

**NEW  
LORRAINE  
1884**

# La Lorraine



Renaissance de la plus vieille  
péniche de Bretagne (1884)

Par Philippe CROSSOUARD

2013 / 2014

**LA LORRAINE**

## Un peu d'histoire ...

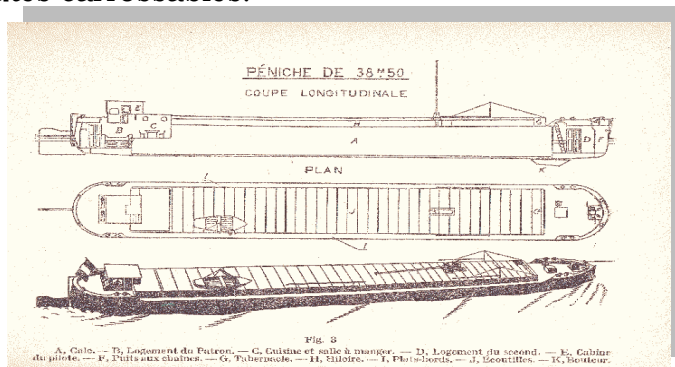
**La péniche, symbole de l'âge d'or de la batellerie en Bretagne, est à l'image d'une époque qui sait prendre son temps.**

D'abord tirée par les hommes, les mariniers et surtout par leur femme, à un kilomètre à l'heure, à la "bricole", ensuite par les chevaux, puis tirée ou poussée mécaniquement par la vapeur et le moteur diesel.

Une péniche est avant tout un type de bateau à fond plat, adapté au gabarit Freycinet, pour le transport de marchandises, sèches ou humides, stockées dans une cale non spécialisée, accessible et couverte par des panneaux coulissants ou amovibles (les panneaux d'écoutes). À l'origine la coque construite en bois et halée ou tractée, a évolué vers la construction métallique d'abord rivetée puis soudée avec la motorisation embarquée, comme la Lorraine.

Dans le petit monde de la batellerie on distingue pousseur, barge et automoteur selon la motorisation et le rôle du bateau, tandis que la péniche désigne plus spécifiquement un automoteur au gabarit Freycinet.

De formes simples, portant des tonnages intéressants (en comparaison avec la voie terrestre) grâce à leur faible enfoncement, les péniches permirent l'expansion économique de certaines zones grâce à la possibilité de faire voyager sans heurt et à moindre coût diverses denrées en dépit de l'absence de routes carrossables.



Divers gabarits furent expérimentés en fonction des écluses équipant les canaux construits jusqu'à la fin du XIXe siècle. Les plus standardisés furent alors le gabarit « Becquey » (1822. Écluses de 30,40 m × 5,20 m, mouillage 1,60 m, hauteur libre 3 m), supplanté en 1879 par le gabarit Freycinet déterminé par les dimensions de la péniche dite « flamande » ou « spits » : écluses de 39,50 m × 5,20 m, mouillage 2,20 m, hauteur libre 3,70 m adoptées et imposées par la réforme Freycinet de 1879.

Charles de Freycinet (1828/1923) fut ministre des travaux publics de 1877 à 1879 et contribua à la modernisation des voies fluviales.

La péniche traditionnelle la plus courante, en bois et dite ainsi gabarit Freycinet, mesure 38,50 m de long sur 5,05 m de large. Pour les puristes, seul mérite le nom de « péniche » ce dernier type de bateau, avec ces dimensions-là.

Mais l'emploi du mot péniche peut être toléré pour des bateaux à fond plat tels que les automoteurs de rivière comme **la Lorraine**.

**Le mot Péniche viendrait de «pinasse» (bateau fabriqué en pin) qui aurait transité par l'Angleterre en devenant alors «pinace» dont la prononciation aurait donné « péniche ».**

Plan d'une péniche type Freycinet début du XXème siècle

## Un peu d'histoire ...

Charles de Freycinet est né en 1828 et mort à Paris en 1923. Il fut ministre des Travaux Publics de 1877 à 1879 et contribua à la modernisation des voies fluviales.



Avant d'être motorisées, les péniches étaient tractées le long des chemins dits de halage par des hommes qui tiraient à deux ou trois à l'aide d'un harnais appelé « bricole », avant que, le gabarit et par conséquent le tonnage augmentant, il fut nécessaire de confier ce travail à des animaux (chevaux, ânes ou mulets), et dans certaines régions du sud de la France, des bœufs.

Selon l'enfoncement possible dans l'eau (canal ou fleuve), une péniche « Freycinet » peut porter de 250 à 350 tonnes de fret (elle-même pèse aux alentours de 50 tonnes). Compte tenu de la longueur des voyages et de l'habitabilité du bateau, l'équipage vit en général à bord, souvent en famille dans le logement du marinier.

Les dernières péniches en bois ont disparu après la Seconde Guerre mondiale, remplacées par des chalands automoteurs en fer, de mêmes dimensions. En Bretagne on ne fabriquait que des péniches, ce qui explique que si l'on souhaitait une péniche en acier, il fallait passer commande aux Pays-Bas.

Il existe bien des tailles différentes de péniches et sur le Rhin ou la Seine, on trouve par exemple des péniches grand gabarit pouvant mesurer entre 60 et 135 mètres de long pour une largeur de 8 à 15 mètres.

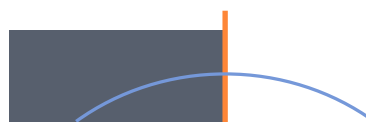
À partir de 1923, les progrès du chemin de fer diminuent grandement le "fret" par voie d'eau (douce) entre Rennes et la Manche. Ce déclin sera accentué par le développement, après guerre, des axes routiers et des camions ainsi que par la construction du barrage de la Rance à partir de 1960. De 1926 à 1957, près de 5000 km de chemins d'eau ont été rayés de la nomenclature des voies navigables. La plupart appartiennent encore au domaine public mais l'État n'est plus tenu de les entretenir.

Les écluses sont murées ou détruites, les maisons éclusières effondrées, vendues ou louées au titre de résidences secondaires.

D'autres voies ont perdu jusqu'à leur qualité de "voie d'eau". On a construit des H.L.M. dans le lit du canal du Berry.

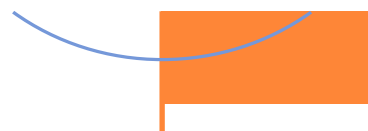
Aujourd'hui, 8 400 kilomètres de voies fluviales sont classées navigables. Mais tout en ayant à l'esprit les canaux à petit gabarit où les écluses ne dépassent pas 30 mètres de long, comme en Bretagne.

**Aujourd'hui, les péniches ont laissé place aux pêcheurs, promeneurs, sportifs. Gabares et chalands disparus, et le canal n'ouvre plus ses écluses qu'aux plaisanciers. Mais ça c'est une autre histoire ...**



« Là-bas, contre l'autre berge, des péniches pleines de charbon, des chalands chargés de meulière »

**Émile Zola**, in L'Oeuvre, 1886



# Quelques Chiffres ...

☞ Le réseau navigable français mesurait 12778 kilomètres en 1900 le halage humain

Il est estimé aujourd'hui à environ 8300 Km

dont 6900 sont gérés par VNF (voies navigables de France)

☞ Il reste 2570 maisons éclésières dont 370 sont louées à des particuliers

☞ Le domaine public fluvial représente 80 000 hectares

☞ Il y a 1782 écluses, 494 barrages, 65 barrages-réservoirs, 35 souterrains fluviaux, 74 ponts-canaux (source VNF)

☞ il y avait encore 8000 péniches en 1920, et seulement 4300 en 1979.

☞ Entre 1980 et 2000, un plan de déchirage européen a détruit plus de la moitié de ce patrimoine.



## Canal d'Ille-et-Rance

Distance en km : 85 km  
 Nombre d'écluses : 47  
 Gabarit (longueur x largeur) : 26,5 m x 4,5 m  
 Tirant d'eau : 1,2 m  
 Tirant d'air : 2,5 m

Maillon essentiel de la liaison "Manche-Océan", ce canal de jonction dont le bief de partage se trouve en haut de l'échelle des 11 écluses de Hédé - permet de joindre les deux vallées de l'Ille et de la Rance.

## Vilaine (amont)

Distance en km : 89 km  
 Nombre d'écluses : 12  
 Gabarit (longueur x largeur) : 25,8 m x 4,2 m  
 Tirant d'eau : 1,2 m  
 Tirant d'air : 3,2 m

C'est le plus long maillon de la liaison "Manche-Océan". La section amont de la Vilaine relie Rennes à Redon où se croisent les deux grands axes de navigation de la Bretagne.

**Actuellement en France seulement 900 péniches en réelle activité et + de 1500 réhabilitées en bateaux-habitations.**



## A l'origine du projet, un Homme ...



C'est lors d'une formation en soudure à l'AFPA en 1987 que Philippe rencontre Fernand Touquet dit Toutou qui vient d'acheter le Moïse et va lui transmettre sa passion des péniches. Philippe va aider Toutou à restaurer le Moïse et fera dès lors partie du cercle très fermé des « Pénichards ».

À l'origine du projet de restauration de la plus vieille péniche de Bretagne, il y a un Homme, Philippe CROSSOUARD, formateur en Installations thermiques et sanitaires à l'AFPA.

D'aussi loin qu'il s'en souvienne, Philippe a toujours été fasciné et attiré par les péniches et le monde de la batellerie de manière générale. Depuis l'âge de 18 ans, ils aident les mariniers à retaper leurs chalands.

C'est lors d'une balade en bord de Rance que Philippe tombe sous le charme d'une péniche, La Lorraine, coulée entre deux eaux du côté de Taden.

Alors, pour Philippe c'est comme une évidence, il doit la remettre à flot et lui rendre sa beauté d'antan !

Dès lors, il lui faut convaincre le propriétaire, Marie Viot, de la lui céder.

« Cet homme est fou ! » entend-il autour de lui ...

Mais Philippe n'est pas homme à se laisser impressionner et à renoncer si facilement.

En passionné qu'il est, il parvient à faire entendre raison à Marie qui accepte de lui vendre la Lorraine et de le suivre dans cette aventure. Dès cet instant, L'ancien propriétaire sera son premier soutien !

Mais l'histoire n'en est qu'à ses débuts...

Tous les pénichards de Rennes et alentours saluent l'initiative de Philippe et décident, à leur tour, de lui donner un coup de main.

Il est bientôt rejoint par amis, famille, ou relations de travail.

**Philippe a fait le pari, un peu fou, de la faire naviguer à nouveau et ce pour 100 ans !**

## La Lorraine, Monument du Patrimoine Breton

Sortie des chantiers en 1884, la Lorraine s'appelait à l'origine la Marguerite, et connut plusieurs propriétaires, mais son histoire resta gravée dans les annales au travers d'un évènement tragique.

Quand Mr Le Floch fit son acquisition en 1955, il ne pouvait imaginer que cette « vieille dame de la Rance » allait bouleverser son existence. Et Pourtant ...

Jean Le Floch perdit ses 2 enfants, tous deux morts d'hydrocution, suite à une chute dans le canal du côté de Port Minic en Rance sur La marguerite.

Ce drame lui fit abandonner la navigation et la Marguerite fut vendue à un Alsacien, Charles Nafziger, qui possédait un dépôt de sable à Rennes.

Tout naturellement, il la rebaptisa La Lorraine, en attachement à sa propre région d'origine. Elle effectua avec lui de nombreux voyages pour charrier graviers, ou sable.

Quelques années plus tard, le 26 Janvier 1979, La Lorraine changea à nouveau de propriétaire pour aider des années durant Marie Viot, marchand de sable qui faisait du dragage entre le barrage de la Rance et Lyvet, et travaillait à l'époque pour la société rennaise de dragage.

En 2005, quand sonna l'heure de la retraite, la Lorraine fut coulée du côté de Taden pour lui éviter le pillage et resta ainsi entre deux eaux jusqu'à ce que Philippe ait un coup de foudre pour elle...

Improbable renaissance pour cette vieille dame, renaissance doublée d'une sorte de rédemption. Philippe a ainsi décidé d'acheter La Lorraine à Marie Viot et de la restaurer pour lui donner une seconde jeunesse, l'aménager et lui permettre de retrouver sa superbe, sans pour autant oublier ses bons et loyaux services dans la batellerie bretonne.



**Jean Le Floch avec son épouse et leur fille Jany**

**La Lorraine fait partie intégrante de l'histoire de la batellerie bretonne, elle est bien connue des mariniers, et éclusiers de Bretagne et c'est ce pourquoi aujourd'hui, Philippe a décidé de la restaurer.**



**Marie Viot, un ami et Philippe en bleu de travail devant la Lorraine**

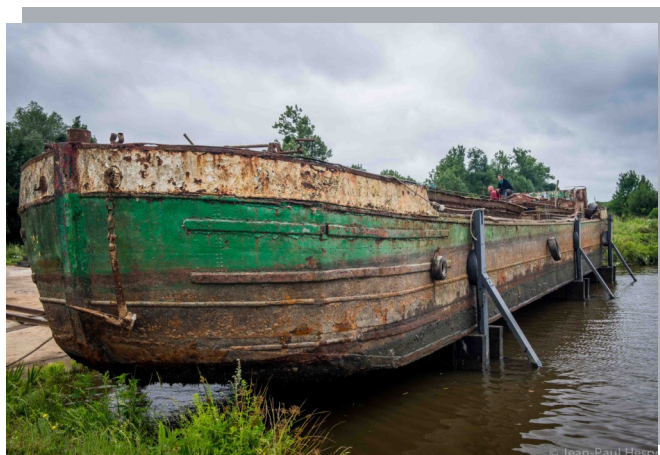
# Une péniche aux dimensions bretonnes ...

Avec le Moïse sorti des chantiers en 1892, La Lorraine est la plus vieille péniche ( ou automoteur ) de Bretagne. Commandée et sortie des chantiers de Hollande en 1884, elle sillonna, des années durant, les canaux de Bretagne.

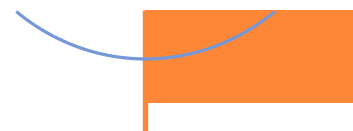
C'est Napoléon qui ordonna la construction d'écluses de taille réduite en Bretagne pour éviter les invasions par les fleuves. Ceci expliquant que les chalands et autres péniches de grand gabarit ne puissent circuler sur nos canaux. La Lorraine avec ses 26 mètres de long est donc totalement étudiée pour naviguer sur les canaux bretons.

Elle a d'ailleurs dragué le port de St Malo, pour permettre aux ferries de pouvoir y circuler, et a également participé activement à la construction du port en eaux profondes de Dinard.

Petit gabarit mais grande capacité !



**Au 19ème siècle, on ne construisait que des péniches en bois en Bretagne.**



- ⇒ Type : Automoteur
- ⇒ Long : 26.60 m
- ⇒ Larg : 4.60 m
- ⇒ Tirant d'eau : 0.60
- ⇒ Poids : 40 tonnes
- ⇒ Matériaux : Acier
- ⇒ Tonnage : 160 en mer et 140 en rivière



# Un Projet à Financer ...

## BUDGET RÉALISÉ

Achat péniche	5 500 €
Acier	14 500 €
Location SlipWay	3 500 €
Soudure	3 200 €
Consommables	700 €
Divers Outillage et engins de manutention	3 000 €
<b>TOTAL au 30/01/2014</b>	<b>30 400 €</b>

Financer un tel projet demande des ressources financières non négligeables.

Philippe parle aujourd'hui de plus de 100 000 €. Il faut imaginer que 8 ans dans l'eau ont passablement abimé la Lorraine...

La restauration nécessite divers achats, matériaux ou autres ...



**La mise à l'eau de la Lorraine est prévue en Avril 2015.**

## BUDGET PRÉVISIONNEL

Acier	5 000 €
Isolation	3 000 €
Peinture	5 000 €
Plomberie / Chauffage	7 000 €
Électricité	3 000 €
Accessoires divers ( portes, hublots ... )	6 500 €
<b>TOTAL à fin décembre 2014</b>	<b>29 500 €</b>





# Planning / Rétroplanning

<b>Janvier 2013</b>	Renflouement de la Lorraine
<b>Avril 2013</b>	Rapatriement Taden/Rennes
<b>Aout 2013</b>	Les premières tôles tombent ...
<b>Octobre 2013</b>	Repose de la tôle
<b>Novembre 2013</b>	Finitions côtés et fond de la péniche
<b>Décembre 2013</b>	Découpe de la poupe
<b>Janvier 2014</b>	Dépose du moteur
<b>Mai 2014</b>	Restauration de la proue
<b>Septembre 2014</b>	Repose du moteur
<b>Janvier 2015</b>	Sablage et peinture
<b>Avril 2015</b>	Mise à l'eau

**Le renflouement et le rapatriement de la Lorraine ont pris plus de 5 jours entre Taden et Rennes. La péniche a même coulé à Chevaigné, obligeant Philippe à demander une baisse de niveau du Bief pour pouvoir la remettre à flots !!**



# La Lorraine et vous ...

Vous partagez nos valeurs, notre enthousiasme et notre Amour du Patrimoine breton ?

Vous trouvez le projet de Philippe fédérateur ?

Aujourd'hui nous vous donnons la possibilité de participer à ce projet d'envergure.

La Lorraine est actuellement en cours de labellisation BIP ( Bateau d'Intérêt Patrimonial ).

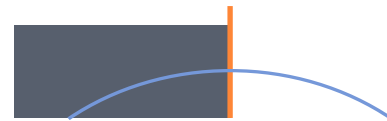
## Rejoignez nous !

Devenez partenaires, membres bienfaiteur de notre association ou mécènes.

Nous avons créé une association loi 1901, la New Lorraine, dans ce but.

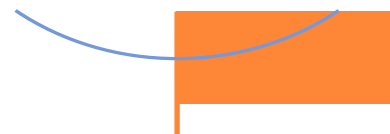
L'argent ainsi récolté servira à la restauration de la Lorraine.

**Alors, vous aussi, participez au sauvetage de ce monument de notre patrimoine breton et valorisez votre image.**



**Association New Lorraine :**

association.newlorraine@gmail.com



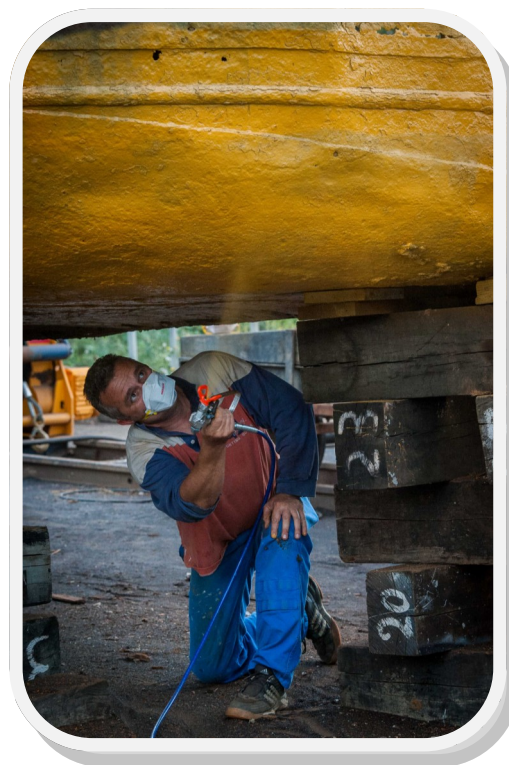
**L'adhésion à l'association est fixée à 10 €.**

**Vous pouvez devenir adhérent, ou bienfaiteur en faisant un don en numéraire ou en matériel.**



# Nos Partenaires actuels

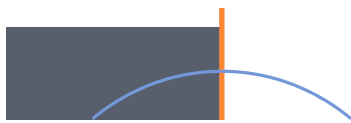
Nous tenons à remercier nos partenaires actuels :



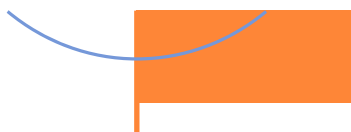
**Vous aussi, aidez nous à maintenir vivante la mémoire de nos marinières bretons en participant au sauvetage de la Lorraine !**



# La comm' autour de la Lorraine ...



**Valorisez votre Image en participant à la renaissance de la Lorraine !**



Retrouvez nous sur la toile ou dans les médias et profitez de notre visibilité !

**@ Notre Blog :**

<http://new.lorraine.over-blog.com/>

**@ Notre page Facebook :**

<https://www.facebook.com/pages/New-Lorraine>

**@ Dans les médias :**

RCF, Ouest France, le Télégramme, France 3 Bretagne, TV Rennes, BFMTV ...

**@ Notre association :**

[association.newlorraine@gmail.com](mailto:association.newlorraine@gmail.com)

**Différents évènementiels sont en cours ou à venir :**

**concours de dessin, visite du chantier, exposition photos, concert ...**

**Soyez sur le coup !**

**(Toutes les infos sur notre site Internet).**

# Remerciements ...

Merci à tous ceux qui, de près ou de loin,  
ont aidé, aident et vont aider  
Philippe à réaliser son rêve !

- ◆ BOURDOULOUX François-Xavier
- ◆ BREDELOUX Pierrick
- ◆ CHARLES Alain
- ◆ CROSSOUARD Maxime
- ◆ ESNAULT André
- ◆ FLEURENT Claude
- ◆ HESRY Jean Paul
- ◆ HUBERT Philippe
- ◆ LAHAYE Marcel
- ◆ LE GALL Marine
- ◆ MARCHANDEAU Laurent
- ◆ MOREL Patrick
- ◆ PRAT Bruno
- ◆ SEHILI Nazim
- ◆ TOUQUET Fernand
- ◆ Christian (de Plouasne)
- ◆ VIOT Marie

## Contactez nous !

→ [association.newlorraine@gmail.com](mailto:association.newlorraine@gmail.com)

→ Mireille 06.26.63.62.68 (chargée de communication)

