

Des noms sur la mer : la représentation de la Lorraine et des Lorrains dans la Marine nationale

Cette communication, que j'avais proposée il y a plusieurs années, arrive à point nommé puisque plusieurs « événements maritimes » viennent d'avoir lieu. C'est d'abord la réouverture récente du musée de la Marine, devenu musée national, à l'issue de très importants travaux de rénovation qui touchent tant les présentations que les locaux du Palais de Chaillot. C'est ensuite l'admission au service actif et les premières missions de la frégate multi-missions (FREMM) *Lorraine*¹, dernière de la série des provinces et dont la première est l'*Aquitaine*. C'est enfin la mise en construction d'un des quatre grands bâtiments ravitailleurs de force, autrefois « pétroliers ravitailleurs d'escadres », du nom d'*Émile Bertin*, natif de Nancy, l'un des plus grands ingénieurs du Génie maritime (aujourd'hui « ingénieurs de l'Armement »), dont la maison natale, rue Gambetta, porte une plaque et dont une rue porte le nom.

Ce sujet, les navires de guerre, reçoit aussi une certaine actualité par le fait que l'importance des flottes de combat ne cesse de croître en ce moment. Des forces navales sont déployées sur différentes mers, en particulier en Méditerranée orientale et dans le golfe Persique. Des escarmouches ont lieu actuellement entre des bâtiments de plusieurs nations et des combattants situés à terre au moyen de missiles et de drones. On ne cesse en effet d'entendre parler de drones aériens et de drones navals, voire de drones sous-marins, et ceci constitue sans doute une révolution dans l'armement naval, aussi bien pour les petits bâtiments que pour les grands. Enfin, les responsables pensent voir se dérouler à moyen terme des combats navals de grande ampleur. Aussi les noms et les numéros d'identification internationaux des bâtiments en transit disparaissent-ils en ce moment de leurs coques.

En effet, actuellement et même si on les cache par de la peinture, presque tous les navires, tant civils que militaires, portent un nom – ainsi qu'un numéro -, et seules quelques petites unités échappent à cette pratique. L'importance du nom que le bâtiment porte est proportionnelle à son tonnage et donc à sa fonction. De ce fait, le choix du nom des navires de la Marine nationale s'effectue au plus haut niveau de l'état-major et du ministère de la Défense. Cette importance est d'autant plus à prendre en compte qu'un navire de guerre est une sorte d'ambassade qui représente notre pays sur toutes les mers du globe et lors de ses escales. En droit international, il constitue une portion du territoire de l'Etat dont il porte le pavillon ; ses escales sont soumises à une autorisation diplomatique et il y représente une sorte d'ambassade de notre pays. A propos d'un grand voilier école étranger qui fait le tour du monde avec ses élèves officiers et qui était en escale à Nice au milieu du mois de janvier, il était écrit : « Lors de ses escales, l'agenda comprend une multitude d'activités protocolaires et de relations publiques [...] le commandant dispose de moyens de représentation correspondant à l'image et à la réputation d'une ambassade flottante. Il accueille de nombreuses personnalités [...] qui sont conviées à des dîners, des vins d'honneur, des cocktails ou des buffets [...] »². Tout commandant de bâtiment en escale officielle se soumet à ces diverses activités.

¹ Afin de faire ressortir les noms des bâtiments de l'ensemble écrit, je les ai disposés en italiques.

² Toremans G., « Le tour du monde du BAP Union », *Marines et Forces navales*, 2024, n°209, p. 68-79, ici p. 79.

Dans cette brève étude, j'envisagerai successivement la question du choix du nom, celle de la présence d'un article, et la notion de série de bâtiments qui joue un rôle important dans ce ou ces choix. J'évoquerai ensuite brièvement ce qu'il en est des numéros de coque. Il sera alors temps de s'intéresser à ces noms : celui de « Lorraine » en premier lieu, puis celui de « Jeanne d'Arc », ensuite des autres, et en particulier celui de l'ingénieur du génie maritime Émile Bertin et celui de l'amiral Guépratte. La conclusion sera l'occasion de citer les noms des villes de notre région qui sont marraines d'une unité.

Le choix du nom : une question d'une constante actualité

Bien que les navires de guerre aient depuis longtemps reçu des noms, l'étude de ceux-ci ne prend véritablement de l'intérêt qu'à partir la III^e République, moment où il faut affermir le choix de ce régime politique et où est introduite la notion de séries de navires, aux caractéristiques assez homogènes, et où l'histoire et la politique jouent un rôle important dans la sélection des noms. Ceux-ci sont en effet choisis, tant au sein de la Marine, par tradition et pour rappeler le souvenir des grands marins et des batailles importantes, que, plus largement, dans l'ensemble de notre pays, avec une intervention de la politique et de l'histoire dans un but de glorification : grands personnages, grands soldats, provinces, régions, villes, cours d'eaux. Des noms de plantes et de fleurs, d'animaux, de personnages de la mythologie, etc. figurent également sur la coque, principalement pour les séries importantes de navires, comme cela a été par exemple le cas pour les dragueurs de mines après la Seconde Guerre mondiale.

Comment s'y prend-t-on pour choisir le nom d'un bâtiment de combat ? Qu'en a-t-il été des noms au cours du temps ? Quelle est alors la place de la Lorraine dans ces choix ?

Jusqu'à Colbert en 1671, les noms sont assez quelconques. En juin de cette année, l'illustre ministre ordonne un remaniement général des appellations dans la flotte, avec des noms « fixes » qui se transmettront d'unité à unité dans des sortes de séries constituées de bâtiments de rang identique, c'est-à-dire de même armement et/ou de même tonnage, ce qui s'appelle ici officiellement « déplacement ». De Colbert jusqu'à la Révolution, la plupart des noms sont traditionnels (avec un article : *Redoutable*, *Victorieux*, *Conquérant*, *Couronne*, etc.), marins célèbres (*Duguay-Trouin*, *Duquesne*, qui sont des noms toujours actuels...), actions d'éclat et victoires navales. La période révolutionnaire, puis les régimes qui suivent conduisent à des appellations adaptées. A partir de 1803, les noms révolutionnaires s'effacent mais les noms napoléoniens apparaissent en 1814 (*Impérial*, *Iéna* par exemple) et ils sont remis à l'honneur au moment du retour des cendres de l'Empereur.

C'est vers le milieu du XIX^e siècle que les appellations choisies commencent à se rattacher à des groupes traditionnels. Ceci est en partie dû au fait qu'avec la mise en place de la construction en acier, les navires de guerre vont se répartir entre des types bien différenciés, avec l'apparition de séries, où ils sont tous identiques – du moins très proches, ceci en fonction de l'arsenal ou du chantier constructeur -, de même tonnage et de même armement, avec une ou des missions similaires. Pour exemple, l'actuelle Lorraine est une frégate multi-missions dont la Marine nationale possède huit exemplaires. Cette notion de séries de types a conduit à celle de séries de noms empruntés au même vocabulaire : les grands marins (*Tourville*), les grandes batailles navales (*Ouessant*), les grands personnages (*Jules Ferry*, *Jeanne d'Arc*), les noms de la mythologie (*Daphné*, *Minerve*), les villes (*Metz*, *Thionville*, *Colmar*), les fleuves et les rivières (*Rhin*, *Rhône*, *Moselle*), les provinces (*Bretagne*, *Lorraine*), les soldats (*Mousquetaire*, *Hussard*), les armes (*Sabre*, *Trident*), les qualités ou les

défauts (*Adroit, Frondeur*), les félins (*Lion, Tigre*), les plantes (*Tulipe, Jonquille*), les vents (*Typhon, Trombe*), etc.

Il convient d'évoquer les navires auxiliaires, tous ceux dont le numéro de coque commence par la lettre A. Sans eux, il n'y a pas d'activité pour ceux dont le matricule commence par D (destroyer, aujourd'hui grande frégate) ou R (les porte-avions et les porte-hélicoptères). Ils constituent comme les bâtiments de combat des séries dans lesquelles se trouvent les navires logistiques, les bâtiments hydrographes, tous les remorqueurs et les bâtiments ayant même vocation, qui sortent des ports (les autres sont immatriculés en Y). Il en est de même pour tous les navires dits « de débarquement » dont le numéro débute par L (landing).

Au total, la variété possible est très grande, mais il existe une grande constance dans les attributions. Le répertoire comprend près de trois mille noms depuis le XVII^e siècle.

Qu'en est-il aujourd'hui pour l'attribution des noms ?³ Le choix du nom est intégré dans le processus complexe que constituent les étapes de la vie d'un navire de guerre. Toutefois, aucune instruction n'existe sur la procédure de nomination et il n'y a pas de cadre de référence en dépit des nombreux textes qui règlementent cette vie qui s'étend sur plusieurs décennies. Néanmoins, en bout de processus, une seule personne est susceptible de trancher. Le départ de la réflexion a lieu chez l'officier de programme. Cet officier a la charge de rédiger la fiche des caractéristiques militaires du navire en fonction du besoin fonctionnel émis par l'Etat-major de la Marine. Au cours de sa rédaction, il soumet une liste de propositions de noms au Service historique de la défense. Celui-ci émet un avis qu'il transmet au chef d'état-major des armées. Ce dernier fait alors une proposition au ministre qui décide en dernier ressort.

Le choix est aujourd'hui très encadré ; les propositions doivent répondre à des critères évocateurs reposant sur cinq thèmes : le milieu naturel de la mer (le vent par exemple, ou la mythologie), la vertu au sens large (*Le Téméraire, Le Vigilant, La Confiance, La Combattante*, etc.), la reconnaissance nationale (*Charles de Gaulle, Surcouf, La Fayette, Dixmude*), les liens entre la Marine et la Nation (les noms des provinces et des rivières, des fleuves, des régions, des villes), le rayonnement de la France. Dans une série, c'est le nom du premier bâtiment qui définit l'appellation de toute la série, ainsi la classe *Mistral* des anciens bâtiments de projection et de commandement, aujourd'hui porte-hélicoptères amphibies.

La question controversée de la présence d'un article

Abordons maintenant un point qui touche au genre : le nom du bâtiment est-il du genre masculin, du genre féminin, ou sans genre défini, en d'autres termes, accole-t-on à son nom l'article « le » ou « la » ou n'en met-on pas ? Une tradition séculaire mais aujourd'hui en partie disparue et qui a aussi changé de sens, voulait qu'un article soit toujours associé au nom et qu'il fasse donc partie intégrante du nom de baptême inscrit sur la coque. Par ailleurs, le genre, masculin ou féminin, était défini par l'importance du bâtiment : les gros navires étaient masculins et les petits, féminins. L'usage était si bien « ancré » que, lorsque Colbert fit donner à des flûtes, petits bâtiments féminins, des noms masculins, les équipages et même les services des arsenaux les féminisèrent ! À partir du XVIII^e siècle, le genre fut moins bien observé et l'obligation de l'article s'efface. Au milieu du siècle suivant, l'article est supprimé

³ « Qui décide des noms donnés aux navires de la Marine Nationale ? », disponible en ligne (actumaritime.com/), consulté le 27 février 2024, 6 pages.

des noms des bâtiments à vapeur mais pas des navires à voiles, mais ceux-ci disparaissent à leur tour ! La discordance qui s'ensuit ne pose pas de problème jusqu'au début du XX^e siècle. Mais, à partir de 1907-1908, la « masculinisation » systématique aboutit à voir écrire : « le lancement du Vérité ou l'armement du Justice ». Il n'est plus concevable de féminiser de tels noms... Des voix s'élèvent alors pour regretter une pratique « contraire à la philologie, à l'usage et à la raison », en plus de « sonner désagréablement à l'oreille ». Nombre d'articles en rapport avec cette question peuvent être trouvés dans les journaux. En 1934, un sondage d'opinion conduit le ministre de la Marine François Piétri à faire diffuser une circulaire portant sur « l'usage de l'article devant les noms des navires de guerre ». Après deux attendus, le troisième point indique « J'ai décidé que : l'article devra toujours être employé lorsqu'on citera le nom [...] sans le faire précéder de sa catégorie ; lorsque celle-ci sera indiquée, l'article devra toujours figurer s'il fait partie intégrante du nom officiel, et pas dans le cas contraire ; toutes les phrases doivent être construites avec cet article ». Cette circulaire ne s'applique pas à la marine marchande, laquelle ne l'a pas reconnue. Si la circulaire n'a pas totalement réglé le problème, l'accord entre l'article et le nom est aujourd'hui généralement respecté.

En son temps, l'amiral Guépratte, dont je reparlerai, avait écrit à ce sujet : « Ah, elle est bonne celle-là. Dira-t-on Le Jeanne d'Arc, Le Pomone, Le Calypso ? C'est tout simplement grotesque. Je ne comprends même pas que la question ait pu se poser. Nous avons La Jeanne d'Arc, La Junon »⁴.

De nos jours, l'article reste donné avec le nom de baptême dans certains cas, par exemple lorsque le nom est un adjectif, par exemple « Le Hardi » ou « Le Fringant » dans la série des escorteurs côtiers des années 1950, et, actuellement, pour les sous-marins nucléaires lance-engins, comme « Le Redoutable » ou « Le Terrible ». Dans cette pratique actuelle, l'article doit être accordé au nom, par respect de la grammaire, de la logique et de la tradition, sans oublier la tonalité à nos oreilles, comme nous l'avons envisagé plus haut. Il est plus agréable d'entendre parler de la « Lorraine » ou de la « Jeanne d'Arc », et encore d'un dragueur de mines du nom de Jonquille sous la forme « La Jonquille » que d'entendre – ou de lire – « Le Lorraine », « Le Jeanne d'Arc » ou « Le Jonquille ».

L'article n'est donc plus un constituant permanent de la dénomination du bâtiment. Il l'est comme nous l'avons vu ci-dessus lorsque le nom l'exige, ou, du moins le rend logique. Il peut l'être aussi lorsque le nom du bâtiment est une reprise d'un nom glorieux qui s'y prête, celui d'un bâtiment disparu que la nouvelle attribution désire rappeler. Prenons un exemple : un escorteur portait le nom de « Malin ». Il s'est très glorieusement comporté au cours d'un conflit. Sa fin de vie arrive, il est admis en réserve spéciale B qui est l'antichambre de la condamnation. Celle-ci se traduit par la perte du nom et l'attribution d'un numéro de coque commençant par la lettre Q. Mais le ministre décide de réattribuer le nom à un nouveau bâtiment qui vient d'être mis en construction. L'appeler « Malin » est une reprise du nom au sens strict, l'appeler « Le Malin » peut vouloir rappeler son illustre prédécesseur.

La notion de série de bâtiments, un élément important pour l'attribution du nom

La notion de série va avec celle de programme naval car, selon la phrase de Thiers, « Qui dit Marine, dit suite, temps, volonté. De toutes choses, celle qui se passe le moins d'une forte volonté de la part du gouvernement, d'une grande suite dans les idées, c'est la Marine ».

⁴ Mioque N., « L'usage de l'article devant les noms des navires », disponible en ligne, 17 p., consulté le 27 février 2024.

Notre marine, qualifiée de Marine nationale depuis 1893, est un des moyens d'action du gouvernement et, à ce titre, elle est construite et développée en fonction de décisions dans lesquelles le long terme débouche sur la notion de programme, de plan ou de loi de programmation. A titre d'exemple, le premier programme est daté 1900, le second de 1906, le troisième de 1912 - il s'y trouve les trois cuirassés du type *Bretagne* : *Bretagne*, *Provence* et *Lorraine* - et le quatrième de 1914 !⁵

Un très bel exemple de programme de guerre (1918), important et inachevé, avec des noms lorrains et une grande longévité en dépit de leur construction rapide, est celui des avisos de la classe « Arras », encore dite « Amiens »⁶. Le programme comporte quarante-trois unités portant des noms de villes de la ligne de front. Ils sont commandés en 1918 dans différents chantiers navals français. Trente unités sont construites et celles qui ne le sont pas sont annulées à l'issue du conflit, en 1920. Ils ressemblent à des cargos afin de tromper les commandants des sous-marins allemands, mais aussi sans doute en raison de la simplification de la construction par une ressemblance à une allure civile. Dix-neuf avaient été retirés du service avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, ce qui fait que onze étaient encore en activité en dépit de leur âge avancé. Plusieurs sont perdus au cours du conflit. Le dernier est l'avisos Calais, datant de 1920 et vendu en 1946. Quels sont les noms lorrains dans cette série ? Par ordre alphabétique de leur dénomination, ce sont : *Baccarat*, *Bar-le-Duc*, *Epinal*, *Les Eparges*, *Lunéville*, *Nancy*, *Remiremont*, *Revigny*, *Toul*, *Vauquois*, et *Verdun*, soit onze noms.

Quelques mots sur les numéros de coque

Ces numéros correspondent à ce que les Anglo-Saxons appellent « pennant numbers », ou numéros de pennon. Le pennon est initialement une sorte de drapeau triangulaire très étroit et très allongé qui se porte près de la pointe de la lance à l'époque médiévale. C'est ce qu'on appelle aussi une flamme, dont la Marine fait un grand usage.

Ils se sont multipliés dans l'entre-deux-guerres en vue de faciliter l'identification des unités, mais aussi de leur nationalité, en particulier lors des conflits et lorsqu'il existe des navires neutres, qui ne doivent pas être attaqués, tout au plus contrôlés. Le système européen actuel date du début de la décennie 1950 et varie selon les pays. Pour la France, il est constitué d'une lettre majuscule et d'un nombre à trois ou quatre chiffres, la lettre et la présence des trois ou quatre chiffres étant intangible. Il se porte du côté de la proue, sur le tableau arrière et sur le toit de la passerelle ou tout autre endroit convenable pour être correctement lu depuis un aéronef.

Ils constituent aussi des éléments de connaissance des navires utilisés et donc construits, de ceux qui ne le sont plus parce que leur emploi ne se justifie plus pour telle ou telle raison. C'est ainsi que les navires de ligne ont disparu, que les croiseurs sont actuellement remplacés par de grandes frégates et que notre flotte ne comprend actuellement aucune corvette. La situation internationale de 2024 a conduit le gouvernement à faire effacer les numéros sur les coques des bâtiments qui partent pour certaines campagnes⁷.

⁵ Guillemin R., « Historique des programmes », *Cols Bleus*, 1983, n°1773, p. 4-13.

⁶ Saibène M. et Croce A., « Les avisos et canonnières anti-sous-marines du programme de guerre 1916-1918 », *Marines Magazine*, 2004, numéro hors-série 100, p. 44-69, ici p. 59-69 : « Les avisos type Amiens ».

⁷ Groizeleau V., « L'anonymisation de la flotte de surface française est-elle utile ? », meretmarine.com, disponible en ligne, 6 p., consulté le 15 mars 2024.

Les ensembles sont les suivants : R 9X, F 7XX, C ou D ou M ou P ou S ou A ou Y, suivi de 6XX ou de 7XX, enfin L 9XXX. Les lettres correspondent respectivement aux porte-aéronefs spécialisés, frégates de second rang, croiseurs, destroyers (grandes frégates actuellement, qui sont de vrais croiseurs), dragueurs et chasseurs de mines, patrouilleurs, sous-marins, navires auxiliaires, bâtiments portuaires et de servitude, enfin navires et engins de débarquement quel que soit leur déplacement.

La Lorraine « proprement dite » sur les coques

Plusieurs bâtiments ont porté le nom de notre région : le navire de ligne *Lorraine*, lancé en 1913 et condamné en 1953, a traversé les deux guerres mondiales, et a participé au débarquement de Provence et à la libération de Toulon en 1944 ; l'escorteur *Lorrain* dans l'immédiat après-guerre (1946-1955)⁸ et l'escorteur rapide *Le Lorrain* de 1957 à 1976 dans une série construite pendant la décennie 1950-1960. Il serait coupable d'oublier, pendant la Seconde Guerre mondiale et après elle, de 1944 à 1961, la frégate *Croix de Lorraine*, ex-*HMS Strule*, des Forces navales françaises libres (FNFL). Comme je l'ai indiqué en exergue, une frégate de la classe *Aquitaine* a repris le nom de *Lorraine*.

La « Jeanne d'Arc »

Dans le panthéon des grands personnages de notre Histoire, Jeanne d'Arc a donné son nom, à partir du début du XIX^e siècle, à six bâtiments parmi lesquels les trois derniers ont servi de navire-école d'application pour les enseignes de vaisseau sortant de l'École navale et d'autres jeunes officiers. Ils sont devenus mythiques. Le croiseur cuirassé a ainsi servi de 1912 à 1928 ; le croiseur-école, construit comme tel, de 1931 à 1964, et le porte-hélicoptères qui lui a succédé, à partir de juillet 1964 et jusqu'en 2010, année de son désarmement. Le nom *Mission Jeanne d'Arc* est actuellement porté par le groupe de navires qui effectue la croisière d'application de l'École navale.

Ce navire mythique qu'a été « La Jeanne » justifie qu'à Nancy, quelques lignes soient consacrées aux bâtiments qui ont porté son nom depuis deux siècles, à quelques années près. Avant la Restauration, le nom Jeanne d'Arc n'avait été inscrit sur la coque d'aucun navire de guerre. Le premier à le porter est une frégate mise sur cale en 1819 et condamnée en 1834 après avoir participé à l'expédition d'Alger en 1830. Elle est presque aussitôt remplacée par une nouvelle frégate, lancée en 1837 et dont l'existence s'est achevée en 1898 seulement. Son nom lui avait été enlevé en 1865 pour être attribué à une frégate cuirassée. Celle-ci a été déclassée en 1885.

La « nouvelle Jeanne » naît en octobre 1896 sous la forme d'un grand croiseur cuirassé à six cheminées, qui est achevé en 1901. Et c'est en 1912 qu'il devient le premier navire-école du nom de Jeanne d'Arc. Il reprend cette activité en 1919 et fait encore neuf campagnes d'application avant de s'arrêter en 1928. Le nom est aussitôt repris en vue de la réalisation d'un croiseur-école spécialement construit dans ce but, qui effectue sa première croisière en 1931-1932. Ayant la réputation d'être très réussi, il participe à la Seconde Guerre mondiale à laquelle il survit, et il reprend sa mission en 1946 pour l'achever en 1964. Le porte-hélicoptères construit en tant que tel et en même temps de croiseur-école est mis sur cale en

⁸ Picard C., « Les navires allemands cédés à la marine en 1946-47 (suite) », *Marines Internationales*, 1980, n°6, p. 18-27 ; Ledet M. et Stahl F. (sous la direction de), « Les escorteurs français de l'après-guerre, tome II : les unités d'origine étrangère », *Navires & Histoire*, 2006, hors-série n°5, 118 p., ici p. 89-95.

1959, plusieurs années avant la fin de la carrière de « La Jeanne ». Aussi porte-t-il un autre nom initialement : *La Résolue*. Lancé en 1961, il est armé en 1964, admis au service le 16 juillet, jour où il reprend le prestigieux nom qui lui a été promis. Le porte-hélicoptères a été retiré du service en 2010 et déconstruit en 2014.

L'école d'application des enseignes de vaisseau a été créée en 1864 et elle a disposé d'un navire dès ce moment. Seuls deux ont été réalisés spécialement pour elle, les deux Jeanne d'Arc, entre 1931 et 2010. Aujourd'hui, la croisière de l'école et des autres officiers qui y participent porte le nom, mais le bâtiment ne lui est plus spécifique et il n'a pas été conçu pour ce rôle, ce qui ne l'empêche certainement pas de s'y prêter avec bonheur et efficacité. Depuis 1864, onze bâtiments ont été employés pour ce rôle important à différents points de vue, ce nombre tenant compte du porte-hélicoptères amphibie actuel, mais pas des bâtiments d'accompagnement. La croisière qui a appareillé le 19 février dernier de Toulon est composée du PAH *Tonnerre* et de la frégate légère et furtive *Guépratte*.

D'autres noms lorrains

À côté de Jeanne d'Arc, il faut citer Jules Ferry, les mathématiciens Henri Poincaré (Nancy) et Poncelet (Metz) dont le nom a été porté par des sous-marins, celui de Poincaré étant repris par un navire d'essais et de mesures de 1968 à 1993, et Cugnot (Void-Vacon) pour nommer un sous-marin au début du XX^e siècle. Chez les marins, ce sont l'amiral de Rigny (Toul) - très rarement me semble-t-il -, l'amiral Guépratte (famille originaire d'Ancy-sur-Moselle), le commandant de Pimodan (Rarécourt, près de Verdun, et Toul) pour deux avisos, et l'ingénieur général du Génie maritime Émile Bertin pour un croiseur, lancé en 1933 et retiré du service en 1959, qui a marqué son temps. Un grand bâtiment ravitailleur va bientôt porter à nouveau son nom. Pour sa part, l'amiral Guépratte a donné son nom à deux bâtiments : un escorteur d'escadre et l'actuelle frégate furtive dont Metz est la ville marraine.

Nombre de villes ont été honorées. Au cours de la Première Guerre mondiale, une importante série d'avisos reçoit comme nous l'avons envisagé plus haut le nom de villes parmi lesquelles plusieurs de notre région : *Baccarat*, *Bar-le-Duc*, *Epinal*, *Lunéville*, *Nancy*, *Remiremont*, *Revigny*, *Toul*, *Verdun*, ainsi que deux lieux d'âpres combats : *Les Eparges* et *Vauquois*. Si certaines de ces petites unités disparaissent rapidement des listes de la Flotte, comme *Bar-le-Duc* qui s'éventre sur une falaise au cours d'une tempête en 1920, d'autres restent en service jusqu'après la Seconde Guerre mondiale. C'est ainsi que l'avisos *Epinal* fait partie des Forces navales françaises libres (FNFL).

Après l'armistice de 1918, divers navires allemands et autrichiens sont livrés à notre pays. Des croiseurs reçoivent ainsi les noms de *Metz* et de *Thionville*. La dénomination *Verdun* est donnée après-guerre à un contre-torpilleur en vue de rappeler la bataille de 1916. En service en 1930, il est sabordé à Toulon le 27 novembre 1942 et n'est jamais remis en service. Enfin, les victoires de la 2^e division blindée à Dompierre puis à Baccarat en 1944 conduisent à attribuer deux fois ces noms, tout d'abord à deux torpilleurs ex-allemands de 600 tonnes, que la Marine nationale emploie en 1946-1947, puis à deux dragueurs de mines océaniques que l'*US Navy* octroie à la France en 1953 et qui font dans notre marine une longue carrière, terminée respectivement en 1988 et 1993⁹.

⁹ Blois H. de, *La guerre des mines dans la marine française*, Editions de la cité, Brest-Paris, 1982, 224 p., ici p. 185-186 et 195.

Les noms des cours d'eau sont généralement portés par des pétroliers¹⁰ et des bâtiments logistiques. *Meurthe* a désigné un bâtiment de transport entre 1885 et 1904, *Meuse* a été porté par un aviso et par un pétrolier pendant la Première Guerre mondiale, par un aviso-dragueur ex-allemand après 1945, et, récemment (1978), par un pétrolier-ravitailleur d'escadre. *Moselle* a été attribué à un bâtiment-base¹¹, l'ancien paquebot *Foucauld*, qui a servi au centre d'expérimentations du Pacifique pendant la mise au point des armes nucléaires de notre pays, de 1967 à 1977. La rivière Saône, traditionnellement considérée comme étrangère à la Lorraine, prend pourtant sa source dans le département des Vosges, très exactement à Vioménil, et l'on parle de « Saône lorraine ». Le nom *La Saône* a été porté par un pétrolier mis sur cale en 1939 et dont la carrière, perturbée par la Seconde Guerre mondiale, l'a fait naviguer au commerce avant qu'il soit transformé en ravitailleur d'escadre et serve dans les rangs de la Flotte jusque'en 1981.

Plusieurs noms des lacs ont été attribués à des petits bâtiments d'origine américaine des classes *AOG* et *YO* pendant et après la Seconde Guerre mondiale. Le nom de *Lac Blanc* est porté, de décembre 1944 à décembre 1945 par l'ancien *AOG 15 Conasauga*, et celui de *Lac Noir*, par l'ex-*AOG 16 Guyandot*, de janvier 1945 à décembre 1952. Ces deux noms de lacs vosgiens sont également portés par des lacs alpins, mais il est avéré que ce sont les Vosges qui sont honorées, peut-être en souvenir de combats de la Première Guerre mondiale.

Enfin, les bâtiments qui portent aujourd'hui le nom d'un navire avant appartenu aux FNFL entre le 3 juillet 1940 et le 3 août 1943, par exemple la frégate *Aconit*, continuent à arborer le pavillon de beaupré (à la proue du navire) portant la croix de Lorraine. Ce pavillon est bleu, blanc et rouge, le blanc ayant la forme d'un losange chargé d'une croix de Lorraine¹².

Émile Bertin, ingénieur général du Génie maritime

Louis Émile Bertin est né à Nancy, le 23 mars 1840, dans l'actuelle rue Gambetta, dans une maison reconnaissable à la plaque qu'elle porte en façade (figure 1) mais qui est malheureusement placée un peu haut pour être très visible. Émile Bertin est souvent considéré comme le plus brillant ingénieur naval de la Troisième République. Appelés à l'époque « ingénieurs du Génie maritime », ces officiers sont maintenant désignés sous l'appellation plus générale « d'ingénieurs de l'Armement ». L'École polytechnique et l'École nationale supérieure des techniques avancées constituent leurs voies habituelles de recrutement.



Figure 1
La plaque apposée sur la façade de la maison natale d'Émile Bertin, rue Gambetta à Nancy
Photographie P. Labrude, 2024

¹⁰ Moulin J. et Maurand P., *Pétroliers ravitailleurs*, Marines Editions, Nantes, 2002, 248 pages.

¹¹ Moulin J., « Les bâtiments bases Maurienne et Moselle », *Marines et forces navales*, 2005, n°99, p. 56-71. Ibidem, « Les bâtiments bases du CEP », *Marines Internationales*, 1980, n°6, p. 34 et 39.

¹² Bertrand M., « Les frégates à croix de Lorraine 1943-1945 », *Marines Internationales*, 1980, n°3, p. 36-45.

Fils de Pierre Bertin et d'Anne Dermier, il est élève de l'École polytechnique et, à sa sortie, il intègre en 1863 le corps des ingénieurs du Génie maritime. Affecté à Cherbourg, il prépare et soutient une thèse de doctorat en droit. Il se passionne rapidement pour la recherche et pour l'invention en matière de construction navale, ce qui le conduit à une grande notoriété. En octobre 1885, il signe un contrat avec le Japon en vue d'aider ce pays à créer une flotte de guerre. Le contrat se termine en mars 1890. Bertin rentré en France devient directeur des constructions navales. Il est l'inventeur et le créateur à Paris du bassin des carènes, situé boulevard Victor. À la fin de sa carrière militaire, il s'occupe aussi de l'exposition internationale de Bordeaux. Il meurt près de Cherbourg le 22 octobre 1924, à l'âge de quatre-vingt-quatre ans. Émile Bertin est l'auteur d'un grand nombre d'ouvrages scientifiques et techniques. Le premier navire portant son nom est un croiseur léger, lancé en 1933, rapide et réputé polyvalent, prévu pour le mouillage de mines et la conduite d'une flottille. Fameux dans la Marine, il a été désarmé en 1952 mais il a servi de caserne flottante à Toulon jusqu'à 1959¹³.

La famille Guépratte : une famille messine liée à la Marine

La famille Guépratte est une vieille famille d'Ancy-sur-Moselle, près de Metz, à laquelle on rattache traditionnellement l'amiral de ce nom. Quand on évoque cette parenté, au minimum cette proximité, on se heurte à des objections du genre : « l'amiral n'a rien à voir avec cette famille, ce n'est qu'une coexistence de nom ». Qu'en est-il dans la réalité ? Une thèse de doctorat d'université, soutenue à Metz en 2022 et disponible en ligne, permet de connaître avec précision ce qu'en dit la famille. Ce travail¹⁴, intitulé « La bourgeoisie messine à l'aune de ses espaces et de ses caractéristiques socio-économiques : homogénéité ou disparité ? » comporte un chapitre sur la famille, qui expose en son début l'histoire de celle-ci.

Il est question de l'amiral quelques lignes après le début de l'exposé. L'auteur de la thèse indique qu'il est né à Grandville, mais que ce cousin passait régulièrement à Ancy, qu'une rue porte son nom à Ancy et une autre à Metz, ville qui est la marraine de l'actuelle frégate furtive. Jamais un tel parrainage n'aurait pu avoir lieu en l'absence de lien et Grandville n'aurait pas manqué de revendiquer ce choix. D'autres personnages importants de la famille sont cités ensuite.

Dans l'entretien qu'il a accordé à l'auteur, le préfet Étienne Guépratte dit : « Nos illustres aïeux sont l'amiral Guépratte et mon arrière-grand-père, son cousin qui fut député protestataire au *Reichstag* [...]. Nous avons dans nos archives des photographies de lui (l'amiral) avec mon grand-père Étienne et ma grand-mère Irène [...]. Quand j'ai été nommé préfet à Toulon, le lendemain *Var Matin* a titré : Le retour d'un Guépratte ». Il convient de préciser que Madame Nathalie Griesbeck est la sœur du préfet Guépratte, et que parmi les enfants de ce dernier, il y a Charles Guépratte, qui a été directeur dans notre CHU et qui a aussi été directeur général de CHU.

Le nom « Amiral Guépratte » a été attribué à une rue d'Ancy-sur-Moselle, près de Metz. Une rue « de l'Amiral Guépratte » existe aussi à Nancy dans le lotissement de la Tuilerie. Créée sans dénomination en 1936 par un particulier, elle a été baptisée en 1956. Elle se situe entre le rue « Général Gouraud » et le rue « de la Prévoyance ».

¹³ Lassaque J., *Le croiseur Émile Bertin*, Marines Editions, Rennes, 2004, 95 pages.

¹⁴ Dettori F., thèse de doctorat de l'Université de Lorraine, mention sociologie, 25 mai 2022, disponible en ligne sur hal (n°03764930), 372 p., ici le sous-chapitre 2.2.

Conclusion

Au total, en dehors du nom de notre région et de celui de ses habitants, une série assez variée de noms lorrains a été attribuée depuis cent-cinquante années à des navires de guerre. Ceux de Jeanne d'Arc et de Jules Ferry, grandes figures de notre histoire nationale, sont les plus importants et les plus symboliques. Toutefois, à leur côté, nombre d'autres noms lorrains ont représenté et représentent notre région sur toutes les mers du globe.

Actuellement, en Lorraine, quatre villes sont les marraines de bâtiments en service : Epinal avec le sous-marin nucléaire d'attaque *Améthyste*, Metz avec la frégate légère *Guépratte*, Nancy avec la frégate multi-missions *Lorraine*, et Saint-Dié-des-Vosges avec la frégate légère *La Fayette*. Domrémy-la-Pucelle patronnait bien sûr, en son temps, le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*.

Bibliographie générale sur le sujet

Dousset F., *Les navires de guerre français de 1850 à nos jours*, Editions de la Cité, sans lieu, 1975, 366 pages.

Frémy R. et Basili G., *Des noms sur la mer Trois cents ans d'une marine par les noms des bâtiments*, Association centrale des officiers de réserve de l'armée de mer, Paris, 1990, 398 pages. Des mêmes auteurs, *De nouveaux noms sur la mer* (tome II), du même éditeur, 1994, 133 pages.

Taillemite E., *Dictionnaire des Marins Français*, Editions maritimes et d'outre-mer, sans lieu, 1982, 357 pages.