Virginia Tangvald
Éditions JC Lattès

Malgré son titre évocateur, *Les Enfants du large*, qui est également le titre d'un documentaire présenté au Canada, n'est pas un récit maritime d'aventure « classique », c'est le moins que l'on puisse dire. Il raconte l'enquête que l'auteure et réalisatrice, Virginia Tangvald, mène sur la disparition dans des naufrages de son père, le célèbre navigateur norvégien Peter Tangvald, de sa sœur et de son frère. Les deux premiers se noient au large de Bonaire en 1991, à bord d'*Artemis*, un solide voilier sans instruments de navigation. Virginia et son frère, Thomas, survivent, mais ce dernier disparaît au large de la Guadeloupe en 2014.

Le père de l'auteure est très connu dans le monde des marins qui larguent les amarres de la civilisation – et d'une famille norvégienne aisée – pour vivre leur liberté en mer, tout en monnayant leur récit auprès des journaux à sensation comme *Paris Match*. Il rédige deux autobiographies (*Sea Gypsy*, Kimber, 1966 ; *At Any Cost: Love, Life & Death at Sea : An Autobiography*, Cruising Guide Publications, 1991) dont la seconde est publiée à titre posthume. Il est également le héros d'une biographie, assez récente, par le dramaturge québécois, Olivier Kemeid (*Tangvald*, en 2017).



Prix de l'Académie de marine

Le « héros » du livre n'est pas seulement ce père encombrant, mais également le frère disparu, Thomas, dont le destin est particulièrement tragique. Né en pleine mer, il est présent lors de l'assassinat de sa mère par des pirates au large des Philippines. Il est alors âgé de trois ans. Seul témoin du crime, avec son père, il est interrogé par la police. Cette scène serait pour Virginia Tangvald la clef de l'énigme : Thomas aurait assisté au meurtre de sa mère par son propre père et ce souvenir l'aurait hanté au point de maquiller un suicide en naufrage. En adoptant cette hypothèse, plus suggérée qu'explicite, la biographie du père, dont les sept femmes sont mortes dans des circonstances tragiques, voire suspectes (meurtre, noyade...), devient celle d'un Barbe Bleue des mers.



Prix de l'Académie de marine

Ouvrage signalé

Uma obra portuguesa de Claude-Joseph Vernet

M. Paulo Santos
Éditions Oeiras Valley

Abondamment illustré, d'une lecture aisée, ce livre décrit, par le détail, l'histoire d'un tableau peint « à quatre mains » par deux peintres français, Claude-Joseph Vernet et Louis-Michel Van Loo : « le Portrait du Marquis de Pombal ». Ce tableau connaît du reste plusieurs titres tels « le Marquis de Pombal expulsant les Jésuites » et « le Marquis de Pombal et la reconstruction de Lisbonne ». On sait que cet homme d'État portugais est resté célèbre pour avoir mené les travaux de la reconstruction de Lisbonne après le terrible tremblement de terre qui détruisit la ville en 1755. Il était alors le Premier ministre du roi Joseph 1^{er}. Mais le tableau décrit un autre moment de la vie politique du Marquis de Pombal, celui, en 1759, de l'expulsion des Jésuites du Portugal. Cette œuvre se trouve aujourd'hui dans la mairie d'une petite ville du Portugal, Oeiras, la ville d'origine du marquis. Ce tableau est une commande portugaise faite auprès de deux artistes français, très réputés à l'époque pour leurs talents de portraitiste (Van Loo) et de peintre de paysages maritimes (Vernet). Vernet peint cette œuvre après avoir mis un terme aux quatorze tableaux monumentaux, commandés par Louis XV, sur les ports de France.



Prix de l'Académie de marine

Après une première partie sur la vie et l'œuvre de Claude-Joseph Vernet, largement illustrée par les tableaux de celui-ci, le livre détaille l'œuvre « le Marquis de Pombal expulsant les Jésuites », son titre le plus évocateur. Tous les détails du tableau sont analysés, avec de nombreuses informations historiques et artistiques qui permettent de voir cette œuvre sous des approches différentes.

L'auteur de ce livre est membre de l'Académie de Marine du Portugal depuis 2015. Il y conduit ses activités dans le domaine des Beaux-Arts. Parfaitement francophone et francophile, il cherche à développer les liens entre les milieux académiques des deux pays. Le parti pris de bilinguisme de cette publication en est une manifestation tout à fait remarquable.

PRIX DE FONDATION





Prix de fondation

Prix Personnalité maritime de l'année Manley-Bendall

M. Didier Le Gac,
Député du Finistère

Le prix de la personnalité maritime de l'année est remis cette année à M. Didier Le Gac, député du Finistère, pour avoir fait voter, à l'unanimité des deux chambres, la loi du 26 juillet 2023 (J.O. du 27 juillet 2023) visant à lutter contre le dumping social sur les liaisons transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime.

Cette loi répond à la dégradation des conditions de travail des marins des ferries transmanche et à la concurrence déloyale d'armateurs étrangers. Elle fait suite au licenciement brutal en mars 2022 de près de 800 marins anglais par la compagnie P&O Ferries, battant pavillon chypriote, et à leur remplacement par des marins provenant de pays à bas coût de main d'œuvre. Cette situation a amené les acteurs du transport transmanche et les élus à se mobiliser pour mettre en place une stratégie commune, avec le soutien des pouvoirs publics. La démarche est partagée des deux côtés de la Manche : une loi sur le salaire minimum a été adoptée le 28 mars 2023 par le Parlement britannique : le "Seafarer's Wages Bill".

La loi Le Gac, qui est une "loi de police", entend lutter contre le dumping social ou le risque de dumping social de certains armateurs étrangers sur les liaisons transmanche. Afin de protéger tous les marins et les compagnies françaises, elle impose :



Prix de fondation

- l'application du salaire minimum français aux équipages de toutes les compagnies maritimes, quel que soit leur pavillon, assurant des liaisons régulières internationales de passagers touchant un port français.
- une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée d'embarquement des marins "dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la lutte contre les pollutions marines".

Dans le cadre du régime de l'État d'accueil, un régime de sanctions pénales et administratives est, par ailleurs, créé.

Le décret d'application de la loi Le Gac pour lutter contre le dumping social a été signé, le 19 mars 2024, par plusieurs ministres et par le Secrétaire d'État chargé de la Mer et de la Biodiversité. Il est entré en vigueur en juin 2024.



Prix Navigation et sciences associées de l'océan André Giret

M. Gurvan Madec,
Directeur de recherche au CNRS

M. Gurvan Madec est directeur de recherche au Laboratoire d'Océanographie Dynamique et de Climatologie du CNRS. Excellent développeur, ce qui est un profil très rare, il a développé des codes numériques pour l'océan. Doué d'une grande sensibilité et d'une compréhension approfondie du fonctionnement de l'océan, il sait traduire en algorithme sa perception de la physique et en effectuer, avec une grande rigueur, la programmation informatique.

Développeur de la première version du modèle global *Nucleus for European Modelling of the Ocean* - NEMO -, modèle de la circulation générale océanique au niveau de l'Europe utilisé pour la recherche fondamentale et les prévisions opérationnelles de l'état de l'océan, il a su en superviser l'adaptation aux différentes plates-formes informatiques et aux besoins de la recherche.

Au fait de toute la littérature sur la modélisation océanique, il sait conseiller et diriger les chercheurs ou opérateurs, mais aussi mettre en œuvre de multiples applications du code pour en extraire le comportement le plus conforme aux réalités physiques et les plus fidèles aux observations.

Gurvan Madec est le pilier de la plate-forme européenne NEMO, et l'interlocuteur privilégié de tous les travaux de développement dont il analyse avec soin la compatibilité avec la version de référence. Il connaît et maîtrise chaque ligne de code et les



Prix de fondation

conséquences des nombreux choix qui ont été effectués, et il cherche constamment à détecter les points faibles et à y apporter des solutions, n'hésitant pas à remettre en cause l'architecture des différents programmes.

Il maîtrise conjointement la physique de l'océan, les algorithmes de programmation et les architectures informatiques et sait diriger avec patience et pertinence de nombreux chercheurs, en stage, en thèse aussi bien qu'il sait les expliquer aux simples visiteurs.

Au regard de l'ensemble de ces travaux, l'Académie de marine est heureuse de lui décerner son « Prix Navigation et sciences associées de l'océan 2025 ».



Prix Patrimoine et histoire Henri et André-Jacques Vovard Les Pêcheries, Musée de Fécamp

C'est en 1879 que fut fondé le musée municipal des Beaux-Arts de Fécamp, alors premier port morutier de France. Vingt ans plus tard, la création du musée industriel des Pêches offrait à Fécamp un écrin muséographique intégralement dédié à l'histoire maritime et, plus particulièrement, à celle de la grande pêche de la morue à Terre-Neuve. À la mort en 1911 de son fondateur, Adolphe Bellet, le musée disparut et la plus grande partie des collections fut dispersée. Quelques-unes rejoignirent le musée du Vieux Fécamp. Municipal depuis 1924, ce n'est que dans les années 1970 qu'il renoua avec l'histoire de la grande pêche grâce à son conservateur, Maurice Yvart. En 1988, dans un contexte économique et social difficile, Fécamp tissa de nouveaux liens avec son passé maritime à travers l'inauguration du musée des Terre neuvas et de la Pêche, un an après le départ pour démolition du *Dauphin*, dernier grand chalutier terre-neuvier fécampois, dont le désarmement marque la fin définitive de cette activité existentiellement liée à l'histoire de la ville. Ce musée des Terre neuvas a été pensé par Marie-Hélène Desjardins, conservateur du patrimoine, avec l'appui de marins de la grande pêche dont Jean Recher, l'auteur du *Grand métier : journal d'un capitaine de pêche de Fécamp* paru en 1977 dans la célèbre collection « Terre Humaine » créée par Jean Malaurie. Une ambitieuse politique d'expositions temporaires se développa en complément d'une exposition permanente déjà riche. Le musée fut un authentique succès. De 1988 à 2012, la fréquentation atteignit le million de visiteurs, un record pour un musée où la part de l'histoire technique de la pêche occupait une place importante sans



Prix de fondation

pour autant négliger la dimension sociale et culturelle de la grande pêche de la morue et de la pêche côtière du hareng.

Ce musée « de société », était devenu à l'étroit et sans évolution possible. En outre, les collections de peintures, d'archéologie, d'ethnographie régionale ainsi que celles du musée de l'Enfance demeuraient dans des réserves. Le conseil municipal décida donc en 2003 de créer un nouveau musée susceptible d'accueillir l'ensemble des collections et confia à Marie-Hélène Desjardins, la responsabilité de cette création très ambitieuse. Le Projet Culturel et Scientifique illustre par ses cinq séquences les cinq facettes de l'histoire de Fécamp et ses liens étroits avec la mer : marine et pêche (Fécamp, port de pêche), galerie historique (Fécamp au fil de l'histoire), Beaux-Arts (Fécamp et les peintres), musée de l'Enfance (Fécamp, berceau de la pédiatrie), vie cauchoise (Fécamp, cité maritime du pays de Caux). À ces séquences s'ajoutait un cabinet de curiosités. S'il importait en effet de mettre en valeur l'ensemble des collections patrimoniales fécampoises, ce sont bien toutefois les collections liées à Fécamp port de pêche qui ont été privilégiées en se déployant sur un étage complet du musée. La richesse de ces collections, s'appuyant sur un discours muséographique d'une grande cohérence, est remarquablement mise en valeur par la sobriété de la scénographie. À cet égard, la galerie des maquettes de chantier des grands chalutiers morutiers, la plus importante collection publique de cette nature, est un modèle de présentation esthétique et pédagogique.

Au-delà de son contenu exceptionnel, le musée inauguré le 7 décembre 2017, est aussi remarquable par son contenant qui constitue en quelque sorte le « premier objet », monumental, des collections. C'est l'ancienne usine dite « Les Pêcheries » construite en 1951 par l'architecte André Hamayon pour le compte de l'armement de la *Morue Normande* qui a été choisie pour abriter le musée situé quai Jean Recher au cœur du port de Fécamp. Cette ancienne sécherie de morue, avec ses trois étages, représente une



Prix de fondation

mémoire emblématique du passé maritime de Fécamp et, plus particulièrement, de celui de la grande pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve, poumon économique, social et culturel de la cité mais aussi hommage aux centaines de marins pêcheurs fécampois engloutis dans les eaux de l'Atlantique nord.

Unique dans le paysage muséographique français, Les Pêcheries, Musée de Fécamp est depuis octobre 2023 dirigé par un jeune conservateur du patrimoine et historien, Aurélien Arnaud, qui poursuit avec talent et passion l'œuvre pionnière de sa fondatrice, Marie-Hélène Desjardins aujourd'hui à la retraite. La dernière exposition temporaire (juin 2024-janvier 2025) intitulée « Anita Conti, la dame aux semelles de vent » en est un parfait témoignage.



Prix Génie maritime Maurice Lebrun

Mme Audrey Camhi,

Présidente de DV OFFSHORE et d'EXMAR LPG
France

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.

Mme Audrey Camhi, Présidente de DV OFFSHORE et d'EXMAR LPG France, est une cheffe d'entreprise au parcours principalement lié aux travaux en mer que ce soit dans le domaine pétrolier ou celui des énergies renouvelables, éoliennes, et dernièrement de la promotion des bateaux LPG en France.

Audrey Camhi a obtenu un diplôme d'ingénieur à l'ESIM (École Supérieure d'Ingénieurs de Marseille actuelle Centrale Méditerranée), un master en mécanique des fluides de l'université d'Aix-Marseille et également un master de l'ESSEC en management opérationnel.

Après avoir travaillé chez DVO OFFSHORE au début de sa carrière, en particulier à la supervision des opérations de connexions et d'ancrages du FPSO FARWAH (Libye), Audrey Camhi a rejoint Principia SAS .

En 10 ans chez Principia SAS, à travers différents projets offshore, Audrey Camhi a travaillé sur des aspects aussi variés que l'analyse de fatigue de ligne d'injection d'eau, les systèmes d'ancrage de



Prix de fondation

FPSO, l'installation de barges, jusqu'à devenir responsable du groupe « Floating Global Performance »

En 2014, elle rejoint DV OFFSHORE, en charge des études et de l'installation des ancrages et des tourets, en étant représentante de TotalEnergies pour les deux FPSOs de Kaombo (Angola). Audrey Camhi a été coordinatrice des opérations de connexion et présente en mer pendant leur réalisation.

Puis elle a participé à l'expertise du système d'ancrage pour la turbine de l'éolienne flottante du champ EDF de Provence Grand Large.

Après avoir été directeur technique de DV OFFSHORE, Audrey Camhi en est devenue Présidente. En 2024, elle est également devenue Présidente d'EXMAR LPG France. Elle a donc un parcours exemplaire dans le domaine de l'expertise marine tout en favorisant l'essor de la marine et des LPG en France.

Audrey Camhi est également une passionnée de plongée sous-marine.

L'Académie de marine est heureuse de lui attribuer son « Prix Génie maritime 2025 ».



Prix Scientifique et technique Émile Girardeau

M. Jean-Pierre Le Goff,
Fondateur de SIREHNA

M. Jean-Pierre Le Goff est un ingénieur diplômé de l'École nationale supérieure de Mécanique de Nantes (aujourd'hui Centrale Nantes). Il débute sa carrière en 1977 à la Direction générale de l'Armement, direction des études et recherches techniques dans le groupe aéro-hydrodynamique. Il y est chargé notamment de la coordination et du financement des études amont d'hydrodynamique et hydroacoustique.

Après une année passée comme *visitor scientist* à la *Naval Post Graduate school* de la Marine américaine, il quitte la DGA pour créer une filiale de l'École nationale supérieure de Mécanique, SIREHNA (Société industrielle de recherches et d'études en hydrodynamique navale) qu'il dirige jusqu'en 2008. À cette date, SIREHNA est rachetée par DCNS (Naval Group) puis intégrée à DCNS Research, département de recherche technologique du groupe. La société, dont le capital avait été progressivement acquis par Jean-Pierre Le Goff comptait une trentaine de chercheurs (150 aujourd'hui). Sous sa direction SIREHNA a notamment participé à plus de 50 projets de recherche européens. À la demande des autorités françaises, il crée en 1993 une filiale commune avec l'Institut Krylov, grand centre de recherche naval russe, filiale fermée en 1999. SIREHNA s'est également développée dans la réalisation de systèmes de positionnement dynamique à hautes performances et l'étude de drones navals.



Prix de fondation

Jean-Pierre Le Goff prend en 1993 une participation dans le Bureau d'architecture MAURIC. En 1999, il crée le bureau de Nantes de cette entreprise avec la reprise de l'Institut de Recherche de la Construction navale (IRCN), filiale de la Chambre syndicale des Constructeurs de navires et acquiert la totalité du Bureau MAURIC dont il cède en 2016 une part à la société ECA puis en 2023 la totalité à Exail.

En 2008, Jean-Pierre Le Goff regroupe ses actifs dans la holding CIRANOE dans laquelle il intègre après rachat en liquidation le chantier Sibiril de Carantec (Finistère) spécialiste de vedettes en composites. La perte du marché historique de la SNSM au profit de Couach, entraîne la liquidation définitive de ce chantier historique en 2023.

Enfin, en 2008, CIRANOE acquiert la société nantaise SITIA, autre filiale de Centrale Nantes spécialisée en robotique et conception de bancs d'essais. Enfin, son attachement à ses origines bretonnes ont conduit Jean-Pierre Le Goff à sauver l'emblématique faïencerie Henriot de Quimper où il perpétue le « peint main » associé à l'impression 3D.

Jean-Pierre Le Goff a toujours été très actif dans les instances professionnelles de la construction navale, notamment à l'occasion du Grenelle de la mer (initiateur du groupe « Naval Monceau ») et de la création du Conseil de la Recherche et de l'Innovation des Constructions et Activités Navales (CORICAN aujourd'hui CORIMER).

L'Académie de marine lui attribue son « Prix Scientifique et technique 2025 ».



Prix de fondation

Prix Conception et exploitation des navires

Henri Kummerman

Projet « CANOPÉE »

Le prix Henri Kummerman récompense une personnalité ou une équipe qui se distingue par ses travaux ou ses succès dans le domaine de l'amélioration des méthodes de construction ou d'exploitation des navires de commerce de toute sorte.

Le prix Henri Kummerman 2025 est décerné au « Projet Canopée », du nom du navire hybride conçu pour transporter les éléments du lanceur Ariane 6 entre l'Europe et la Guyane française.

ArianeGroup, chef de file de ce projet, a décidé, à l'occasion de la mise en place de la logistique du lanceur Ariane 6, de décarboner le transport maritime de ses différents éléments, en faisant construire un tout nouveau navire. ArianeGroup a eu l'audace de sortir des sentiers battus et a rassemblé un écosystème d'entreprises partenaires afin de concevoir, construire, équiper, armer et exploiter *Canopée*, un navire innovant qui réduit de 30 % sa consommation de combustible grâce à ses voiles automatisées et pivotantes.

Canopée est le tout premier grand navire (121 mètres) à voile moderne. Il a été lancé fin 2022 et les voiles Oceanwings® ont été installées à Caen en juillet 2023, après plusieurs mois d'exploitation traditionnelle, permettant ainsi de juger sans parti pris des économies de carburant, et donc de CO₂, réalisées. *Canopée* bat pavillon français.



Prix de fondation

Les entreprises impliquées dans le « Projet Canopée » sont :

- **ArianeGroup**: donneur d'ordre et chef de file,
- **VPLP Design** : le bureau d'études de M. Marc van Peteghem, qui a conçu le design du navire,
- **Oceanwings (ex-Ayro)** : l'entreprise française qui a développé les quatre ailes Oceanwings® articulées de 363 m² du navire, permettant une propulsion hybride combinant voile et moteur thermique.

Canopée est affrété par **Alizés**, une joint-venture entre **Jifmar Offshore Services** et **Zéphyr & Borée**, qui assurent l'armement, le recrutement de l'équipage, la maintenance et l'exploitation maritime du projet.

L'Académie de marine salue l'audace du choix d'ArianeGroup et est heureuse de lui décerner, ainsi qu'à ses partenaires du « Projet CANOPÉE », le « Prix Conception et exploitation des navires - Henri Kummerman 2025 ».



Prix Transition énergétique maritime (TEM) SOPER

D-ICE Engineering

Le Prix TEM SOPER récompense toute personne physique ou morale porteuse d'un projet, auteur d'une thèse, d'une étude ou d'un ensemble d'études apportant des solutions aux problèmes posés par la décarbonation et la transition énergétique du secteur maritime.

La société D-ICE Engineering, fondée en 2015, est une société de recherche et d'ingénierie qui développe des solutions digitales dans les domaines de l'hydrodynamique, des mathématiques appliquées et du contrôle avancé et qui apporte des solutions en utilisant les *big data* et la science des données. En particulier, D-ICE Engineering a développé des systèmes d'aide à la navigation qui permettent de sécuriser les opérations, d'optimiser l'efficacité opérationnelle et de réduire les coûts.

D-ICE Engineering a également développé un système de routage statistique innovant qui permet l'analyse des performances des navires grâce à l'utilisation de données historiques météorologiques de pointe pour des études de routage, contribuant ainsi à optimiser les itinéraires. Avec plus de 6 000 utilisateurs dans le monde, c'est le logiciel *leader* pour la course au large et la voile.

D-ICE Engineering contribue à la transition énergétique grâce aux outils qu'elle développe. Ils sont conçus pour permettre d'optimiser et de sécuriser les opérations maritimes, tout en réduisant la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.



Prix de fondation

Pour cette contribution exemplaire à la transition énergétique maritime, le prix TEM SOPER 2025 est remis à la société D-ICE Engineering et à son Président fondateur Sofien Kerkeni.

PRIX PARTICULIERS





Prix Droit et économie Claude Boquin

Direction des Affaires juridiques du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères

La direction des Affaires juridiques du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE) et en son sein la sous-direction du droit de la mer, du droit fluvial et des Pôles réalise un travail éminent en faveur des positions françaises dans les matières du droit de la mer.

Le prix Claude Boquin lui est attribué en 2025 pour les raisons suivantes :

1/ La direction des Affaires juridiques (DJ) remplit plusieurs fonctions :

→ elle conseille le ministre, les directions et services de l'administration centrale, les missions diplomatiques et les postes consulaires sur les questions de droit international. Ses interventions dans le domaine du droit de la mer sont très nombreuses et régulières, en particulier depuis que la situation internationale s'est tendue sur et sous les océans. Elle répond aux demandes de consultation sur des points de droit international qui lui sont adressées par d'autres ministères ou d'autres administrations comme le SGMer, le ministère de l'environnement, chargé de la mer, et la Marine nationale dont les juristes peuvent témoigner de la qualité et de la confiance qu'ils ont dans cette direction.



Prix particuliers

→ elle représente l'État devant les instances internationales à caractère arbitral ou juridictionnel, en particulier, dans le domaine maritime, devant le Tribunal du droit de la mer.

→ elle est consultée sur tout projet de traité ou d'accord international et associée en tant que de besoin à la négociation de ces instruments. Ainsi les autres ministères doivent présenter à la direction des Affaires juridiques les projets de traités qu'ils ont négociés en matière maritime.

2/ Le MEAE, par le biais de la DJ, est particulièrement impliqué dans les enceintes traitant de questions relatives au droit de la mer et au droit maritime. Il suit ainsi les travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) en particulier au sein du comité juridique. Il conduit la délégation au sein de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM). Ces dernières années la DJ a mené la délégation française dans les négociations pour l'élaboration de l'accord dit « BBNJ² » adopté en 2023.

3/ Enfin, la direction des Affaires juridiques est compétente à l'égard de toutes questions relatives aux pôles qui concernent très souvent des thèmes maritimes.³

4/ Au titre de ses réalisations récentes on citera entre autres les actions qui suivent :

→ 4.1/ Grâce à ses outremer, la France possède de nombreuses frontières maritimes avec des États européens, du Pacifique, en Atlantique, dans les Caraïbes, dans l'océan Indien et dans l'océan

² [Accord] sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale

³ Elle conduit ainsi la délégation française aux réunions consultatives du traité sur l'Antarctique (RCTA), dont la France a organisé la 43^e édition en 2021 à Paris, ou à la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR). Elle suit aussi les travaux du Conseil arctique où la France a un statut d'observateur.



Prix particuliers

Austral. Le retard de négociation des accords de délimitation, les années passées, a été rattrapé par un effort mené par la direction des Affaires juridiques au point qu'aujourd'hui tous les accords ont été signés sauf exception.

→ 4.2/ Avec des organismes scientifiques, la direction des Affaires juridiques a accompagné la présentation et la défense des nombreux dossiers d'extension du plateau continental au-delà des 200 milles⁴. Certains de ces dossiers dépassaient le seul cadre technique et touchaient à la diplomatie (Afrique du Sud, Golfe de Gascogne, Surinam). La direction des Affaires juridiques défend également les positions françaises quand sa souveraineté sur des îles et îlots est contestée⁵.

→ 4.3/ La direction des Affaires juridiques intervient régulièrement devant des instances judiciaires internationales⁶, Ces prises de position permettent d'exprimer publiquement et de défendre les positions françaises sur les thèmes de droit de la mer en cause dans les affaires concernées.

→ 4.4/ La direction des Affaires juridiques a surtout mené de 2006 à 2023, la délégation française à la négociation de l'accord dit BBNJ⁷. Cet accord complète la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) pour la protection de la haute mer, la gestion équilibrée et équitable des ressources génétiques marines et un dispositif d'aide au développement dans le domaine

⁴ , présentés devant la Commission des Nations Unies en charge de l'extension du plateau continental.

⁵ Un accord a été signé avec Maurice et une commission bilatérale a été créée avec Madagascar pour éviter le recours à une juridiction internationale

⁶ surtout le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) de Hambourg en appui à des positions tenues par certains États impliqués dans un différend.

⁷ Accord sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine au-delà des zones sous juridiction nationale.



Prix particuliers

scientifique. Cet accord complète la CNUDM et, tant au niveau de l'Union européenne qu'au niveau multilatéral, la direction des Affaires juridiques a montré sa capacité à faire évoluer le droit de la mer en faveur d'une meilleure protection de l'océan et d'un mode de fonctionnement renouvelé des instances internationales⁸. Son travail s'annonce tout aussi important au moment où débute la Commission préparatoire dont le but est de préparer les premières décisions de la COP de ce nouveau traité une fois entré en vigueur.

L'Académie de marine salue la « diplomatie bleue » menée par la France et en attribue largement le mérite à la direction des Affaires juridiques du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. Elle lui décerne le prix Claude Boquin pour l'année 2025 en reconnaissance de sa participation éminente à cette réussite.

⁸ décision à la majorité qualifiée pour la création d'aires marines protégées en haute mer par exemple.



Prix Stratégie maritime générale

M. Cyrille Poirier Coutansais,
Directeur du département Recherches au Centre
d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Entré en 2014 au Centre d'Études Stratégiques de la Marine en tant que Directeur de Recherches, M. Cyrille Poirier Coutansais y est désormais le Chef du pôle Recherches. A ce titre, il conçoit et réalise la revue *Études Marines*, bien connue des spécialistes de géostratégie maritime. Il est également chargé des relations avec les organismes intéressés par la stratégie navale et maritime.

Cyrille Poirier Coutansais est un acteur majeur de la recherche concernant les enjeux stratégiques maritimes et navals. Ambassadeur infatigable et explorateur pugnace de ces enjeux, il est tout à la fois un « conteur » du monde maritime, un stratégeste de renom et un formidable pédagogue pour la jeunesse et le grand public. Passant sans problème de la vulgarisation pour éveiller les consciences à l'analyse la plus profonde, il est un spécialiste reconnu et apprécié des « *choses de la mer* ».

Acteur très actif dans les initiatives destinées à promouvoir le secteur maritime dans notre pays, particulièrement investi dans l'innovation navale et les questions de souveraineté, il est, entre autres, membre du comité de pilotage de *l'Index France Blue tech* du Cluster Maritime Français, destiné à valoriser les *start-up* françaises prometteuses et à les aider à trouver des sources de financement.

Il est par ailleurs l'auteur de nombreux ouvrages, édités en plusieurs langues, dont :

- *La mer, une infographie*, CNRS-éditions, 2023.
- *La (re)localisation du monde*, CNRS-éditions, 2021.



Prix particuliers

- *Les hommes et la mer*, CNRS-éditions, 2017 (Édition chinoise 2023).
- *L'Empire des mers*, CNRS-éditions, 2015 (Réédition 2022).
- *Atlas des Empires maritimes*, CNRS-éditions, 2013 (Édition japonaise, 2016, chinoise 2020, poche Biblis 2016, réédition 2022).
- *Géopolitique des océans*, Ellipses, mars 2012.

Il a également dirigé de nombreux ouvrages, dont seize numéros de la revue *Études Marine* du CESH, et :

- *Abysses*, Coll. Les nouveaux amers, Les Équateurs, 2024.
- *L'océan numérique*, Coll. Les nouveaux amers, Les Équateurs, 2024.
- *La mer, nouvel eldorado ?* (codirigé. avec Claire de Marignan), Coll. Doc en Poche, La Documentation Française, 2017.
- *La terre est bleue, atlas de la mer au XXI^e siècle*, Les Arènes, 2015 (Édition espagnole, 2019).

Ses contributions à des livres ainsi que les articles qu'il a rédigés sur les thématiques maritimes en général et sur la stratégie navale en particulier, ne se comptent plus, pas plus que ses participations à des colloques ou conférences dans des organismes de réflexion prestigieux. Il a lui-même organisé de nombreux débats dans le but de faire mieux comprendre les enjeux maritimes de notre pays et l'importance de la mer dans la mondialisation de l'économie.

Agitateur d'idées, mêlant toujours synthèse, précision et pédagogie, il éclabousse de son énergie et de son talent la recherche stratégique. Ses interventions, toujours percutantes, sont recherchées.

Pour l'ensemble de son œuvre, l'Académie de marine est heureuse de lui décerner le « Prix Stratégie maritime générale 2025 ».

PRIX DE THÈSE





Sciences exactes et/ou expérimentales

M. Alban Planchat

Pour sa thèse

« L'alcalinité et le carbonate de calcium dans les modèles système Terre, et implications pour le cycle du carbone océanique »

Le travail de thèse de M. Alban Planchat s'intéresse à l'alcalinité dans l'océan et part de la constatation que celle-ci, qui est essentielle dans l'absorption du carbone atmosphérique et qui offre des capacités de tampon contre l'acidification, a été jusqu'à présent négligée dans les modèles du système Terre (ESM). Il investigate donc l'alcalinité et le cycle du carbonate de calcium (CaCO_3) dans l'océan profond tels que les représentent les modèles et en explore les conséquences pour le cycle du carbone, en climat pré-industriel et pour les prévisions climatiques. L'analyse originale des biais des modèles révèle des représentations contrastées du CaCO_3 et de l'alcalinité dont il décortique l'origine. Il s'emploie à réaliser un ensemble de simulations de sensibilité pour comprendre les processus qui affectent la pompe à carbonate de l'océan et ses conséquences sur le dégazage de carbone.

Outre son travail de thèse, M. Planchat s'est impliqué dans la communication du consensus scientifique du GIEC. Il a donné à Sciences Po Paris un nouveau cours sur le système climatique et a encadré des stagiaires.

De plus, il explore des moyens innovants pour combiner science, pédagogie et engagement citoyen. Il vise à mobiliser et à engager des actions collectives face au défi climatique.



Prix de thèse

Cette thèse est dense, très bien rédigée, rigoureusement construite et abondamment illustrée. Elle décrit avec beaucoup de détail la chimie du CaCO_3 , les équations qui en découlent et la complexité du choix des paramètres. Les résultats ont été valorisés (deux articles publiés, deux en préparation).

Le travail de M. Planchat mérite le prix de thèse de l'Académie de marine, car il a investigué un nouveau processus important pour le dégazage du carbone océanique, non encore analysé dans les modèles climatiques. Au-delà de ses grandes qualités scientifiques et de la pertinence de ses recherches, son enthousiasme et la qualité humaine de sa réflexion sur le rôle du chercheur et sa responsabilité dans la société sont à saluer.

BOURSE LIPPMAN





M. Fabien Schaeffer

Pour son projet de publication d'un ouvrage
collectif sur
« *L'ergonomie normative des politiques publiques
maritimes* »

M. Fabien Schaeffer a fait des études de droit à l'université d'Aix-Marseille jusqu'à un master de droit des affaires, complété de formations très diverses à Sciences Po Aix, à Montpellier (diplôme Droit, Mer et littoral), à l'École polytechnique, au Collège de France, à l'Institut national du Service public ; en 2015, il reçoit à l'École navale une formation d'officier de réserve de la Marine, puis suit une session « jeunes » à l'IHEDN ; au titre des réserves, il assume plusieurs responsabilités comme juriste auprès du préfet maritime de la Méditerranée ou auprès du SG Mer comme expert de la flotte océanique stratégique ; il a publié un ouvrage sur l'éthique et le commerce des armes et a même servi comme chef de cabinet du député du Var, Yannick Chenevard, rapporteur du budget de la marine !

M. Fabien Schaeffer est actuellement doctorant, préparant à l'Université de Toulon une thèse *sur Le rôle de la France dans la construction de la Politique Maritime Intégrée de l'Union européenne en Méditerranée* sous la direction de M^{me} Sophie Perez à l'école doctorante des Sociétés méditerranéennes et sciences humaines.

Dans le cadre du programme de recherche du laboratoire d'innovation publique Lab³HoMERE, s'est tenu en novembre 2023 à Toulon un séminaire sur *L'ergonomie normative des politiques publiques*



Bourse Lippman

maritimes dont M. Fabien Schaeffer a été le directeur scientifique et qui a rassemblé des intervenants de haut niveau, français et étrangers, de l'université, du monde juridique et de la préfecture maritime de la Méditerranée.

M. Fabien Schaeffer sollicite la Bourse Lippman pour l'aider à publier les actes de ce colloque auquel seront associées des contributions d'autres experts concourants à ses travaux. Ce projet d'ouvrage a déjà obtenu une labellisation de l'ONU au titre de la *Décennie de l'Océan*. Mais la reconnaissance onusienne de cet ouvrage, dont la direction technique lui a été confiée, impose, outre une grande qualité rédactionnelle, des contraintes onéreuses d'édition et de diffusion que la bourse Lippman lui permettra d'assumer.

**LES LAURÉATS DU GRAND PRIX
DEPUIS 1980**





Lauréats du Grand Prix

1980 : Georges Blond

Pour l'ensemble de son œuvre

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 œuvre

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 Perri



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

2024 : Silvia Marzagalli et Patrick Pentsch (cartographie)

Atlas de la navigation en France à la veille de la révolution
Éditions Presses universitaires de Rennes - Atlas

