

Objektyp: **Issue**

Zeitschrift: **Éducateur et bulletin corporatif : organe hebdomadaire de la Société Pédagogique de la Suisse Romande**

Band (Jahr): **96 (1960)**

Heft 40

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Dieu Humanité Patrie

EDUCATEUR

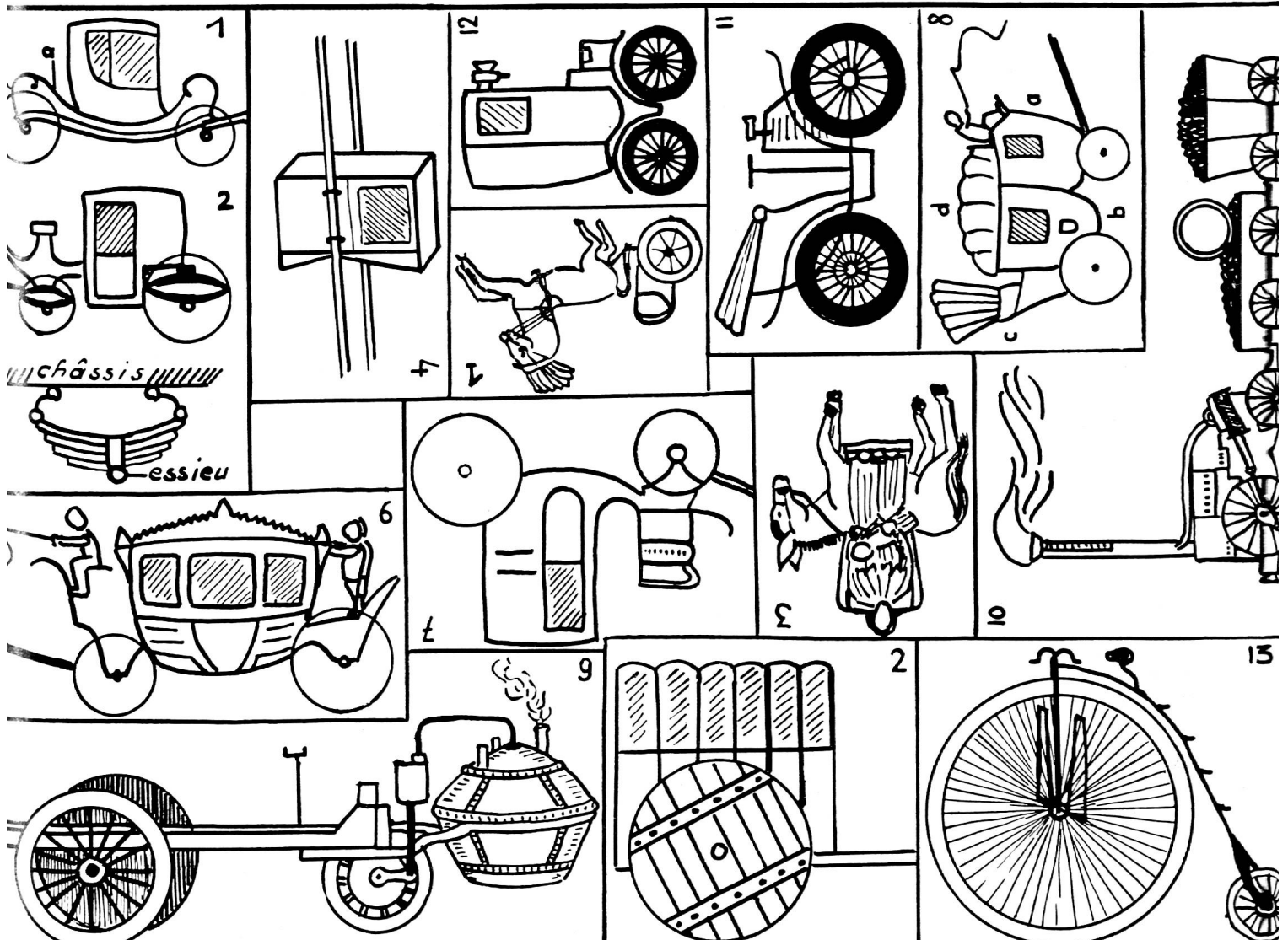
ET BULLETIN CORPORATIF

ORGANE HEBDOMADAIRE DE LA SOCIÉTÉ PÉDAGOGIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Rédacteurs responsables: Educateur, André CHABLOZ, Lausanne, Clochetons 9; Bulletin, G. WILLEMIN, Case postale 3, Genève-Cornavin.
Administration, abonnements et annonces: IMPRIMERIE CORBAZ S.A., Montreux, place du Marché 7, téléphone 627 98. Chèques postaux 11 b 379
PRIX DE L'ABONNEMENT ANNUEL: SUISSE FR. 15.50; ÉTRANGER FR. 20.- • SUPPLÉMENT TRIMESTRIEL: BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

INITIATION A L'HISTOIRE: LES MOYENS DE TRANSPORT

(Voir page 693)



Partie corporative

Précision

M. le conseiller d'Etat, chef du Département de l'instruction publique de la République et canton de Neuchâtel, nous prie de bien vouloir porter à la connaissance de nos lecteurs la rectification suivante :

« Dans le numéro du 22 octobre dernier de l'« Educateur » (XCVI^e année, N° 37) nous lisons, page 645, sous la rubrique « Vers une école romande », l'information suivante :

Examen comparé des plans d'études. - Début de l'enseignement de l'allemand : VD 9 ans 9 mois ; NE 13 ans 9 mois.

Il doit s'agir d'une erreur d'interprétation. Le plan d'études actuel prévoit un enseignement de l'allemand, pour garçons et filles, dès la 6^e année primaire, c'est-à-dire dès l'âge de 11 ans (moyenne d'âge des élèves de ce degré : 11 ans 6 mois), qui est également l'âge d'entrée au collège. La seule différence réside dans le fait que les élèves des classes primaires ont un enseignement de **deux** heures hebdomadaires, alors que ceux des classes secondaires en reçoivent **trois**. »

En mettant ces précisions sous les yeux de nos lecteurs, nous les adressons particulièrement à la commission intercantonale du rapport.

G. W.

Groupe scolaire romand du magnétophone

Le Groupe scolaire romand du magnétophone se réunira le dimanche 27 novembre à l'Ecole de l'Aurore, rue de l'Aurore 1, à Lausanne. Tous les collègues qui sont intéressés par l'utilisation du magnétophone à l'école sont cordialement invités.

10 h. : Séance administrative.

Discussion relative aux expériences faites pendant l'année.

Audition d'enregistrements scolaires réalisés et apportés par les membres.

14 h. : Audition d'émissions radio-scolaires prêtées par Radio-Lausanne.

L'enseignement de la lecture par la méthode analytique-synthétique

La dispute entre les partisans de la méthode phonétique et ceux de la méthode globale n'est pas près de s'apaiser. Alors que celle-ci paraît marquer le pas dans notre pays, elle connaît un regain de faveurs dans d'autres régions. Nous savons que chaque méthode a ses avantages. Faut-il nécessairement rejeter l'une en adoptant l'autre ? N'y aurait-il pas entre ces deux positions extrêmes une solution de compromis qui ne conserverait que l'aspect positif de chacune d'elles ? C'est le problème qu'a tenté de résoudre une institutrice lausannoise, Mlle V. Gétaz, dans une brochure d'une vingtaine de pages.

Notre collègue se défend d'apporter une méthode nouvelle. Son ambition est plutôt de faire une synthèse des découvertes de ces dernières années. Son expérience de la pédagogie anglo-saxonne lui permet de tirer un large profit des travaux des chercheurs américains.

L'enfant ne peut profiter de l'apprentissage de la lecture que lorsqu'il a atteint un âge mental de 6 ans. De nombreux exercices facilitent l'acquisition de techniques de base, dont la lecture est le couronnement. Tout ce qui peut le mettre en contact avec la vie contribue à l'enrichissement de son patrimoine culturel.

Notre collègue ne se borne pas à des vues théoriques ; elle suggère de nombreux exercices pratiques d'élocution et d'observation. La lecture ne doit pas être un but en elle-même mais elle doit répondre à un besoin de connaissance que la maîtresse peut susciter.

La leçon de lecture part d'une observation collective ou individuelle. Le manuel de phonétique n'intervient que pour l'étude systématique des sons reconnus dans la phrase du tableau. Ainsi sont conciliés la nécessité d'une motivation vivante et le besoin d'une progression logique.

La brochure de Mlle Gétaz ne peut se résumer en quelques lignes. Elle apporte une importante contribution à la solution des premières difficultés scolaires. Ceux qui désirent l'acquiescer pour le prix de 3 fr. 50, peuvent s'adresser à la Guilde de documentation scolaire, M. Morier-Genoud, Montreux-Veytaux.

F. B.

FIAI - BUREAU EXÉCUTIF

Hyères, octobre 1960

C'est sur une Côte d'Azur certes ensoleillée, mais rafraîchie par un petit vent frisquet, que s'est réunie cette année le Bureau exécutif de la FIAI, sous l'alerte présidence de Miss Cleary (Angleterre).

Pourquoi Hyères ? Le Syndicat national des instituteurs de France s'était chargé de l'organisation de la réunion, et la Mutuelle générale de l'enseignement, dont nos collègues français font tous partie, possède à Hyères une magnifique maison de convalescence et de post-cure pour institutrices. Elles sont environ 200 à recouvrer la santé dans l'ancien hôtel Chateaubriand, au centre d'un parc grandiose ; et l'hospitalité du directeur, notre collègue, M. Jourdan, est proverbiale depuis le congrès de 1951. Au milieu des attentions dont nous avons été si généreusement entourés, notre seul désir était de prolonger la durée de notre séjour ! Hélas ! un jour et demi c'est bien court.

L'ordre du jour ne semblait pas très chargé, mais les différents sujets qui y figuraient exigeaient une discussion très approfondie et celles-ci n'ont pas manqué, mais, fait assez exceptionnel, les opinions exprimées ne s'opposaient généralement pas et, chaque fois, il a été possible d'établir une synthèse de tous les avis.

Le congrès d'Amsterdam s'était déchargé du soin de choisir le lieu du prochain congrès sur le Bureau exécutif. C'est un problème délicat : la Confédération mondiale des organisations de la profession enseignante suggéra, en 1961, à New Delhi ; mais les frais de voyage et de séjour sont si élevés que nos associations européennes ne peuvent songer à choisir un lieu aussi lointain pour y tenir notre congrès. Une solution élégante eût été de choisir Tel Aviv (Israël), où nos collègues israéliens auraient été enchantés de nous accueillir. Israël, de plus, est sur le chemin de l'Orient. Deux inconvénients majeurs se présentent cependant : d'une part, les frais de voyage sont considérables et beaucoup de nos associations devraient renoncer à y envoyer des délégués ; d'autre part, l'état de guerre dans lequel vit Israël avec les Etats arabes rend impossible un voyage direct à travers le Proche-Orient. Enfin, la Fédération internationale des professeurs de l'enseignement secondaire officiel estime qu'il lui est impossible de se rendre en Israël.

Reste l'aimable invitation de nos collègues écossais. Mais passer par Edimbourg n'est pas l'itinéraire le plus simple pour se rendre aux Indes. Une nouvelle

enquête auprès des associations devra décider, en tenant compte du nombre des délégués annoncés. Notre congrès annuel est trop important pour qu'il ne soit pas vraiment représentatif.

Le Bureau devait aussi choisir un thème d'étude, dans le cadre de celui de la CMOPE : l'éducation de la jeunesse au sens de la responsabilité. Sujet très vague, compliqué de difficultés de traduction, car le **responsability** anglais ne recouvre pas exactement le sens du **responsabilité** français. C'est à notre toujours jeune président fondateur, L. Dumas, qu'a été confiée la rédaction du questionnaire. Mr. Chappel (Angleterre) et M. Dumas (France) seront les rapporteurs.

Quant aux dates du congrès, elles sont fixées du 25 au 28 juillet.

Toute la matinée du dimanche a été consacrée à l'examen d'un certain nombre de suggestions présentées à Amsterdam par un délégué norvégien. Au fond, il s'agit de voir si la FIAI doit s'adapter à des conditions nouvelles, nées d'abord de l'existence et de l'activité de la Confédération mondiale, et aussi de l'évolution des conditions de la vie économique et sociale. C'est un problème très intéressant et je me propose d'attirer sur ces données l'attention de nos lecteurs dans un prochain article.

G.W.

VAUD

Une candidate au comité central SPV

A l'occasion de notre prochain congrès (le 28 janvier 1961), Mme Marguerite Nicolier, de Montreux, arrivera au terme de son mandat et devra être remplacée au sein du CC.

Nous invitons les sections à penser sérieusement à cette importante question. Les présidents voudront bien adresser leurs listes de candidates au président SPV (M. Gaston Pittet, Saint-Prex) avant le 10 janvier 1961. Afin de leur faciliter le choix, nous souhaitons qu'ils nous proposent des collègues aussi aimables, serviables, dévouées, précises, charmantes, enthousiastes... parfaites, en un mot, que Mme Nicolier. Il est vrai que ces perles sont rares, mais nous sommes persuadés qu'il en existe des moissons dans nos sections.

Le comité central.

Pour une revision des conditions de rémunération du personnel cantonal vaudois

Notre collègue Veillon (Montreux) nous a communiqué, il y a quelque temps déjà, un article traitant de cette question dans « Services publics » (No du 23 septembre 1960).

L'auteur nous informe que M. le député Deppen a déposé, le 7 septembre 1960, une motion devant le Grand Conseil, **invitant le Conseil d'Etat à étudier la révision des conditions de rémunération du personnel cantonal afin de garantir la bonne marche de l'administration.**

Le motionnaire justifie sa démarche en montrant que les réajustements de salaires officiels sont en retard sur les réajustements dans le secteur privé. La conséquence de cet état de chose est que *actuellement les changements de situation ne se font plus au détriment mais au profit de l'économie privée.*

M. Deppen propose un série de mesures qui pourraient apporter un remède à la situation actuelle :

a) *Modification de l'échelle des traitements avec intégration des allocations de renchérissement.*

b) *Révision de la classification des fonctions.*

c) *Egalité de salaire entre la femme et l'homme à fonction et à qualités égales.*

d) *Rémunération liée à certaines économies ou à un rendement accru.*

e) *Engagement de fonctionnaires à titre définitif avant l'âge de 22 ans.*

f) *Avancement dans la fonction et promotions plus rapides.*

g) *Possibilités plus grandes données au Conseil d'Etat*

d'augmenter le traitement par la modification de l'article 51 de la loi sur le Statut des fonctionnaires.

Cette motion vise à peu près le même but que d'autres déjà déposées devant le Grand Conseil. La Fédération de fonctionnaires de l'Etat de Vaud suit cette question de très près.

Nous espérons que ces interventions porteront des fruits dans un proche avenir ; nous ferons en sorte de tenir nos lecteurs au courant.

Merci à Veillon et qu'il veuille bien nous excuser d'avoir un peu tardé à signaler cet article dans notre journal.

Le C.C.

Les cours de perfectionnement de Crêt-Bérard

Ces cours, organisés avec la conscience que nous lui connaissons par notre collègue Pierre Badoux, ont été une pleine réussite. Durant trois jours, des collègues animés du même désir de perfectionner leur enseignement se sont retrouvés dans la plus parfaite camaraderie et encadrés de moniteurs généreux et pleins de vie.

Le C.C. remercie tous ceux qui ont collaboré à la réussite de ces cours et se propose de les reprendre l'an prochain. A ce propos, les collègues qui auraient des suggestions à présenter voudront bien les adresser à M. P. Badoux (av. Epeney 3, Chavannes/Renens), nous leur en savons gré d'avance.

Quelques participants ont bien voulu nous faire parvenir un bref compte rendu des exposés ou manifestations qui nous ont été offertes. Nous les en remercions et publions ci-dessous les papiers qui nous sont parvenus à ce jour.

G. Ehinger.

Cours Gardel

Le CC a eu cette année encore la main particulièrement heureuse dans le choix des moniteurs. Gardel, en particulier (puisque c'est de lui qu'il s'agit dans ces lignes), fit réfléchir son monde, l'éclaira, le convainquit, lui apporta riche substance. Nourri de la pensée et de l'expérience des linguistes, psychologues et pédagogues les plus éminents, fort de ses propres expériences, il s'est affirmé en homme qui a, aigu, le sens de la hiérarchie des valeurs, qui met tout à sa place. Son cours força l'admiration de tous par sa clarté, sa logique, sa cohérence et son unité.

La grammaire. Au degré primaire, peut-elle avoir son but en soi ? Il faut la prendre pour ce qu'elle est, l'adapter à une connaissance simple, précise, intelli-

gente des faits du langage, « la dégager des rites inutilisés ». Ne point s'imaginer que l'enseignement grammatical soit suffisant à donner l'essentiel du mécanisme du langage. Et s'il n'est pas indispensable pour assurer la possession de ce mécanisme, il faut être convaincu que, *bien dirigé*, il permet d'assouplir et d'affirmer les moyens d'expression de l'enfant (à 7 ou 8 ans, l'enfant connaît déjà l'essentiel de la grammaire, bien qu'il ignore tout de la terminologie), qu'il peut offrir un précieux instrument de culture, qu'il peut être une « incomparable école de réflexion »...

Mais qu'est-ce qu'un enseignement grammatical bien dirigé ? Il serait trop long de résumer la pensée et les enseignements si riches de Gardel dans le cadre de ces brefs comptes rendus. Mais ce ne fut pas une mince surprise que de voir nos trois moniteurs parvenir, sur tous les points essentiels, et par des voies différentes (et sans s'être consultés !) à une parfaite identité de vues. Ils sont notamment unanimes à insister pour que l'enseignement grammatical s'attache à la *fonction* des mots et des groupes de mots (les rapports entre les éléments de la phrase sont l'essentiel de la langue), et à « distinguer des domaines où la mémoire et l'automatisme sont prépondérants (désinences verbales), des domaines où l'automatisme, quoique indispensable, doit être manié avec prudence (accords), et enfin des domaines où toute mécanisation est inutile et dangereuse (analyse, recherche des différentes fonctions grammaticales).

Il serait trop long également de définir la méthode de travail de Gardel, qui lui permet, sans compartimentage dans le temps et dans l'espace, et sans entraînement excessif, d'atteindre à une remarquable efficacité. Espérons qu'on saura le contraindre gentiment à y revenir lui-même dans les colonnes de l'« Educateur », pour le profit de tous nos collègues.

Orthographe. Là encore en parfait accord avec ses collègues, Gardel distingue clairement les connaissances qui doivent être assimilées par l'habitude et l'observation de celles qui doivent l'être par la réflexion et l'opération logique, et restreint le nombre des règles et des listes utiles.

Gardel a été pour nous utile et réconfortant. Il nous a laissé un message d'optimisme. Il nous a vraiment conduits à admettre qu'« impossible n'était pas français ». Cette conviction n'est-elle pas l'arme la plus sûre et la plus efficace pour faire reculer les limites du possible ? Qu'il en soit, au nom de tous les participants, vivement remercié.

Merci au comité central pour ces journées, pour ces rencontres fécondes.

Merci à ceux qui en ont lancé l'idée.

Et à l'année prochaine.

C. A.

Initiation à la récitation

Mme Simone Cuendet, écrivain, était à Crêt-Bérard pour nous parler de la récitation.

Mme Cuendet écrit spécialement pour les enfants. Elle a également donné de nombreux récitals et cours dans divers endroits du canton. C'est donc de ses expériences auprès d'enfants de tous âges que Mme Cuendet va nous entretenir au cours d'un exposé vivant et plein de sensibilité.

Mme Cuendet est persuadée que l'enfant peut être initié à la poésie comme on l'est à la musique. Par la lecture de nombreux poèmes qu'elle a recueillis, la conférencière montre que la notion de poésie est innée chez le petit enfant. Malheureusement, ce génie poétique est très souvent tué par la connaissance diffusée par l'adulte.

Comment sauvegarder cette poésie chez l'enfant ?

Ne pas le dégoûter de la leçon de poésie.

Ne pas en faire quelque chose d'abstrait, de difficile, de monotone.

Choisir, expliquer.

Expliquer les mots, la phrase.

Etablir un plan.

Ne pas craindre de mettre des parenthèses si le poème est trop long.

Faire participer l'enfant. L'intéresser à l'auteur, parler de l'auteur afin qu'il devienne une personne vivante.

Interprétation, point principal

Si l'enfant comprend et sent, s'il vit son poème, il n'aura pas de peine à mémoriser et le geste viendra tout seul.

Pour terminer, Mme Cuendet nous met en garde contre la difficulté de certains poèmes, telles les fables de La Fontaine qu'elle estime au-dessus de la portée des enfants de moins de 13 ans.

Comme dessert et pour notre plus grand plaisir, Mme Cuendet récita quelques poèmes.

Beaucoup de talent, de la sensibilité, de l'humain, voilà ce qui nous charma pendant plus de deux heures.

Merci à Mme Cuendet et merci aux organisateurs de Crêt-Bérard de l'avoir invitée.

C. Ravenel.

Cours de Mme Ferrier

Mme Ferrier a parlé de l'enseignement de la grammaire et de l'orthographe au degré supérieur, plus spécialement en 9^e année. « On me dit que je réussis », nous dit très simplement Mme Ferrier. « Pourquoi ? » Elle expose alors sa méthode, et bientôt personne ne se pose plus la question.

En grammaire, les élèves ont des connaissances ; il faut arriver à en faire un tout utilisable. L'analyse fonctionnelle rend de grands services ; elle fait réfléchir l'élève ; un mot ne change-t-il pas parfois de classe suivant sa fonction ? en cas d'inversion ou en présence de pronoms, l'enfant, habitué à chercher le rôle des mots, parvient à résoudre la plupart des cas.

Des exercices fréquents sont nécessaires pour arriver à un bon entraînement. Les élèves ont déjà employé le manuel pendant trois ans ; alors, elles (ce sont des filles) font elles-mêmes leur grammaire, petit bagage qui leur servira dans la vie et qui représente huit à dix pages de classeur. On ne répète pas les tableaux grammaticaux du livre, on les élabore ensemble.

En vocabulaire, le programme indique d'abord les mots se rapportant aux diverses professions. Mais il va sans dire que les textes en fournissent beaucoup. Il y a lieu de tenir compte aussi de l'aspect de l'actualité, l'école devant ouvrir une porte aux choses de l'extérieur.

H. Modoux.

Récital de piano de Mme A. Dénéréaz

A la fin d'une première journée de cours, remplie à souhait, où des conférenciers venaient de nous dispenser généreusement le fruit de leurs expériences, en grammaire, en analyse, en orthographe, en instruction civique, qu'il nous était agréable d'être invités à une causerie-audition de Mme A. Dénéréaz, professeur à Lausanne.

(Suite à la page 705)

INITIATION A L'HISTOIRE :

Les moyens de transport

par Jean-Louis Cornaz

Ces quelques pages présentent

- a) pour le cahier de l'élève :
des croquis et petits textes présentant et résumant l'histoire des véhicules, du plus ancien à ceux d'aujourd'hui ;
- b) pour l'élève rapide :
des questionnaires introduisant ou prolongeant le sujet ;
- c) pour le maître :
documentation et textes.

Un moyen pour résumer le sujet dans le cahier d'histoire

Pour gagner du temps et aider nos élèves qui ont souvent de la peine à copier nos croquis à la craie, imitons les albums NPCK ou autres livres d'images à coller qui plaisent tant à nos jeunes ; préparons donc nous-mêmes les images que les enfants n'auront plus qu'à placer dans leur cahier.

Utilisons pour ce faire les moyens rapides que nous offrent les techniques modernes ; chaque membre du corps enseignant est actuellement à même de multicopier lui-même ce qu'il veut : machine lui appartenant personnellement, emploi de l'appareil d'un collègue, d'un ami ou d'une société ; machine à l'alcool, à stencils, limographe, pierre humide, les engins ne manquent pas !

Il suffit de préparer le cliché de la planche ci-jointe et d'en tirer autant d'épreuves que d'élèves.

Chaque enfant recevra une feuille d'images, les découpera et les collera dans son cahier au fur et à mesure de l'étude des sujets : pot de colle circulant dans la classe et où l'enfant prend du bout du doigt la mouche nécessaire à son collage.

Par ce moyen, mécanique bien sûr, mais rapide, on sera assuré que les dessins seront bien faits. L'enfant, déchargé de ce travail, s'appliquera d'autant plus à tracer de jolis titres et à copier soigneusement les petits textes.

Pour terminer cette étude

Les enfants collectionneront les images des moyens de transport modernes et les colleront sur une ou deux pages de leur cahier, ou mieux, prépareront par équipes un album : transports routiers, transports ferroviaires, transports exotiques.

1

Courses de chars chez les Romains 173.4

Un triomphe à Rome 173.311

Le premier chemin de fer en Belgique 176.311

Diligence et chemin de fer 176.320

Le char de foïn (H. Bosch) 180.083

La charrette de foïn (Corot) 180.116

Le cheval chinois (grotte de Lascaux) 180.117

Fenaison 191.11

On décharge le foïn 191.17

L'homme et les bêtes 192.120

Chevaux 196.241

Anes 192.51

Moyens de transport 197.70

Clichés pour l'épидiасcope :

Moyens de transport par terre 228.1

Films fixes :

Les transports dans l'antiquité 473.5

Les transports chez les Romains 473.40

Les transports chez les Barbares 473.8

Les transports routiers au moyen âge 474.40

Les transports routiers au XVIe siècle 475.00

La diligence et la malle-poste 476.0

Histoire de la route I 479.7

II 479.8

Autres sources :

5 tableaux muraux « Circulation » publiés par TCS

Films 16 mm sonores :

1. Ciné-service BP (Uraniast. 35 Zurich [051] 25 77 10)

Roues et sabots

L'énergie en marche

Route des cimes

Formule I

No 216

No 217 prêtés gratuitement par la BP

No 234

No 402

2. Schmalfilm-Zentrale (Erlachstr. 21 Berne [031] 3 08 31)

Naissance d'une locomotive

Carrousel

... moins cinq

Un document de la General Motors

ID 2789 (81 mn) gratis

ID 3100 (4 mn) gratis

ID 2500 (15 mn) gratis

ID 2264 (21 mn) gratis

D'autres films (avec une location) dans le catalogue.

Pour le cahier de l'élève

Petits résumés à faire copier à côté de l'image collée.
(Les références aux figures se rapportent au livre « Histoire de la Suisse », degré moyen, Grandjean et Jeanrenaud.)

Fig. 1. **Les Egyptiens.** — Le propriétaire du char conduit debout, les rênes à la main. Une bande de cuir appliquée au milieu du cou gêne le cheval.

Pour la guerre, les chars sont montés par deux hommes : un archer et un cocher protégeant son compagnon à l'aide d'un bouclier.

Les Romains, eux aussi, circulent dans des voitures à deux places, sans suspension, montées sur deux hautes roues robustes.

Fig. 2. **Le chariot helvète.** — « Carriole à bâches tendues sur des arceaux de bois ou d'osier... »

» Chariots chargés de vivres, d'outils, de femmes, d'enfants, d'infirmes et de vieillards... »
P. Chessex.

Fig. 3. **Au moyen âge.** — Au temps des châteaux et des bourgs fortifiés, les chemins sont parcourus par de nombreux voyageurs qui tous vont à pied : pèlerins, moines, écoliers, colporteurs, « ouvriers-compagnons ». Seuls, les riches seigneurs voyagent à cheval, les femmes se contentant de la « chaise à âne ».

Fig. 4. **La chaise à porteurs.** — Les riches Romains déjà parcouraient les rues de Rome couchés sur des litères. La chaise à porteurs, soutenue par deux valets ou même deux mulets, est le véhicule des belles dames et des seigneurs peu pressés.
(Voir p. 24, fig. 26.)

Char à quatre roues. — Le char à deux roues des Romains « chassait » sur le côté et « vannait » (oscillait d'avant en arrière) avec le mouvement des chevaux.

Les premiers chars à quatre roues (vers l'an 1000) ne sont que des caisses sans ressorts montées sur les roues.
(Voir p. 22, fig. 23.)

Fig. 5. **Des progrès.** — A la fin du XVI^e siècle : invention de l'**avant-train tournant**, avec la « cheville ouvrière » comme axe vertical.

La suspension : 1. Vers 1400, la caisse est suspendue à des lames de cuir (a) fixées à des potences (b). Pense aux balancements de cette voiture !
2. Début du XVII^e siècle : invention du ressort moderne en lames d'acier superposées. La voiture se balance-t-elle encore ?

L'huile de graissage n'est connue que depuis 150 ans.

Fig. 6. **Le carrosse.** — Voiture de grand luxe réservée aux rois et aux grands seigneurs. La caisse est doublée de velours rouge. Elle est attelée d'un groupe de quatre à six magnifiques chevaux, conduits par un postillon et un cocher. Que font les valets de pied ? (Voir p. 22, fig. 24.)

Fig. 7. **Voitures publiques.** — Dès le XVIII^e siècle, le voyageur peut choisir entre un grand nombre de véhicules publics, selon sa bourse, sa patience et son humeur. En ville, **le fiacre** et, reliant les principales villes, **le coche** (8 à 12 voyageurs), attelé de quatre à six chevaux.

Fig. 8. **La diligence.** — Au XIX^e siècle, toutes les grandes routes du

DOCUMENTATION

Pour l'élève :

Brochures OSL No 384 : 100 chevaux et 4 roues
No 382 : Toujours plus vite !

Album NPPCK : La route vivante

Vélosol SA, Genève : Du célerifère au cyclomoteur

Brochures « Bibliothèque de travail »

No 1 : Chariots et carrosses

No 2 : Dilligences et mailles-postes

No 3 : Derniers progrès

No 7 : Les premiers chemins de fer en France

No 29 : Les débuts de l'auto

No 36 : Histoire de l'automobile

No 37 : Les véhicules à moteur

No 139 : A la conquête du sol

No 159 : Le portage humain

No 171 : Le portage : bêtes de somme et traîneaux

No 176 : Les chevaux de course

No 183 : Le portage : brouettes et chariots

No 219 : Histoire de la bicyclette

No 297 : Histoire de l'attelage

No 427 : Naissance d'une automobile

ou Album BT (10 à 12 brochures par album)

No 19 : Les transports I

No 20 : Les transports II

Le jeune inventeur, pp. 110-114, Ed. Avanti.

Pour le maître :

Documentation scolaire (M. Morier-Genoud, Veytaux-Montreux)

No 65 : Observations I : la bicyclette

No 14 : Le vélo

No 19 : Images du passé

Collection « La joie de connaître », Bourrellier.

Les voyages du coche à l'avion, de Ginat et Weller

L'automobile, machine merveilleuse, de Clayette

L'automobile, de Jean-Pierre Peugeot

L'attelage à travers les siècles, de Lefebvre des Noëttes

Histoire de la locomotive terrestre, de B. de Saunier, Ch. Dollfus

et Ed. de Geoffroy

Nos chemins de fer au service du pays, de M. Ray

Histoire de la vitesse, de P. Rousseau (Coll. « Que sais-je ? »)

La Suisse des diligences, de P. Grellet

DOCUMENTATION PAR L'IMAGE

(Cotes de la Centrale de documentation scolaire,

av. de Beaulieu 9, Lausanne)

Tableaux muraux :

Chevaux, ânes, mulets 121.130 - 119.41

Locomotive à vapeur 128.1

formée par le perron vitré qui conduisait au parloir. L'attaque fut surprenante et terrible. Les postillons tombèrent. Je fut renversé, foulé aux pieds des chevaux, criblé de coups, enseveli sous une foule de morts. J'étais moulu, j'avais les coudes et les genoux écorchés, le bout du nez incrusté d'une multitude de petites pierres aiguës, les lèvres fendues, les oreilles en feu. Jamais je n'avais senti autant de plaisir.

A. France.

Le monstre de fer et de feu

Soufflant, hurlant, le monstre de fer se rue à travers les forêts dénudées, les landes mornes et les steppes funèbres. Il franchit les rivières à demi gelées, aux rives désertes, côtoie les lacs silencieux, s'élève laborieusement en suivant des rampes et tout à coup, avec une clameur désespérée, fonce aux creux des monts. Taupé furibonde, il les perce en grondant, de part en part, jaillit au jour, pousse un cri de victoire et reprend sa course.

Par intervalles défilent des maisons, des clochers d'église, des cheminées fumantes. Il les salue d'un mugissement, s'ébroue et passe. Ou bien un instant, la fatigue mord ses jarrets d'acier. Il ronfle, trépigne, se secoue. Les hoquets s'espacent. Il beugle, et avec un immense frémissement, dans un brouhaha de tonnerre, geignant, crachant, il se raidit, s'accroche au sol, titube, demeure immobile, hors d'haleine.

A. Lichtenberger.

Le retour de papa

On entre dans la gare.

— Oh ! que ce train est lent à venir ! Ça fait mal à Trott d'attendre. Voici le chef de gare qui passe.

— Est-ce que le train va bientôt arriver, monsieur ?

— Le train de papa !

— D'où vient-il, votre papa ?

— De Toulon.

L'homme regarde la grande pendule :

— Le train entrera en gare dans cinq minutes.

Cinq minutes, vous croyez que ce n'est pas bien long ? Et bien ! vous vous trompez. Elles n'en finissent pas, ces cinq malheureuses minutes. Une cloche sonne.

— Voici l'heure, monsieur Trott, dit Jeanne, la bonne. Regardez là-bas. Vous allez voir paraître le train.

— On ne voit rien. Et voilà l'heure passée.

Qu'est-ce que ça veut dire ?

Tout à coup, au-dessus du bois, une petite fumée se dresse...

— Voyez-vous la fumée de la locomotive ?

— C'est elle. C'est lui. C'est eux.

Jeanne maintient de toutes ses forces Trott qui se démène comme un possédé.

A. Lichtenberger.

Plateau étaient sillonnées de diligences, « lourdes voitures à caisse jaune et noire, composées du coupé (a), de l'intérieur (b) et de la rotonde (c) munie d'une capote de cuir, juchée derrière l'impériale (d). Pesantes, massives, énormes, poudreuses, cahotées, penchantes, couvertes d'une grosse bâche, tirées par quatre ou cinq forts chevaux, elles remplissaient du vacarme de leurs chaînes et de leurs vitres secouées les rues pavées des villes. Droits sur leurs selles, les postillons, en culotte de cuir jaune, bottés de noir, brandissaient leurs longs fouets, tandis que sur le siège supérieur le conducteur sonnait du cor ».

P. Grellet.

(Voir p. 23, fig. 25.)

Fig. 9. Premières voitures automobiles. — Voici le plus ancien véhicule automobile du monde : le **fardier** (gros char) à **vapeur** que l'ingénieur français Cugnot construisit en 1771.

Remarque la grosse chaudière de cuivre, le piston actionnant la roue motrice.

Comment conduisait-on le fardier ? Le véhicule s'écrasa en enfonceant un mur !

Pourtant, la force de la vapeur va être utilisée par les premiers constructeurs de locomotives.

Fig. 10. La locomotive. — C'est en Angleterre que roulèrent les premiers trains. La locomotive, avec sa haute cheminée, ses hautes roues, ses tampons et lanternes, semblait un monstre à beaucoup de monde ; on pensait qu'elle allait affoler les bestiaux, répandre l'incendie, détruire les oiseaux ; les vaches n'auraient plus de lait, les voyageurs attraperaient des pleurésies en passant dans les tunnels ; en résumé, ces « chevaux d'acier » sembleraient partout la désolation !

Fig. 11 et 12. L'automobile. — Vers 1890, le moteur à explosion remplace la chaudière à vapeur. Voici ce que raconte Henri Ford, fondateur de la grande marque américaine : « En 1892, j'achevai ma première voiture. Elle était aménagée pour deux personnes. On la considérait comme une peste à cause de son vacarme qui effrayait les chevaux. Elle gênait la circulation, car partout où j'arrêtais ma voiture se formait aussitôt un cercle de curieux. Je dus prendre le parti de la fixer par une chaîne à un réverbère lorsque je devais la quitter. »

Fig. 13. La bicyclette.

1817 : voir la draisienne, p. 26, fig. 29.

1855 : le vélocipède : roues en bois, cerclées de fer, pédalier directement sur l'axe de la roue avant.

1876 : le grand bi, dont la roue avant avait une hauteur excessive. Pour monter sur la selle, il fallait presque être un acrobate !

1885 : la bicyclette entre en scène. Avantage écrasant : elle est démultipliée : un tour de pédale détermine deux ou trois tours de roue.

Les premiers hommes

L'homme, faible face à la nature, mais doué d'intelligence, a songé depuis ses origines à augmenter sa puissance. En particulier, il a voulu

améliorer la vitesse de son propre corps et la force de ses muscles. Il y parvint peu à peu : l'histoire des moyens de transport débute avec l'apparition de l'homme et n'est pas encore terminée de nos jours.

Le portage

Imagine que tu es un homme des cavernes, vêtu de peaux d'ours et armé d'une hache de silex...

1. Comment t'y prendrais-tu

a) pour porter un fagot pour ton feu (fig. 1) ?

b) pour ramener à la grotte un faon tué d'un jet de pierre ?

2. Pour porter des charges plus lourdes, il fallait s'y mettre à deux : comment s'y prenait-on (fig. 2 et 3) ?

Comment appelles-tu les deux perches de la figure 3 ?

3. Tes parents ont tué un renne ; ils l'ont dépêché.

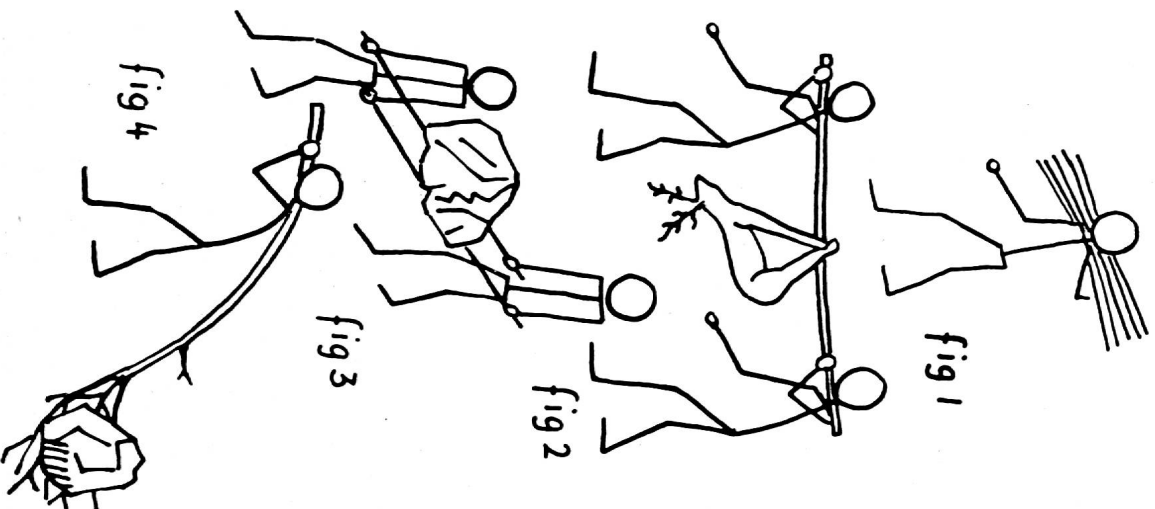
a) A quoi pourrait servir la peau pour le transport de la viande ?

b) Est-ce plus facile de porter ou de traîner ?

c) Comment ton père va-t-il s'y prendre ? Cet homme a inventé le *premier*...

4. Un homme plus ingénieux encore a inventé un nouveau moyen de transport. Regarde la figure 4 : comment s'y prend-il ?

5. Plus tard, ce même



Au temps des diligences

Au tournant de la route, une diligence peinte de jaune, réchampie de rouge criard, le tout atténué par le gris sale de la boue ou le gris blanc de la poussière, apparaissait tout à coup dans le poudroiement du soleil ; puis une autre, une autre encore, jusqu'à six parfois à peu d'intervalle. Traînées par des chevaux éreintés et si maigres que, pareilles aux cercles d'un tonneau, leurs côtes transparentaient, elles roulaient lourdement, soulevant des tourbillons de poussière, dans un bruit saccadé de ferrailles et de bois creux, avec les allures dégingandées de canards apeurés. Le village qui somnait entre ses montagnes semblait se réveiller à tout ce tintamarre que répercutaient les échos. En un clin d'œil, la rue déserte s'animait.

A. Lavergne.

La diligence

Bien calé sur son siège, les jambes couvertes d'une peau de mouton, Capoulade rassemble les rênes ; mais les trois bêtes protestent, reculent, jusqu'à ce qu'un maître coup de fouet les enveloppe, les enlève, et fasse démarrer l'énorme guimbarde avec le bruit d'une muraille qui s'écroule.

R. Escholier.

L'omnibus

C'est surtout quand l'eau tombe à torrents comme d'un crible que l'omnibus rend de réels services. Devant le bureau attendent, anxieuses et impatientes, soixante personnes coiffées de leurs parapluies. Soudain, une petite fille crie : « Le voilà ! » Tous les parapluies s'ébranlent à la fois, leurs dômes luisants se heurtent, les baleines s'entrecroisent, cinglent les visages, pénètrent dans les cous qu'elles inondent, et le véhicule accoste pour recueillir ces ruisselantes épaves. Le conducteur abaisse un regard sur cette foule qui l'implore, puis, nonchalamment : « Complet partout ! » Il tire une ficelle, et la lourde voiture s'éloigne en lançant des jets de boue.

H. Lavedan.

L'attaque de la diligence

Hangard organise le jeu. En un instant, les chevaux sont attelés, les postillons font claquer leurs fouets, les brigands s'arment de couteaux et de tromblons, les voyageurs bouclent leurs bagages et remplissent d'or leurs sacs et leurs poches. Les cailloux de la cour et les illas qui bordaient le jardin nous avaient fourni le nécessaire. J'étais un voyageur. Les brigands nous attaquaient dans les gorges d'une montagne affreuse,

une autochenille
un traineau
une diligence
un pousse-pousse
un tilbury

un panier à salade
un quadriga
un taxi
une poussette

B. Fais un deuxième classement :

1. véhicules à 1 roue
2. véhicules à 2 roues
3. véhicules à 3 roues
4. véhicules sans roues

C. Cherche dans cette liste :

1. les véhicules qui servent au transport des marchandises ;
 2. les véhicules qui ne sont plus en usage aujourd'hui ;
 3. les véhicules en usage dans d'autres pays que le nôtre.
- D. Pourquoi beaucoup de véhicules ont-ils quatre roues ?

TEXTES POUVANT SERVIR A L'ILLUSTRATION DU SUJET : MOYENS DE TRANSPORT TERRESTRES

Dans des manuels scolaires :

Lecture (degré moyen) (Ch. Foretay) :

- p. 137 Le coche et la mouche (La Fontaine).
p. 183 Complainte du petit cheval blanc (P. Fort).

Dictées (degré moyen) (P. Aubert) :

- p. 53 Premier voyage (A. Daudet).
p. 135 Le relais de la diligence (A. Lavergne).
p. 137 Le petit train (écolier).
p. 138 Le tram (P. Décorvet).

Au seuil de la vie active (J. Schwar) :

- p. 119 Le garde-barrière (E. Zola).
p. 120 Mécaniciens (E. Geiler).
p. 124 Le chauffeur d'auto (O. Mirabeau).
p. 124 Le garage de M. Crocqfer (G. Duhamel).

Dictées (degré supérieur) (A. Martin) :

- p. 11 Le départ de la caravane (P. Foncin).
p. 24 L'arrivée de la diligence (A. Theuriot).
p. 84 Une diligence (G. de Maupassant).
p. 153 Arrivée de la diligence (G. Flaubert).

Nouvelle anthologie (Bornand et Annen) :

- p. 52 Les voyages à pied (J.-J. Rousseau).
p. 66 Au passage de l'automobile (O. Mirbeau).
p. 127 Jean-Luc mène le fumier (C.-F. Ramuz).
p. 213 La première leçon (G. Courteline).
p. 215 La voiture « sans chevaux » (G. Duhamel).
p. 230 La moto de Boli (M. Van der Meersch).

moyen de transport sera amélioré : les extrémités de deux perches, liées solidement à une traverse, traînaient au sol. Les autres extrémités, formant brancards, étaient attachées aux flancs d'une bête de trait.

Ce furent les Indiens d'Amérique qui utilisèrent cette claie.

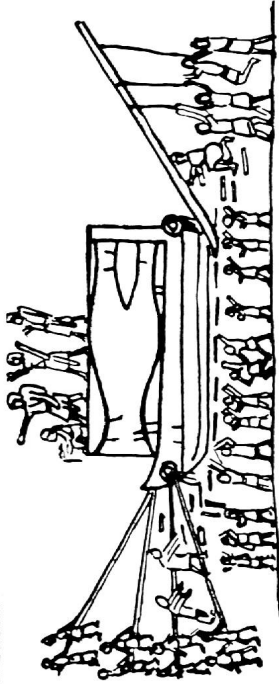
- a) Dessine ce véhicule.
- b) Que suffisait-il d'ajouter à cette claie pour la transformer en charrette ?

Le glissement

Regarde une image des pyramides d'Egypte.

On peut se demander comment les Egyptiens purent amener sur place les blocs énormes qui ont permis de construire ces tombeaux énormes.

La réponse à cette question se trouve sur les sculptures des bas-reliefs égyptiens : on y voit en effet des pierres colossales chargées sur des traîneaux.



Questionnaire :

1. Cherche les verbes qui disent ce que font les traîneaux.
2. Qui utilise aujourd'hui encore des traîneaux ? Quels animaux y sont attelés ?
3. Au temps des Egyptiens des hommes étaient attelés : comment les appelait-on ?
4. Connais-tu un peuple qui fut esclave des Egyptiens ?
5. Les traîneaux égyptiens glissaient-ils ... sur la neige ... sur la glace ... sur le sable ... sur des planches ?
6. Le traineau glisse-t-il mieux sur un sol lisse ou caillouteux ?
7. Avec de l'eau, comment t'y prendrais-tu pour rendre le sol glissant ?
8. Penses-tu que les Egyptiens mouillaient eux aussi la piste devant leurs traîneaux ?

Un bas-relief assyrien :

Transport à l'aide de rouleaux d'une statue de taureau. Regarde bien cette image : vois-tu le taureau couché, les quatre files d'esclaves ? Remarque les petits traits sous le traineau : ils représentent les rouleaux sur lesquels roulait la plate-forme qui soutient la statue !

1. Explique comment fonctionnait le système de transport par rouleaux.
2. Penses-tu que le sculpteur ait représenté les rouleaux dans le sens de roulement ? Qu'aurais-tu dessiné à la place des petits traits ?
3. Que fait l'homme accroupi à l'arrière ?
4. Que font les deux hommes qui regardent l'avant ?
5. A quoi se suspendent les hommes tout à gauche ?
6. En quoi cela facilite-t-il l'avance du convoi ?

La roue

Les premiers hommes ne purent que **traîner** leurs fardeaux. Mais, un jour que l'humanité doit marquer d'une pierre blanche, quelqu'un inventa la roue. Son apparition va être un progrès considérable dans l'histoire des moyens de transport.

Questionnaire :

1. Quels sont ces progrès considérables ?
2. Cherche, dans la nature, les modèles dont l'homme aurait pu s'inspirer pour avoir l'idée de construire une roue : y en a-t-il beaucoup ?
3. Quel élément naturel, souvent adoré par les primitifs, a-t-il peut-être inspiré les premiers constructeurs ?

Les roues pleines

4. Comment t'y prendrais-tu, avec un tronc d'arbre, pour fabriquer une roue ?
5. Quels outils devrais-tu utiliser ?
6. Penses-tu que les inventeurs de la roue possédaient ces outils ?
7. A quel âge seulement les hommes purent-ils construire des roues pleines ?

Roues issues d'un rouleau

8. Imagine que tu possèdes un rouleau, formé d'un tronc d'arbre scié aux extrémités. Creuse-le dans sa partie centrale. Tu obtiendrais ainsi une paire de roues réunies par un essieu.
9. Dessine le résultat de ton travail.
10. Quels outils t'a-t-il fallu pour mener à chef ce travail ?
10. Penses-tu que cette manière de faire ait pu être utilisée par les premiers constructeurs de roues ?

Histoire résumée de la roue

Elle n'apparut pas partout à la même époque. Elle vit le jour en Mésopotamie, 3000 à 4000 ans avant notre ère et donna naissance aussitôt au char de guerre à deux roues. Puis elle se transmit à l'Égypte, et le char s'y doubla d'un pesant chariot à quatre roues traîné par des bœufs. Elle se répandit alors sur le monde : les Grecs coururent sus à leurs ennemis, grimpés à deux sur de légers chars, les Romains virent éclore une obondante floraison de véhicules.

Pierre Rousseau, Histoire de la Vitesse.

Récapitulation

EXERCICE DE CHRONOLOGIE

Classe ces véhicules du plus ancien au plus moderne :

1. Le bige — la DS 19 — la diligence — le tramway — le carrosse.
2. Le Saurer-diesel — le coche — le char escabeau — la locomotive de Stephenson — le quadriga grec.
3. Le fiacre — l'Ae 6/6 — le fardier de Cugnot — la chaise à âne — le chariot helvète.

Classement

A. Classe en quatre colonnes ces véhicules nus

1. par l'homme
2. par un animal
3. par un moteur à explosion
4. par un moteur électrique

une bicyclette	un scooter
une routotte	un trolleybus
un fardier	un tri-cycle
un autobus	un tonibereau
une limousine	une calèche
une locomotive	une troika
une brouette	une chaise à porteurs
une draine	une flèche rouge
un cabriolet	une camionnette
une motocyclette	un autocar
un corbillard	un camion
un carrosse	un break
un triporteur	une charrette
un tramway	un diable
un chariot	un bige
un tandem	un tracteur
une berline	une automobile
une torpédo	une micheline

ATTELAGES D'AILLEURS

L'âne et le mulet.

1. Comment appelle-tu la « selle à marchandises » qui se place sur le dos de ces animaux ?
2. Pourquoi a-t-on surnommé l'âne « le cheval du pauvre » ?
3. On utilise l'âne surtout dans les pays qui bordent la Méditerranée. Cherche cette mer sur un atlas et cite quelques-uns de ces pays.
4. Dans quelles régions fait-on des transports à dos de mulet ?
5. Quelles qualités de cet animal le font apprécier des montagnards ?
6. Dans quels cantons suisses utilise-t-on le mulet ?

Le chien.

1. Dans notre pays, à quoi attelle-t-on un chien ? Que transporte-t-il ?
2. Quel peuple attelle plusieurs chiens ? Comment nomme-t-on ces chiens ? A quoi les attelle-t-on ?
3. Dessine, vu de dessus, l'attelage en ligne et l'attelage en éventail : tu représenteras le chien par un ovale et le traîneau par un rectangle.
4. Sais-tu où l'on élève des chiens polaires en Suisse ? A quoi les utilise-t-on ?

Le dromadaire.

1. Sais-tu la différence entre chameaux et dromadaires ?
2. Dans quelle région de la terre utilise-t-on le dromadaire ?
3. Comment nomme-t-on un convoi de chameaux ?
4. Quelles qualités du chameau en font un animal précieux au désert ?
5. Cherche dans le dictionnaire les mots : méhari — baraquier — oasis.

L'éléphant.

1. Dans quelles régions fait-on travailler les éléphants ?
2. Avec quoi soulèvent-ils leurs charges ?
3. A quel transport l'utilise surtout son **cornac** dans la forêt africaine ?
4. L'éléphant d'Asie est aussi un animal de selle (en vérité, une nacelle) : dans quel pays ?
5. Pour la chasse à quel animal le chasseur prend-il place dans la nacelle de l'éléphant ?

Autres animaux sous d'autres cieux.

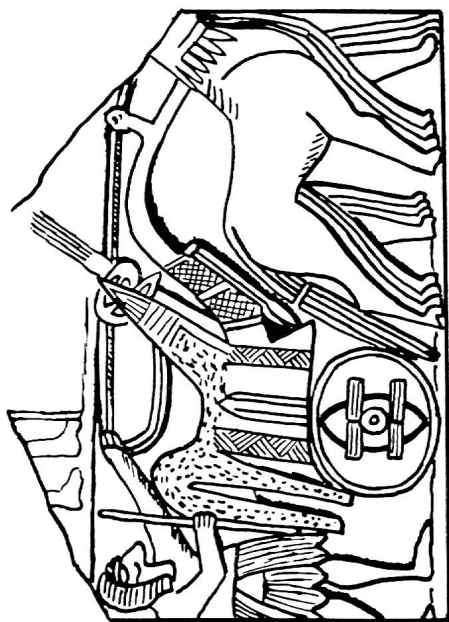
Dans quel pays a-t-on domestiqué le renne ?
le lama ?
le yak ?
le zébu ?

Devoir :

Illustre cette fiche en dessinant les animaux qui y sont cités.
Raconte quelque chose sur chacun d'eux à tes camarades.

La première roue

Voici un dessin du premier type de roue actuellement connu. Cette roue figure sur le bas-relief du Char aux Félines. Cette sculpture a été retrouvée en Chaldée, pays d'où était originaire Abraham. Ses habitants, 3000 ans avant Jésus-Christ, avaient déjà une civilisation très avancée, alors que chez nous, les hommes en étaient encore à l'âge de la pierre polie (les lacustres).



La roue du bas-relief n'est pas une rondelle pleine, mais un assemblage de pièces en bois, déjà très habilement conçu. On y voit nettement le **moyeu** encastré dans une sorte de **navette** entourée elle-même de **deux pièces en forme de croissant**, le tout consolidé au moyen de **traverses** et d'un **cercle débordant**, vraisemblablement en cuivre. L'extrémité de l'essieu fait saillie au centre du moyeu, ainsi que la **clavette** qui maintient la roue.

Exercice :

1. Fais un grand dessin de la roue du Char aux Félines. Tire des flèches depuis les différentes parties de la roue et note les noms soulignés dans le texte ci-dessus.
2. Quels animaux a-t-on attelés au char : lions, panthères, guépards ? (Utilise le dictionnaire !)
3. A quoi te fait penser le char lui-même ?
4. Que fait l'homme debout à l'arrière ?
5. Qui prenait place sur ce char ?
D'autres bas-reliefs nous montrent des roues à jantes :
a) au IIe millénaire avant J.-C. chez les Egyptiens ;
b) au Ier millénaire, sur des documents grecs (les jantes étaient protégées par des clous ou des bandages métalliques cloués) ;
c) vers 1200, première roue pleine sur un bas-relief égyptien.

Roues actuelles

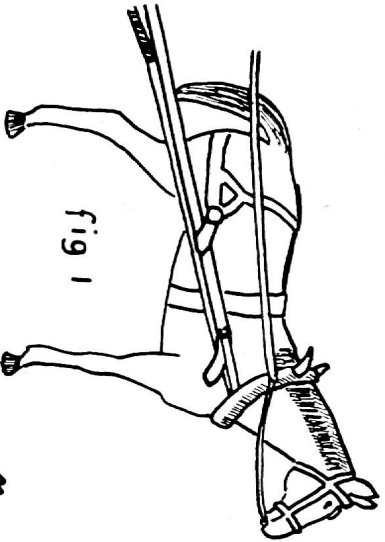
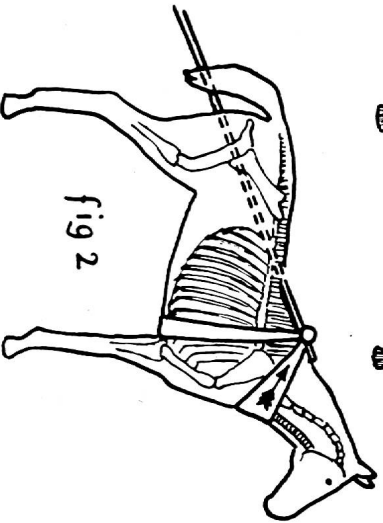
(en forme de cône évasé, comme on les fit à partir du XVII^e siècle)

1. Observe la roue d'un char : remarque
 - a) les rayons plantés obliquement dans le moyeu ;
 - b) l'inclinaison de l'extrémité de l'essieu (la fusée). Explique le pourquoi de cette construction.
2. Dessine une roue de face et de côté ; note : jante, rayons ou rais, moyeu, essieu, cercle, fusée.

L'attelage**Le harnais (fig. 1)**

Voici un cheval attelé. Dessine-le avec son harnais. Cherche ce mot dans le dictionnaire : étudie le dessin du Petit Larousse.

Sur ton dessin, tire des flèches depuis les différentes parties et note en regard les noms suivants : le collier - le trait - le brancard - la sous-ventrière - le frontal - la sous-gorge - l'avaloire - la guide - la croupière.

**fig 1****fig 2**

1. Sur quelle partie du corps du cheval s'appuie le collier ?
2. A quoi se fixent les deux extrémités des traits ?
3. A quoi sert l'avaloire lorsque le cheval recule ?
4. A quoi sont fixées les guides, dans la bouche ?

Regarde un cheval attelé dans la rue : contrôle ton travail sur l'animal.

L'attelage antique (fig. 2)

Pendant de longs siècles, le cheval a été attelé par le cou, par une bande de cuir souple, tout à fait comparable à un collier de chien ; quand la charge était un peu trop grande, l'animal était menacé d'asphyxie. Ainsi lié à sa voiture, le pauvre mo-

1. Cherche les noms de « ces moyens de portage ». Dessine-les.
2. Trouves-en d'autres.
3. Fais une phrase en disant : qui porte, ce qu'il porte, dans quoi il le porte.

Exemple : le vigneron porte la terre de sa vigne dans sa hotte.

VOCABULAIRE**POUR PORTER...**

Un plaisantin a mélangé les verbes et les compléments ci-dessous : mets en ordre cette liste.

Trouve un sujet à chacune de ces expressions et écris une phrase (efforce-toi de ne pas utiliser le même sujet !).

- | | |
|------------------------|---------------------------------|
| 1. Courber le dos | un panier plein de champignons. |
| 2. Soulever | une gibecière de perdrix. |
| 3. Cueillir | sous un fleurier de foin. |
| 4. Porter | sous une hotte de terre. |
| 5. Crocher la bretelle | d'un sac de montagne. |
| 6. Empoigner | un cageot de pommes. |
| 7. Tirer | un filet à commissions. |
| 8. Transporter | une corbeille à linge. |
| 9. Soupeser | un sac de charbon. |
| 10. Remplir | un oiseau chargé d'un fromage. |
| 11. Lâcher | un cacolet de bûches. |
| 12. Décharger | un carton à souliers. |
| 13. Equilibrer | une harasse de bouteilles. |
| 14. Tituber | une serviette de documents. |
| 15. Coltiner | une valise d'habits. |

POUR PORTER LES LIQUIDES

Trouve le récipient qui puisse compléter chacun des verbes suivants :
Porter — acheter — rincer — vider — remplir — laver — transvaser — renverser — charger — boire — pêcher — verser.

- | |
|--------------------------------|
| un bidon à lait |
| un baquet à crème |
| un tonneau de vin |
| un estagnon d'huile |
| une cruche de cidre bien frais |
| un seau de balayures |
| une brante de raisins |
| un seillon à traire |
| une cuve de moût |
| une amphore d'huile d'olive |
| une selle de linge |
| une boille à sulfater |

Avec un joli sujet, écris une petite phrase.

Tire des flèches depuis les différents organes de l'auto et choisis dans la liste les noms qui conviennent :

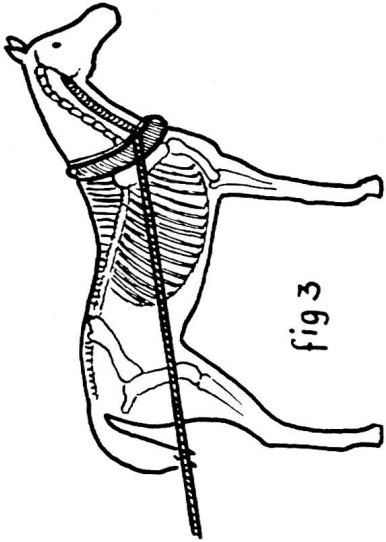
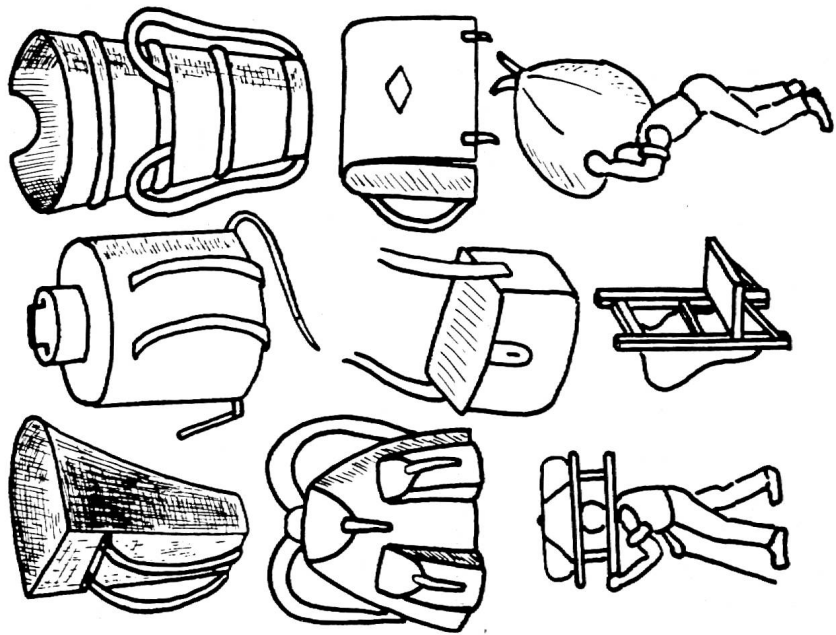
Pédale d'embrayage — changement de vitesse — banquette arrière — coffre à bagages — roue de secours — moteur — radiateur — pare-chocs avant — siège avant réglable — ventilateur de chauffage — volant — accoudoir — réservoir — pare-brise — ventilateur et refroidissement — pare-chocs arrière — calendrier — plaque de police — essuie-glace — transmission — pont — levier du changement de vitesse — pédale du frein — tableau de bord.

Dessine ton auto au tableau noir et présentes-en les différentes parties à tes camarades.

Aujourd'hui...

LE PORTAGE

De nos jours encore, l'homme porte toutes sortes de fardeaux sur son dos.



teur n'avait qu'un bien faible rendement.

1. Qu'est-ce que la trachée-artère ?
2. Que se passait-il lorsque le collier antique serrait la trachée-artère du cheval ?
3. Remarque :
 - a) le joug fixé sur le collier,
 - b) le timon attaché au-dessus du joug.

4. Demande à un paysan ou à un charretier quel poids peuvent tirer ses deux chevaux.
5. Le règlement romain des postes impériales limite la charge des plus lourds véhicules à 492 kg. Compare ce chiffre à celui que tu as trouvé : qu'en déduis-tu ?

L'attelage moderne (fig. 3)

Le collier d'épaule ne fit son apparition qu'au Xe siècle.

1. Comment est conçu le collier utilisé actuellement ?
2. Sur quels os s'appuie-t-il ?
3. Empêche-t-il le cheval de respirer ?

Documentation

Voyages, il y a cent ans

C'est une horrible chose qu'une nuit en malle-poste. Peu à peu, la nuit tombe, la conversation languit, on sent ses paupières s'alourdir, les lanternes de la malle s'allument, elle relaie, puis repart comme le vent : il fait tout à fait nuit ; on s'endort. C'est précisément ce moment-là que la route choisit pour devenir affreuse ; les bosses et les fondrières s'enchevêtrent ; la malle se met à danser. Ce n'est plus une route, c'est une chaîne de montagnes. Alors deux mouvements contraires s'emparent de la voiture et la secouent avec rage ; le tangage et le roulis — si bien qu'un caillou gros comme le poing vous fait cogner huit fois de suite la tête au même endroit, comme s'il s'agissait d'y enfoncer un clou — c'est charmant.

Victor Hugo.

Quelques mots : languir : traîner en longueur ; relayer : changer de chevaux. Qu'est-ce qu'un relais ? ; le tangage : le mouvement d'avant en arrière ; le roulis : le mouvement de gauche à droite.

Questions :

1. Explique la première phrase.
2. Que penses-tu de la conclusion : « c'est charmant » ?
3. Où ressent-on souvent le roulis et le tangage ? Est-ce agréable ?
4. Compare le texte de V. Hugo à celui de R. Escholier (p. 11).

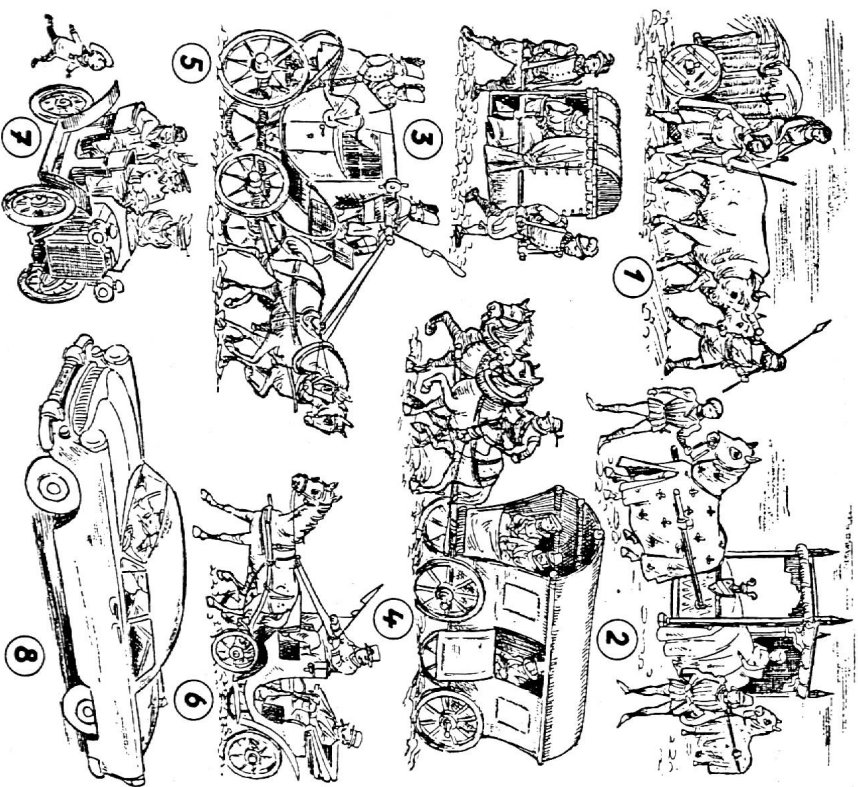
Du char à bœufs à l'automobile moderne

Quel nom donnes-tu à chacun de ces moyens de transport ? De quelle époque, de quel siècle chacun d'eux est-il caractéristique ? Ecris-le et compare avec les données officielles ci-contre.
(Extrait du journal « L'Eclair ».)

Solution :

Ces différents dessins nous montrent toutes les phases du développement du moyen de transport. Le but est resté le même à travers les âges : voyager confortablement.

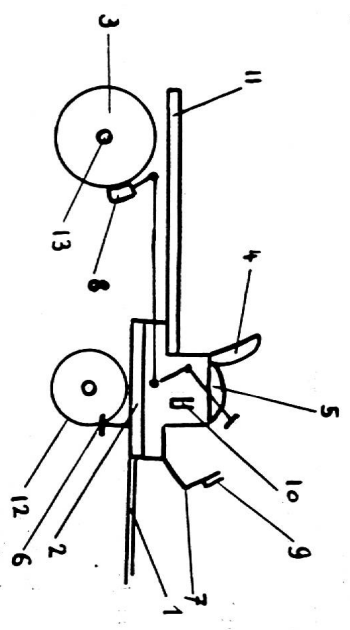
1. Chariot de l'âge de bronze ; 2. Litère (XVe siècle) ; 3. Chaise à porteurs (XVIIe siècle) ; 4. Voiture à banes couverte (XVIIe siècle) ; 5. Berline (XVIIIe siècle) ; 6. Flacre (XIXe siècle) ; 7. Automobile vers 1900 ; 8. Automobile dernier modèle.



ment ?), tirer la chambre à air, rechercher la fuite (comment ?), râper autour du trou, étendre la colle, attendre le séchage, placer la pièce, remonter le pneu.

LE CHAR

Refais le dessin de ce char et note, au lieu des chiffres, les noms des différentes parties :

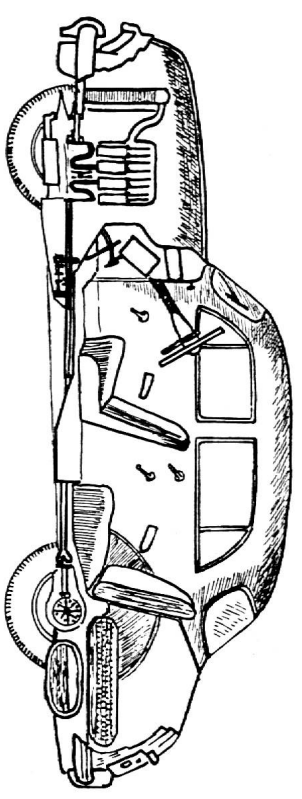


- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| 1. les limonnières ou les brancards | 8. le frein à sabot |
| 2. le train avant mobile | 9. le porte-fouet |
| 3. le train arrière fixe | 10. le porte-falot |
| 4. le siège | 11. le pont |
| 5. le rembourrage | 12. le cercle |
| 6. le marchepied | 13. le moyeu |
| 7. le garde-boue | |

Aujourd'hui...

L'AUTOMOBILE

Voici la coupe d'une voiture moderne.
Découpe ce dessin en appuyant la page recouverte de ta feuille contre la vitre. Mets au net ton dessin.



Un joli texte à lire pour ton plaisir !

Le petit train

Le petit train d'utilité locale nous emmène, sorte de jouet mécanique assez solide pour porter une douzaine de voyageurs et quelques paniers de poisson.

Il s'arrête quand il veut, quand les voyageurs lui font signe. L'administration a jugé inutile de tendre des fils de fer de chaque côté de la voie. Au passage à niveau, point de barrière ; le train donne aux rares voitures le temps nécessaire, regarde prudemment à droite et à gauche, siffle longuement, s'assure s'il n'y a plus personne, et repart.

« Il n'est pas méchant ! » dit l'employé qui va de portière en portière, non pour contrôler les billets, mais pour faire la causette avec les voyageurs, auxquels il offre de se charger des bagages à la descente ; « il n'a jamais écrasé une mouche ! »

A chaque gare, il s'amuse, lâche un wagon, en accroche un autre, en tamponne un troisième par mégarde, feint de manœuvrer, et, vite essoufflé, se désaltère à la prise d'eau.

Le médecin du canton, dont la clientèle est dispersée sur la ligne, fait ses visites aux stations entre l'arrivée et le départ. Il saute de wagon, arrache une dent, tâte un poulx, et accourt en agitant son chapeau. Le chef de gare siffle, le chef de train siffle aussi ; la locomotive siffle à son tour, et le petit train familial s'ébranle.

Il parcourt ainsi une dizaine de lieues dans son après-midi sans se gêner. Dans les prairies, les courtes vaches regardent passer ce long animal noir qui s'en va et revient tous les jours aux mêmes heures, et qu'on ne laisse jamais au vert.

Aussitôt arrivée au bout de son parcours, la machine laisse là le petit train et s'en va, frottant ici son derrière aux antennes d'un wagon de marchandises, et plus loin s'exerçant à sauter d'une rainure d'un rail dans une autre, sifflotante, étourdie.

Jules Renard (« L'Ecornifleur », Albin Michel, éditeur).

VOCABULAIRE

LA BICYCLETTE

Fais un dessin ou colle une belle image d'une bicyclette. Tire des flèches depuis les différentes parties. Comme pour le char, note au bout de tes flèches les noms :

La roue directrice — la fourche — le cadre — le guidon — le timbre — le frein — la selle — le garde-boue — la roue motrice — la chaîne — le pédalier — les pédales — la sacoche — la pompe — le pignon — les pneus — les rayons — la jante — les moyeux — le levier du changement de vitesse — le « dérailleur » — le phare — la plaque de police — le porte-bagages — la valve — le feu arrière.

Rédaction : je répare mon pneu crevé.

Les actions : détacher et démonter la valve, enlever le pneu (com-

Dernier voyage de la patache

Certes, il est fini, l'heureux temps où le conducteur allait, perché très haut sur son siège.

Finis pour lui d'être le roi de la route, attendu d'auberge en auberge, fêté le verre en main, guetté à chaque carrefour, hélé joyeusement, interpellé à grand renfort de gaudrioles, recueillant pour le moins un large sourire de chaque piéton... Capoulade, la diligence... Pensez ! C'étaient les courriers, les nouvelles, les messages, c'était la vie de ces huit lieux saupoudrés de poussière blanche ; et demain, hélas ! ce ne sera plus rien.

D'après R. Escholier.

Quelques mots : hélé : appelé ; interpellé : questionné à haute voix ; à grand renfort de gaudrioles : avec de nombreuses plaisanteries.

Quelques détails amusants sur les premières automobiles

Le graissage

Il y a un peu plus de 70 ans se lançaient les premières autos. Comme les moteurs chauffaient fortement, on les graissait... avec du lard.

De nuit

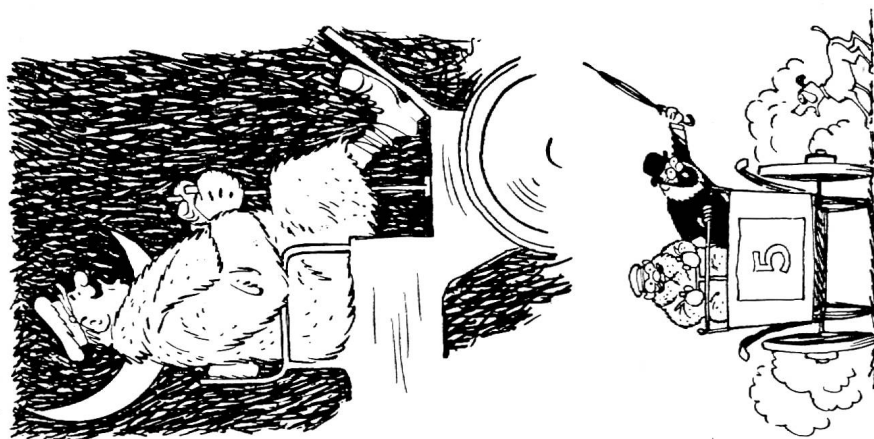
Le premier « vol de nuit » ou du moins voyage nocturne fut réalisé entre Paris et Bordeaux à 24 kilomètres de moyenne. Roulant à toute allure et complètement démuné de phares — car on n'avait pas pensé qu'ils fussent utiles — le chauffeur chantait à tue-tête pour se tenir éveillé.

Attention aux chiens sur la route !

Le plus grand danger venait des chiens. Les voitures étaient dirigées tantôt avec une sorte de gouvernail à deux poignées, tantôt avec un queue de poêle. La direction ne pouvait faire marche arrière et quand un chien accrochait une roue, c'était fatalement le saut périlleux.

Le pneu

Sans le pneu, l'automobile n'aurait pas eu grand avenir.



Voici comment il fut découvert ; ce fut, comme beaucoup de découvertes, l'effet du hasard. Un jour, le vétérinaire Dunlop, en appuyant sur le ventre d'un cheval gonflé, découvrit que l'air dans les boyaux fournissait peut-être le meilleur élément élastique. A ce moment-là, il y avait à Clermont-Ferrand deux frères, André et Edouard Michelin, qui avaient hérité d'une pitieuse usine de caoutchouc. Ils rencontrèrent le vétérinaire et virent tout de suite le profit qu'on pouvait tirer de sa découverte. L'un inventa le pneu de caoutchouc et son frère, publiciste de génie, inventa « Bibendum » qui devait leur donner la gloire.

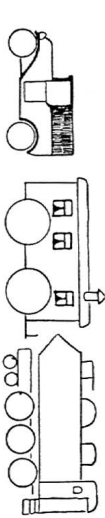
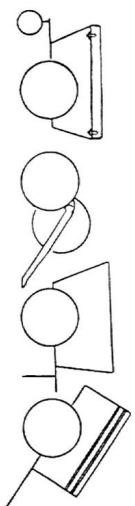
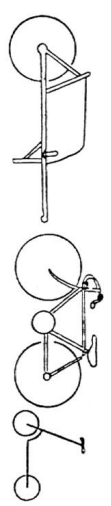
On employa d'abord les pneus sur les bicyclettes, puis on les essaya sur une voiture à chevaux. A leur première sortie, les Michelin creverent 30 fois ; ils avaient avec eux toute une équipe pour réparer.

Début d'une grande marque

Quant au grand constructeur Ford, la première fois qu'il fit marcher l'auto qu'il avait inventée, il emmena sa femme et ils firent deux fois le tour d'un pâté de maisons. Mme Ford avait très peur. Mais elle lui dit : « Vous avez tout de même réussi. Espérons qu'on en vendra huit ou dix ! »

Extrait de l'Ecolier romand.

LA ROUE



Extrait de Leroy-Lesuisse, les centres d'intérêts (degré moyen)

Documentation

Les premiers chemins de fer

Je suis réconcilié avec les chemins de fer. C'est décidément très beau.

C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches. Plus de points, tout devient raie. Les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon.

Le convoi qui allait à Bruxelles a rencontré le nôtre. Rien d'effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient et qui, pour les voyageurs, se multiplient l'une par l'autre. On ne se distinguait pas d'un convoi à l'autre, on ne voyait passer ni des wagons, ni des hommes, ni des femmes, on voyait passer des formes blanchâtres ou sombres dans un tourbillon. De ce tourbillon sortaient des cris, des rires, des huées. Il y avait de chaque côté soixante wagons, plus de mille personnes ainsi emportées, les unes au nord, les autres au midi comme par l'ouragan.

Il faut beaucoup d'efforts pour ne pas se figurer que le cheval de fer est une bête véritable. On l'entend souffler au repos, se lamenter au départ, japper en route. Il sue, il tremble, il siffle, il hennit, il se ralentit, il s'emporte, il jette tout le long de sa route une fiente de charbons ardents et une urine d'eau bouillante ; d'énormes raquettes d'étincelles jaillissent à tous moments de ses roues ou de ses pieds et son haleine s'en va sur nos têtes en beaux nuages de fumée blanche qui se déchirent aux arbres de la route.

Après mon retour, il était nuit. Notre remorqueur a passé près de moi, dans l'ombre, se rendant à son écurie. L'illusion était complète. On l'entendait gémir dans son tourbillon de flammes et de fumée comme un cheval harassé.

Victor Hugo (1802-1885).

Questionnaire

1. Cherche dans le dictionnaire ou demande le sens des mots que tu ne comprends pas.
 2. Penses-tu que Victor Hugo ait toujours autant admiré les chemins de fer ?
 3. Recherche les expressions qui montrent son admiration.
 4. Pour le voyageur, en quoi sont transformés les fleurs ? les blés ? les luzernes ? Est-ce juste ?
 5. As-tu la même impression que l'auteur lorsque le train où tu te trouves croise un autre convoi ?
 6. A quoi l'auteur compare-t-il la locomotive ? Recherche tous les verbes de cette comparaison.
 7. En 1840, vitesse des trains : 40 km. à l'heure. En 1850, 50 km. à l'heure. Qu'aurait dit Victor Hugo s'il se trouvait dans un train d'aujourd'hui ?
- Devoir :** Lis ce texte à tes camarades et explique-le-leur.

(Suite de la page 692)

Sous le charme d'une voix très agréable, faisant l'effet d'un coup de baguette magique, les pédagogues redeviennent de jeunes élèves attentifs, accompagnant leur professeur au cours de brèves visites à d'éminents compositeurs, tous connus mais différents dans leur genre. Pas de longue théorie, un trait caractéristique, une jolie anecdote, quelques précisions d'ordre historique ou musical, et nous voilà en pays de connaissance pour mieux goûter le plaisir d'entendre quelques chefs-d'œuvre, servis par le jeu plein de délicatesse et de sensibilité de notre artiste.

La première visite se devait d'être à Jean Sébastien Bach, l'imposant cantor de Leipzig, le compositeur par excellence de musique religieuse. Une magnifique partition nous révèle l'art de l'auteur et la virtuosité de l'exécutant à faire glisser le thème principal d'une main à l'autre. Nous quittons le côté sévère et architectural pour jouir d'une sonate en do de Mozart, dont l'œuvre est toute de limpidité, de beauté, d'émotion et de joie. Aux dires de certains ethnologues, seule la musique de Mozart aurait rencontré un écho favorable auprès de peuplades primitives du nord du Canada. De Salzbourg, nous retournons en Allemagne pour nous arrêter chez Beethoven, célèbre par ses symphonies et ses sonates. Génie musical qui sut traduire au long de sa composition, tout le pathétique de sa vie, de ses souffrances comme de ses joies. La sonate op. 10, No 3, de caractère plutôt sombre et grave, nous offre une admirable passage qui pourrait être le reflet d'un rayon d'une lumière céleste que l'on trouve dans le clair-obscur d'un Rembrandt.

Pour récompenser l'intérêt soutenu de l'auditoire, Mme Dénéréaz nous conduit encore chez Frédéric Chopin et Isaac Albeniz, tous deux de caractère opposé, mais qui ont su chanter à leur manière les paysages si divers et tout le folklore de la Pologne et de l'Espagne. Enlevées avec brio, la valse dite « du petit chien qui court après sa queue », « Cadiz » et « Castilla » terminent notre voyage musical.

Merci à Mme A. Dénéréaz, aux organisateurs et au Département de l'instruction publique, en particulier, pour nous avoir conviés à cette heureuse évasion.

Une participante.

Le petit chœur du Nid de Moudon

« Notre cours s'est terminé en beauté par l'audition du petit chœur du Nid (50 enfants), dirigé avec une belle maîtrise et un enthousiasme communicatif par notre jeune collègue Bosshard.

Après les exposés et les échanges si enrichissants de ces journées pendant lesquelles la préoccupation de l'enfant ne nous a pas quittés, nous avons beaucoup apprécié le message que nous ont apporté ces jeunes choristes aux voix fraîches et vibrantes. De tout leur cœur, et avec quel brio ! ils interprètent avec une égale aisance, aussi bien des canons, ou le célèbre alphabet de Mozart que des chansons populaires aux harmonisations délicates, des fragments du « Roi David » de Honegger ou des chorals de Bach. Un grand merci à tous, directeur et enfants et... comité central. »

S. Honegger.

Le projet de la nouvelle loi sur la Caisse de pension

Ce projet est « dans l'air » depuis 1953 et à l'étude depuis l'automne 1959. Le comité central de la Fédération des employés de l'Etat a suivi son élaboration

dès ses débuts, après avoir reçu les vœux des différentes sections (dont notre SPV).

Le Conseil d'Etat vient de publier le texte de cette future loi, accompagné d'un « exposé des motifs » très complet. Il ne peut être question de passer ici le projet en revue dans son ensemble ; nous nous proposons de commenter deux objets qui nous paraissent essentiels : a) le nouveau système de cotisation, b) la création d'un « pont » AVS.

Système de cotisation

Il est bon de rappeler, pour ceux qui ne nagent pas dans ces questions comme des poissons dans l'eau, ce que fixe la loi actuelle. Nous avons payé jusqu'à maintenant deux sortes de cotisations :

- 1) « une cotisation normale, permanente, égale au 7,5 % de notre salaire cotisant (le salaire cotisant est égal aux neuf dixièmes de notre salaire brut moins les allocations de ménage et pour enfants). »
- 2) « une cotisation occasionnelle, unique, dite de rappel, égale au 92,5 % de toute augmentation de salaire ne portant pas sur les allocations de ménage ou pour enfants. (Cette cotisation de rappel fait que nous ne « touchons » pratiquement une augmentation quelconque qu'une année après qu'elle nous ait été accordée.) »

Voyons ce que le projet de la nouvelle loi apporte de neuf dans ce domaine.

1. « Le taux de la cotisation normale est augmenté de 1/2 % et passe donc à 8 %. »
2. « La cotisation de rappel est supprimée. (Les calculs actuariels montrent, paraît-il, que l'augmentation prévue pour la cotisation normale compensera la cotisation de rappel.) On sait que ces calculs se basent en partie sur les données exactes du passé, en partie sur les données supposées de l'avenir. »

Commentaire

Les conséquences de ces nouvelles dispositions sont évidemment très variables. Notons d'emblée qu'elles ne sont pas les mêmes pour un tout jeune collègue, au début de sa carrière, que pour un collègue qui a atteint le « plafond » de son salaire, c'est-à-dire qui a déjà touché toutes ses augmentations pour années de service. Le premier n'aura aucune cotisation de rappel à verser ; il « économisera » de cette manière une somme de 3000 fr. environ ; il paiera, par contre, durant 37 ans (au moins), un supplément annuel d'un 1/2 % de son salaire brut, soit environ 2000 fr. : il y gagne 1000 fr. à peu près. Le second a déjà payé ses cotisations de rappel sur ses augmentations de salaire (environ 3000 fr.) ; il devra payer en plus un 1/2 % de plus comme cotisation normale pendant plus de 20 ans, soit 1500 fr. à peu près ; total 4500 fr. environ... Mais...

Mais l'augmentation d'un demi pour cent de la cotisation normale ne doit pas servir à couvrir uniquement les augmentations pour années de service, sinon les... moins jeunes feraient bel et bien un marché de dupes ! Ce demi pour cent doit aussi servir à assurer toute autre augmentation de salaire, c'est-à-dire les augmentations des allocations de « vie chère » (que nous ne souhaitons pas trop nombreuses, puisqu'elles seront en rapport avec l'augmentation du coût de la vie) et augmentations pour amélioration de salaire (que nous souhaitons nombreuses et substantielles...) De quel ordre de grandeur doivent être ces augmentations et à quel rythme doivent-elles se succéder pour que les collègues « au plafond » y retrouvent leur

compte ? Comme il y a là deux variantes, fixons-en une et supposons que les augmentations de salaire à venir seront toujours de l'ordre de 2,5 % du salaire brut ; un petit calcul nous permet dès lors de déterminer le rythme où elles doivent se présenter. On constate que ces augmentations doivent se succéder tous les 4 ans 2 mois environ (plus souvent si le taux est inférieur à 2,5 %, moins souvent s'il est plus élevé). Donc, si notre salaire subit une amélioration de 2,5 % tous les 4 à 5 ans tout ira bien ; si nous demeurons en dessous de ces chiffres nous y perdrons par rapport à l'ancien système ; si ces chiffres sont dépassés, nous y gagnerons. Les actuaires ont fait leur possible pour « deviner » l'avenir. Souhaitons que leurs prévisions se révèlent justes.

Un dernier point mérite d'être considéré au sujet de ce nouveau système de cotisation et intéresse plus particulièrement les plus âgés de nos collègues : les plus de 55 ans. L'ancien mode de faire prévoyait pour eux un *rappel doublé*, soit de 185 % de l'augmentation !... Pour eux, augmentation était donc synonyme de diminution pour la première année, ce qui est inhumain, même si le calcul justifie cette mesure. En cas d'amélioration de salaire, le nouveau système présente donc pour les « plus de 55 ans » un net avantage. (Remarquons que l'indice du coût de la vie ayant atteint le niveau 184, nous pouvons nous attendre à une augmentation de nos allocations de « vie chère » pour l'année prochaine ; nous bénéficierons donc d'entrée des avantages offerts par le projet, si toutefois il est accepté.)

« Pont » AVS

Chacun a constaté que, entre le moment où il prendra sa retraite et le moment où il touchera sa rente AVS, il y aura un « trou » de quelques années. Le projet de loi sur la Caisse de retraite prévoit de combler en partie ce trou regrettable par une rente annuelle momentanée (appelée *supplément temporaire*) de 1800 francs.

Nous ne pouvons qu'applaudir à cette mesure ; où les choses se gâtent, c'est qu'il faut bien les payer, ces 1800 fr. ! On nous demande, pour cela, de prolonger d'un an notre temps de service ; c'est un prix qui paraîtra convenable à certains et exorbitant à d'autres. Heureusement que ce *supplément temporaire* n'est pas obligatoire ; chacun pourra décider, le moment venu, s'il accepte de prolonger son service d'une année.

D'autres objets de ce projet mériteraient quelque commentaire. Nous ne voulons pas allonger pour aujourd'hui et pourrons y revenir ultérieurement.

G. Ehinger.

Morges — gymnastique

Vendredi 18 novembre, à 17 heures, au local de Chanel.

Association vaudoise des maîtres de gymnastique SECTION DE LAUSANNE

Assemblée ordinaire le vendredi 18 novembre à 18 h. 30 au Café de la Channe valaisanne, Borde 1.

Le Comité.

Maîtres de dessin

Samedi 19 novembre 1960, à 15 heures. Restaurant du Grand-Pont (anc. : Bock), Grand-Chêne, Lausanne.

Séance de travail : Conclusion du congrès, répartition du travail pour l'envoi de la section à Venise, examen de travaux.

Prochaine séance : 21 janvier 1961, causerie de M. Jacques Monnier, professeur à Vevey et critique d'art : **Sociologie de l'art.**

Guilde de travail Techniques Freinet

Mercredi 16 novembre 1960 à 17 heures au Café de la Cloche (Grand-Pont 8), à Lausanne, Mlle **Violette Gétaz** présentera une brochure qu'elle vient de publier et qui s'intitule : « L'enseignement de la lecture par la méthode analytique et synthétique ».

La commission enfantine.

Cours de patinage à Yverdon

Notre association organise un cours de patinage à Yverdon

dimanche 4 décembre de 20 à 22 heures,

et dimanche 11 décembre de 9 à 11 heures, après-midi facultative.

Inscriptions et renseignements auprès de M. A. Schlageter-Clavel, av. Solange 6, Lausanne, tél. 23 00 62, **jusqu'au 30 novembre.**

Les participants qui désirent s'assurer voudront bien s'annoncer au plus tard deux jours avant le cours auprès du directeur du cours.

Le chef technique : Cl. Bucher.

**accidents
responsabilité civile
maladie
famille
véhicules à moteur
vol
caution**



**Mutuelle
vaudoise
accidents**

**Contrats de faveur avec la Société
pédagogique vaudoise, l'Union du corps
enseignant secondaire genevois
et l'Union des instituteurs genevois**

Rabais sur les assurances accidents

G E N È V E

Association européenne des enseignants

La section genevoise de l'AEDE a le plaisir de présenter son programme 1960-1961.

Pour ouvrir la saison, elle invite tous les enseignants genevois à une conférence d'un grand intérêt, donnée par **M. Henri Brugmanns**, recteur du Collège d'Europe à Bruges. Celui-ci nous parlera de son école et des problèmes de l'« Université européenne », le **vendredi 18 novembre**, à 20 h. 30, à l'Institut des sciences de l'éducation, Palais Wilson, rue des Pâquis 52 (trolley-bus No 4).

Le **19 janvier**, nous entendrons **M. Henri Strahner**, rédacteur à la « Gazette de Lausanne » qui mettra l'accent sur l'objet de sa thèse récente de doctorat : La Suisse face à l'intégration européenne.

Le **16 février** sera consacré à l'introduction au concours de la « Journée européenne des écoles ».

En **mars** : Responsabilité des parents dans l'éducation européenne de la jeunesse. Expérience réalisée à Rome par le Centre national « Famille-Ecole » et dont les éléments seront présentés par **M. le prof. Bonacina**, vice-président de l'AEDE.

En **avril** : L'idée européenne dans l'enseignement de la géographie.

En **mai** éventuellement : Orientation européenne de l'enseignement primaire.

Face à un tel programme, nous engageons vivement les « Européens » de Genève à venir nombreux à nos prochaines séances toutes consacrées à des problèmes d'actualité.

R. Chabert.

N E U C H A T E L

Cartel

2 novembre : assemblée des délégués. Participation réjouissante : pas une absence... Clairvoyance du président, M. de Meuron, sans défaillance. Objet essentiel de l'ordre du jour : les traitements. Avant d'entendre les rapports des délégués, lecture est donnée d'une lettre pour le moins étonnante du Département des finances concernant l'emploi du 2 % d'augmentation légale qui va nous être octroyé. Une entrevue aura lieu avec le chef de ce département sous peu.

Puis les délégués des diverses associations relevant du Cartel rapportent sur les délibérations de leurs assemblées respectives. Tous les principes énoncés par la Commission des traitements et soumis à leurs discussions ont reçu une approbation unanime et reconnaissante. Ici et là, quelques désirs exprimés en marge : tels qu'une augmentation des allocations pour les personnes à charge des célibataires, l'extension au corps enseignant à la tête des classes à tous ordres des suppléments de salaire versés aux maîtres de 9^e année et de classes spéciales, certaines modalités dans le classement en raison de la nature des titres, etc.

W. G.

Exposition

Du 5 au 20 novembre 1960, notre collègue, M. Alfred Huguenin, professeur de dessin, expose au Musée des Beaux-Arts du Locle une centaine d'œuvres, entre autres de magnifiques aquarelles d'Alsace, de Provence, d'Italie, où il séjourna. Chacun en admire la bienfaisance, le coloris plaisant et la mise en page parfaite. Le vernissage eut la faveur d'un très nombreux public, conquis d'emblée par les fortes qualités de l'artiste. Nous recommandons à tous les collègues de passage au Locle de ne pas manquer la visite de cette belle exposition. Entrée gratuite.

W. G.

Erratum

Dans le numéro du 5 novembre, p. 677, lire : « classe à tous ordres » et non « sous-ordres ».

W. G.

BUFFET CFF MORGES

M. ANDRÉ CACHEMAILLE ★ Tél. 7 21 95

Bancs-pupitres

à 2 places pour écoliers, 22 à enlever bas prix.
S'adresser à l'Institut BLEU LÉMAN à Villeneuve.

*Un livret de dépôts de notre Banque
préserve votre capital,
tout en l'augmentant régulièrement.*

SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE

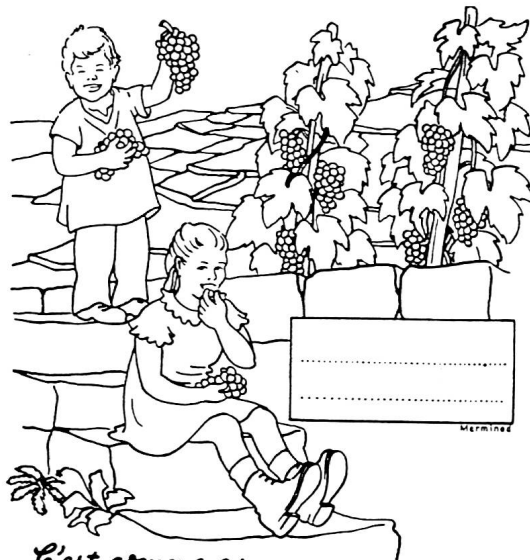
Aigle
Bienne
La Chaux-de-Fonds
Genève
Lausanne
Le Locle
Morges
Neuchâtel
Nyon



Capital et réserves : Fr. 303 millions



*Le jus de raisin
a la valeur d'un aliment.*



*C'est comme ça
qu'il est le meilleur!*

Il est toujours utile

d'avoir une réserve de protège-cahiers dans son armoire de classe

Sujets: «Pour le raisin de table et le jus de raisin», «Pour le lait» (grand et petit format). «Marcher dans la nature» (grand format).

Prix: 4 fr. pour 100 ex., 16 fr. pour 500, 30 fr. pour 1000. — Port en sus. — Echantillons gratuits.

Office suisse des imprimés antialcooliques scolaires, BERNE, Lindenrain 5a



ÉCOLE PÉDAGOGIQUE PRIVÉE FLORIANA

LAUSANNE - Pontaise 15 - Tél. 24 14 27

Direction: F. PIOTET

- **PRÉPARATION** de gouvernantes d'enfants et jardinières d'enfants et d'institutrices privées.
 - **STAGE** d'application dans petites classes, garderies d'enfants, crèches, etc.
 - **NOMBREUSES** situations au service des élèves diplômées.
- La directrice reçoit tous les jours de 11 à 12 heures (sauf le samedi) ou sur rendez-vous.

Collègues! faites confiance à

MILCOP

l'avantageux duplicateur conçu pour l'école

Documentation - Références - Démonstrations - Vente

F. PERRET, membre SPN, Valangines 40, Neuchâtel



AURORE Ecole d'institutrices de jardinières d'enfants

fondée en 1926

Jardin d'enfants 3 à 5 ans
Classes préparatoires 6 à 10 ans



Allie la pratique
à la théorie

Dir.: Mme et Mlle LOWIS
ex-prof. Ecole Normale,
diplômées Université

LAUSANNE
rue Aurore 1
Tél. 23 83 77

Ce **bon de faveur** peut valoir jusqu'à **Fr. 4.70** et plus

si vous le remplissez et le renvoyez à **PLAISIR DE LIRE**
SOCIÉTÉ ROMANDE DE LECTURES POUR TOUS, CLOCHETONS 19, LAUSANNE

Soulignez les titres de votre choix. Prix exceptionnel de Fr. 7.— par 3 volumes, (gain: Fr. 4.70 sur 3 vol. à 3.90)

Prost	Mignon du Jolan	3,75	Ramuz	Les Signes parmi nous	3,35
Zahn	Le Diffamateur	2,50	Ramuz	La Guerre dans le Haut Pays	3,35
Cladel	L'Enfant sauvage	3,20	Tourgueneff	Assia	2,85
Lamartine	Christophe Colomb	2,80	Prestre	La piste de l'Or	3,30
Sand	François le Champi	2,80	Godin-Linz	Une Catastrophe	2,40
Daudet	Lettres de mon Moulin	3,20	Prêtre	Calibre 475 Express	3,90
Balzac	La Vendetta	2,70	Prestre	La Piste des Troupeaux	3,90
Daudet	Contes	2,50	About	La Mère de la Marquise	2,85
Arène	La Chèvre d'Or	3,20	Ramuz	La Suisse romande	
Bengtsson	Orm le Rouge	3,60		(compte pour 2 volumes)	6,90
Burnand	Châteaux en Bretagne		Ramuz	Découverte du Monde	3,90
	(Prix de l'Académie)	3,60	Burnand	Henriette de Marnens	3,—
Eisenberg	Aube sur la Palestine	3,30	Hugo	Bug Jargal	3,90
Löhndorff	Chasseur d'Orchidées	3,90	Niceodemi	Scampolo	3,90
Gullvaag	Nous deux	3,90	Burnand	L'Héritier de la Terre	3,90

Nom et adresse: _____