



Le journal en culotte courte

Ecole primaire publique
Créach Bian
29253 Île de Batz
☎ 02 98 61 79 06
✉ ile.de.batz.ecole@wanadoo.fr
<http://ecole.wanadoo.fr/ecole-ile.de.batz>

1 €

Juin 2002
N°4

Le dossier de ce numéro

Le goémon



Un champ de laminaires au nord de l'île de Batz

Le sommaire

- ◆ Histoires imaginaires : page 2
- ◆ Une histoire vraie : page 2
- ◆ Rencontre : Armand Glidic : page 3
- ◆ **Notre dossier** : Le goémon : page 5
 - Sortie à l'écomusée : page 5
 - L'histoire d'une goémonière : page 5
 - Un charpentier marine : page 6
 - Marie-Louise Guivarch : page 7
 - Les algues, pour y voir plus clair page 8
- ◆ Activités sportives : page 10
- ◆ Activités nature : page 10
- ◆ Activités culturelles : page 11
- ◆ Poésies, d'où vient le vent ? page 12
- ◆ Poésies, jeux sur les prénoms page 13
- ◆ Culture : page 14
- ◆ Cuisine : page 14

Editorial

Voici le dernier numéro de cette année.

Il fait la part belle à l'interview.

Notre dossier est consacré au **goémon** avec l'interview de Marie-Louise Guivarch, Maire-Adjointe, mais aussi celle d'un charpentier-marine, qui a construit de nombreux goémoniers traditionnels, Jean-Louis Le Got, et de Valentine Le Pors qui a bien connu les fours à goémon. Tous deux sont de Plouguerneau.

Vous y trouverez également l'interview, certes déjà un peu lointaine, d'Armand Glidic, le père de Maureen, qui nous a fait le plaisir de venir dans la classe répondre à nos questions, ainsi qu'un reportage au journal Le Télégramme.

Pour la rentrée, nous vous annonçons d'ores et déjà une grande nouveauté : « Le journal en culotte courte » va changer de nom.

Alors bonne lecture et bonnes vacances.

Reposez vous bien...

Jean-Pierre NICOLAS



Histoires imaginaires

Le Monstre

Un beau jour, Mary J. Black avait un ami monstre. Il était très gros mais beau. Tout le monde se moquait de lui. Mais un jour, il prit l'apparence humaine. Il se maria avec la fille du roi et ils eurent beaucoup de bébés monstres. Trois mois plus tard, Mary J. Black se maria et tout redevint comme avant.

Noémie (CM1)

Le cambrioleur

Il était une fois un cambrioleur qui cambriolait tout ce qu'il voyait. Un jour, sans s'en rendre compte, il cambriola un commissariat et il se fit arrêter par des policiers. Et il fut condamné à 40 ans de prison.

Clément (CE1)

L'école

Il était une fois un petit garçon qui aimait bien aller à l'école. Et un jour, quand il arriva à l'école, il vit qu'elle était démolie. Alors, il alla voir le professeur qui était dans la cour. Il lui demanda : « Mais qu'est-ce qu'il est arrivé à l'école ? » Le professeur lui répondit : « Ce sont les chars qui ont tout cassé sur leur passage. » Et ils n'eurent plus d'école pendant 10 ans.

Jean-Félix (CM2)

Le Mégathérium

Il était une fois dans les années 2100, une machine capable de rendre vie aux animaux disparus. C'était l'invention d'un savant fou qui voulait faire revenir le Mégathérium pour détruire la ville. Il réussit à faire revenir l'un d'entre eux, le plus grand et le plus fort. Après une heure, le fou fut arrêté par la police mais pas le Mégathérium. Même l'armée ne réussit pas à l'attraper ou le tuer. Il détruisit la moitié de la ville de New York et tout Washington. Trois ans plus tard, il avait détruit toute l'Amérique sauf une ville où il y avait le pénitencier où était son créateur. Alors, il le délivra et le mangea.

Romain (CM2)



Une histoire vraie

Emmanuel, député junior à l'Assemblée Nationale

Il nous fait part de ses émotions...

Le 11 mai, je suis parti au bateau de dix heures quarante cinq. A l'île aux moutons, mes camarades, qui m'avaient auparavant élu, m'attendaient pour m'encourager. Ils avaient préparé deux banderoles. On pouvait y lire « Vas-y Manu ! ». Ensuite, j'ai pris le train à Morlaix. J'étais accompagné par mes parents et ma sœur.



Mes camarades sont venus m'encourager pour le départ...

Arrivés à Paris, nous sommes allés à la permanence d'Yvon Abiven, le député de la quatrième circonscription du Finistère. Là, nous l'avons attendu. Puis nous sommes passés par un sous-sol pour aller dans l'Assemblée Nationale. Nous avons alors fait la visite de l'Assemblée. Nous avons vu la bibliothèque, la salle des quatre colonnes, la salle des fêtes (qui était en rénovation), la salle de lecture et enfin l'hémicycle. Ma sœur et mon père nous ont ensuite quittés et je suis resté avec ma mère. Je suis allé alors dans une salle de travail où nous avons voté trois lois. Ensuite nous sommes allés manger. Après, nous sommes allés faire une photo avec le Président de l'Assemblée Nationale, M. Forni. Plus tard, nous sommes revenus dans l'Assemblée pour voter



Les députés juniors et seniors du Finistère...

les trois lois. C'était impressionnant.

Emmanuel Péanne (CM2)



Nous avons rencontré Armand Glidic

Ancien mécanicien-avion sur porte-avions, et père de Maureen

A quel âge avez-vous commencé votre métier ? J'ai commencé mon métier de mécanicien à 16 ans par deux ans d'école et à 18 ans vraiment sur le métier.

Sur quels bateaux avez-vous navigué ? J'ai navigué sur le porte-avions « Foch » et sur le porte-avions « Clémenceau ». Ce sont deux porte-avions français.

Combien de personnes y avait-il à bord ? Nous étions 2 000 personnes embarquées pour chaque mission. Cela fait plus de trois fois le nombre d'habitants de l'île, avec tous les métiers comme boulanger, cuisinier...

Que faisiez-vous à bord ? Sur le porte-avions, j'étais donc mécanicien de « super étendard » et « d'étendard-photos ». Les premières années, je faisais la mise en œuvre, c'est-à-dire les pleins de kérosène et la préparation de l'avion pour le vol. Et après, pendant cinq ou six ans, j'ai fait le dépannage dans le hangar du porte-avions. Je réparais les avions en panne qui repartaient le lendemain en vol.

Avez-vous aussi fait ce métier à terre ? Oui, je l'ai fait sur la base de Landivisiau.

Faites-vous un autre métier maintenant ? Oui. J'ai arrêté ce métier à 34 ans. Maintenant, je fais la pêche sur mon petit bateau et je travaille également sur les vedettes.

Combien mesuraient les bateaux ? Le porte-avions faisait 260 mètres. Les deux bateaux faisaient la même longueur car ils sont identiques.

Combien d'avions y avait-il sur le bateau ? Il y avait au maximum 40 avions dont, toujours, 6 ou 7 hélicoptères.

Combien de jours restiez-vous en mer ? En mer, sans revenir à quai, le maximum c'était 45 jours. Cela variait entre 20 et 45.

Pendant combien de temps avez vous fait ce métier ? J'ai exercé ce métier pendant 18 ans.

A quel port accostaient les bateaux ? Les deux bateaux étaient affectés à Toulon. Mais, quand on se déplaçait, on accostait dans d'autres ports. Par exemple, j'ai déjà accosté à Brest.

Où était votre famille durant cette période ? Ma famille habitait Morlaix car j'étais « basé » à Landivisiau.

A combien de nœuds avançaient les porte-avions ? A 32 nœuds* maximum.

Combien de mécaniciens étiez-vous à bord ? Nous étions 150 mécaniciens-avions pour 15 avions. Il y avait trois flotilles. Nous étions 400 mécaniciens en tout.

Quels modèles d'avions y avait-il à bord ? Moi, j'ai connu l'étendard-photos. C'est le premier avion sur lequel j'ai travaillé. Après, j'ai connu le super-étendard. Autrement, il y avait des crusadairs, avions américains que les français ont achetés en 1962. Il y avait aussi des alizés, avions de patrouilles maritimes embarquées ; ce sont Le journal en culotte courte

des petits avions à hélices avec de gros radars pour surveiller les sous-marins et d'autres bateaux sur l'eau. Il y avait aussi des hélicoptères : des superfrelons pour le secours en mer et des alouettes pour le secours en mer de jour.

Êtes-vous déjà allé dans d'autres pays ? Oui, mais je ne peux pas dire combien. 20,30, 40... je ne sais plus.

Où les bateaux allaient-ils ? Comme nous étions rattachés au port de Toulon, nous restions principalement en Méditerranée. Mais je suis aussi allé sur l'Atlantique et sur les côtes d'Afrique, Dakar, le Sénégal et aussi sur l'Océan Indien, Djibouti, la Mer Rouge, le Canal de Suez, l'Égypte...



Combien de temps duraient les escales ? L'escale durait de 2 à 4 jours. Mais on a aussi fait des missions dans l'Océan Indien qui ont duré plus d'un an. Là, on profitait de l'escale à Djibouti (qui est un ancien territoire français) pour faire l'entretien du bateau. On y restait 15 jours car le bateau n'était pas tout jeune et il avait besoin d'entretien.

Est-ce que vous avez déjà fait une guerre ? Je n'ai pas vraiment fait la guerre. Mais, pendant la guerre Iran/Irak, j'étais là-bas. Mais j'étais sur la mer. Les avions étaient en guerre mais nous, sur le bateau, nous n'étions pas menacés. Pour nous, ce n'était pas la guerre comme font les soldats à terre. Mais nos avions étaient armés et partaient en mission de guerre. C'était en 1987.

Est-ce que ce métier vous plaisait ? Ah ! J'adorais ce métier. De mécanicien-avion hein. Pas de guerrier.

Est-ce que vous arriviez tout le temps à réparer les avions ? On a toujours dépanné

les avions mais certaines fois, au lieu de mettre une journée, on a mis une semaine parce-que c'est quand même assez compliqué et on ne pouvait pas prendre le risque de laisser partir un avion sans être sûr d'avoir trouvé la panne. S'il fallait mettre une semaine, on mettait une semaine.

Pourquoi avez-vous arrêté ce métier ? J'ai arrêté ce métier parce que j'étais sous contrat dans la Marine et la Marine, avec la nouvelle restructuration de l'armée, n'a pas renouvelé mon contrat au bout de 18 ans. Elle préférait reprendre des jeunes et écarter des gens qui avaient un certain nombre d'années de métier. Il faut que la Marine garde un moyenne d'âge de 25 ans. Donc, si on garde des gens comme moi qui avaient 34-35 ans, ça fait monter la moyenne d'âge. Comme je n'étais pas de carrière, j'étais sous contrat, quand mon contrat s'est achevé, au bout de 18 ans, on m'a fait quitter tout simplement.

Sinon, vous auriez continué ! Ah oui ! J'aurais continué. J'adorais ça.

Quand le porte-avions échoue, il reste à plat ou alors il penche ? Il est toujours à flot. Il n'échoue jamais. On le met juste en cale sèche pour le réparer mais là il est posé. Ce serait grave s'il échouait, car avec son poids, pour 260 mètres il fait 34 000 tonnes ; donc, s'il se posait sur le fond, il se casserait en morceaux.

Où êtes-vous allé à l'école ? Je suis d'abord allé à l'école à l'île de Batz, comme vous. Après je suis allé à Saint-Pol à l'internat car le collège de l'île de Batz n'existait pas. Après, je suis entré dans la Marine à Saint Mendrier, près de Toulon. Ensuite, j'ai fait l'école de mécanicien-avions à Rochefort en Charente Maritime pendant deux ans.

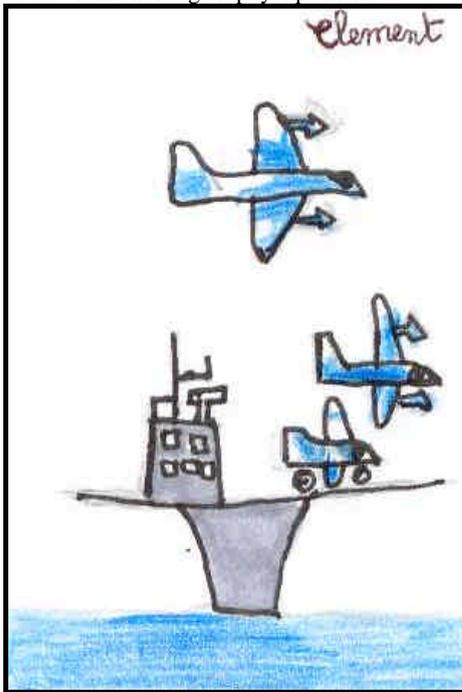
Y a-t-il une différence entre le métier de mécanicien à terre et celui de mécanicien sur porte-avions ? C'était le même métier mais les porte-avions ne sont pas toute l'année en mer. La Marine ne peut pas se permettre de garder du personnel et des avions sur un quai à Toulon. Donc on revenait à Landivisiau, toute la flottille, les 150 personnes avec les 15 avions, on travaillait sur Landivisiau. Dès que le porte-avions partait en mer, on rejoignait Toulon et on naviguait avec le porte-avions.

Qu'y avait-il comme métier en plus des mécaniciens sur le porte-avions ? Il y a d'abord tous les métiers de la Marine. Il y a quelqu'un à la barre, un commandant, des mécaniciens à la machine, tout ce qui fait naviguer un bateau. En plus il fallait des cuisiniers ; ils étaient peut-être 20 ou 30 pour préparer la nourriture de 2 000 personnes, ce qui fait quand même 6 000 repas par jour plus les repas de nuit parce que le bateau n'arrête jamais, les avions ~~non plus~~

(Suite de la page 3)

on travaillait par bordée 24 heures sur 24. Il y avait des boulangers. Il y avait aussi une très grande infirmerie avec des chirurgiens, des médecins, des infirmiers. Il y avait aussi des coiffeurs parce que dans la Marine, on a les cheveux courts. Il y avait une poste et tous les services administratifs qui gèrent, par exemple, les commandes de nourriture.

Comment faisiez-vous pour vous approvisionner ? Quand on quittait le quai, on avait une autonomie de 40 jours de nourriture. Tout était congelé dans des grandes chambres froides, même les fruits. Arrivés à 20-25 jours, un bateau ravitailleur nous ravitaillait en vivres. Un hélicoptère transférait les palettes de vivres d'un bateau sur l'autre. Il y avait donc ce transfert de nourriture et autrement, par tuyau, d'un bateau à l'autre aussi, (les bateaux étaient à une trentaine de mètres l'un de l'autre), il y avait tout ce qui était eau, gas-oil pour le bateau et kérosène pour les avions. On aurait pu rester 90 jours en mer sans toucher un quai mais 45 jours déjà c'est pas mal parce que l'on voit vraiment que de la mer. Jour et nuit, une demi nuit de repos seulement, c'est vraiment fatigant physiquement.



Avez-vous rencontré d'autres porte-avions ? Oui. Les deux porte-avions français, en tout cas quand j'y étais, ne sont allés qu'une seule fois en mer ensemble. Par contre, nous avons été souvent au contact des grands porte-avions américains. Dans les missions, comme la guerre Iran/Irak, on travaillait sur la même zone donc on était en mer à côté d'eux. Sinon, le porte-avions n'est jamais seul en mer, il a toujours son escorte de ravitailleurs (par exemple il y a des pétroliers ravitailleurs) et de bateaux de protection ; il a toujours 5 à 6 bateaux autour de lui.

Quand vous n'aviez rien à faire, qu'est-ce que vous faisiez ? Comment vous dire ça. Il n'y avait pas de week-end sur le ba-

teau. C'était toujours le même rythme. Il faut entraîner tout le temps le personnel et les pilotes pour le jour où il y aura un problème. S'il y a un conflit, on ne peut pas se permettre d'attendre. C'est pourquoi, le personnel doit être entraîné tout le temps. Donc, dans l'année, même s'il n'y avait pas de crise, le bateau naviguait au minimum six mois de l'année, rien que pour de l'entraînement. Comme là, quand les avions passent au dessus de l'île, ce n'est pas la guerre, mais les pilotes s'entraînent comme cela toute l'année de manière à être prêts en cas de guerre.

Comment s'organisait le travail ? Il y avait deux équipes, l'une au travail et l'autre au repos. Quand l'équipe de travail finissait, l'équipe de repos prenait sa place. On appelle cela travailler « par bordée » une bordée de travail et une bordée de repos. Il y avait une bordée qui commençait à travailler à 3 heures du matin jusqu'à midi, l'autre bordée prenait de midi à 18 heures. La bordée qui avait fait le matin prenait de 18 heures à 3 heures. Le lendemain, cela changeait. Il y avait donc une journée de 18 heures et l'autre était plus légère le lendemain.

Quel était l'avion le plus difficile à réparer ? Je n'ai pas travaillé dessus. C'était le crusadair car c'était un avion américain, c'était de l'outillage américain, des pièces américaines et de la documentation écrite en américain. De plus, l'avion était vieux quand on l'a eu dans la Marine donc il y avait beaucoup de problèmes techniques. Pour une heure de vol, il fallait vingt heures de dépannage. Il n'y en a plus maintenant. La Marine l'a arrêté il y a 3 ou 4 ans.

Avez-vous déjà piloté un avion ? J'ai peut-être 4 ou 500 heures de vol mais je n'ai jamais piloté. Mon métier, c'était au sol. Par contre, en transport ou en liaison, j'ai beaucoup volé mais sans toucher aux commandes de l'avion.

Ça ne vous a jamais donné envie de piloter un avion que de les réparer ? Non jamais. J'ai piloté dix minutes un avion de l'aéro-club de Morlaix et cela ne m'a pas plu plus que cela.

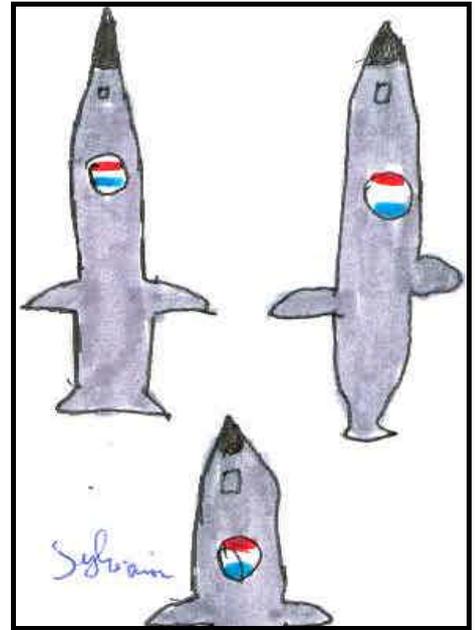
Est-ce qu'il y avait des femmes à bord ? Sur les seize ans de porte-avions que j'ai faits, j'ai navigué trois missions avec deux ou trois femmes à bord. C'est tout. Il y avait une femme médecin et deux femmes électroniciennes. Maintenant il y en a plus.

Est-ce que vous pêchiez sur le bateau ? Non jamais. Le bateau va trop vite de toute façon. Les lignes n'iraient pas dans l'eau.

Qu'est-ce qui est le plus dangereux sur un porte-avions ? C'est l'atterrissage de nuit. Tous les travaux de nuit étaient très dangereux car le porte-avions est dans la nuit noire pour ne pas éblouir les pilotes. Il y a eu quelques accidents de nuit.

Où était située la cabine du bateau ? La passerelle du commandant était à droite. Le pont d'envol fait 260 mètres (258 exactement). Pour mettre 40 avions, il faut que ce soit plat et grand. Donc ça fait aussi 50 mètres de large. Pour que les avions puissent se poser et décoller, on a mis la cabine sur

le côté, donc le pont d'envol est à 18 mètres au dessus du niveau de la mer et la passerelle du commandant est à 60 mètres au dessus du niveau de la mer. Il y avait un ascenseur pour y monter. Toutes les deux minutes à peu près, il se posait un avion. Sur le bateau, il y a également une compagnie de sécurité. C'est comme le pompiers sur l'île de Batz. Car le plus dangereux sur un bateau, c'est le feu car il y a plein de kérosène et de fuel partout. Plein de munitions aussi car c'était un bateau de guerre. C'est donc une vraie bombe flottante. Il y avait environ 300 personnes qui travaillaient aussi par bordées et qui étaient prêtes



à intervenir au moindre départ de feu ou d'avaries. C'est un des métiers les plus importants du bateau.

Comment était votre uniforme ? Eh bien j'avais le même uniforme que le gars du Sémaphore de l'île de Batz. Quand je suis entré à cette école, j'avais le pompon rouge. Pendant plusieurs années, j'ai eu ça. Après, j'ai eu une casquette parce que je suis resté longtemps.

Est-ce que vous aimeriez que votre fils fasse le même métier ? Cela ne me déplairait pas. Je suis assez fier de ce que j'ai fait. Le métier de mécanicien-avion est passionnant. C'est pointu et passionnant. On n'a pas le droit à l'erreur sur un avion.

A bord des avions de chasse, combien sont-ils ? Tous les avions de Landivisiau ont un seul pilote. Le pilote fait sa navigation. Il fait tout tout seul. Ce sont des monoplaces contrairement aux américains ; eux ils volent tous à deux. Sur nos porte-avions, pour 40 avions, il y avait à peu près 80 pilotes.

Les porte-avions américains sont-ils plus grands ? Oui. Les nôtres font 260 mètres et les leurs font 350 mètres. Ils nous faisaient de l'ombre quand ils passaient à côté de nous.

* Un nœud = 1,852 km/h.

32 nœuds = 1,852 x 32 = 59,264 km/h

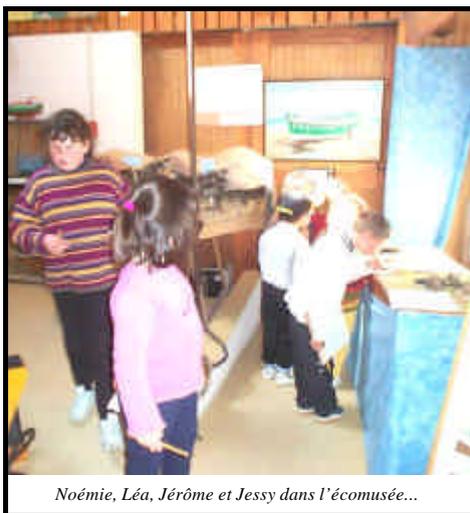


Notre sortie à l'écomusée des goémoniers et de l'algue de Plouguerneau

Le vendredi 29 mars, nous sommes allés visiter l'écomusée des goémoniers et de l'algue à Plouguerneau. Toute l'école y est allée. Nous étions accompagnés par les parents de Damien et Manon, la mère d'Abel, Fanny, Marie-Pierre et Marie-Louise Guivarch (Maire-Adjointe aux affaires scolaires). Nous avons pris le bateau de 9h00 et puis on a pris l'autocar à 9h30. Le trajet en car a duré à peu près une heure.

Quand nous sommes arrivés là bas, nous avons été accueillis par une animatrice. Les plus petits sont allés regarder des diapositives et les plus grands sont allés visiter le chantier de charpente-marine de M. Le Got.

Après on est arrivé au musée des goémoniers et on nous a donné des questionnaires. Nous avons alors effectué une première visite. Puis on a repris l'autocar pour aller



Noémie, Léa, Jérôme et Jessy dans l'écomusée...

sur le site du Korejou situé à environ 3 kilomètres. Là, les petits sont allés récolter des algues sur l'estran et les grands (les grande section, les CP, les CE1, les CM1 et Les CM2) se sont fait expliquer le fonctionnement du « four à goémon » par une ancienne goémonière, Valentine Le Pors.

On a ensuite pique-niqué tous ensemble puis nous sommes repartis au musée des goémoniers. Là, nous avons fait une visite complète du musée. On a vu les anciens instruments, les différentes sortes d'algues, leur utilisation, etc... C'était très intéressant.

Puis, vers 15h15, nous avons repris l'autocar pour Roscoff. On a repris le bateau de 16h30.

Sylvain Créach (CM1)

Rencontre avec Valentine Le Pors

Ancienne goémonière, qui nous a présenté un four à goémon sur le site du Korejou

« Je suis donc Valentine, une ancienne goémonière, fille de goémonier. J'ai fait ce métier dès mon plus jeune âge, car, à l'époque, on nous mettait au travail très tôt. On s'occupait du travail à la maison mais aussi du goémon. Quand les grands « allaient au goémon », les enfants allaient aussi. On les envoyait même dans le bateau.

Voilà le four à goémon (nous sommes au pied du four et Valentine nous le décrit).

A chaque extrémité, il y a une petite ouverture qui permet, je dirais, le passage de l'air de manière à activer le feu quand le goémon brûle ou plutôt quand le goémon se consume. Dans ce four, il y a des cases séparées par des petites cloisons tous les cinquante ou soixante centimètres. C'est pour faciliter le démoulage des pains de soude, le lendemain du brûlage. Si on attend trop tard pour le démouler, il est trop dur, on ne réussit pas à le démouler et on le casse. Le pain de soude, c'est les cendres du goémon, quand il est brûlé. Ce sont ces cendres que l'on livrait à l'usine de l'Aberwrach à l'époque. Ces cendres étaient payées en fonction de leur teneur en iode. Car c'était de l'iode qu'on en retirait jusqu'aux années cinquante.

Pour brûler du goémon bien sûr, il faut avoir du goémon. Pour avoir du goémon, il faut aller à la pêche. A l'époque, on coupait le « tali » (laminaires) à la faucille quand il y avait un gros coefficient de marée.

Donc il y avait le père ou l'aîné des garçons dans le bateau qui coupaient avec la guillotine qui est une grande faucille avec un long manche en bois de cinq à six mètres. Il faut avoir le coup et être très adroit pour couper d'un seul coup de guillotine la lanière et rattraper les lanières coupées de manière à ce que tout ne reste pas dans l'eau et qu'on puisse en mettre un peu dans

le bateau. Ce n'était pas évident. Les jours de grands coefficient comme aujourd'hui (coeff. 117), les femmes et les enfants allaient aussi au travail. On nous déposait sur un rocher, on avait une petite faucille, une faucille spéciale pour le goémon. On coupait du goémon et on le mettait sur la roche la plus haute pour que la mer ne l'attrape pas à nouveau et les hommes venaient en canot les chercher pour l'envoyer dans le bateau. Il fallait faire vite parce que la marée ne durait pas longtemps. Alors il fallait en récolter au maximum. Quand la mer

sur place. Tantôt les chevaux étaient attachés à la charrette, tantôt ils étaient dans leur endroit habituel où on les laissait en liberté. C'était la femme qui descendait avec le cheval pour décharger le bateau. Il y avait une manière de faire pour mettre le cheval « à cul » avec le bateau (l'arrière à toucher le bateau). Donc le cheval avançait dans l'eau. Arrivé à une certaine distance du bateau, on le faisait tourner comme une voiture et, en le dirigeant, on disait au cheval : « Allez ! Cul ! Cul ! Cul ! Et puis bord de cul jusqu'au bateau ». Arrivé au bateau,



Valentine nous présente le four...

on avait un grand crochet en ferraille qu'on accrochait à la roue de manière à ce que le cheval ne parte pas en cours de chargement. Après, on remontait sur la dune et, s'il y avait suffisamment de monde et que le temps soit beau, eh bien on se mettait tout de suite à étaler le goémon. C'était du goémon qu'il ne fallait pas laisser sur la dune car le laminaire craint énormément l'eau. Il perd toutes ses propriétés. On ne brûlait que du laminaire. Pour le brûlage du goémon, il fallait avoir au moins cinq tonnes de goémon sec et il fallait cinq tonnes de goémon vert pour faire une tonne de goémon sec.

était haute, les bateaux arrivaient ici. On avait déjà amené la charrette et le cheval

Le goémon, on le séchait en trois jours, (suite page 6)

(Suite de la page 5)

puis on le laissait en petites mottes (je dirai comme des meules de foin) et ensuite, par jour de beau temps, on démolissait le tout et on le mettait en grands tas en attendant de le brûler. Quand on brûlait, on commençait bien sûr de bonne heure le matin parce que, le problème, c'est que tout le monde n'avait pas de four. A l'époque, il y avait ici, au Korejou de 70 à 80 bateaux. Donc, il y avait de 70 à 80 à vouloir brûler. Dans un grand four comme celui ci, s'il n'y avait pas beaucoup de goémon, il y en avait un qui prenait la moitié du four et l'autre, l'autre moitié, ou alors, on attendait le lendemain. Et les femmes venaient aussi. Cela se voit dans le film « Dieu a besoin des hommes » où l'on reconnaît une femme de chez

nous, avec sa coiffe comme on en portait à l'époque, alimenter le four. On cassait aussi la croûte sur place.

On commençait à brûler le goémon vers la Saint-Jean jusqu'en septembre-octobre suivant les marées. On commençait à récolter à partir du 15 avril jusqu'à la dernière marée d'octobre.

On a fait ça jusque dans les années 50. Après, chacun séchait son goémon et livrait dans les usines. Il y avait une usine près d'ici. Mais, comme on ne voyait pas brûler le goémon sur place, souvent les goémoniers étaient « roulés ». Mon père était à l'époque président du syndicat des goémoniers et il allait à vélo de Roscoff jusqu'au Conquet parler aux goémoniers. Mais, à l'époque, les syndicats n'existaient pas

beaucoup. Si bien qu'il était mal perçu par



Les enfants se font expliquer le fonctionnement du four.

la population car il fallait payer une cotisation et, dans l'esprit des gens, cette cotisation, il « se la mettait dans la poche ».

Rencontre avec Jean-Louis Le Got dans son atelier de charpente marine à Plouguerneau

(fabrication traditionnelle de bateaux goémoniers)

M. Le Got nous introduit d'abord dans son atelier. Il nous présente ensuite le bateau qu'il est en train de construire en ce moment. C'est son propre bateau et le dernier qu'il construit. Il s'était dit : « Quand je serai en retraite, je ferai un bateau pour moi. C'est ce que je suis en train de faire. J'ai commencé l'année dernière. »

Combien de temps faut-il pour construire un bateau comme celui là ? En travaillant 10 heures par jour (de mon temps on travaillait 10 heures par jour), il faut 4 ou 5 mois en ne faisant que ça, tout seul. Quand on a un aide, on gagne du temps.

Qu'est ce que vous utilisez comme bois ? Du bois du pays : du frêne, du sapin, du chêne et un bois exotique, l'iroko. Tous les massifs sont soit en chêne, soit en iroko. Sur ce bateau par exemple, le massif d'é-tambot, la pièce où l'on met la cage d'hélice, c'est de l'iroko. La quille est aussi en iroko. L'étrave, c'est du chêne. On arrive encore à avoir de grosses pièces de chêne. Les membrures, les côtes du bateau comme on dit, sont en chêne. Par le passé, c'était de l'acacia ou de l'orme et du platane pour la quille. J'ai même vu des bateaux tout en orme. Le platane, tant qu'on le laisse dans l'eau, c'est bon. Mais quand on le rentre et quand on le sort, il pourrit en vitesse. Le « Karreg hir » (goémonier traditionnel de Plouguerneau) que vous allez voir tout à

d'Amérique que j'avais trouvé). Ici, la partie hors d'eau, c'est du sapin, un sapin d'Orégon. Le dessus, ce qu'on appelle « le plat bord » est fait en chêne.

Vous n'avez pas trop de difficultés à vous procurer tous ces bois de qualité ? Si ! Quand j'ai commencé à travailler, on allait abattre des arbres dans les bois du coin. Maintenant, on n'en trouve plus. Il faut aller les chercher dans les Monts d'Ar-rée. Il faut trouver des petits scieurs ; autour d'Huelgoat, il y en a encore quelques uns. Autrement, il faut aller en Mayenne. Je me suis fâché à plusieurs reprises avec mon marchand de bois qui « prenait » en Mayenne. J'ai fini par lui donner les formes de membrures pour montrer aux abatteurs les courbes dont j'avais besoin. Dans une scierie, pour gagner du temps, on coupe toujours au pi de façon à avoir des droites. C'est plus facile à scier.

Comment faites-vous pour donner une courbe au bois ? Toute cette partie ci (M. Le Got nous montre sur le bateau) a été faite uniquement en appuyant, en forçant sur le bois. On ne met pas des morceaux trop large pour que ça cintre facilement. Par contre, toutes les grosses pièces, là, sont passées à la vapeur. Même celle ci qui fait cinq centimètres d'épaisseur. Elle est restée dans l'étuve, dans la vapeur, pendant au moins trois heures. Le morceau de bois était donc imprégné de vapeur et, à la presse, je l'ai mis en place. Ca c'est un travail difficile quand on est tout seul ; il faut avoir la technique. J'ai des repères quand je les pose à plat puis je prends un serre-joints et je l'applique avec.

Combien pèse un bateau comme celui là ? Celui là doit faire 1,5 tonne.

Combien avez-vous fait de bateaux dans votre vie ? Je n'ai jamais compté. Il y a de moins en moins de bateaux en bois. Le plastique a tué un peu le boulot. Quand j'ai commencé à travailler avec le père, on sortait, comme ça, trois coques par an, plus les annexes, les 3 m-3,60 m. Moi, j'ai vu faire une dizaine d'annexes comme ça dans l'an-

née, en plus des autres bateaux. Ces canots se faisaient avec les chutes des grands bateaux...

Quelle différence y a-t-il entre la fabrication d'un goémonier moderne et celle d'un goémonier traditionnel ? Maintenant, on a un bateau très fort, très large avec un arrière carré par rapport à celui qui se trouve dans l'atelier, qui est plus fin. Au



L'atelier de J.-L. Le Got...

niveau du travail, c'est la même chose.

Les « Chantiers Le Got » n'existent plus. Qu'est ce qu'il reste comme chantiers maintenant ? Les chantiers traditionnels disparaissent au fur et à mesure. Il n'y a que le plastique qui tient le coup, surtout les grandes sociétés. Le chantier le plus proche est le chantier Bégoc à Saint-Pabut. « Dans le goémonier », il n'y en a plus beaucoup.

En quelle année avez-vous commencé à travailler ? J'ai commencé à travailler en 1955. J'ai pris l'atelier, ici, en 1968. A cette époque là, ce n'était pas les 35 heures. On était plus près des 80 que des 35.

Quels outils utilisez-vous ? Pour tracer, il faut toujours un crayon et un mètre. Quand on a tracé, il faut débiter. Pour débiter, c'est la scie. Quand on a scié, après il faut raboter. Il y a toute une panoplie de rabots : des rabots plats, des rabots cintrés avec de formes différentes, des petits rabots de finition. On a aussi des gouges, des vilebrequins pour faire des trous, souvent



Le Karreg-Hir

l'heure, a des bordées en chêne (du chêne

(Suite de la page 6)

avant de mettre un clou, on fait d'abord un trou. Si on ne le faisait pas, le bordée se fendrait. Il y a aussi les marteaux. Il y en a de différentes formes et de différentes tailles. Il y a des ronds, des carrés... Et les clous. Ils sont aussi de différentes tailles. Il faut toujours un clou qui mesure trois fois l'épaisseur de la pièce que l'on fixe. (Si la pièce fait un centimètre, on prend un clou de trois centimètres, encore faut-il que la pièce qui est derrière soit assez profonde).

Il faut toujours mettre le clou à couper la fibre du bois plutôt que de passer à travers la fibre du bois. Si on passe dans le sens de la fibre, le clou va éclater le bois. Maintenant, on ne trouve plus de bons clous. Ceux que j'utilise viennent du Portugal.

Qu'utilisez-vous encore ? On utilise aussi de l'étoupe. On s'en sert pour faire le joint entre chaque planche. Après, on mastique. On passe ça sur toutes les bordées. En ce qui concerne le bateau que je suis en train de construire, il y a au moins quatre

jours de travail à ne faire que ça. Il ne faut pas que l'eau puisse passer. Après, quand le bois gonfle avec l'humidité, il serre ce fil là et ça fait un joint. C'est du chanvre. On a du mal à en trouver maintenant.

Nous remercions chaleureusement M. Le Got pour nous avoir fait partager avec enthousiasme et passion son savoir et son savoir-faire.

Interview de Marie-Louise Guivarch

Maire-Adjointe aux affaires scolaires de l'Île de Batz et ancienne agricultrice sur l'île

Avez-vous récolté le goémon au temps de la « guillotine » ? Quand j'étais petite, à la ferme, avec mes parents, on ne récoltait pas le type de goémon que l'on coupait à la guillotine. Plusieurs années plus tard, avec mon mari, j'ai récolté des laminaires mais c'était des laminaires « venues toutes seules » qu'on allait ramasser sur les grèves.

En quelle année avez-vous commencé à récolter le goémon ? J'ai passé mon certificat d'études primaires à 14 ans. Je voulais

devenir institutrice mais je suis devenue agricultrice. A 14 ans j'ai commencé à travailler à la ferme avec mes parents et à récolter le goémon.



Les enfants prennent en note les explications de Marie-Louise...

Pouvez-vous nous

expliquer ce que vous faisiez à la ferme avec ce goémon ? Oui bien sûr. Il y a une cinquantaine d'années, la récolte du goémon était réglementée. La municipalité décidait de la durée de la récolte (8 jours, 10 jours...). C'était en général toujours au mois de mai quand il y avait une grande marée. On allait alors couper le « goémon noir » à la faucille. Je me souviens que, quand je suis, à 14 ans, restée à la maison travailler, il y avait des matins où on avait très froid aux mains. On partait quelquefois à 5 heures, 6 heures du matin, dès que le jour se levait. On coupait le goémon à la faucille sur les rochers.

On avait le droit de couper ce goémon là ? Oui. Mais c'était autorisé et réglementé par la municipalité sur une très courte période, 8 à 10 jours. Ça ne durait pas plus longtemps.

Que faisiez-vous avec ce goémon ? On le mettait sur les dunes à sécher. On s'en servait pour la ferme, pour les champs. Quand

on en avait récolté trop pour les besoins de la ferme, on en vendait à des agriculteurs de Roscoff ou de Saint-Pol de Léon. Chaque agriculteur de l'île de Batz avait son acheteur attitré. Je me souviens que nous avons vendu au moins pendant vingt ans au même acheteur de Roscoff. Ce goémon servait d'engrais.

Est-ce qu'on utilise toujours ce goémon comme ça ? Oui. Mais la réglementation de la coupe n'existe plus. Maintenant,

quand il y a du mauvais temps, il y a du goémon sur les grèves, les agriculteurs peuvent aller le ramasser. On peut le récolter toute l'année. Ce goémon s'appelle le « goémon d'épave ».

Avez-vous vu brûler le goémon ? Oui j'ai vu. J'ai vu brûler. Moi je ne

l'ai pas fait mais j'ai vu le faire.

Pouvez-vous nous parler de cela ? A quelle époque était-ce ? Cela devait être entre mes 14 et 20 ans. Cela fait une cinquantaine d'années. Cela a duré peut-être un peu plus longtemps, mais je ne le pense pas. Près de chez moi, à Pors Melloc, il y avait un monsieur qui avait son four dans la dune et on le voyait faire.

Comment cela se passait-il ? Lui, il n'avait pas de barque. Il récoltait les laminaires avec sa charrette et son cheval. A l'époque, il n'y avait pas de tracteur. Il les faisait sécher sur la dune. Il avait même, je me souviens, installé des piquets avec des fils de fer. Comme cela, quand c'est à l'air, le vent, tout ça, ça sèche plus vite. Quand il avait fait une bonne provision de laminaires séchées, il les faisait brûler.

Lui, il récoltait des laminaires, alors que vous, pour les champs, ce n'était pas le même goémon... Ah non! C'est autre chose. La laminaire, il faut aller la chercher

plus loin.

Comment faisait-on pour les brûler ? Il fallait d'abord que les laminaires soient bien sèches. Alors, cela brûlait bien. Ça donnait une odeur de fumée acre. J'ai encore l'odeur dans le nez. Je me souviens qu'on aimait beaucoup.

Combien de temps laissait-il les algues sécher ? C'était très variable selon le temps. On craignait la pluie. Il fallait qu'il y ait du beau temps et du vent pour que ce soit bien sec. Quand ça l'était, il les mettait dans son four. Il remplissait à mesure que ça diminuait. Il terminait quand la nuit arrivait. Le lendemain, quand c'était froid, il découpait les pains de soude. C'était des blocs compacts.

Et ensuite, que faisait-il avec ces pains ? C'était transporté dans des usines sur le continent. Ces usines les achetaient. Elles en faisaient ensuite de la teinture d'iode.

Pouvez-vous nous parler un peu du « goémon noir » ? Il y avait une période de l'année où on pouvait le couper. Une fois coupé, il fallait attendre plusieurs mois pour qu'il repousse. Mais, dans les années 1961/62, on récoltait aussi le goémon noir au mois de septembre. Il y avait des autorisations spéciales car c'était très demandé dans les usines. On le faisait sécher sur la dune. Quand il était bien sec, on faisait des meules avec. Quand on avait de quoi « faire un camion », l'agent venait nous voir et transportait ça à Roscoff. Ça allait ensuite dans les usines de Lannilis, de Landéda.

Y avait-il beaucoup d'iliens qui faisaient cela ?

Ah oui ! Tous les agriculteurs faisaient ça. Mais il y en avait peu qui brûlaient le goémon pour faire de la soude. Dans mon quartier, il y en avait deux au plus.

Il fallait beaucoup de goémon pour faire un pain de soude ? Oh oui! Oh oui! Il fallait en brûler beaucoup. Comme toute matière qu'on brûle, après cela devient tout petit.

Y a-t-il encore des fours à goémon sur l'île ? Oui. Ils existent toujours. Mais ils ont été comblés avec la nature elle-même qui les a remplis de sable. Je pense qu'en face de « la Grève Blanche », il doit y en avoir deux. J'irai carrément à l'endroit que j'ai connu. C'était un oncle à mon mari. On

(Suite de la page 7)

doit voir les pierres toujours mais il faudrait creuser et enlever le sable.

Vers quelles années at-on arrêté de « faire de la soude » ? Dans les années 50 ? Oh non, plus tard que ça. J'ai trouvé des bons de livraison d'algues datant des années 60.

Combien d'algues utilisiez-vous ? Le goémon noir qu'on coupait à la faucille. Le « goémon d'épave » qu'on récoltait fin avril, début mai quand la mer était forte. On l'appelait le « goémon d'avril ». C'était un beau goémon. Nous prenions plaisir à l'étaler sur la dune. Il s'étalait presque tout seul tellement il était léger, agréable. On le faisait sécher sur la dune quand on n'en avait pas usage tout de suite dans les champs. Par exemple, après que les choux fleurs soient récoltés, on mettait ce goémon sur le champ. On le laissait ensuite, comme ça, se décomposer. Après, on retournait la terre et cela servait d'engrais.

Quand avez-vous arrêté votre métier ? Je l'ai arrêté sans l'arrêter vraiment. J'ai 65 ans. Je suis une grand-mère, une grand-mère de six petits enfants. Ils ne vivent pas à l'île de Batz. Je suis en retraite depuis cinq ans mais je travaille toujours un peu pour aider mon fils qui a « repris » la ferme. Donc je vais encore quelquefois étaler le goémon sur les champs.

Vous ne récoltez plus que le goémon noir ? Non! Vous n'ignorez pas qu'il y a d'autres algues à l'île de Batz. Le sucie cône



Une laminaire bulbeuse (*Saccorhiza bulbosa*)

sure que certains d'entre vous vont même en récolter. C'est ce qu'on appelle le « lichen ».

Qu'est-ce que c'est que le lichen ? On commence à le récolter au mois de mai/juin, à la première grande marée après avril. La récolte est réglementée. On le récolte à la main, sur les rochers, à marée basse. On le met ensuite dans des sacs que l'on emmène, une fois remplis, à la cale de la barge. Là, un agent de l'usine les pèse et paie tout de suite les récoltants. L'an dernier, c'est la mère d'Emmanuel (élève de la classe) qui faisait ce travail. On appelle cela le lichen mais son nom savant est le « *chondrus crispus* ». C'est une algue rouge. En breton, on l'appelle aussi « *pioka* ». Quand j'étais jeune, on ne le vendait pas tout de suite. On le faisait d'abord

sécher sur les dunes. Il fallait qu'il soit blanc et bien sec. La demande des usines a changé dans les années 60/62. Il y avait quatre à cinq ans, elles ont également commencé à faire elles-mêmes la culture du lichen. Avec cette algue, elles fabriquent des gélifiants (que l'on retrouve dans les glaces, les flans, les crèmes...) comme avec les laminaires. La différence c'est qu'elles poussent plus près de la côte. On n'a pas besoin d'aller les cueillir en bateau.

Utilisiez-vous aussi la « guillotine » ? Non. La guillotine n'était utilisée que pour les laminaires. Il fallait un bateau pour aller les chercher.

Avez-vous connu l'époque où on allait avec la charrette et le cheval dans l'eau récupérer le goémon sur le bateau ? Oui. Je me souviens d'une fois, quand j'avais quinze ans, je suis allée avec mon frère, mon père et ma mère sur un canot en bois, solide. On avait chargé tant de lichen que mon père nous a envoyées, ma mère et moi, rentrer à l'île de Batz par le « bateau de passage » car il ne voulait pas prendre de risque tellement le canot était chargé. Il ramenait le goémon à l'île de Batz avec le bateau et on venait le récupérer avec la charrette et le cheval. Ensuite, on le faisait sécher. Une fois bien sec, on le mettait dans des grands sacs en jute et des agents venaient chercher les sacs qu'ils transportaient sur le continent.

Questions posées par l'ensemble de la classe

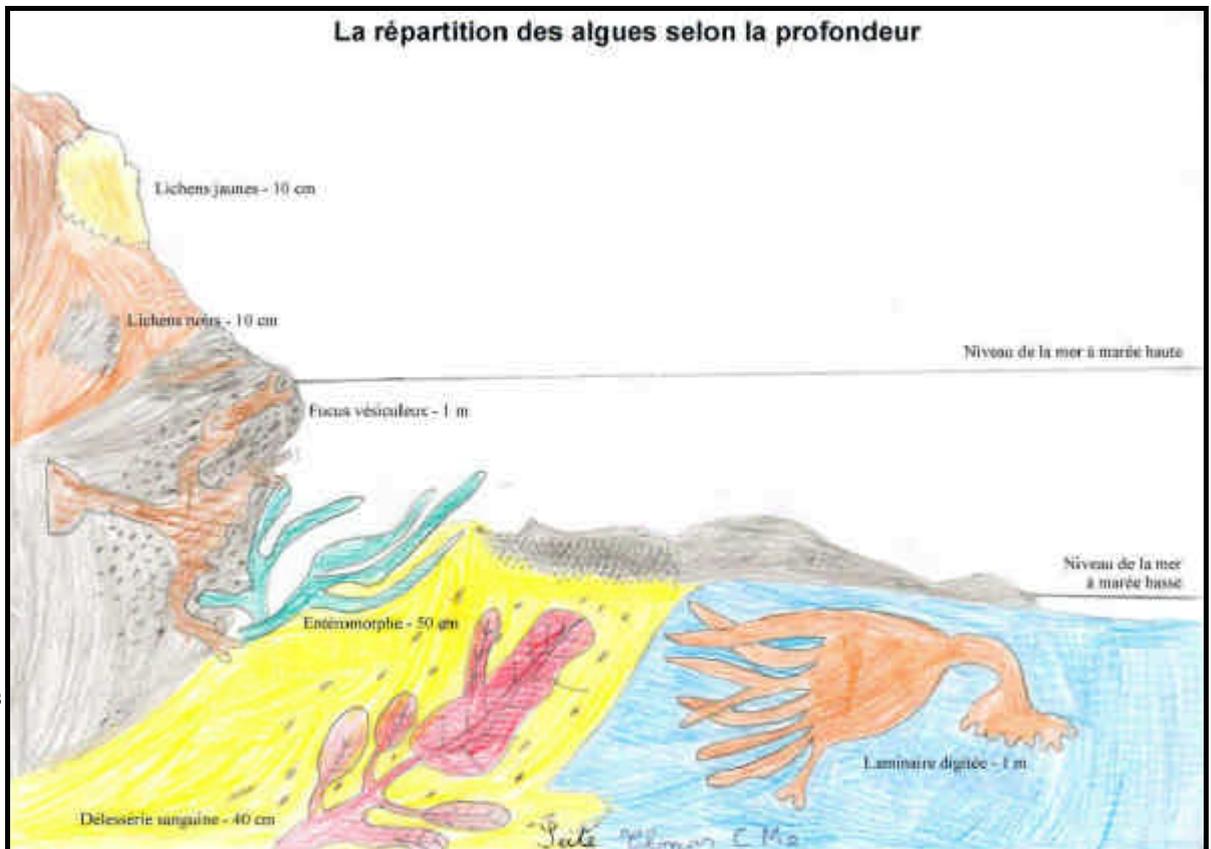
Les algues : pour y voir plus clair...

De nombreux champs d'algues existent sur la côte du Nord-Finistère (plus de 600 espèces ont été dénombrées). Les fonds rocheux très peu immergés et de forts courants venant de l'océan atlantique sont deux facteurs qui favorisent le bon développement des algues. Scientifiquement, on classe les algues par couleur. Il en existe trois :

les algues brunes :

Nous avons là deux grandes familles :

❖ les **fucacées** qu'on appelle ici le goémon noir (*Fucus spiralis*, *Fucus vesiculosus*, *Fucus serratus* et *Ascophyllum nodosum*). Ils ont la longueur du bras au plus.



❖ les **laminaires** (*Laminaria digitata*,

(Suite page 9)

(Suite de la page 8)

Laminaria hyperborea, *Laminaria saccharina*) qu'on appelle aussi **tali** en breton. Elles peuvent mesurer 2 à 3 mètres de long.



Le cheval, la charrette, le goémon et le goémonier...

les algues rouges :

Chondrus crispus et *gigartina stellata* sont aussi appelées ici **lichen** ou **pioka** en breton.

les algues vertes :

L'*Ulva lactuca* ou **laitue de mer**. Elle est surtout abondante en été et c'est elle qui recouvre complètement les plages et qu'on est obligé de ramasser. C'est ce qu'on appelle les « marées vertes » (près de 60 000 tonnes par an en Bretagne). Il y a aussi le *codium* et l'*entéromorphe* (parfois nommé « cheveux de mer »).

Les algues : depuis quand ?

Les algues sont utilisées depuis longtemps dans le Finistère Nord. Elles ont servi de combustible de la préhistoire jusqu'au début du 20^{ème} siècle. Elles ont aussi été utilisées comme aliments pour bétail. On l'appelait **bezhin saout** en breton (goémon à vache). Leur richesse en potassium a fait qu'elles sont aussi utilisées comme « engrais naturel ». La côte du Léon (côte du Nord Finistère) lui doit le surnom de **ceinture dorée**.

L'utilisation de l'algue en industrie date du milieu du 18^{ème} siècle. C'est à cette époque que l'on découvre, en Normandie, que les cendres du goémon sont riches en « carbonate de soude ». En 1811, un chimiste nommé Courtois parvient à isoler dans les cendres d'algues une substance nouvelle, l'iode, qui deviendra un antiseptique. Un peu plus tard, en 1829, un jeune ingénieur chimiste, François-Benoît Tissier s'installe au Conquet et développe l'industrie de l'extraction de l'iode à partir des laminaires. D'autres usines vont voir le jour en Bretagne. Elles seront très actives jusqu'aux années 1930. A partir de ce moment, on importera de l'iode du Chili à des prix beaucoup plus bas, si bien qu'au début des années 1950, pratiquement toutes les usines bretonnes auront disparu.

Les algues aujourd'hui...

De nos jours, les algues sont récoltées
Le journal en culotte courte

afin de produire trois types de « colloïdes » (ce sont des gélifiants) :

❖ les alginates qui proviennent des algues brunes et, en particulier des laminaires (*tali*) ;

❖ les agars, qui proviennent toutes deux des algues rouges (pioka).

On utilise ces gélifiants dans l'industrie agroalimentaire (crèmes glacées, aliments pour animaux) sous les codes allant de E 401 à E 411. Les alginates sont aussi utilisés en médecine

(comprimés, pansements gastriques, empreintes dentaires...) et dans l'industrie (papier, traitement des eaux, industrie textile...). D'autres types d'algues sont utilisés en cosmétologie et en thalassothérapie (crèmes, masques, produits diététiques...).

Les lieux de récolte, les outils, les méthodes...

Les goémoniers récoltent le goémon dans des « champs d'algues » et le classent selon la profondeur où il pousse. Au large se trouve le goémon de fond constitué des laminaires (*tali*) et qui est réservé aux goémoniers professionnels. Cette récolte dépend de la marée : le goémonier part avec la marée descendante, récolte à marée basse et revient au port avec la marée montante. La saison de pêche a lieu de mai à octobre.

Plus près des côtes se trouve le **goémon de rive** qui est récolté à marée basse. Parmi le goémon de rive, on trouve le goémon noir ou « **bezhin du** » (en breton) – appelé ainsi car il noircit quand il sèche – et le **pioka**. La récolte du goémon noir est ouverte à tous et toute l'année alors que la récolte du pioka n'est autorisée que du 15 mai au 15 octobre. Il n'est accessible qu'à marée très basse avec des coefficients de 90 ou plus.

Le **goémon-épave** est le goémon rejeté sur la grève après les tempêtes en hiver et au mois d'avril, moment où les champs de laminaires se renouvellent. Sa récolte est ouverte à tous.

Un peu d'histoire

La récolte du goémon de fond nécessite l'utilisation d'un bateau avec une grande cale. Au 19^{ème} siècle et jusqu'à la moitié du 20^{ème}, on coupait les laminaires avec une **guillotine** (appelée **falz hir** en breton). C'était une sorte de faucille avec un long manche. Le goémonier la remontait à bord du bateau à la force du bras. Dans les années 1960 apparaît le **scoubidou à bras**. La manivelle placée au bout du scoubidou permettait de décupler la force produite par le

goémonier lorsqu'il la tournait. C'est au début des années 1970 qu'on voit le premier **scoubidou hydraulique**. C'est une sorte de bras articulé placé sur le pont du bateau et terminé par un crochet qu'un moteur fait tourner. Cette dernière invention a permis d'augmenter énormément la récolte.

Le goémon de rive se récoltait et se récolte toujours avec une faucille (**falz** en breton) à marée descendante. Le goémonier prend une touffe d'algues avec une main et la coupe avec la faucille.

Le goémon-épave était récolté à marée descendante avec un râteau en bois au long manche (**rastell aod**). Les goémoniers rentraient dans l'eau et lançaient leur râteau devant eux dans les vagues. Ils ramenaient ainsi des paquets d'algues qu'ils rassemblaient en faisant des petits tas.

Les bateaux goémoniers

Les bateaux goémoniers traditionnels : pour les plus gros (6,50 m de long), on utilisait la voile alors que pour les plus petits (4 à 5,50 m de long), on utilisait l'aviron. La motorisation et le scoubidou hydraulique mais aussi l'autorisation de vente du goémon non séché ont permis de ramener des tonnages de plus en plus importants. Les bateaux actuels mesurent maintenant de 10 à 12 m et peuvent ramener de 15 à 40 tonnes de laminaires.

Certains bateaux sont également équipés pour pouvoir pêcher la coquille Saint-Jacques en hiver. Quelques-uns pêchent



Le scoubidou en action...

aussi la « *laminaria hyperborea* » en plus de la coquille. Mais là, la technique est différente. La récolte s'effectue à l'aide d'une sorte de herse qui ratisse les fonds marins.

Avant les années 1960, on utilisait une charrette attelée à un ou deux chevaux qu'on menait dans l'eau près du bateau. On déchargeait le goémon dans la charrette à l'aide de crocs (**krog bijin**). Une fois remplie, le cheval tirait la charrette de goémon jusqu'aux dunes où il était déposé en petits tas. Lorsque le goémonier ne possédait pas de charrette et de cheval, le déchargement s'effectuait avec des **cuvières** (**kravazh**) portées par deux hommes

Aujourd'hui, le tracteur et la remorque ont remplacé le cheval et la charrette, et la grue hydraulique a remplacé le croc.

Thomas Séité et Tony Moncus (élèves de CM2) aidés par Jean-Pierre Nicolas.



Activités sportives

Initiation à l'équitation pour les grande section , les CP et les CE1

Nous, les Grande Section, les CP et les CE1, nous avons fait de l'équitation à la Ferme Équestre de l'Île de Batz. Nous allons à la ferme en vélo. La maman de Léa nous accompagnait aussi. En tout, nous avons fait quatre séances. Nous étions divisés en deux groupes. Le premier allait le lundi et le deuxième le jeudi, de 14h à 15h. Notre monitrice s'appelle Nadège. Dans la ferme, il y a 15 chevaux. En fait ce sont presque tous des double-poneys. Nous avons monté Cheyenne, Casimute, Anaïs, Carmen, Hidalgo, Bob, Djebel, Darling. Lors de la première séance, on a appris à brosser les chevaux et à les seller. On est

quand-même un peu monté dessus. Lors de la deuxième séance, on a fait un petit parcours. A la troisième, on a fait des jeux et un peu de trot. Lors de la quatrième, on a fait une balade dans l'île. On a plus qu'adoré ça. On aimerait bien en refaire.

Orlane et Marie-Gabrielle (CE1)



Bob, Darling, Chéyenne, Casimute et leurs jeunes cavaliers...

Initiation à la voile pour les CM

Nous, les CM1 et CM2 faisons de la voile au Jardin Colonial. Nous avons huit séances de trois heures en tout. Nous avons commencé le 6 juin. Nous naviguons par groupe de deux sur des catamarans. Notre monitrice s'appelle Sarah. Pour commencer, nous retirons nos vêtements et enfilons un maillot de bain. Ensuite nous mettons une combinaison puis un tee-short et un short. Après, nous mettons un ciré (spécial pour l'eau) et un gilet de sauvetage. On prend le foc (la petite voile), le palan de grand-voile et la grand-voile. Une fois sur l'eau, on fait des exercices pour s'échauffer



Noémie, Sylvain, Thomas, Emmanuel, Maxime, Romain, Tony, Jean-

et, ensuite, nous partons en ballade. Parfois on peut tomber à l'eau. Quand on a fini, on s'habille normalement avec des vêtements chauds. Après, le maître nous ramène à l'école. On adore la voile. Mais c'est quand même fatigant.

Maxime et Noémie (CM1)



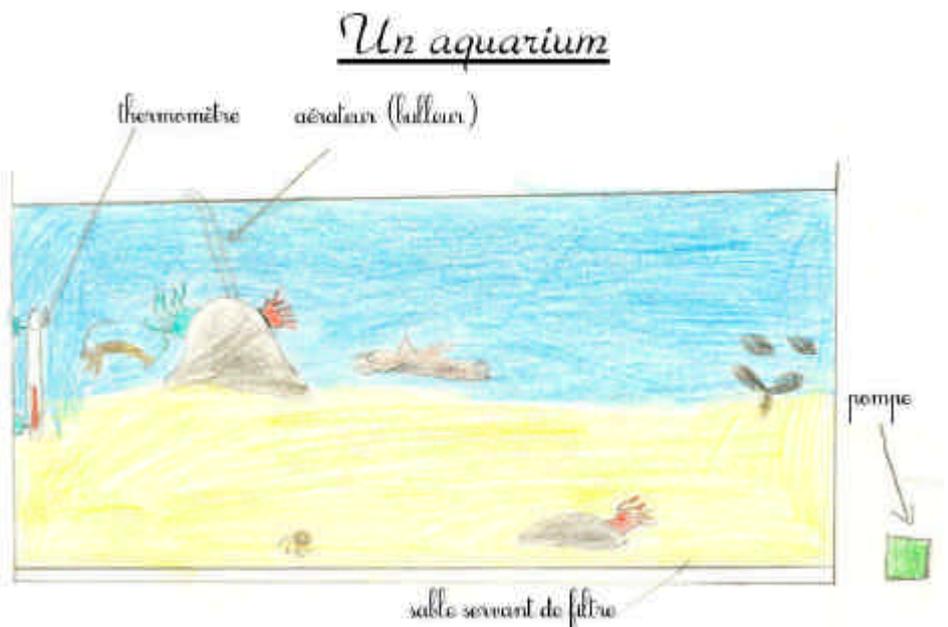
Activités nature

Découverte du littoral : un aquarium d'eau de mer

Avec Louis Kermorguan du Centre Bon Vent à Santec, nous avons appris à mettre en place un aquarium. D'abord, nous avons installé deux filtres biologiques avec chacun une cheminée au fond de l'aquarium. Nous les avons ensuite recouverts de sable. Il faut un sable épais, presque du petit gravier. Nous en avons trouvé sur la plage, en face de la mairie. Nous en avons ramené deux seaux et nous les avons vidés dans l'aquarium. Nous avons ensuite recouvert complètement les filtres. En même temps que le sable nous avons aussi ramené de l'eau de mer. Nous avons vidé cette eau dans l'aquarium à l'aide d'une assiette pour qu'elle ne soit pas trop trouble. Nous avons branché les filtres et nous avons laissé l'eau se reposer. Ensuite, nous sommes allés sur l'estran à marée basse afin de capturer quelques animaux. Nous avons ramené deux anémones de mer, une étrille, un crabe vert, une petite vieille, deux gobies, deux blennies, six crevettes, quelques bigorneaux et quelques moules et aussi deux pierres sur lesquelles étaient fixés des algues, des fu-

cus dentelés. Nous avons installés le tout dans l'aquarium et nous les avons laissés.

*Maxime (CM1) et Jean-Pierre.
Dessin de Jean-Félix (CM2)*





La maison de la Duchesse Anne à Morlaix

Nous avons visité la maison de la Duchesse Anne à Morlaix. Cette maison a été construite au 16^e siècle. La guide nous a expliqué comment a été construite cette maison. C'est une maison à lanterne, c'est à dire qu'elle est éclairée par le toit. La duchesse Anne y a séjourné en 1505. Nous avons vu la grande cheminée et le grand escalier en chêne. Il mesure 11 mètres et a été fait avec un seul tronc d'arbre.

Nous avons aussi vu beaucoup d'autres maisons construites au Moyen-âge. Ce sont des maisons à Pondalez. La surface augmente à chaque étage. C'est



Au balcon...

un peu comme si la maison s'avancait dans la rue. A cette époque, on ne payait des impôts que sur la surface au sol. C'est pourquoi la surface du premier étage est plus grande que le rez-de-chaussée et la surface du 2^e est plus grande que celle du 1^{er}.

Jean-Félix (CM2)



La visite des locaux du quotidien Le télégramme

Cette sortie était prévue pour conclure « la semaine de la Presse ». Comme nous avons fabriqué deux exemplaires du « Journal en culotte courte », nous avons décidé d'aller voir comment se fabrique un vrai journal. Le père de Thomas, qui travaille pour le Télégramme a donc pris rendez-vous.

Vendredi 24 mai, nous avons pris le bateau de 9 h 00. Nous, c'est à dire la classe élémentaire et les grandes sections de la maternelle. Nous étions accompagnés par deux parents : la maman d'Agathe Grall et le papa de Thomas Séité ainsi que de Fanny que nous ne présentons plus. Nous sommes montés dans le car à 9 h et demi et nous avons pris la direction de Morlaix. Là, nous avons d'abord visité la maison de la Duchesse Anne. C'est une très belle maison qui date du 16^e siècle. A 11h00, nous sommes allés au Télégramme. Nous avons rencontré Michèle Thésée qui nous a guidés pendant une heure. Nous avons d'abord regardé un film. Ensuite la classe l'a interviewée :



Les enfants devant l'Agence de Morlaix

Combien de tonnes de papier utilisez-vous ? Nous utilisons 40 tonnes de papier par jour. Les rotatives (machines qui permettent d'imprimer le journal – nous avons deux grosses rotatives très modernes ; elles

ont été fabriquées en Suisse et ont coûté 70 millions de francs chacune, 10 671 431 euros) tournent à 70 km/heure. 20 exemplaires sortent chaque seconde. Si on mettait bout à bout tous les journaux qui sortent en une nuit, cela ferait 600 km de longueur, à peu près la distance de Morlaix à Paris. On utilise aussi chaque nuit 500 kg d'encre. **Combien d'exemplaires sortez vous chaque jour ?** Nous sortons 220 000 exemplaires (20 à la seconde) qui sont distribués dans 7 000 communes bretonnes.

Combien avez-vous d'employés ? Mille personnes travaillent chaque jour. Il y a des journalistes mais aussi des pigistes, des chauffeurs... Il y a 23 rédactions locales et 600 « porteurs » qui distribuent chaque jour le journal dans les boîtes aux lettres des gens qui sont abonnés.

En quelle année fut tiré le premier numéro du Télégramme ? Le premier numéro du Télégramme est sorti le 18 septembre 1944. D'ailleurs je vous ai préparé à chacun une photocopie de ce premier numéro.

Combien y a-t-il de journalistes ? Il y en a 200 avec tous ceux qui travaillent dans les « rédactions locales ».

Combien de temps faut-il pour fabriquer un journal ? Il faut environ 24 heures. Le moment le plus important se passe la veille de la sortie du journal, à 18h15 : c'est la conférence de rédaction. C'est à ce moment que l'on décide de ce que l'on va mettre dans le numéro du lendemain.

Est-ce que les journaux invendus sont recyclés ? Oui 80% du papier des journaux invendus est recyclé en boîtes d'œufs. Il y a environ 10 000 invendus chaque jour.

Dans combien de communes distribue-t-on le Télégramme ? On le distribue dans 7000 communes.

Comment se fait la distribution ? Elle se fait toutes les nuits à partir d'une heure du matin par camion. L'ensemble des camions

parcourent 28 000 km chaque nuit pour livrer les journaux. Ce sont les journaux des communes les plus proches qui sont fabriqués et donc livrés en dernier.

Comment faites-vous pour avoir les nouvelles de ce qui se passe dans le monde ?

Eh bien, nous sommes abonnés à deux agences. Une agence nationale : l'Agence Française de Presse (qu'on appelle l'A.F.P.) et une agence américaine qui est internationale. Ces deux agences ont des correspondants dans le monde entier. Elles nous transmettent des « dépêches » dès qu'il se passe quelque chose dans le monde. C'est à partir de ces dépêches que nos journalistes font leurs articles. Il faut 20 mn entre le moment où la dépêche « tombe » (c'est à dire où elle arrive chez nous et le moment où l'article est sur les plaques de la rotative)

A quelle heure arrêtez-vous d'écrire ?

On peut encore mettre une événement jusqu'à une heure du matin. Mais on ne pourra le mettre que dans les journaux qui seront distribués en dernier, c'est à dire pour les communes les plus proches.

Pourquoi avoir choisi le Télégramme comme titre ? C'est une bonne question.

Dans le Télégramme, il y a une notion de vitesse. L'idée c'est qu'il informe les gens rapidement. Maintenant il est complètement fabriqué à Morlaix. Les méthodes de fabrication ont aussi beaucoup changé. En 1968, on le fabriquait en utilisant des plaques en plomb. C'est aussi en 1968 qu'on a mis la première photo en couleur. Nous étions les premiers à le faire en Europe. En 1977, nous avons arrêté le plomb. Maintenant nous utilisons des techniques très modernes : un film négatif (le flashage), puis une plaque en positif (plaque offset).

Après cette visite nous sommes rentrés à Roscoff où nous avons pique-niqué sur l'aire de jeux.

Tony (CM2), Thomas (CM2) et Clément (CE1)



D'où vient le vent ?

Il vient du nord là où on dort

Il vient de la mer où il y a de l'air

Il vient de l'espace là où tout se casse

Il vient du sud pour rassurer les gens

Il vient d'un bateau qui a fait naufrage

Il vient d'un dinosaure qui respire

Il vient d'une machine de guerre

Il vient de l'île de Batz là où les gens sont joyeux

Clément (CE1)

D'où vient le vent ?

Il vient d'une femme enceinte,

Il vient des pays pauvres où il y a des enfants sans parents,

Il vient de la Chine,

Il vient accompagner les tout petits à l'école,

Il vient du monde des bébés,

Il vient parler aux enfants de 9 ans,

Il vient me raconter des histoires le soir,

Il vient d'ici, de là-bas et dans tout le monde.

Noémie (CM1)

D'où vient le vent ?

Il vient de la bouche des animaux,

Il vient de Mars,

Il vient des arbres,

Il vient des livres,

Il vient des puits,

Il vient d'une poubelle,

Il vient de la mer,

Il vient des cheminées.

Emmanuel (CM2)

D'où vient le vent ?

Il vient du paradis

Il vient de son cœur

Il vient de la mer

Il vient du soleil

Il vient de l'herbe

Il vient de la lune

Il vient des pôles

Il vient du monde entier.

Thomas (CM2)

Emmanuel qui se promène avec son cheval Mirabelle trouva une belle gazelle et la mit dans une poubelle. Il alla voir son copain Gabriel et ils mangèrent des mirabelles.

Emmanuel (CM2)

C'est
C'est des baleines
C'est des poissons
C'est comme l'école
C'est comme lire un livre
C'est bien la vie
C'est comme le soleil

Agathe (CP)

Thomas cherche un rat tout plat en mangeant du chocolat et en buvant du coca, et voilà Thomas est malade.

Thomas (CM2)

Noémie mange des fruits avec Lucie qui dit oui. Et je me mets des bigoudis comme un ouistiti avec Charlie. Je vois des souris faire pipi.

Noémie (CM1)

L'oiseau voleur
Il était une fois un oiseau voleur qui volait les banques. Mais un jour On l'attrapa et on le mit en prison.

Thybalde (CP)

*Thybalde a un copain qui s'appelle Atli.
Il répare les dalles puis monte à cheval et joue dans la cale.
Il enlève les pétales des fleurs puis casse un bocal.*

Thybalde (CP)

Clément chevauchant
le vent violent en emmenant un roman.

Clément (CE1)

Sylvain boit du vin avec ses mains, pense aux dauphins et a mal aux reins ; Sylvain le marin est très malin.

Sylvain (CM1)



Nous avons vu un film... « Stormboy »

Réalisateur : Henri Safran, 1976

Principaux personnages : Mike (Stormboy), Tom (son père), Bill (l'aborigène surnommé Main de fer), M. Perceval (le pélican)

L'histoire :

C'est l'histoire d'un petit garçon qui s'appelle Mike et qui vit en Australie avec son père Tom qui est pêcheur. Il trouve trois bébés pélicans (leur mère ayant été tuée par des chasseurs). Il les ramène chez lui et décide de les élever. Quand il ne peut plus les nourrir car ils mangent trop, son père exige qu'il les relâche. Mais son préféré qu'il a nommé M. Perceval reviendra et deviendra

son ami avec Main de fer. Ils vivent plein d'aventures. Mais un jour les chasseurs tuent M. Perceval. Mike est très triste. Main de fer a retrouvé le cadavre de M. Perceval et lui a fait une tombe. Il la montre à Mike et, à côté, ils découvrent une couvée de jeunes pélicans. Main de fer dit alors à Mike : « Un oiseau comme M. Perceval ne peut pas mourir. »

Notre opinion :

Nous avons trouvé ce film très bien. Nous le conseillons à des enfants ayant au moins 7 ans car il faut le comprendre.

Emmanuel et Thomas (CM2)

Nous avons vu une cassette-vidéo... « Yamakasi »

Il était une fois sept hommes, mais pas comme les autres : Rocket, la fusée, Baseball, le lanceur, Zigmé, le roi de la musique, l'araignée, le grimpeur, la belette, le sportif, Citing Bol, le chef, Tango, le jongleur et leur complice Michelin.

Un matin, ils décident d'escalader le plus grand Gratte-ciel de la ville. Le matin même un petit enfant malade du cœur essaye d'imiter les Yamakasi. Soudain, il s'évanouit.

La mère de Jamel doit payer 400 000 francs avant midi pour lui greffer un nouveau cœur. Sa mère n'ayant pas les moyens tente de se suicider. Les Yamakasi la sauvent. Le soir, le cousin de Citing Bol, étant policier, vient le voir pour lui dire d'arrêter ses bêtises.

Le lendemain, les Yamakasi décident de sauver le petit Jamel. Pour le sauver, il faut qu'ils cambriolent des maisons de riches.

Pour la dernière maison, ils vont tous ensemble, mais le cousin de Citing Bol les a vus. Il appelle la police. Citing Bol téléphone à Michelin et lui demande de venir au plus vite. Quand Michelin arrive, Baseball lance la marchandise.

Ensuite Michelin va voir un trafiquant pour vendre les objets d'arts, tandis que les Yamakasi se font arrêter. La bande de cascadeurs raconte des tas de mensonges. Les policiers n'en croient rien mais le cousin du chef témoigne en leur faveur et ils sont libérés.

A 12h10, ils arrivent à l'hôpital avec l'argent, mais le directeur dit que le cœur vaut 100 000 francs de plus. Les Yamakasi sont désespérés juste quand le policier arrive et sort son arme. Il dit : « Ta vie, tu l'estimes à combien ? 20 000 francs, non 100 000 francs ! » Et Jamel fut sauvé.

Thomas et Tony (CM2)

Nous avons lu... « Le nain dans la tête »

Auteur : Christine Nöstlinger ; illustrateur : Yves Benson ; éditeur : L'école des loisirs (Neuf en poche) ; genre : Conte.

Principaux personnages (rôle, caractère) : Anna, 6 ans ; Peter, jaloux ; Hermann, rapporteur.

Le résumé :

Anna a 6 ans. Ses parents sont divorcés. Un jour elle rencontre un nain qui va dans sa tête. Le nain va totalement changer sa vie. A l'école, elle est assise à côté de Hermann. Il n'aime pas trop Anna mais un jour le nain va dans la tête de Hermann. Il va dans un conduit très encombré. Et, ensuite Hermann adore Anna. Peter est très jaloux mais, en fait, il a un nain assez méchant dans la tête.

Mon point de vue :

Je le trouve bien, je le conseillerai aux

enfants de 10-12 ans.

Thomas (CM2)



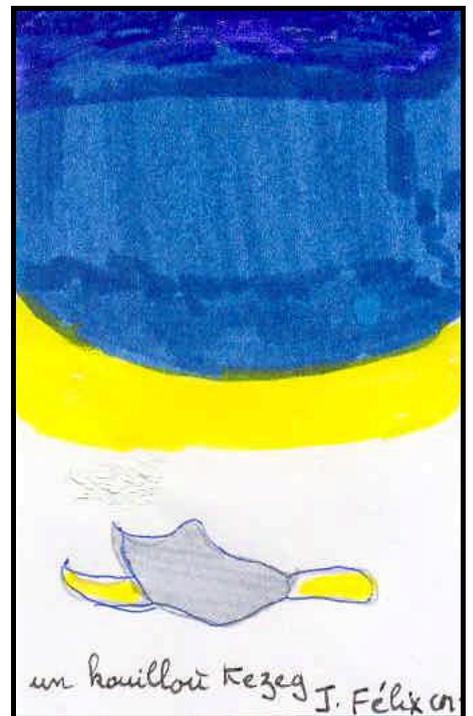
Les kouilloù kezeg *

Faire ouvrir les coquillages, les décortiquer et retirer la membrane se trouvant sur la chair. Faire cuire les mollusques décortiqués pendant environ 20 min dans un court-bouillon. Les égoutter, les hacher. Assaisonner (sel, poivre, échalotes et persil hachés et revenus à la poêle), déglacer avec un demi-verre de vin blanc sec.

Confectionner une sauce blanche. Mélanger les deux préparations. Mettre dans un plat à gratin. Ajouter de la chapelure dessus et faire gratiner.

Recette de Mme Grall, maman d'Agathe.

* parties intimes du cheval



Mais qu'est-ce donc ce kouilloù kezeg ?

Son vrai nom est **mye** (nom scientifique : *Mya arenaria*) mais on l'appelle aussi « bec de jar », bedjar, clauque, quatre-moines...

C'est un grand coquillage bivalve pourvu d'un siphon pouvant dépasser 30 cm de long. Sa taille maximale est de 12 cm. Il vit profondément enfoui (environ 40 cm) dans les sables vaseux où, à marée basse des marées de vive-eau, on s'aperçoit de sa présence grâce à un trou de 6 à 8 mm situé parfois au milieu d'une petite bosse. On peut le retirer du sable à l'aide d'une bêche.

Il est assez coriace mais a un très bon goût. Il peut aussi se manger cru, comme la bernique, avec un peu de citron.