

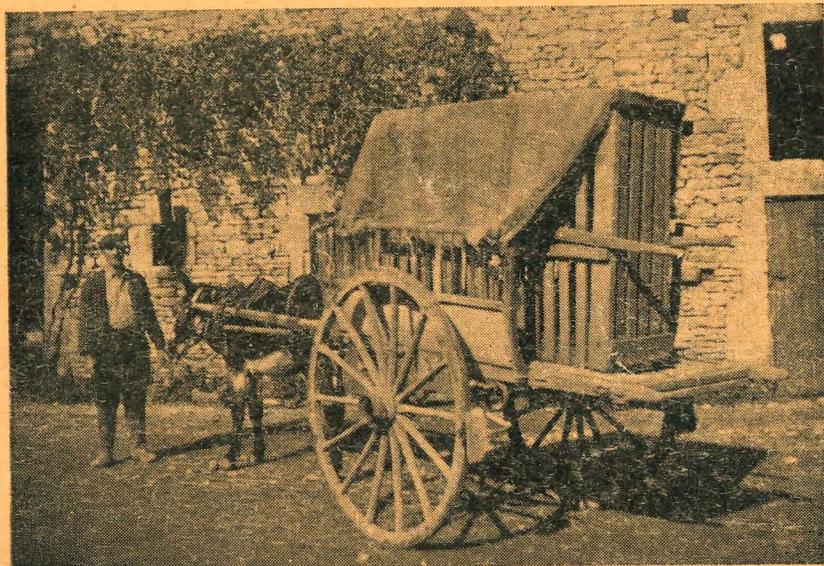
260

Ecole Publique de Garçons
Rue de la Mutualité, NANTES (L.-I.)

BIBLIOTHEQUE DE TRAVAIL

MAGAZINE HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

Direction et administration : FREINET - CANNES (Alpes-Maritimes)



André MATHIEU

LISEZ DANS CE NUMÉRO

notre reportage hebdomadaire

TRANSPORTS D'ANIMAUX

260

L'Imprimerie à l'Ecole
CANNES (A.-M.)

1^{er} Février 1954

DANS CE NUMÉRO :

Chronique B.T.

Savez-vous que...

Henri DECHAMBE et Gaston FILLIEUX : **Transports d'animaux.**

Georges LESTIÉ : **Quelques transports curieux.**

Questions d'enfants.

CHRONIQUE B.T.

LES BIBLIOTHEQUES DE TRAVAIL DANS LES COURS COMPLEMENTAIRES

Nous recevons du camarade Gachelin (Seine-et-Oise), les observations suivantes :

Les brochures scientifiques éveillent un intérêt considérable dès qu'elles sont connues par nos collègues chargés des Sciences dans les Cours complémentaires (classes de sixième, cinquième, et pour la géologie, classe de quatrième (fossiles).

Bien que je sois chargé des lettres, il me semble que l'on pourrait faire un effort de propagande directe dans les C.C. par l'envoi à titre de spécimen, d'une brochure caractéristique : Champignons, insectes, plantes, à laquelle serait jointe une notice montrant que les B.T. sont tout autant un plan de travail individuel pour la rédaction de petites monographies « individuelles » qu'une source de documentation.

A la discussion, il semble même que cet aspect utile pour la recherche personnelle, devrait être mis au premier plan et accompagner chaque feuille de la documentation. On pourrait envisager cela sous forme d'aperçus en deux ou trois lignes découvrant des champs d'activité que la B.T. ne peut, faute de place, traiter.

Si je dis cela, c'est qu'on remarque beaucoup la netteté des dessins et leur parfaite adaptation à l'âge des enfants, la clarté des procédés de recherche — ET LE PRIX — qui permet de faire acheter par chaque élève la ou les B.T. couvrant le programme officiel d'un mois de façon à les guider dans leurs recherches personnelles.

Nous demandons à nos lecteurs de faire autour d'eux le maximum de propagande pour une encyclopédie dont l'éloge n'est plus à faire.

SAVEZ-VOUS QUE...

• Les Indiens Chinooks pêchent, dans leurs rivières, un petit poisson tellement gras, qu'ils s'en servent comme flambeau, car il brûle comme une torche.

• Le martinet, cet oiseau rapide qui ressemble à l'hirondelle, et qui est un excellent chasseur d'insectes, aperçoit un moucheron à plus de cinq cents mètres. La vue humaine est loin d'être si perçante !

Ce n'est pas le seul de nos organes qui soit

imparfait. Notre oreille ne perçoit pas les cris aigus (ultra-sons) que lance la chauve-souris pour se diriger.

• L'invention de la moissonneuse remonte à l'antiquité. Les Gaulois l'utilisèrent aussi. C'était un chariot poussé par des bœufs. Le devant du chariot était muni de dents. Les épis qui s'y prenaient étaient décapités et tombaient dans la caisse. Malheureusement, les dents étant fixes, très souvent, les épis étaient écrasés, ils coïnciaient dans les dents, le grain tombait... la machine marchait mal !

Durant le moyen âge jusqu'au XVIII^e siècle, on moissonne à la faucille ou à la faux.

L'invention de la barre mobile lança la moissonneuse actuelle.

Ecole de Henvic (Finistère).



Le lakmi est la sève du palmier.

Pour le récolter, on coupe les palmes d'un palmier, mais on en laisse deux ou trois grandes. On creuse un petit bassin dans le cœur. Trois jours après, on plante un roseau taillé qui arrive dans le bassin et on accroche une petite cruche. Le lakmi coule goutte à goutte par le roseau dans la cruche. Tous les jours, matin et soir, on le recueille et on enlève une fine couche du cœur.

C'est une boisson très sucrée quand on la boit de suite après la récolte. Mais si on le laisse deux ou trois jours, il fermente et devient une boisson alcoolisée et aigrelette.

On récolte le lakmi surtout en été quand nous n'avons pas de dattes. Un palmier donne du lakmi pendant trois ou quatre mois, au début dix litres par jour, mais après, la quantité diminue.

Puis il meurt.



Le mouloud est une grande fête des musulmans.

Le matin, les hommes s'habillent avec des vêtements tout blancs. Ils mettent encore du parfum. Les femmes et leurs enfants mettent du henné sur leurs mains.

Les hommes vont à la mosquée pour faire la grande prière. Les enfants achètent des pétards pour les lancer contre le mur. Un homme apporte du thé pour les chanteurs. A la porte de la mosquée, les femmes s'assoient par terre et écoutent les hommes qui chantent. Quand la prière est finie, les hommes vont à la zaouïa. A midi, les riches égorgent des moutons. Au marché, les hommes distribuent des morceaux de pain. Ils donnent le couscous aux pauvres.

La fête dure deux ou trois jours.

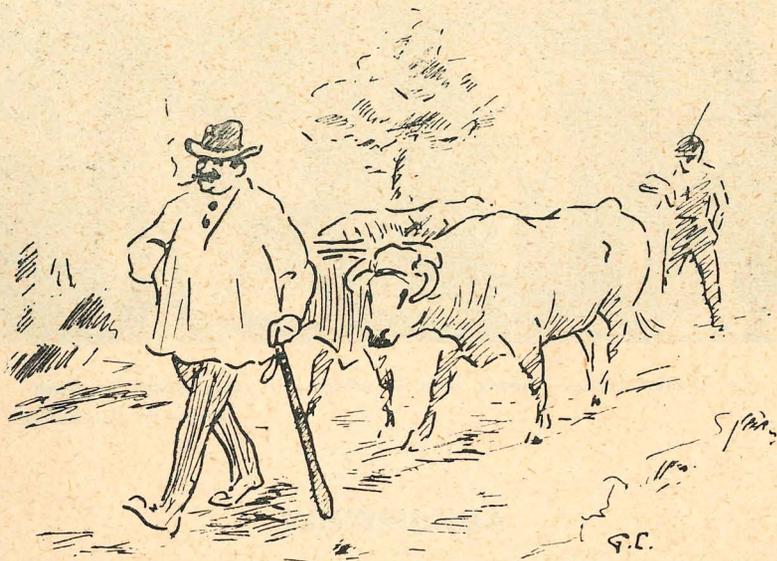
Ecole de Guémar (Algérie).

Notre enquête hebdomadaire

sous la direction de Henri DECHAMBE

TRANSPORTS D'ANIMAUX

avec la collaboration de Gaston FILLIEUX, Georges LESTIÉ
et des commissions de l'Institut Coopératif de l'École Moderne



AUTREFOIS

Il y a seulement 70 ou 80 ans, tous les animaux que le paysan avait à vendre, devaient être transportés sur le champ de foire de la ville voisine. A part les produits de la basse-cour que l'on portait dans des paniers, tous les animaux devaient effectuer le chemin « à pied ». Pour certains, la chose était assez facile : bœufs et vaches, chevaux, ânes et mulets étaient habitués à marcher ; les moutons se laissaient conduire en troupeaux, mais pour les porcs ce n'était pas toujours une partie de plaisir quand il fallait parcourir 10 ou 12 kilomètres.



Le volailler fait sa tournée dans le village : le voici pesant un lapin

(Cliché H. Dechambe)

AUJOURD'HUI

Le paysan n'a plus besoin d'aller à la foire pour vendre ses animaux. Depuis le développement de la circulation automobile, les marchands de toutes sortes parcourent les campagnes soit pour vendre leurs denrées, soit pour acheter les produits de la terre. Chaque semaine, le « volailler » passe avec son camion et, dans chaque village, collecte les produits de la basse-cour : œufs, lapins, volailles, chevreaux à la saison. Le marchand de porcs amène à la ferme les « laitons » ⁽¹⁾ que le cultivateur veut élever ou engraisser ; il achète à domicile les porcs gras. Pour les bœufs et les vaches, c'est la même chose.

(1) Jeunes cochons qui sont sevrés depuis peu de temps.



LES PORCS ALLAIENT A PIED

Les porcs aussi allaient « à pattes », et ce n'était pas toujours commode de les conduire. Pour les jeunes, c'était relativement facile, ils suivaient assez docilement la mère truie habituée elle-même à aller aux champs. Pour les gros, une paysanne allait devant et les incitait à la suivre en jetant de loin en loin quelques grains de maïs tandis qu'une autre personne les poussait avec un bâton. Parfois on les retenait avec une corde attachée à la patte de derrière. Mais les fugues dans le fossé ou dans le champ voisin et les retours en arrière étaient fréquents et ce n'est pas sans peine qu'on arrivait sur le foirail.

Dans les pages qui vont suivre tu verras comment le paysan d'une région d'élevage arriva à créer le véhicule spécial bien adapté à ses besoins pour le transport des porcs.

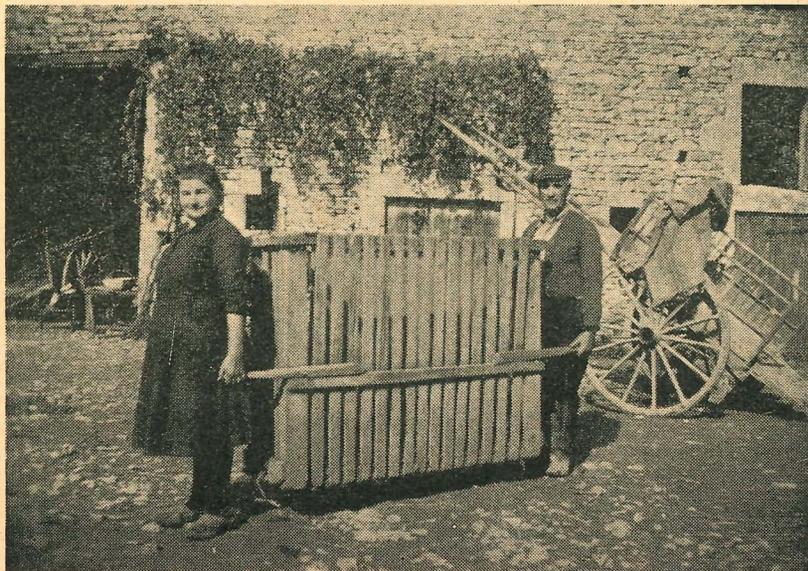


Charrette équipée pour le transport des porcs
(Cliché H. Dechambe)

CHARRETTE A BRAS ET CHARRETTE DE FERME

Pour les porcelets, on utilisait parfois une charrette à bras munie de ridelles sur les côtés et de trappes fermant l'avant et l'arrière. On gagnait ainsi du temps et les animaux enfermés étaient faciles à garder sur le champ de foire. Pour les gros, on employait un procédé analogue : on les chargeait sur une charrette de ferme, équipée de la même façon, qu'on recouvrait d'un « ballin »⁽¹⁾ soutenu par des cerceaux pour les empêcher de sauter. Mais ce n'était pas facile de hisser sur les hautes charrettes à deux roues des porcs de 100 kg et plus sans les blesser ou leur casser les pattes.

(1) Ballin : sorte de bâche faite avec des sacs défaits que l'on cousait les uns aux autres. Le ballin servait à rentrer les balles de céréales à l'époque des battages.



La « giole » est une cage à claire-voie

(Cliché H. Dechambe)

APPARITION DE LA « GIOLE »

(terme poitevin qui a le même sens que geôle (cage, prison))

C'était une cage en bois à claire-voie, longue d'environ deux mètres, elle avait une largeur de 80 cm à 1 m et une hauteur de 1 mètre. Elle était munie à chaque extrémité d'une porte à glissière qui s'ouvrait en se soulevant vers le haut. Il était facile d'y faire pénétrer les porcs. On plaçait la « giole » à la porte du réduit, on soulevait la trappe et une personne poussait les porcs qui entraient dans la cage. La porte rabattue était solidement attachée. Sur le dessus, on plaçait encore le « ballin » qui empêchait les animaux de sauter.

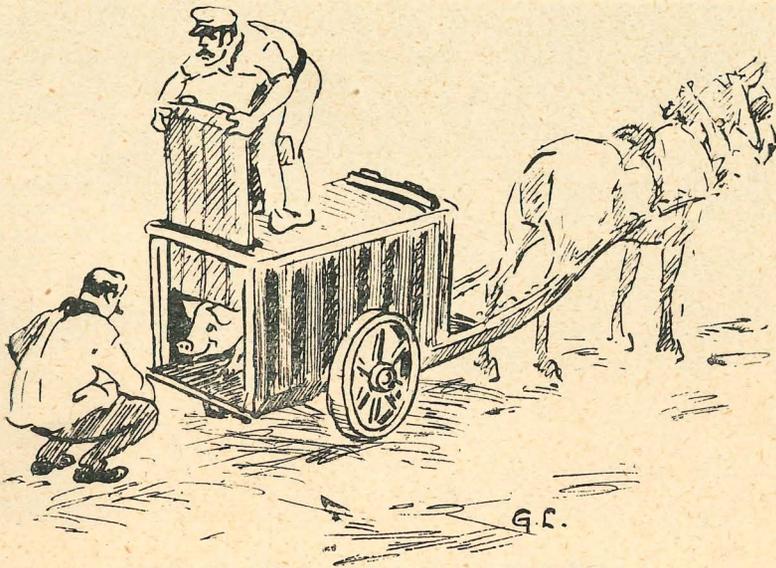


La « giole » est en place sur la charrette

(Cliché H. Dechambe)

LA « GIOLE » SE CHARGEAIT SUR LA CHARRETTE

La charrette, dépourvue parfois de ses ridelles, était poussée, le derrière touchant terre, sous la « giole » que l'on maintenait inclinée en soulevant une extrémité. On laissait alors poser la « giole » sur la charrette, on appuyait sur les brancards pour qu'elle retrouve sa position horizontale. Il suffisait de faire glisser la cage sur la charrette pour l'installer et l'attacher à la place qu'elle devait occuper entre les deux roues.

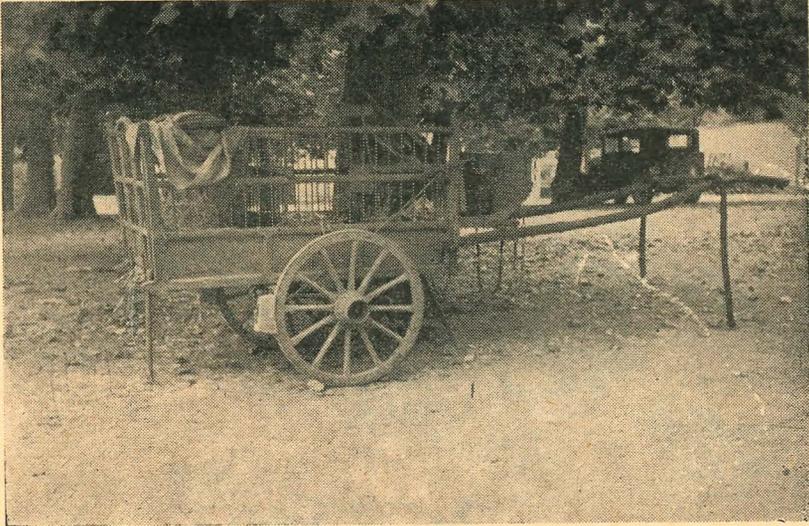


La « cochonnière », modèle du paysan

LA « GIOLE » SE MUNIT DE ROUES ET DE BRANCARDS

Mais c'était encore bien pénible de hisser sur la charrette la « giôle » contenant les cochons ; il fallait recourir à l'aide des voisins. Un paysan ingénieux eut l'idée de fixer sous la « giôle » un essieu de bois qu'il construisit, il y adapta les deux petites roues de son avant-train de charrue. Il fixa à un bout deux brancards pour y atteler son cheval ; il y ajouta même une planche pour lui servir de siège. L'idée fut trouvée bonne et il eut des imitateurs.

La « giôle » à deux roues était née et on la baptisa suivant la localité : « meue » ou « mue », « cochonnière », « gorette », « gironnière » ou « gorounière ».



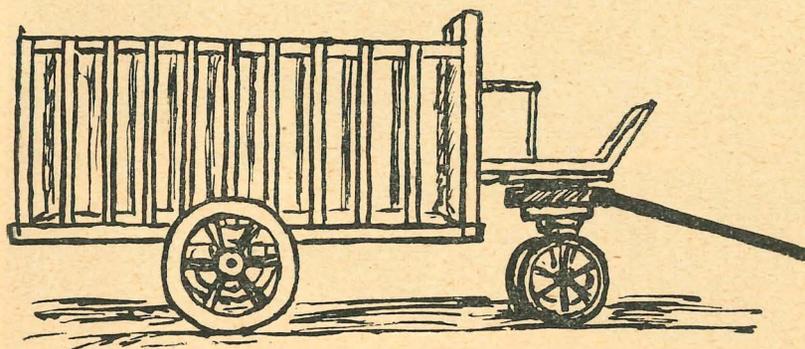
La « cochonnière » à deux roues, modèle du charron

(Cliché H. Dechambe)

LA « COCHONNIÈRE » SE PERFECTIONNE

Mais une telle voiture, si elle était pratique, manquait un peu de solidité et d'élégance. Le charron perfectionna le modèle du paysan pour obtenir la voiture ci-dessus. Des barreaux de fer remplacent les lattes de bois ; à l'arrière, une trappe et une portière d'accès ; un siège à l'avant pour le conducteur.

La voiture légère était reculée, trappe ouverte, à la porte du réduit, quelques planches recouvertes de fumier formaient un tremplin ; il suffisait de pousser les cochons qui grimpaient facilement dans la voiture dont on fermait bien vite la porte. On la recouvrait encore du « ballin » soutenu par des arceaux ou d'une claie spécialement construite pour s'adapter sur la « cochonnière ».



Cochonnière à quatre roues, modèle du paysan

LA « GIOLE » A QUATRE ROUES modèle du paysan ⁽¹⁾

La voiture précédente avait l'inconvénient de tous les véhicules à deux roues. Les porcs ne restaient pas immobiles dans leur cage. Ils se portaient soit à l'arrière, soit à l'avant et, de ce fait, le limonier se trouvait malmené par un poids brusque et inattendu agissant sur la dossière ou la sous-ventrière et ne pouvait trotter que bien rarement. Ce fut un paysan ingénieux qui supprima cet état de choses par l'adjonction d'un avant-train, créant ainsi la « cochonnière » à quatre roues.

(1) Elle fut construite au village de Fayolle, commune de Saint-Saviol (Vienne), vers 1885.

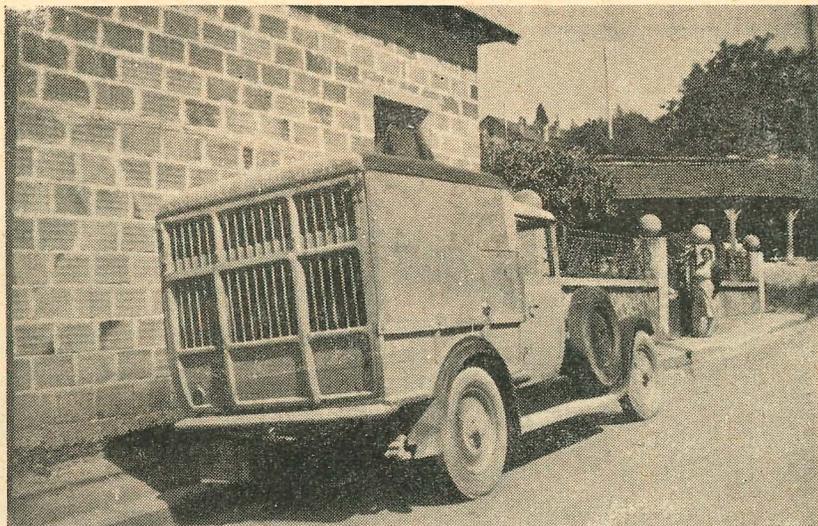


Cochonnière à quatre roues

(Cliché H. Dechambe)

LE CHARRON PERFECTIONNE LA « GIOLE » A QUATRE ROUES

Comme pour la cochonnière à deux roues, les charrons perfectionnèrent ce modèle plus pratique et réalisèrent le genre de véhicule ci-dessus. L'animal attelé dans les brancards ne reçut plus sur le dos ou sous le ventre d'efforts supplémentaires et inattendus et put trotter plus aisément, faisant gagner à son maître un peu de temps au cours du trajet à accomplir.



Cochonnière automobile

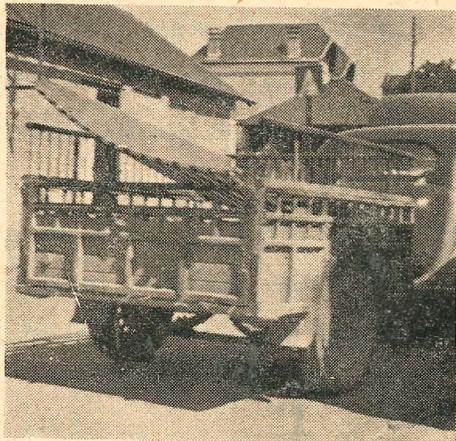
(Cliché H. Dechambe)

LA COCHONNIÈRE AUTOMOBILE

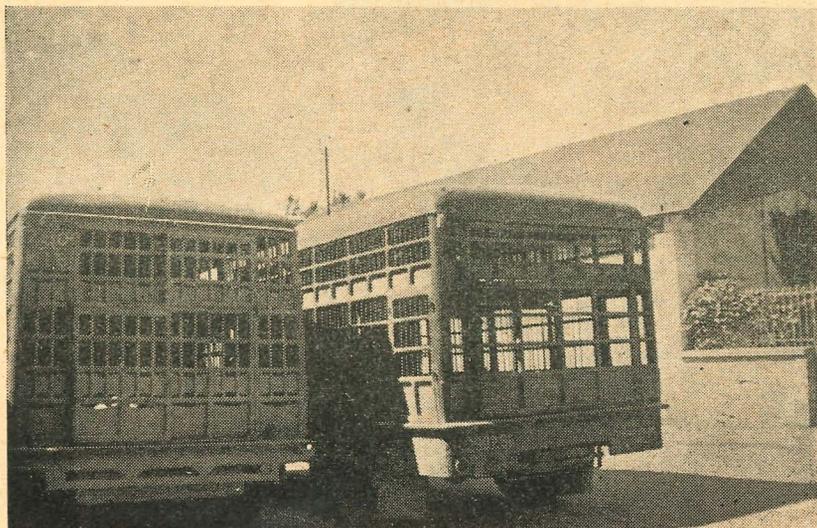
L'automobile se répandant de plus en plus, les marchands, pour gagner du temps et élargir leur champ d'action, voulurent utiliser ce nouveau mode de transport pour parcourir les villages. Ils firent donc carrosser le châssis que leur livrait le fabricant et ils s'inspirèrent de la voiture précédente, et les premières cochonnières automobiles lui ressemblèrent étonnamment.

On construisit aussi des remorques spéciales pouvant s'atteler derrière une automobile ordinaire.

Remorque pour le transport des porcs. Remarquer la claie qui sert à recouvrir la remorque quand elle contient des porcs. Ici, elle est placée sens dessus-dessous.



(Cliché H. Dechambe)



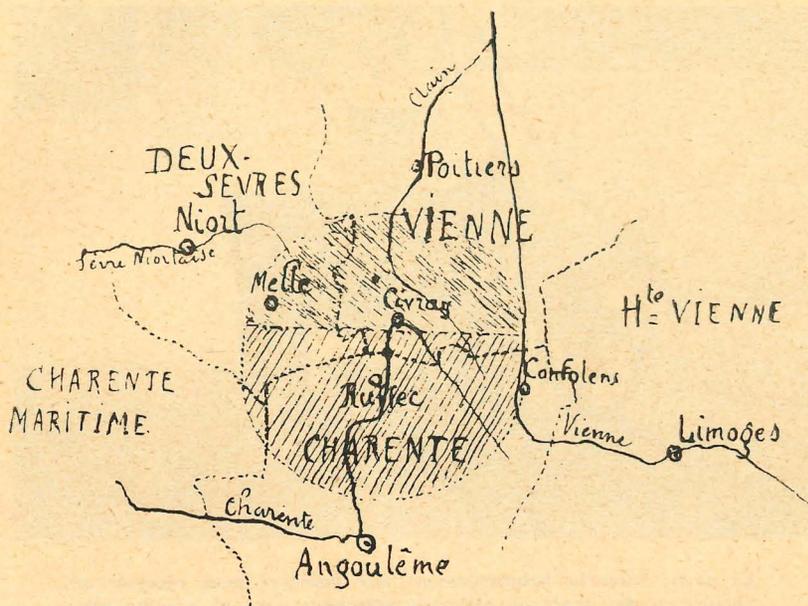
Cochonnière automobile

La partie supérieure des véhicules est occupée par un étage supplémentaire

(Cliché H. Dechambe)

COCHONNIÈRE AUTOMOBILE AVEC ÉTAGE

Le véhicule s'est encore perfectionné et, actuellement, les cochonnières automobiles sont beaucoup plus vastes que celles construites il y a un quart de siècle. Généralement, elles ont deux étages. De plus, chaque étage est divisé en plusieurs compartiments, ce qui permet de loger dans la même voiture plusieurs groupes d'animaux de grosseurs différentes.



AIRE D'EMPLOI DE LA COCHONNIÈRE

Ce véhicule semble avoir élu domicile sur un espace assez restreint où l'élevage du porc a toujours eu une certaine importance. Cet espace intéresse trois départements : Vienne, Deux-Sèvres et Charente, on peut le délimiter de la façon suivante : placer la pointe du compas sur la carte au point situé à égale distance de Civray et Ruffec, prendre une ouverture de compas correspondant à la distance de 35 à 40 km et tracer un cercle. Il est à remarquer que dans la partie sud du cercle, c'est la cochonnière à quatre roues qui est la plus répandue, alors que dans la partie nord, c'est le véhicule à deux roues qui domine.

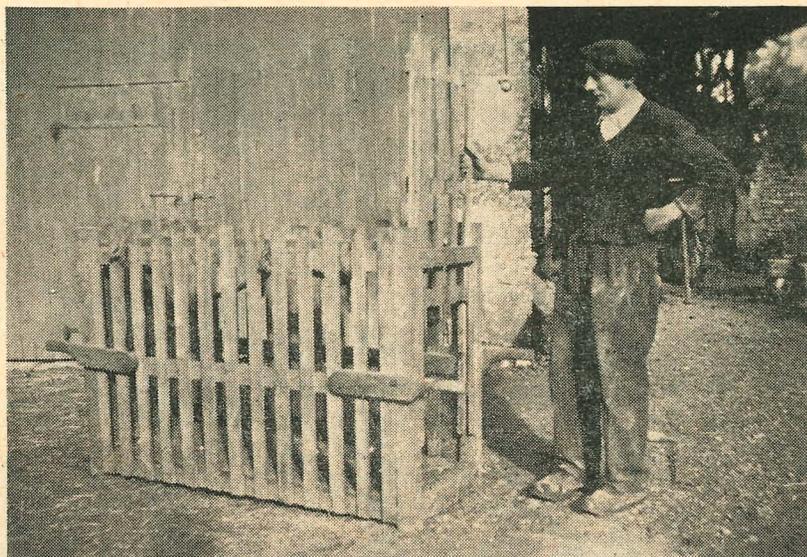


La partie réservée habituellement aux animaux peut recevoir des chaises ou des bancs où plusieurs personnes peuvent prendre place

(Cliché H. Dechambe)

USAGE ACTUEL DE LA COCHONNIÈRE

Ce véhicule, créé tout spécialement pour le transport des porcs, sert beaucoup moins qu'autrefois à son usage primitif. Outre les porcs, il pouvait transporter des animaux de basse-cour, des moutons, des chèvres et même des veaux. Il rend cependant encore de précieux services : c'est un véritable petit camion très léger tout indiqué pour les transports peu importants. Comme autrefois aux jours de fête, il sert de voiture de promenade et toute la famille peut y prendre place. Il est également fort commode pour transporter à la gare les voyageurs et leurs bagages.



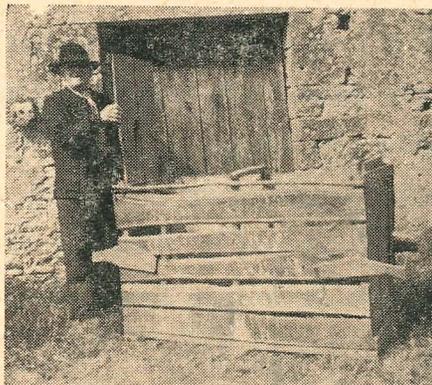
La « giole » à peser : à chaque bout, une porte à glissière s'ouvre en se soulevant.
(Cliché H. Dechambe)

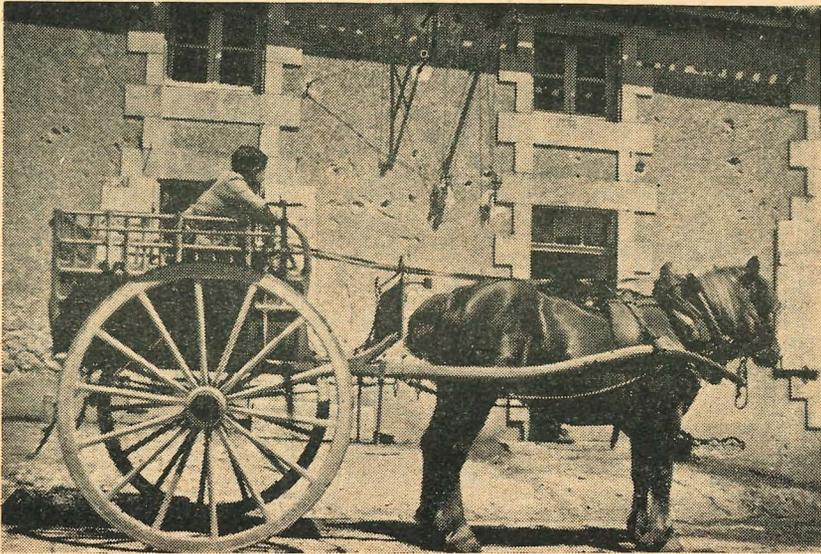
LA « GIOLE » A PESER EST TOUJOURS EN USAGE

Un modèle plus restreint de « giole » à claire-voie est toujours en usage dans bien des fermes. Il sert spécialement à peser les porcs avant la vente. Le paysan qui a consulté le journal peut ainsi se faire une idée exacte de la valeur des animaux qu'il a à vendre. Pour cela, les porcs prennent place à tour de rôle dans la cage que l'on place sur la bascule. Le paysan, ayant fait la tare, connaît ainsi rapidement le poids de chaque animal.

La cage est en place pour recevoir le porc à peser. On la placera ensuite sur la bascule.

(Cliché H. Dechambe)

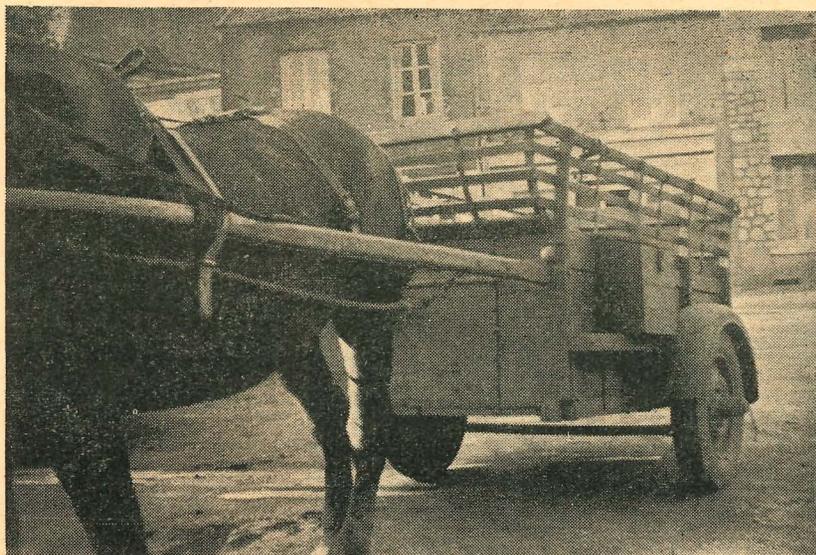




(Cliché M^{me} Roux)

LE CHAR A BANCS

C'est encore une voiture spéciale que l'on trouve dans certaines régions du Poitou. C'est aussi un véhicule à deux roues, mais elles sont beaucoup plus hautes que celles de la « giôle ». Elle sert au transport des animaux de basse-cour : poulets, dindons, oies blanches du Poitou. Les porcs de lait et les chevreaux peuvent aussi y prendre place. A défaut d'animaux à transporter, elle servira de voiture de promenade, les jours de fête.



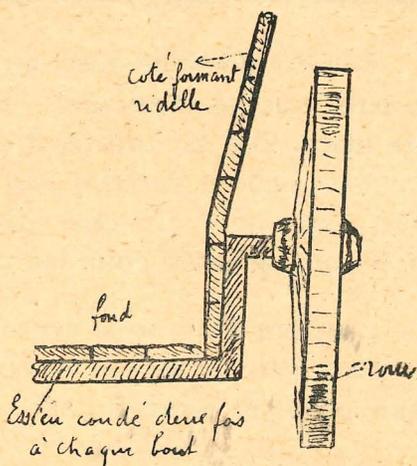
Vachère hippomobile munie de roues à pneumatiques (Cliché Lecanu)

LA VACHÈRE HIPPOMOBILE

La vachère est un véhicule spécial utilisé pour le transport des gros animaux : bœufs, vaches, chevaux. Son essieu coudé plusieurs fois permet d'établir plus bas le plancher du véhicule, de sorte que les animaux peuvent y monter facilement.

Les cultivateurs de certaines régions utilisent cette voiture pour transporter leurs animaux, notamment dans les Pyrénées (Orthez), en Anjou, en Normandie (Cotentin).

Le modèle représenté ci-dessus est déjà perfectionné puisque les roues, munies de pneumatiques, ont remplacé les anciennes roues beaucoup plus hautes.



Essieu de la vachère



**Le cheval est
en place dans
la remorque**

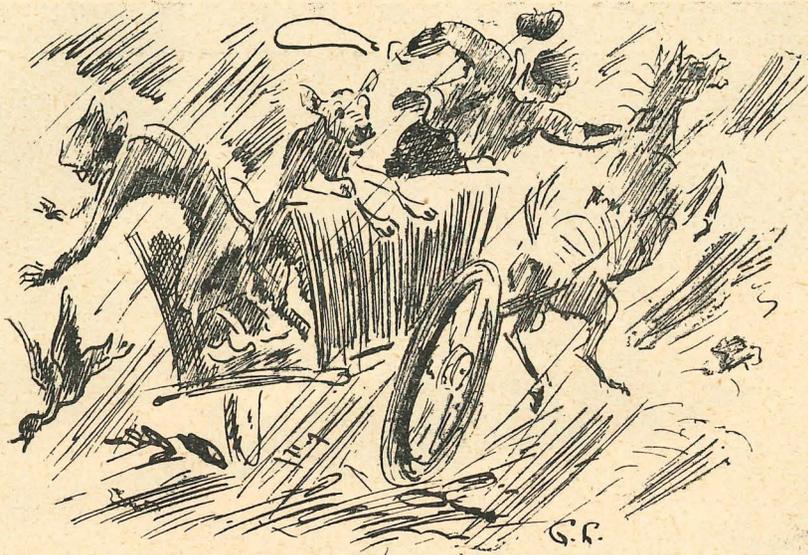
(Cliché H. Déchambe)

LA REMORQUE A BESTIAUX

La vachère hippomobile semble avoir donné naissance à un véhicule beaucoup plus répandu et que l'on trouve maintenant un peu partout : c'est la remorque à bestiaux.

Elle est destinée aussi au transport des gros animaux (bœufs, vaches, chevaux). Un seul animal peut y prendre place. Elle est utilisée fréquemment par les bouchers qui l'accrochent derrière leur voiture automobile et peuvent ainsi aller chercher dans les fermes les animaux qu'ils ont achetés pour les conduire à l'abattoir.

L'arrière qui forme porte se rabat sur le sol comme un pont-levis : c'est un tremplin sur lequel passe l'animal pour pénétrer dans la cage.



LA « MARINGOTTE »

« Autrefois, pour aller vendre un veau, un cochon, des volailles... au marché, on n'avait pas de voitures couvertes comme aujourd'hui : on utilisait la « maringotte », grande voiture découverte formant caisse :

2 m 50 de long ;

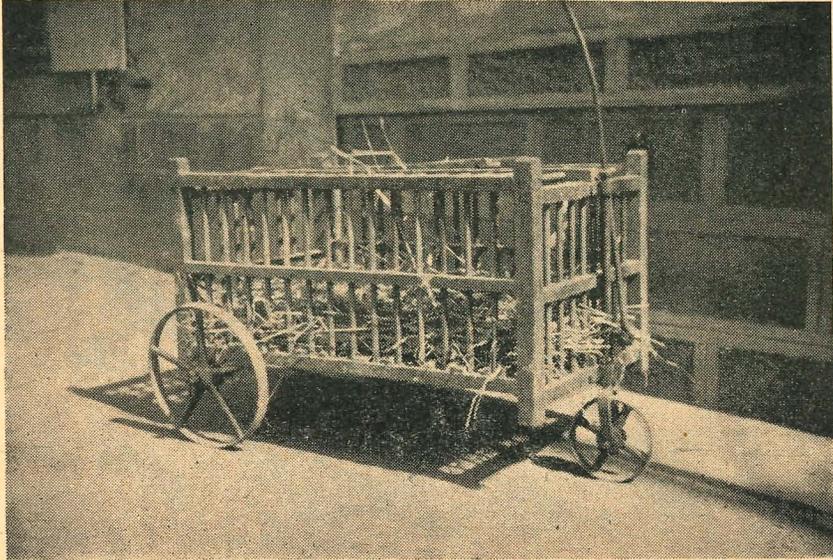
1 m de large ;

0 m 80 de haut.

Elle avait deux grandes roues, comme celles d'un tombereau. »

Michèle CADEL (d'après son père).

Extrait du journal scolaire de Rocheville (Manche).



Cage à volailles vue à Aizenay (Vendée)

(Photo M. Poisson)

CAISSE A VOLAILLES SUR ROULETTES

C'est un curieux petit véhicule que l'on rencontre dans le sud de la Loire-Inférieure (pays de Retz) et le nord de la Vendée. C'est une simple caisse montée sur trois ou quatre petites roues et tirée à la main grâce à un petit brancard spécial ; une trappe s'ouvre sur le dessus pour y introduire ou en sortir les volailles. Dans cette région où l'échange des volailles est important, « chaque fermière est jalouse de ne présenter au marché que des sujets parfaitement à point, tendres et gras à souhait et dont la belle apparence n'a pas souffert du voyage. Ces volailles choisies depuis deux ou trois semaines sont placées en « mues » où elles sont inactives et nourries d'une pâtée spéciale à base de lait caillé, de son et de pommes de terre qui fait subir à la chair un véritable affinage. »



**Lâcher du premier
lièvre sur le Causse**
(Photo M^{me} Teyssié)

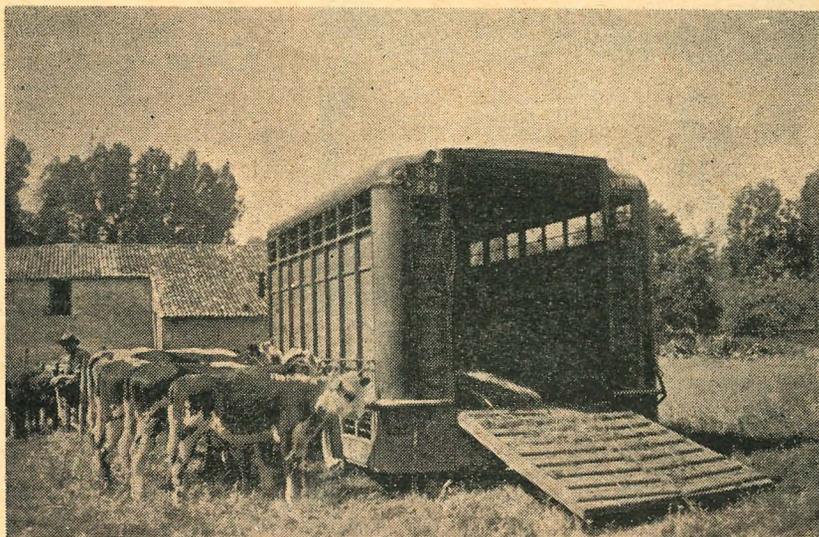
TRANSPORT DU GIBIER DE REPEUPLEMENT

Le gibier lui aussi est appelé à voyager vivant, et pour qu'il arrive frais et vigoureux dans la région dans laquelle on veut le lâcher en vue du repeuplement, on l'enferme dans des caisses spéciales dont le dessus est muni de trappes à glissières faciles à ouvrir.

Les caisses représentées ci-dessus sont destinées au transport des lièvres.



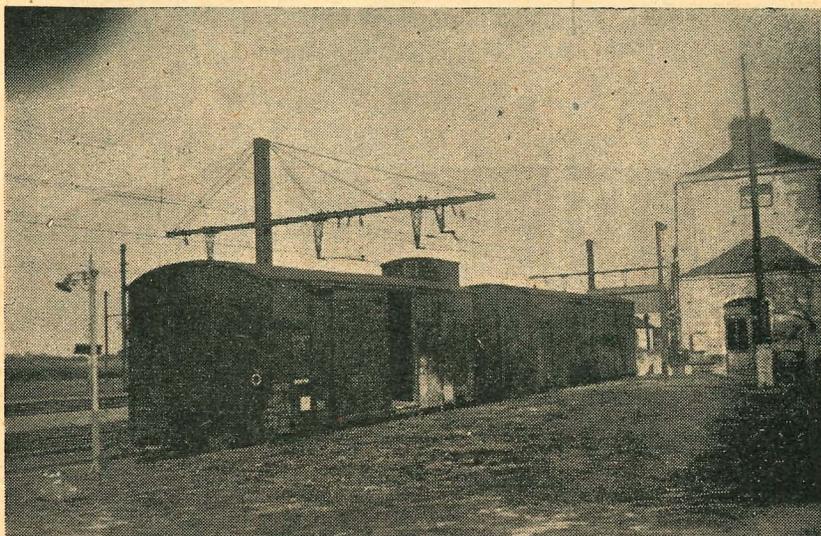
**Caisse ayant servi au
transport des lièvres
de repeuplement**
(Photo M^{me} Teyssié)



Le derrière de la voiture s'ouvre en se rabattant. Il forme un tremplin qui permet aux animaux de monter facilement dans la voiture
(Cliché H. Dechambe)

LA BÉTAILLÈRE

La bétailière est une grosse voiture automobile spécialement conçue pour le transport des gros animaux (veaux, bœufs, vaches, chevaux). Elle est utilisée par les marchands qui font le commerce de ces animaux. Elle leur sert à transporter directement au lieu de destination ou au lieu d'embarquement les animaux qu'ils ont achetés pour l'expédition ou d'amener à la ferme les animaux qu'ils ont vendus au cultivateur.



Sur le quai d'embarquement. Le premier wagon, encore ouvert, attend son chargement ; le second est déjà chargé.

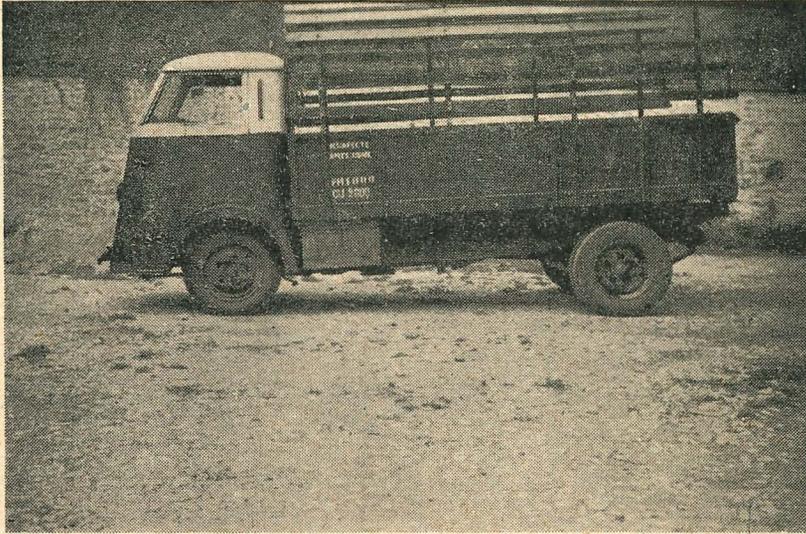
WAGONS ET TRAINS DE BESTIAUX

Les animaux achetés soit sur le marché, soit directement à la ferme étaient et sont encore embarqués dans les wagons à bestiaux pour être transportés de la région productrice vers les grandes villes où ils seront abattus et livrés à la consommation.

Avant le développement de la circulation automobile, les jours de foire des centres importants, c'est par dizaines que les wagons chargés de bestiaux (bœufs, vaches, veaux, porcs et moutons) partaient vers Paris ou d'autres villes. Aujourd'hui, les expéditions sont plus fréquentes mais de moindre importance. Chaque semaine, la petite gare ci-dessus expédie deux ou trois wagons.

D'autre part, les bouchers et charcutiers de la région envoient par wagons frigorifiques des animaux morts, prêts pour la vente.

Enfin, certains animaux se paient même le luxe de voyager en avion, comme les fauves destinés aux cirques,



Cochonnière automobile, type moderne

(Cliché H. Dechambe)

aux ménageries et aux jardins d'acclimatation. Les chevaux français qui ont participé aux derniers jeux olympiques ont été transportés à Helsinki par avion, et ont été embarqués au Bourget.

CONCLUSION

Au cours des pages précédentes, tu as pu voir comment, dans certaines régions, le paysan est arrivé à créer le véhicule spécial qui correspondait exactement à ses besoins. Mais aujourd'hui tout cela tend à disparaître comme disparaissent peu à peu toutes les choses qui donnaient encore, au début de ce siècle, à chaque province, son aspect particulier : types de maisons, dialectes, coutumes, costumes, manières de vivre, etc. Tu pourras encore retrouver cela en parcourant les brochures folkloriques.

Actuellement, le progrès qui pénètre de plus en plus profondément dans les campagnes modifie toutes choses, les rendant semblables d'une province à l'autre, contribuant ainsi à donner encore plus d'unité à la France.

Quelques Transports curieux

TRANSPORT DU GIBIER DE REPEULEMENT

« Cerfs et biches des réserves nationales (Chambord, par exemple) sont parfois capturés par les gardes afin d'être livrés à des Fédérations de Chasseurs désireux de repeupler leur forêt. (Ex. : Landes, janvier 1954).

Les bêtes sont transportées par camion dans des caisses à claire-voie et à double trappe.

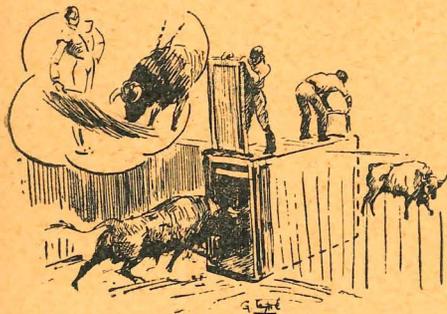


Détail curieux : on scie les « cornes » des cerfs à leur base afin qu'ils ne s'assomment pas durant le transport... et qu'ils soient moins redoutables ! — Ce n'est, d'ailleurs, qu'une anticipation, puisque les bois tomberaient d'eux-mêmes au cours de l'hiver.

UN CONVOI PEU BANAL

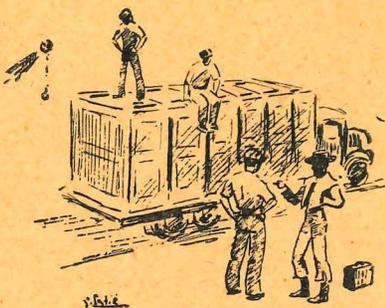
C'est celui des taureaux de combats, « les toros » espagnols, utilisés dans les Corridas en Espagne, au Mexique, dans l'Amérique Latine, et... en France (Sud-Ouest, Bordeaux, Toulouse, et Sud-Est : Nîmes, Arles...)

Leur cage « cajon » est du même type, mais ferrée et très résistante.



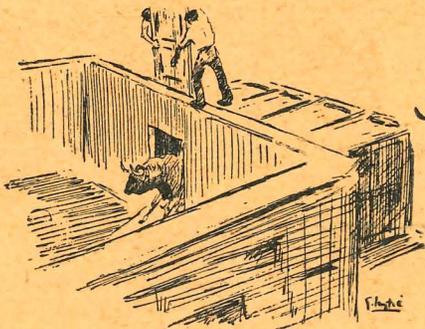
1) - **L'embarquement** est facilité par le fait que le « toro » (sauvage et redoutable) suit des boeufs spécialement dressés (les « cabestros »). Les 2 trappes relevées, le boeuf s'engage dans la « cage ». Parfois, on met bout à bout les cages nécessaires — suivi du taureau. Il suffit de refermer assez tôt pour capturer le toro seul. Opération souvent longue et délicate.

2) - Les caisses sont chargées sur un



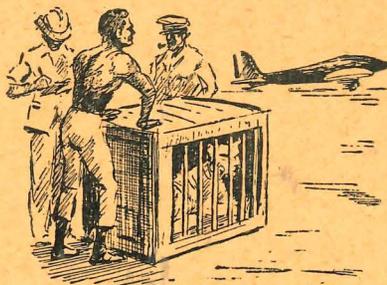
camion spécial et, accompagnées par le « bouvier-chef » de l'élevage (mayoral) au typique costume Andalou, se rendront dans l'arène qui a organisé une Corrida.

Long et pénible voyage, d'autant plus que la cargaison est redoutable !!



3) - **Le débarquement** est plus aisé : le camion est accolé, le plus souvent, au mur de la cour de l'arène. Une porte s'ouvre à hauteur de la « cage » et le toro descend par un plan incliné. Parfois, les cages sont descendues et ouvertes dans la piste sur la cour (3 à 6 jours avant la Corrida) une par une : moment angoissant car les toros, harassés et irrités, se battent, parfois même se tuant ou se blessant grièvement.

LE TRANSPORT DES ANIMAUX SAUVAGES



G. LESTIÉ.

Questions d'enfants

Ecole de La Combe-Senones (Vosges)

- Comment se forment les arcs-en-ciel ?
- Comment marche un baromètre ?
- Comment marche la télévision ?
- Pourquoi l'eau de la mer est-elle bleue ? Et aussi le ciel ?
- Comment peut-on avoir de l'essence ?
- Comment fonctionne l'harmonica ?
- Comment s'obtient l'ardoise ?
- Si on lançait la bombe atomique en Silésie, la France serait-elle foudroyée (9 ans) ?
- Comment marche le pipeau quand on souffle dedans ?
- Comment fonctionne le paratonnerre ?
- Quand les avions sont en l'air, comment peuvent-ils parler à un pays ? Se parler ?
- Comment a-t-on pu savoir que les étoiles sont plus grosses que la terre ?
- Comment marchent les postes de T.S.F. ?
- Comment les navires peuvent-ils se parler ?
- Comment les sous-marins envoient-ils des messages ?
- Comment fait-on les thermomètres ?
- D'où vient le plomb ?
- Comment se fait la neige ? Comment peut-elle tomber ?
- Comment fait-on la pierre ?
- Qui a trouvé le fer ?
- Comment grandissent les crassiers ?

Ecole mixte de Vinets (Aube)

- Comment la lune peut-elle nous éclairer ?
- Pourquoi l'arc-en-ciel a-t-il toujours ces trois couleurs : vert, rouge, jaune ?
- Pourquoi ne peut-on pas attraper les boules de mercure ?
- Pourquoi pleut-il ?
- Pourquoi la rouille creuse-t-elle ?
- Pourquoi l'eau de la mer est salée ?
- Pourquoi l'eau de la mer est-elle bleue et celle des rivières n'a pas de couleur ?
- Comment peut se former la neige et la pluie ?
- Pourquoi l'eau n'a pas de couleur ?
- Pourquoi l'eau est liquide ?

- Pourquoi le soleil ne tombe-t-il pas ?
- Pourquoi y a-t-il un rond à 2 m. de la lune ?
- Comment se fait le vent ?
- Pourquoi ne voit-on pas et ne peut-on pas toucher le vent ?
- Pourquoi quand il gèle la route se fend ?
- Comment entend-on dans le téléphone ?
- Comment l'électricité peut venir dans la lampe et éclairer ?
- Comment se fait un orage ?
- Pourquoi la terre tourne-t-elle et les habitants sont toujours debout ?
- Comment aérer un imperméable sur notre dos ?
- Pourquoi la neige est froide ? blanche ?
- Combien l'eau a-t-elle de degrés, car l'autre jour, j'ai mis de la neige dans l'eau et elle n'a pas fondu tout de suite ?

Ecole d'Allerey (Saône-et-Loire)

- Comment se forme la neige ?
 - Est-ce que les nuages sont à la même hauteur ?
 - Comment se forment-ils ?
 - Comment se font les émissions de radio ?
 - Y a-t-il de l'eau dans l'or ? Pourquoi l'or est-il dans l'eau ?
 - Comment fait le vent pour souffler ?
 - Comment est fait l'intérieur des ampoules ?
 - Pourquoi un aimant attrape le fer ?
 - Comment la pompe à chapelet peut-elle monter de l'eau ?
 - Pourquoi y a-t-il de la neige ?
 - Comment la mer peut-elle porter les bateaux ?
 - Comment fait-on pour faire parler le cinéma ?
 - Comment les avions peuvent-ils tenir en l'air ?
 - Comment fait-on pour diriger les avions par T.S.F. ?
 - Pourquoi y a-t-il des nuages roses et en quoi sont-ils faits ?
 - Qu'est-ce qu'il y a après les nuages ?
 - La neige tombe-t-elle de haut ?
- ### Ecole de Luc-en-Diois (Drôme)
- Pourquoi quand on fait une tache au buvard, au-dessous, il y a de l'eau ?
 - Comment marche la pile électrique ?
 - Qu'est-ce que le radium ?

BIBLIOTHEQUE DE TRAVAIL

ADMINISTRATION - RÉDACTION ET ABONNEMENTS

C. E. L. - Place Bergia - CANNES - Téléphone 947-42

Chèque postal 115-03 Marseille

France et

Union Française Etranger

ABONNEMENT : 20 numéros 650 fr. 750 fr.
— 40 numéros 1.300 fr. 1.500 fr.

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande et 30 fr. en timbres-poste

Tous droits de reproduction et d'adaptation réservés

Le gérant : C. FREINET — Imprimerie Ægitta, 27, rue Jean-Jaurès, Cannes, tél. 935-59