

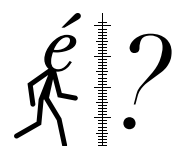
CANTON DE VAUD
DÉPARTEMENT DE LA FORMATION, DE LA JEUNESSE ET DE LA CULTURE (DFJC)
SERVICE DES AFFAIRES CULTURELLES
dp • n°38-2010



FAIRE LA VOIE

 **ÉCOLE-MUSÉE** *m*

**Chemin de fer-musée
Blonay-Chamby**



Ce dossier Ecole-Musée s'adresse aux enseignants des classes de 1^{ère} à 6^e année (6 à 12 ans), le second cycle primaire étant tout particulièrement concerné.

Il invite à enseigner les sciences, l'histoire, les arts ainsi que l'expression écrite et orale au travers d'une immersion dans un monde qui fascine les enfants, tous les petits et beaucoup de grands.

Entrer dans le monde du Blonay-Chamby, c'est réaliser un rêve en se projetant dans un temps passé, coiffé d'une casquette de mécanicien ou d'un chapeau de dentelles et voyager dans des wagons ouverts ou des locomotives noircies. Monter dans le Blonay-Chamby, c'est comprendre l'évolution des classes sociales comme celle des métiers et des technologies.

Entrer dans le monde ferroviaire historique, c'est découvrir non seulement notre patrimoine, mais aussi la créativité des générations passées et leur goût pour le beau, même dans l'utile. C'est aussi percevoir la transformation de l'énergie, comparer la discrétion de l'électricité et la puissance du feu qui transforme l'eau.

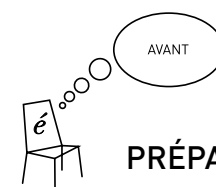
Les mots signalés en orange dans le texte sont définis dans le glossaire (p. 28).

SOMMAIRE

INFOS PRATIQUES POUR LES ÉCOLES.....2

CHEMIN DE FER-MUSÉE BLONAY-CHAMBY EN QUELQUES MOTS.....5

PLAN DU MUSÉE.....6



PRÉPARER LA VISITE.....7

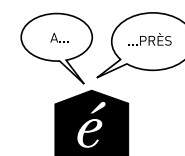
Se mettre sur la voie du musée 7

Propositions d'activités12



LES ATELIERS DE DÉCOUVERTE11

Fiche aide-mémoire : que reste-t-il de nos souvenirs?.....10



QUELQUES CHEMINS À « FAIRE » PAR LA SUITE18

Le journal, l'exposition, les chemins de fer artistiques18

Les chemins de fer et la révolution industrielle.....20

Expériences sur l'électricité et la vapeur.....

GLOSSAIRE.....28

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE SELECTIVES 30-31

INFOS PRATIQUES POUR LES ÉCOLES

Chemin de Fer-musée Blonay-Chamby

Case postale 366
CH-1001 Lausanne
www.blonaychamby.ch
info@blonay-chamby.ch
Tél +41 (0)21 943 21 21
Fax +41 (0)21 943 22 21



Horaires

Mai-octobre : samedi-dimanche 10h00-18h00
Sur demande, trains spéciaux en semaine pour les groupes.
Réservation obligatoire, minimum une semaine à l'avance
au +41 (0)21 943 21 21.

Novembre-avril : fermé

Tarifs

Le tarif inclut le voyage en train historique depuis la gare de Blonay jusqu'au musée, ainsi que l'entrée au musée.

Ecoles

| | |
|-----------------------------------|---------|
| Enseignant préparant une visite | Gratuit |
| Enseignant accompagnant 10 élèves | Gratuit |
| Groupe dès 10 élèves, par élève | Fr. 6.- |

Individuels

| | |
|---------------|----------|
| De 6 à 16 ans | Fr. 9.- |
| Adulte | Fr. 18.- |

Familles

Les parents payent le plein tarif, un seul billet demi-tarif est délivré par famille, pour les enfants entre 6 et 16 ans. Les enfants de moins de 6 ans voyagent gratuitement. Les enfants de plus de 16 ans payent le plein tarif.

Animations

Sur réservation uniquement. Inscription, minimum une semaine avant la visite au +41 (0)21 943 21 21 :

- **Visite guidée** du musée ;
- **Journées spéciales**

Juin et septembre 2011 : **pour les classes, six ateliers à choix** (pour plus d'informations, voir ici p. \$\$) :

- o le fonctionnement d'une **locomotive** à vapeur ;
- o le fonctionnement et la conduite d'un tramway électrique ;
- o petit voyage dans un véhicule de service ;
- o histoire de l'aménagement intérieur des véhicules ;
- o démonstration d'un métier d'autrefois ;
- o « infrastructures ».

A savoir

L'annonce de la visite de la classe est obligatoire. Veuillez vous annoncer au moins une semaine à l'avance au +41 (0)21 943 21 21.

Il est vivement conseillé à l'enseignant de visiter le musée avant de s'y rendre avec sa classe (entrée gratuite pour la préparation). La visite libre du musée dure environ une heure. Des descriptifs détaillés sont disponibles à l'espace Panoramique (buvette-boutique).

Place de pique nique : à l'arrière du dépôt-musée ou sur demande en cas de mauvais de temps à l'intérieur du Panoramique (buvette-boutique). La boutique vend des souvenirs, brochures, cartes postales, affiches et autres documents.

Le présent dossier pédagogique ainsi que ses annexes sont téléchargeables sur www.ecole-musée.vd.ch et www.blonaychamby.ch. Il est également disponible pour les enseignants en version papier à l'espace Panoramique (buvette-boutique) du musée.

Le dossier pédagogique *Du fer au rail* (n° 32) constitue un excellent complément à ce dossier.

Accès

L'accès au musée se fait depuis **la gare de Blonay**. Le voyage jusqu'au musée se fait soit en train à vapeur soit en composition électrique historique. Cela dépend de l'affluence du jour.

En voiture, jusqu'à la gare de Blonay

Autoroute sortie 14 (Vevey). Suivre les panneaux bruns en direction de Blonay, puis suivre « gare ». Parking près de la gare.

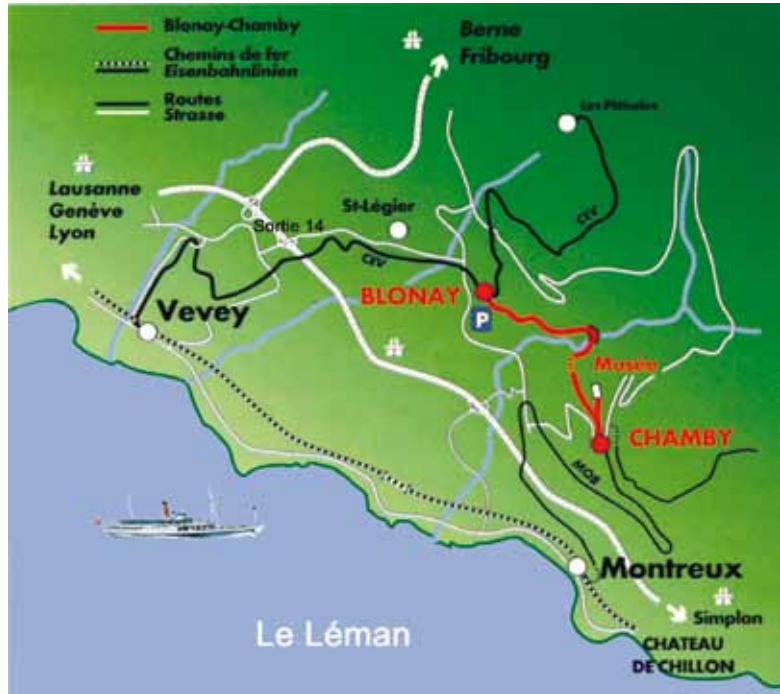
En bus

Ligne 14 VMCV Clarens-Chailly-Blonay. Voir horaires www.vmcv.ch.

En train

Ligne 112 Goldenpass Services. Voir horaires sous www.goldenpass.ch.

Accès pour les personnes à mobilité réduite. Le musée est accessible pour les personnes à mobilité réduite moyennant contact préalable lors de la réservation au +41 (0)21 943 21 21.



CHEMIN DE FER-MUSÉE BLONAY-CHAMBY EN QUELQUES MOTS

L'année 1966 marque la fin de l'exploitation commerciale de la ligne de Blonay à Chamby. La Confédération, par l'entremise de l'Office fédéral des transports, reconsidère alors le statut de certains chemins de fer secondaires. Ainsi, dans le canton de Vaud, plusieurs lignes sont soit supprimées soit remises en question. Les lignes de Saint-Légier à Châtel-Saint-Denis ainsi que de Blonay à Chamby, qui font partie du réseau des Chemins de Fer Veveysans, sont nettement en-dessous du seuil de rentabilité et sont alors touchées par la nouvelle politique fédérale. L'idée d'une conservation sous forme d'un musée vivant germe immédiatement dans la tête d'hommes bien pensants. L'objectif initial est de reprendre la ligne de Blonay à Chamby qui représente un tracé varié et intéressant. En juillet 1968, le train inaugural franchit le viaduc de la Baye de Clarens. La construction du dépôt-musée sur un ancien marécage en annexe de la ligne permet le garage et la rénovation d'un matériel divers provenant de l'Europe entière. La conception de base prévoit une exploitation de ce musée sous forme d'un bénévolat. On s'aperçoit bien vite que tous les efforts fournis à l'entretien du matériel sont anéantis par un garage à l'extérieur. Une deuxième phase d'agrandissement aboutit en 1996 à la construction d'une nouvelle halle d'exposition et d'une structure d'accueil des visiteurs.



Alignement de locomotives devant le dépôt.

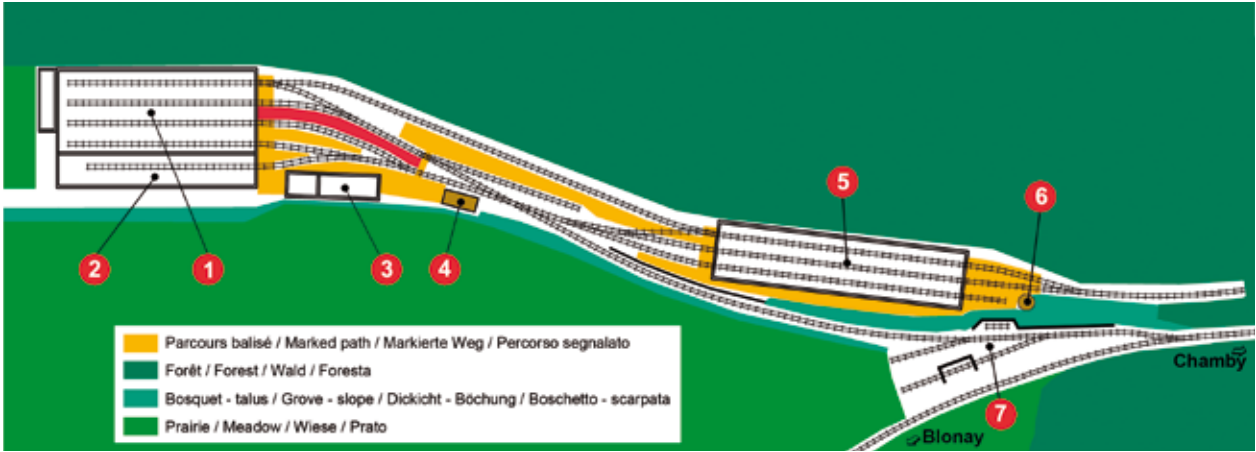
Aujourd'hui, le Chemin de Fer-musée Blonay-Chamby a trouvé son public. Le patrimoine ainsi conservé pendant plus de quarante ans représente la période de l'âge d'or des chemins de fer, soit de 1890 à 1930. L'entier de l'exploitation est confié à une équipe de bénévoles qui animent la vie du musée tout au long de l'année par des week-ends à thèmes variés. Plus que jamais, la mission éducative du musée est utile en des temps où le transport est devenu



Alignement de locomotives devant le dépôt.

un objet de consommation banal. Même si le concept de musée vivant voulu par les fondateurs est toujours actuel, l'évolution des concepts muséographiques amène l'association vers un vaste projet de réorganisation de la présentation de la collection, avec une nouvelle construction au programme.

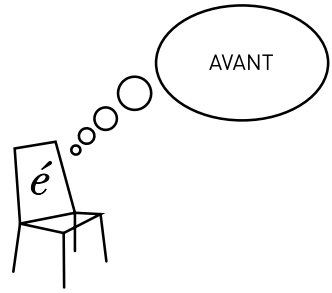
PLAN DU MUSÉE



1. Ancien dépôt, halle d'exposition
2. Atelier
3. Buvette, magasin, WC
4. Poste de commande des trains
5. Nouvelle halle d'exposition
6. Château d'eau
7. Quai de service pour les locomotives

PRÉPARER LA VISITE

Se mettre sur la voie du musée



XXI^e siècle : se déplacer est devenu un acte banal, un acte lié à la consommation globale. Les enfants nés dans cette société ont intégré la mobilité dans leur mode coutumier de fonctionnement. Utiliser les transports pour aller à l'école, au travail, aux loisirs, en vacances, pour rendre visite à la famille, aux copains, pour les achats, pour visiter, pour passer le temps... On ajoutera encore le transport virtuel par l'entremise d'internet qui permet de voyager sans même se déplacer... Inconcevable il y a encore peu...

Le chemin de fer est le premier moyen populaire pour se déplacer dès 1850. Non seulement il facilite l'échange des personnes, mais il entraîne la révolution industrielle dans le monde entier. Il est l'ancêtre d'internet : grâce à lui, le transfert des informations, des idées et de la culture est pour la première fois facilité.

Depuis le Moyen Age, aucun moyen technique innovateur n'est venu relayer la traction animale dans le domaine des transports terrestres.

Les Romains comprennent l'importance économique et stratégique de relations facilitées entre les régions de l'Empire, ils tracent en quelque sorte la voie de l'avenir avec leur réseau impressionnant de... *viae*.

Très ancienne également, la navigation fluviale prédède l'arrivée du chemin de fer. Améliorée par la réalisation d'un réseau européen de canaux performants, la voie fluviale est considérée comme une avancée technologique importante. Elle permet les innovations intéressantes que sont l'écluse, l'ascenseur à bateaux, le chemin de halage...

Il est donc intéressant de recadrer le sujet à ce niveau-là et de se replacer quelque peu dans le contexte, ceci avant de passer à la visite du musée. Cette étape manquée, l'enfant du XXI^e siècle ne verra dans ce musée qu'un étalage de jouets grandeur nature et ne fera pas le lien avec les conditions du développement de ce merveilleux moyen technique, fruit de l'imagination débordante de cerveaux résolument branchés physique, mécanique, mathématique, industrie et économie. Ces pionniers ont manifestement eu une vision de l'humanité à long terme, puisque bon nombre d'inventions réalisées à cette époque sont encore utilisées aujourd'hui et marqueront certainement encore les siècles à venir. Et à ce niveau, la Suisse fut un berceau de chercheurs à la pointe du progrès. Il est important de rappeler aujourd'hui le rôle capital d'écoles d'ingénieurs comme l'EPFL qui ont à préparer l'avenir de l'homme, à transmettre de nouveaux messages de réflexion en harmonie avec la Nature.

Le patrimoine du musée, la voie royale des énergies

La traction animale et la force éolienne ont dominé l’histoire des transports pendant plusieurs millénaires. L’animal règne en maître du Néolithique aux Temps modernes autant pour le transport des marchandises que le déplacement de personnes ou de troupes militaires. Il soutient l’homme dans les tâches difficiles de transports de lourdes charges, il participe à toutes les batailles, aux missions les plus variées. Quant à l’énergie éolienne, elle est exploitée dès l’Antiquité. Par le perfectionnement de la marine à voile, elle favorise non seulement les échanges de richesses, mais aussi l’extension de la domination de certains peuples. Elle permet la découverte du Nouveau Monde, ouvrant des horizons nouveaux pour l’accession à de nouvelles richesses. Elle permet les premiers échanges de population, d’ethnies, d’idées et de connaissances.

La vapeur

Le développement de cette énergie remonte à l’Antiquité. Héron d’Alexandrie imagine, au 1^{er} siècle ap. J.-C., l’ancêtre du moteur à vapeur à réaction. En 1543, un inventeur espagnol du nom de Blasco Garay fait la démonstration d’un bateau mû par la vapeur actionnant des roues à aubes. Il faut attendre le XVII^e siècle pour que l’on s’intéresse à nouveau au sujet. Diverses machines, pompes, véhicules terrestres voient le jour, mais sans grand développement majeur. Cependant, dès 1712, un certain Denis Papin développe l’idée du piston qui marque le vrai départ de l’utilisation de cette nouvelle énergie. Reprenant l’idée du piston, l’Ecossois James Watt met au point le système mécanique permettant de créer un mouvement de rotation à partir du mouvement rectiligne du piston : la bielle.

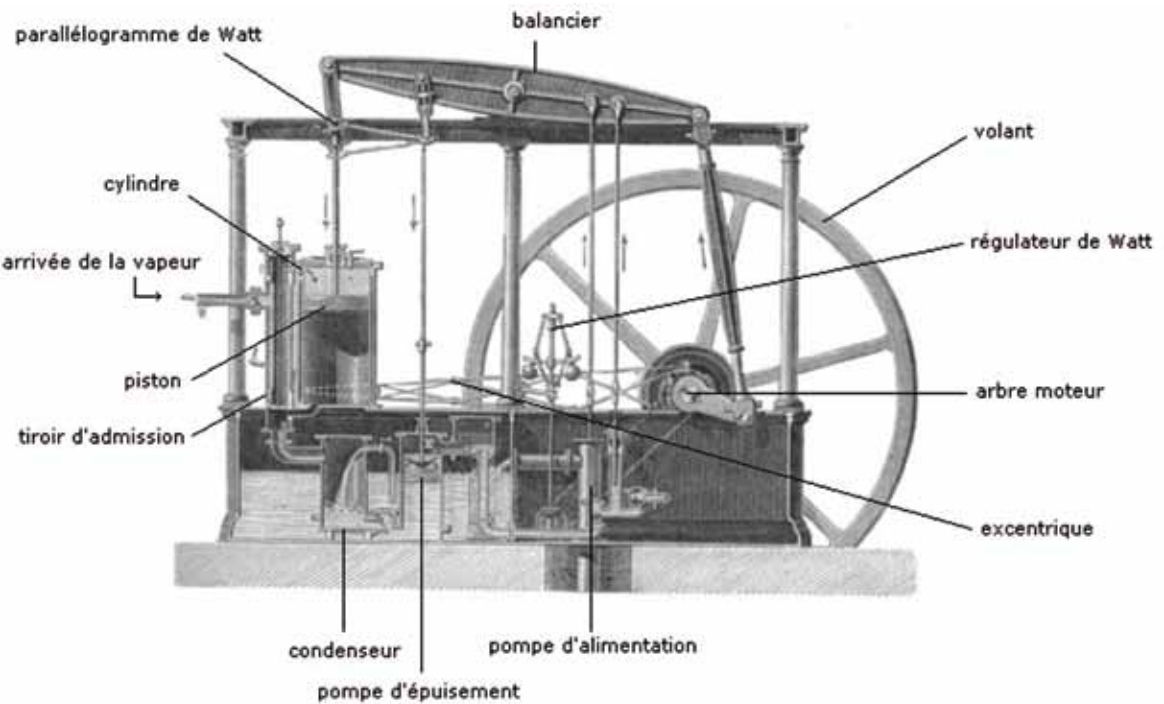


Schéma de la machine à vapeur de Watt.

La première locomotive à vapeur est construite par Richard Trevithick (1771-1833) en 1804. La traction à vapeur est inaugurée le 12 août 1812 sur le Middleton Railways dans le Yorkshire. Il s’agit de locomotives pour rails à crémaillère remorquant des **wagonnets** de charbon. Les locomotives ont été construites par Matthew Murray (1765-1826) et John Blenkinsop (1783-1831). Le 27 septembre 1825 est inauguré le chemin de fer de Stockton et Darlington, première ligne ouverte au transport de passagers. La locomotive était la Locomotion de George Stephenson.

Une nouvelle ère commence pour l’humanité : la révolution industrielle est lancée. Cette période rappelle le défi actuel mené par Bertrand Picard et son avion solaire «Solar Impulse». Peut-être sommes-nous aussi à un tournant majeur ?

Stimulation intellectuelle créatrice

Les perspectives de l’application industrielle de la machine à vapeur semblent alors infinies. La révolution industrielle est engagée. Une folie sans précédent envahit l’Europe, puis le monde entier. Rarement dans l’histoire, l’homme n’est autant inventif que durant cette période. L’exploitation du charbon amène tout naturellement les hommes vers l’exploitation d’une autre énergie fossile : le pétrole. Une grande partie des inventions de la machine à vapeur sont reprises sur le nouveau moteur thermique à explosion, notamment le piston et la bielle toujours présents dans les moteurs du XXI^e siècle. Les exploitations possibles semblent infinies, les ressources inépuisables. Bien loin des pensées la perspective d’un problème planétaire lié à l’énergie. Ainsi, chaque région veut son chemin de fer, amenant la prospérité, la richesse, le travail, la prospérité économique. Le premier conflit mondial met un frein néanmoins à cette frénésie de construction et d’expansion. Les projets encore sur papier font les frais de la crise. Entre temps, la route a révélé tous ses avantages... Le musée présente quelques véhicules ferroviaires avec un moteur à explosion en état de marche.

L’électricité et une Suisse pionnière

Envahissant la planète, la frénésie créatrice exploite tous les pistes possibles en matière énergétique. Les propriétés de l’électricité sont découvertes au cours du XVIII^e siècle. La maîtrise du courant électrique permet l’avènement de la seconde révolution industrielle. En 1799, Alessandro Volta invente la pile électrique, et en 1868 le Belge Zénobe Gramme réalise la première dynamo. En 1879, Thomas Edison présente sa première ampoule électrique à incandescence. Une centrale hydraulique de 7 kW est construite la même année à Saint-Moritz, puis, en 1883, Lucien Gaulard et John Dixon Gibbs créent la première ligne électrique.

Les premiers pas du **moteur électrique** se font vers 1820 et c’est l’ingénieur Ernst Werner Von Siemens qui expérimente l’emploi de l’électricité pour les chemins de fer, d’abord sur le métro de Berlin, puis sur les tramways avec prise de courant grâce à un fil aérien (**caténaire**).

Charles Brown fait construire à Winterthour, en 1871, la première fabrique suisse de locomotives et de machines SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) selon les plans d’Ernst Jung. Après la construction des premières locomotives à vapeur pour chemin de fer à crémaillère, SLM fonctionne comme entreprise générale pour des systèmes de tramway. Vers 1890, SLM est en Suisse le leader du marché de la construction de locomotives à vapeur, mais cède la construction de locomotives électriques – avant leur percée – à Rieter et aux Ateliers de construction Cœrlikon (MFO).

En Suisse, la première ligne (Vevey-Montreux-Chillon) sur la Riviera vaudoise est mise en service le 4 juin 1888 : c’est le premier tramway électrique du monde.



Premier tramway de Suisse entre Montreux et Chillon.

La collection du Blonay-Chamby comporte une vingtaines de véhicules représentatifs de lignes secondaires et urbaines de 1903 à 1939.



Tram de TL 28 de Lausanne.

Le chemin de fer et la démocratisation des transports

La compagnie du chemin de fer Stockton and Darlington ouvre sa première ligne le 27 septembre 1825. Stephenson conduit lui-même sa machine, la Locomotion n° 1 ; le spectacle attire une grande foule de curieux qui montent sur les wagons pour participer à l’événement : le transport de voyageurs est né. Les différences de niveau social amènent les premiers chemins de fer à créer plusieurs classes de transport. Ainsi rapidement, ce sont trois à quatre possibilités différentes qui s’offrent aux clients allant du transport dans les wagons marchandises non couverts (**tombereaux**) jusqu’aux confortables **voitures** inspirées par les meilleures diligences de l’époque. Certaines lignes de montagnes conservent longtemps la possibilité de voyager à l’air libre sur d’anciens tombereaux aménagés, l’aire des wagons panoramiques est lancée.



Tombereau aménagé en voiture voyageurs.



Honoré Daumier, *Voyageurs de troisième classe, complètement gelés*, 1855, lithographie, 26x19.9 cm. Collection particulière, Suisse. Daumier avait assisté à l’arrivée des trains. Plusieurs de ses caricatures témoignent de l’utilisation de ce nouveau moyen de transport et notamment de son (in) confort. Pour en savoir plus sur cette lithographie : www.daumier-register.org/werkview.php?key=2732.

Propositions d'activités

Il est indispensable à l'enseignant qui désire visiter le Chemin de fer-musée Blonay-Chamby de réaliser quelques activités permettant à l'élève de se situer dans la chronologie du temps.

Activité 1 : approche artistique

Les documents filmés

Des documents filmés représentatifs de l'âge d'or de la traction à vapeur existent sur la toile. Il peut être intéressant de les montrer aux élèves. Voici quelques pistes (pour plus de détails, voir la webographie, p. xx) :

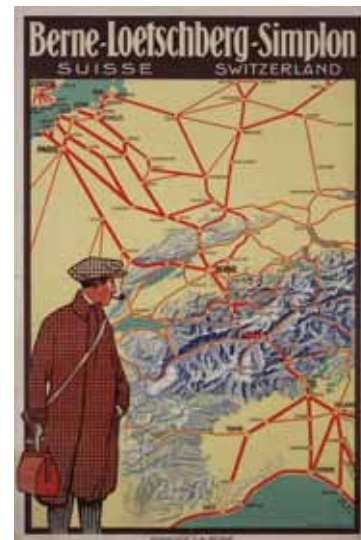
- L'arrivée d'un train en gare de la Ciotat (1895: un des premiers films de l'histoire du cinéma par les Frères Lumière). A observer: la locomotive, les voitures et l'habillement des voyageurs ;
- Les frères Lumière filment également Lyon. On y remarque la présence des anciens véhicules hippomobiles ainsi que les premiers tramways. Film de 1895.

Les affiches

Le domaine des affiches ferroviaires est vaste. Dans les années 1930, chaque compagnie ferroviaire avait son affiche peinte. Certains spécimens représentent des œuvres d'art très prisées par les collectionneurs. Pourquoi ne pas réaliser une affiche de style rétro en classe ? Là aussi, internet nous fournit une documentation impressionnante de modèles, il est possible d'en visionner plusieurs sur Google images.



Affiche dédiée à l'inauguration du tunnel du Simplon, 1096. Musée historique de Lausanne.

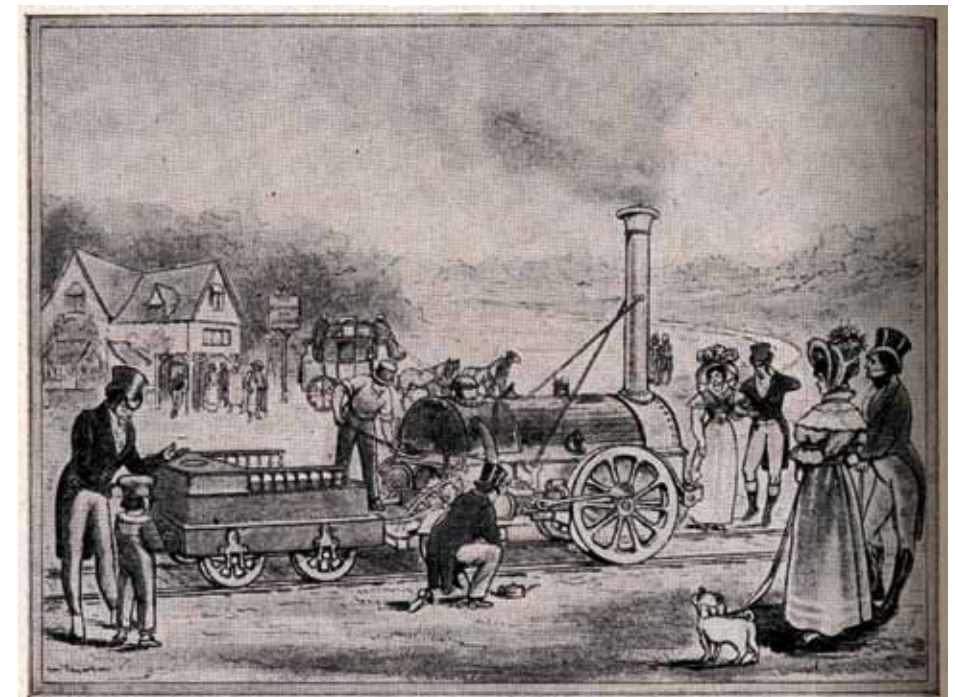


Affiche publicitaire pour la ligne Berne-Loetschberg-Simplon, non datée. Musée historique de Lausanne.

Activité 2: approche technique

Par groupes, les élèves pourront faire des recherches (les encyclopédies ou extraits tirés d'internet peuvent fournir de bons documents) et présenteront à la classe :

- un schéma sur le fonctionnement du moteur à vapeur ;
- un historique sur son invention et son application sur les premiers chemins de fer ;
- un schéma simplifié du moteur électrique ;
- un historique sur son invention et son application sur les premiers chemins de fer.



La «Rocket», première locomotive de Georges Stephenson. Tiré de : Paul Perrin, «A l'origine des tracés ferroviaires vaudois» in *Revue historique vaudoise*, 1965, p. 56.

Activité 3 : approche linguistique

Beaucoup de termes français ou d'origine anglaise sont liés au chemin de fer. On établira un champ lexical avec un classement, recherches de définitions et éventuellement illustrations :

- Véhicules : locomotive, **automotrice**, wagon, voiture, **draisine**, **micheline**, tombereau, **lorry**, tracteur...
- Infrastructure : rail, éclisses, caténaire, **ballast**, traverse, aiguille, **butoir**, **bourreuse**, **régaleuse**...
- Personnel : mécanicien, chauffeur, **wattman**, aiguilleur, contrôleur, commis de gare...
- Métiers : menuisier, soudeur, forgeron, électricien, mécanicien, peintre, carrossier...

Activité 4 : situation dans le temps

Sur une ou plusieurs feuilles A2, l'élève dessinera l'axe du temps et y placera les indications des périodes et années :

| Antiquité | Moyen Age | Temps modernes | Époque contemporaine | | | | |
|---------------------------|-----------|----------------|----------------------|------|------|------|------|
| -5000 | 0 | 500 | 1200 | 1600 | 1800 | 1900 | 2011 |
| ENERGIES..... | | | | | | | |
| INVENTIONS..... | | | | | | | |
| PASSAGERS ET CONFORT..... | | | | | | | |

Il pourra ensuite coller les images à télécharger sur www.blonaychamby.ch.
 Sur un premier étage, il s'agira de coller les images ayant trait aux énergies.
 Sur un deuxième étage, on collera les images représentant les principales inventions dans le domaine des transports.
 Sur un troisième étage, on collera les images ayant rapport avec les progrès dans le confort du transport des passagers par le chemin de fer.

LES ATELIERS DE LA DÉCOUVERTE



La prise en charge des visiteurs a lieu en règle générale à Blonay. Sur demande, ou en cas d'affluence plus importante, le service se fait avec une composition historique tractée par une machine à vapeur. Sinon, la traction est assurée par un tramway ou une automotrice historique. Le personnel revêt l'habillement de circonstance et encadre la classe dès le départ du voyage. Le trajet dure 15 minutes avec commentaires sur l'Association du Chemin de Fer-Musée, ainsi que sur les ouvrages d'art et les véhicules qui composent le train historique.



Train à Blonay...
Et sur le viaduc de la Baye de Clarens.

Dans l'édition de livres ou de journaux, le **chemin de fer** est un terme de presse qui s'applique à la description schématique sur papier de toutes les pages d'un journal, ce qui permet de visualiser rapidement l'ensemble de la publication. C'est pourquoi nous proposons aux enseignants d'initier les élèves au métier de journaliste et de profiter de la visite du musée pour réaliser un journal en classe. Quelques élèves pourront officier en tant que photographes, d'autres enquêteront plus spécifiquement sur les domaines traités dans ce présent document : le moteur à vapeur, le moteur électrique, les draisines, le tramway, un métier ancien, l'évolution de l'aménagement des voitures de chemin de fer... Un carnet de notes préparé par thèmes sera remis par le musée aux élèves fonctionnant pour cette mission.

Au Chemin de fer-musée Blonay-Chamby, l'intégralité du personnel est bénévole. Il est donc important de préciser que le catalogue des ateliers proposés peut présenter des modifications en fonction de l'importance de la journée ou du personnel à disposition. Plusieurs ateliers sont proposés :

- **le fonctionnement d'une locomotive à vapeur :** le petit monde du Blonay-Chamby est composé de passionnés qui, pour la plupart, aiment extérioriser leur passion. Un mécanicien va démontrer le fonctionnement de la machine en direct, il va en désigner les parties importantes ainsi que les procédures de conduite. Les élèves pourront ainsi concrétiser *de visu* leurs découvertes effectuées au préalable sur le moteur à vapeur.



Le travail d'entretien au quai à charbon.

- **le fonctionnement et la conduite d'un tramway électrique :** le moteur électrique est, lui, bien plus mystérieux et moins spectaculaire. Un wattman va démontrer le fonctionnement de ce véhicule en direct, il va en désigner les parties et les procédures importantes. Les élèves volontaires pourront faire quelques tours de roues et pouvoir ainsi réaliser déjà un de leur rêve : conduire un train.



Le tram 52 de Berne.

- **petit voyage dans un véhicule de service :** le monde ferroviaire a besoin d'un nombre important de véhicules de service qui assument différentes tâches de surveillance, transport de personnel ou de matériel. Les draisines en font partie. Les élèves auront la possibilité d'effectuer un tour sur la draine à moteur ou de montrer leur force sur la draine à bras : un moment toujours très prisé.



La draine bretonne.

- **histoire de l'aménagement intérieur des véhicules :** cette visite guidée permettra d'établir un portrait des véhicules de la collection ainsi que l'exposition temporaire présentée dans la voiture-expo. En prolongement de la phase de préparation à la visite du musée, le commentaire sera avant tout axé sur une présentation de l'évolution de l'aménagement intérieur des voitures de voyageurs au travers des années, allant du tombereau à la voiture à compartiment 1^{ère} classe et la voiture-salon.



Tombereau L60 de Loèche...
et ses sièges réversibles 2^e-3^e classe.



- **démonstration d'un métier d'autrefois** : plusieurs métiers aujourd'hui disparus suivent l'évolution technologique de la création de véhicules de chemin de fer. Ainsi, par exemple, une activité comme le rivetage à chaud, autrefois énormément pratiquée à la période Eiffel des constructions métallique, a quasiment disparu. De ce côté-ci, le Blonay-Chamby se veut quelque peu éco-musée, en redonnant vie à cette activité qui reste encore utile dans l'entretien et la réparation des chaudières. Cet atelier permettra aux élèves de «toucher» aux savoir-faire des magiciens de la mécanique.



Rivetage à chaud à l'atelier.

- **«infrastructure»** : cet atelier présentera aux élèves les principales parties des équipements ferroviaires (aiguilles et leur fonctionnement, caténaires, danger des électrocutions et les outils ferroviaires)...



Les éclisses des rails = jointures



Les potences soutiennent les fils électriques.

FICHE AIDE-MÉMOIRE : QUE RESTE-T-IL DE NOS SOUVENIRS

Afin d'établir une synthèse à chaud directement après la visite, ce questionnaire peut être rempli au retour.

1. L'histoire des chemins de fer

L'exposition présentée au Chemin de fer-musée situe l'histoire des chemins de fer :

- Entre 1800 et 1850
- Entre 1940 et 1980
- Entre 1890 et 1930

2. Le Chemin de fer-musée Blonay-Chamby au tournant des énergies

Souligne les énergies utilisées par les **véhicules** présentés au musée :

Energie animale – solaire – fossile – électrique – bio

3. La machine à vapeur

Elle a été mise au point par et montée sur un véhicule ferroviaire par

Te rappelles-tu des principales parties de ce moteur ? Relie les noms à la partie désignée :

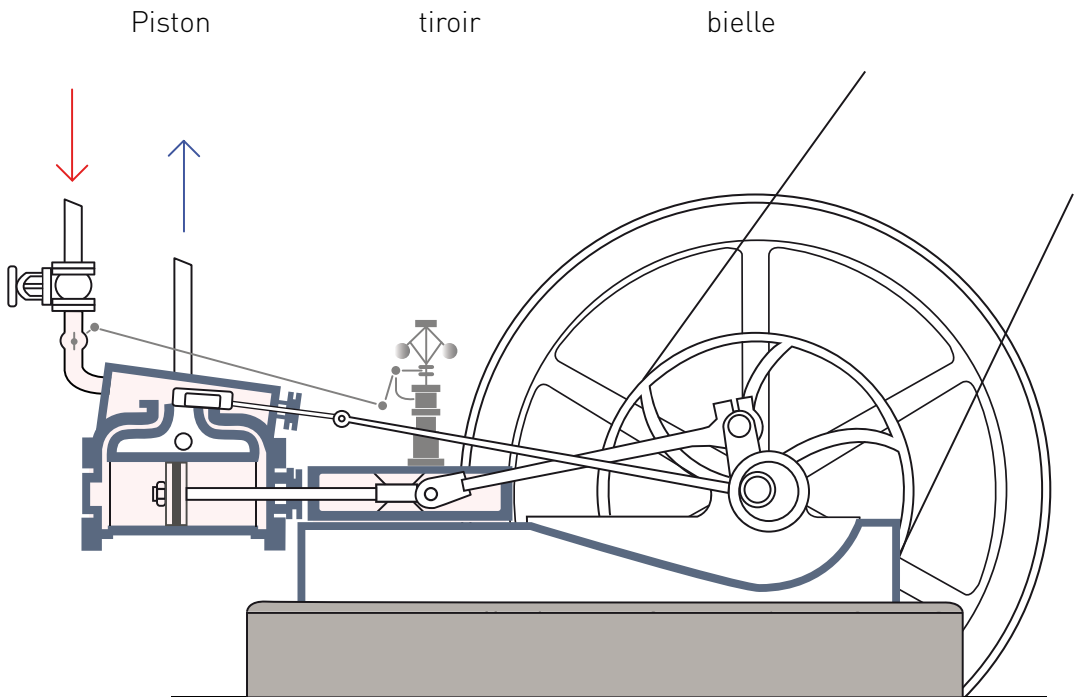


Schéma du moteur à vapeur.

4. Les véhicules ferroviaires

Place sous les photos quelques noms suivants : tramway, automotrice, locomotive, fourgon, wagon, voiture, draine.



Et aujourd’hui ?

Voici une photo d’une voiture de 2^e classe, qui représente donc l’aménagement pour les voyageurs qui payent leur billet le meilleur marché :



Une voiture de l’actuelle 2^e classe.

A quelle classe d’autrefois cet aménagement te semble-t-il correspondre ?

5. Voyager en train, selon son standing

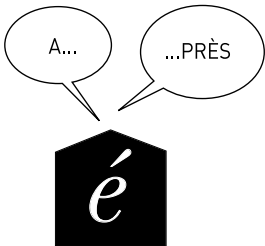
Indique la classe des véhicules d’après les photos : 4^e, 3^e, 2^e, 1^{ère}.



Les dégradations occasionnées par des vandales se chiffrent chaque année à plusieurs millions... que penses-tu de ce problème ?

6. Chemins de fer et dangers

En visitant le musée, tu t'es peut-être rendu compte des dangers liés aux chemins de fer, car ce ne sont pas des jouets grandeur nature. Peux-tu en citer quelques-uns ?



QUELQUES CHEMINS À « FAIRE » POUR LA SUITE

Le journal, l'exposition, les chemins de fer artistiques

Sur le chemin de fer (canevas à télécharger sur www.blonaychamby.ch), les élèves mettent sur papier leurs projets de textes et de photos. Différents programmes de traitement de textes peuvent être utilisés avec possibilité d'écrire avec des colonnes, comme les grands. Ce moyen permet la transmission des découvertes effectuées avant et pendant la visite du musée. Il est un outil bien utile à la qualité d'attention requise lors de la visite du musée, afin d'avoir les compétences nécessaires à la rédaction des articles. Au cas où un élève aurait réalisé le reportage photographique, une mini-exposition de photographies légendées pourra être organisée. Par groupes, les élèves présentent sur des panneaux les différents thèmes présentés au musée. Cette activité permet aux élèves de mettre un peu d'ordre dans les connaissances transmises ainsi qu'une synthèse utile. Une projection de documents vidéos réalisés lors de la visite pourrait s'associer à cette exposition.

Les extraits de films présentés avant la visite du musée ainsi que les documents présentés dans la voiture-exposition pourront servir de base à un prolongement dont voici une proposition :

Les chemins de fer ont, depuis leur origine, fasciné l'homme. En guise de témoignage, on a tout d'abord l'œuvre du compositeur suisse Arthur Honegger, dont l'effigie est représentée sur le billet de Fr. 20.-. Son œuvre *Pacific 231* est sans doute un joyau à la gloire de la vapeur. Cette présentation permet de découvrir ce compositeur de référence.

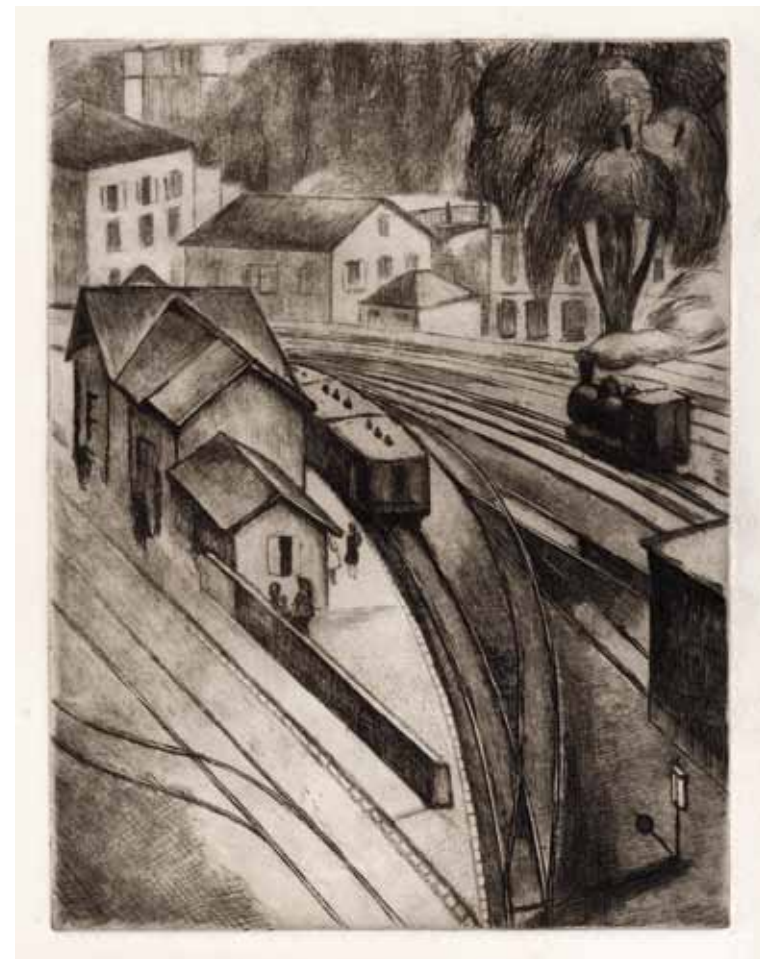


La Pacific 231.

Pacific 231 est le premier des trois mouvements symphoniques écrits par Arthur Honegger. Il fut créé en 1923. Il s'agit d'un parcours musical à bord de la célèbre locomotive à vapeur éponyme. Ce poème symphonique est considéré comme l'une des premières œuvres musicales dite urbanistes, c'est-à-dire inspirées par la révolution technologique du début du XX^e siècle. Le succès international de cette œuvre fut indéniable. Bien que n'étant pas la plus importante de son auteur, elle a fait le tour du monde et a eu un impact culturel important à l'époque.

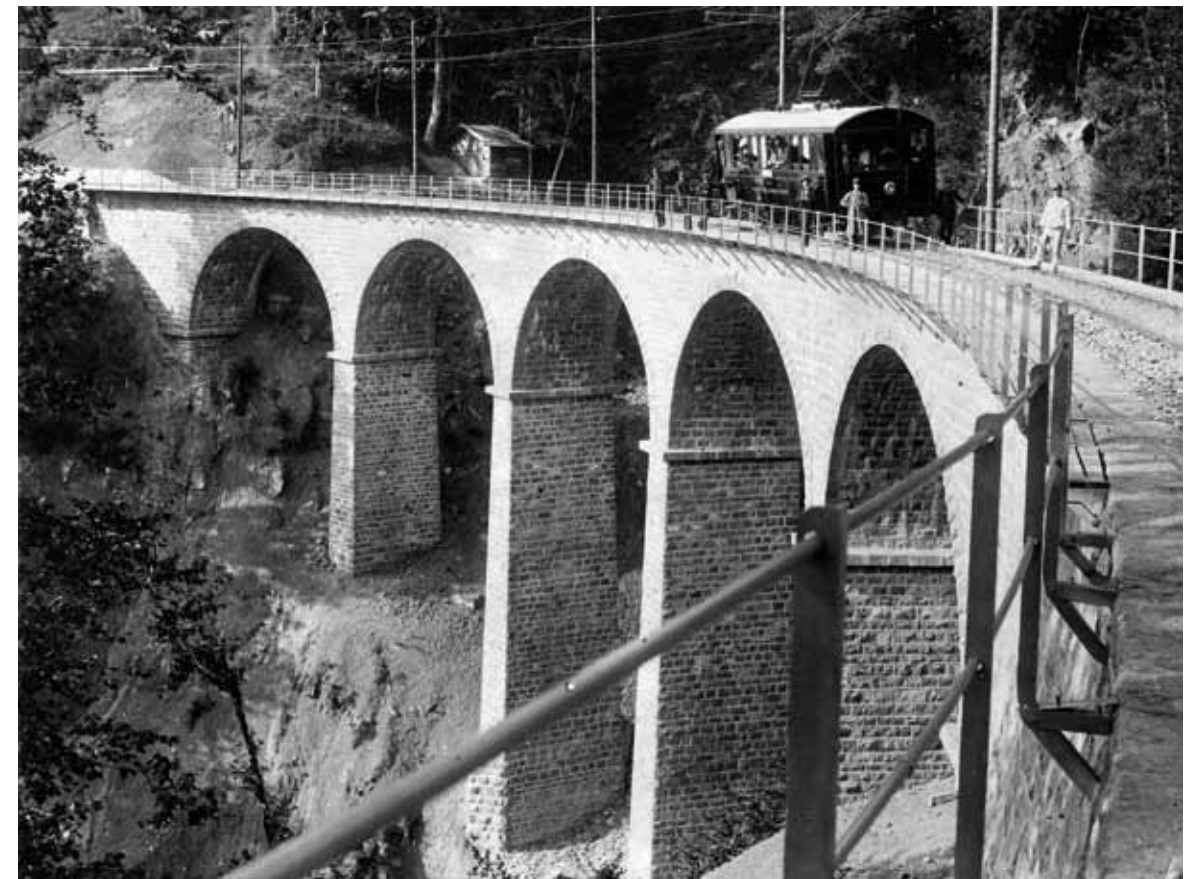
Le film tourné par Jean Mitry en 1949 permet d'illustrer la musique au demeurant un peu difficile pour de jeunes élèves. Ce document peut être visionné sur youtube (voir webographie). Une méthodologie de l'écoute de cette œuvre est présentée dans le document romand officiel de 6^e *A vous la Musique* (Bertholet-Petignat).

Depuis que le train existe, il est indissociable des histoires des hommes, qu'ils soient cheminots ou voyageurs. Les cinéastes auteurs, toujours avides d'alimenter leur imaginaire, y trouvent un sujet inépuisable d'inspiration. Citons quelques grands moments du cinéma depuis le film des frères Lumière *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* en 1896 : *La Bête humaine* de Jean Renoir, *La Bataille du rail* de René Clément («Autant de rêves, de luttes, de désirs, d'amour et de haine cristallisés par la machine qui tour à tour prend des allures de vie, de mort et d'espairs.»), *Le Crime de l'Orient-Express* de Sidney Lumet et *Les Vacances de Mr. Bean*, de Steve Bendelack. Là, également, la toile propose quelques extraits de ces films.



Violette Diserens, *Gare du LEB*, s.d., eau-forte, pointe sèche, 21.8 x 16.6 cm, Musée historique de Lausanne.

Symbole de la révolution industrielle naissante, le chemin de fer se développe en France à partir des années 1820. Longtemps considéré comme une curiosité, un «jouet» selon Thiers, il devient sous le Second Empire un nouveau et prodigieux moyen de transport. Rapidement, la construction de voies ferrées et de gares remodèle le visage de Paris, au centre du réseau en étoile des six grandes compagnies. Cette formidable promesse de progrès et de liberté fascine la population, et notamment les artistes, comme en témoigne, par exemple, *La Gare Saint-Lazare* de Claude Monet (1877, huile sur toile, 75,5 c 104 cm, Paris, Musée d'Orsay). Avec les élèves, on pourra s'inspirer de toiles célèbres pour reproduire l'ambiance de la gare, la puissance de la locomotive à vapeur dans l'esprit de... «je dessine comme».



Viaduc de la Baye de Clarens juste après l'inauguration.

Le chemin de fer a permis une facilité accrue dans la propagation de la culture. Le monde ferroviaire est particulièrement présent dans la littérature, et ce quasiment depuis son apparition : Victor Hugo, Honoré de Balzac, Guillaume Apollinaire ne dérogent pas à la règle et il n'est pas rare d'y trouver un sujet ferroviaire. *Le crime de l'Orient-Express* d'Agatha Christie ne doit pas être oublié. Plusieurs études ont été réalisées sur le train dans la littérature. Pour les enfants, une littérature adaptée peut être obtenue sur le thème des chemins de fer en bibliothèque ou en librairie.

De nombreuses constructions ont marqué l'histoire des chemins de fer : viaducs imaginés par Eiffel, tunnel sous la Manche, celui du Gothard... C'est une source inépuisable d'études. L'histoire du col du Saint-Gothard peut également être intéressante à étudier : ce col est intimement lié aux origines et au développement de la Confédération. Symbole unificateur du pays, sa force stratégique est indéniable (pour en savoir plus, voir webographie, p. 31).

Les chemins de fer et la révolution industrielle

Des possibilités de prolongements sont également réalisables dans ce domaine. La construction des chemins de fer débute en 1847 par la ligne Zurich-Baden. Depuis, plus de 5000 kilomètres de lignes ont été construites dans notre pays apportant le renouveau économique jusque dans les régions les plus reculées. De nombreux ouvrages traitent de cette thématique et peuvent intéresser les élèves plusgrands.



La réplique conforme du premier train de Suisse, Spanisch-Bröttli Bahn. La photographie a été prise le 8 septembre 2007 lors du trajet Erstfeld-Amsteg à l'occasion du 125^e anniversaire du chemin de fer du Saint-Gothard.

EXPÉRIENCES SUR LA VAPEUR ET L'ÉLECTRICITÉ

Un moteur à vapeur

Pour commencer, je fabrique une bobine
Je prends environ 1 mètre de fil électrique que j'enroule autour de trois doigts. Je m'arrange pour que les extrémités dépassent comme un diamètre.
Je dénude (retire l'isolant) les extrémités du fil.
Ma bobine est prête !! C'est le rotor !! (Ce qui sera en rotation !!!).

Ensuite, je fabrique le support de mon moteur, le stator (car il est statique).
D'abord, je prends un trombone dont j'ouvre un bout.
J'enroule ce bout autour d'un autre bout de trombone. Ça me donne une boucle dans laquelle je pourrai passer un des bouts de fil de la bobine.
Je prépare deux trombones comme cela.
J'enfiche un trombone normal sur chaque languette de la pile.
Dans ce trombone, je mets le trombone modifié pour recevoir les axes de la bobine.

Enfin, on branche !
Je mets les bouts du stator dans le rotor et c'est parti le courant passe !!!
Quand j'approche l'aimant, la bobine réagit en bougeant !
Il faut maintenant ajuster les réglages pour que ça tourne bien !

Que voit-on ? Ça tourne !!!

Explications → Ce n'est pas si simple que cela y paraît !
Lorsqu'on fait passer du courant dans une bobine de fil électrique, la bobine se transforme en aimant.
Mais lorsqu'on fait bouger un aimant près d'une bobine, du courant circule dans la bobine !
Les deux combinés dans notre expérience font que la bobine tourne et que nous avons un moteur électrique.

Pour en savoir plus : voir webographie, p. xx

La force de la vapeur

Les étapes

Je prends un gros verre, un bécher, puis un gant en plastique pas trop fin.
Je mets de l'eau dans le récipient et enfle le gant sur le verre.
Je pose le tout sur une plaque chauffante ou une source de chaleur.

Observe attentivement l'eau qui s'échauffe. Que se passe-t-il avec le gant ?

Explications → Les molécules d'eau s'activent avec la chaleur, on remarque d'abord des mouvements de convection. La pression de la vapeur fait gonfler le gant : la vapeur est compressible.

GLOSSAIRE

| | |
|-------------------|---|
| Automotrice | Véhicule ferroviaire qui fournit l'énergie motrice d'un train en plus de son aménagement intérieur pouvant accueillir les voyageurs ou les bagages. |
| Ballast | Lit de gravier qui supporte une voie de chemin de fer. |
| Bourreuse | Engin de travaux ferroviaires servant au compactage du ballast sous les traverses. |
| Butoir | Obstacle placé à l'extrémité d'une voie ferrée et destiné à arrêter l'avance accidentelle d'un train. |
| Caténaire | Câble assurant l'alimentation en courant des locomotives électriques. |
| Draisine | Nom généralement donné à un véhicule automoteur, léger, principalement utilisé pour le service des voies ferrées, notamment l'inspection des lignes et le transport du matériel et du personnel de maintenance. |
| Eclisse | Pièce métallique servant à joindre deux rails ensemble. |
| Locomotive | Véhicule ferroviaire qui fournit l'énergie motrice d'un train. Son seul rôle est de tracter un convoi sur rails. |
| Lorry | Petit chariot à quatre roues qu'on pousse à la main pour le transport des rails ou du matériel. |
| Micheline | Autorail léger, dont les roues sont équipées de pneus spéciaux, mis au point par la société Michelin dans les années 1930. |
| Moteur électrique | Il est composé d'un rotor et d'un stator réalisés par juxtaposition de tôles d'alliage magnétique. |

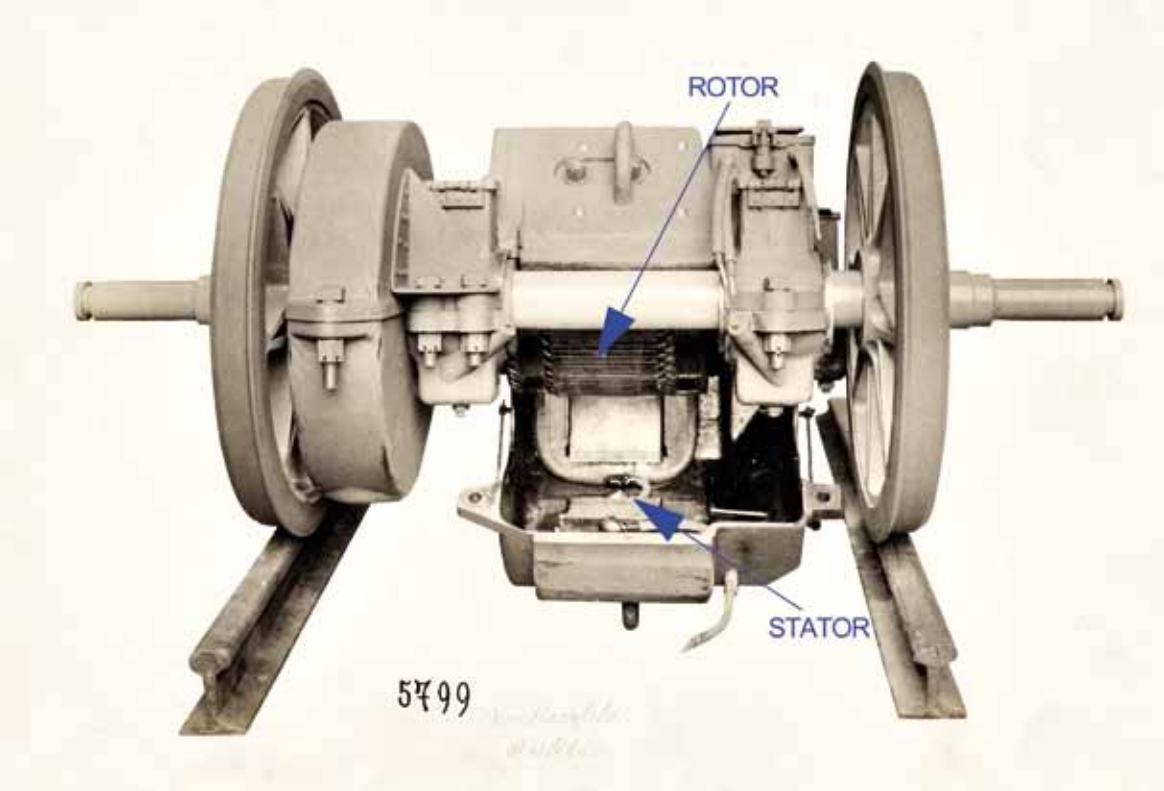


Schéma du moteur électrique.

Le rotor et le stator comportent des encoches, dans lesquelles se trouvent des bobinages. Les parties saillantes entre les bobinages constituent les pôles des aimants créés lorsque le courant traverse ces bobinages. Le rotor comporte plusieurs bobinages, alimentés successivement par les lames du collecteur qui se trouvent au contact des balais. Le bobinage du stator est connecté en série avec les bobinages du rotor. A la mise sous tension, les balais alimentent une paire de lames du collecteur, qui fournit le courant à un bobinage du rotor. Ceci crée un aimant dont le pôle négatif est attiré par le pôle positif du stator ; le moteur commence à tourner. En tournant, le collecteur provoque une succession d'alimentations puis de coupures des bobinages du rotor, donnant une succession rapide d'attractions-répulsions entre les pôles du rotor et ceux du stator (plusieurs fois par seconde).

| | |
|-----------|--|
| Régaleuse | Engin de travaux qui exécute la répartition du ballast. |
| Tombereau | Véhicule ferroviaire destiné au transport en vrac. Il est constitué d'une caisse ouverte en bois ou en tôle. |
| Voiture | Véhicule ferroviaire sans mode de traction et avec un aménagement pour les voyageurs. |
| Wagon | Véhicule ferroviaire sans mode de traction qui permet le transport des marchandises. |
| Wattman | Nom que l'on donnait au conducteur d'un tramway. |

BIBLIOGRAPHIE

Sur les chemins de fer

CENI Franco, *Blonay-Chamby*, Editions Franco Ceni, Préverenges, 1993, 93 p.
Un livre de photographies exclusivement, décrivant le musée d’après l’œil de l’artiste.

GRANDGUILLAUME Michel, HADORN Gérald, JARNE Sébastien, ROCHAIX Jean-Louis, *Voies étroites de la campagne vaudoise*, Lausanne: BVA, 1986, pp. 7-176.
Le livre du spécialiste ferroviaire avec un portrait historique, technique et photographique des chemins de fer secondaires vaudois.

GRANDGUILLAUME Michel, HADORN Gérald, JARNE Sébastien, ROCHAIX Jean-Louis, *Chemin de fer Montreux Oberland Bernois. Du Léman au Pays-d’Enhaut, 2 vol.*, Lausanne, BVA, 1992-1994.
Tout savoir sur la prestigieuse ligne reliant Montreux à l’Oberland bernois.

JARNE Sébastien, *Portrait du Chemin de Fer-Musée Blonay-Chamby*, Montreux, éditions BC, 2008, 50 p.
Un portrait magnifiquement illustré décrivant l’ambiance et la philosophie du musée depuis plus de quarante ans.

MICHEL Nicolas, *Les Chemins de Fer Privés de Suisse*, Volume 1, Editions du Cabri, 2008, 271 p.
Pour en savoir un peu plus sur les principales compagnies ferroviaires d’où provient l’essentiel des pièces du musée.

MOSER Alain, PITTET Claude-Alain, *Instructions sur la distribution de la vapeur sur les locomotives*, Montreux, BC, 1940, réédition 2004, 50 p.
Pour ceux qui désirent en savoir plus sur la technique de la distribution de la vapeur sur les locomotives à vapeur. Cette publication est en consultation à la bibliothèque du musée.

WENGER William, *Les chemins de fer dans le monde*, Lausanne, Editions Mondo, 1969, 174 p.
Cet ouvrage richement illustré et très accessible décrit les débuts de l’histoire des chemins de fer.

Autour du rail et du journalisme, dans la collection dp Ecole-Musée...

BLOCH Corinne, *Le sel. De la mine à l’assiette*, Mines de sel, Bex ; Lausanne, Service des affaires culturelles – Département de la formation, de la jeunesse et de la culture du Canton de Vaud, 2009 (collection dp. Ecole-Musée ; n° 30).
La réalisation d’un journal de la mine, fil rouge du dossier pédagogique, est modulable selon les capacités des enfants et les attentes de l’enseignant. Cette mission, interdisciplinaire, donne tout son sens à la découverte de la mine. Ce dossier pédagogique s’adresse à un très large public et permet de faire découvrir aux élèves l’ambiance du monde souterrain de la mine à l’époque des débuts de l’exploitation. Parfaitement utilisable et transposable pour les élèves du CYP 2 (9-10 ans) jusqu’à la fin de la scolarité obligatoire, il rejoint également certains programmes d’enseignement (extraction du sel, impôt sur le sel, etc.).

VUADENS Gérard, TUSCHER Félix, *Du fer au rail, l’épopée jurassienne d’une aventure industrielle*, Musée du fer et du chemin de fer, Vallorbe ; Lausanne, Service des affaires culturelles – Département de la formation, de la jeunesse et de la culture du Canton de Vaud, 2009 (collection dp. Ecole-Musée ; n° 32).
Pour découvrir l’autre musée vaudois consacré au chemin de fer et également au fer. Ce dossier pédagogique est conçu pour les enseignants et tous les élèves de l’enseignement obligatoire dès la 8e année. En prévision de la visite et en fonction du contexte spécifique de sa classe, chaque maître peut, de surcroît, s’appuyer sur le powerpoint téléchargeable sur www.museedufer.ch pour affiner la préparation de cette sortie. Le dossier pédagogique ouvre des perspectives interdisciplinaires abordant des domaines aussi variés que l’histoire, la géographie, les sciences, l’économie, la littérature, les arts visuels et techniques ainsi que la philosophie. Par son caractère pointu et polyvalent, ce dossier intéressera également des élèves du gymnase, car il permet d’approfondir les disciplines susmentionnées.

WEBOGRAPHIE

www.daumier-register.org/werklist.php?lingua=fr&search=intro
Catalogue raisonné des gravures et des lithographies d’Honoré Daumier. Grâce à cette précieuse et riche base de données, conçue par les collectionneurs Lilian et Dieter Noack, il est possible de faire des recherches notamment par mots-clés ; un exemple : « chemin de fer ». Pour en savoir plus sur la lithographie de Daumier reproduite à la page \$\$ du présent dossier : www.daumier-register.org/werkview.php?key=2732.

www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F7466.php
Dictionnaire historique de la Suisse. Article en français sur l’histoire et l’importance du col du Saint-Gothard. Autres articles intéressants, en lien avec l’histoire du chemin de fer en Suisse : chemins de fer, chemins de fer du Gothard.

www.histoire-image.org
Conçu pour les enseignants et leurs élèves, ce site a pour but de traiter de l’histoire de France à travers les collections des musées et les documents d’archives. La recherche avec les mots-clés « train » et « chemin de fer » permet d’accéder à de nombreuses images pertinentes accompagnées de notices explicatives détaillées.

www.musees.lausanne.ch/
Très riche base de données répertoriant le patrimoine des musées communaux et des services administratifs. Pour faire une recherche simple, aller sous la rubrique «Collections » du menu. Avec une recherche par mots-clés, comme « train », « gare », on découvre de réels trésors. Il est conseillé d’utiliser la recherche « simple », ainsi que le filtre « avec image uniquement ».

www.verkehrshaus.ch/fr/musee/
Site internet du Musée des transports à Lucerne. On peut notamment y voir la maquette de la ligne du Gothard.

www.youtube.com
Comme précisée en p. \$\$ du dossier, il est possible de consulter les films des frères Lumière en ligne depuis cette base de données vidéo.
Quelques recherches possibles : «Arrivée d’un train en gare de la Ciotat », « Film des frères Lumière montrant Lyon en 1895 ». Il est également possible d’y consulter le court-métrage de 1949 de Jean Mitry avec la musique d’Arthur Honegger (rechercher les mots clés suivants : « «Pacific 231» 1949 movie: Jean Mitry-music: Arthur Honegger »).

www.wikidebrouillard.org
Faire les recherches « machine à vapeur » et « moteur électrique simple » pour visualiser les expériences présentées à la p. \$\$ du dossier.

DÉPARTEMENT DE LA FORMATION, DE LA JEUNESSE ET DE LA CULTURE – SERVICE DES AFFAIRES CULTURELLES

| | |
|---|---|
| Coordination | Ana Vulic |
| Contenu et rédaction | Alain Castella, instituteur |
| Collaboration | Charles-Maurice Emery |
| Validation pédagogique | Denis Leuba, professeur formateur HEP Lausanne |
| Relecture | l'atelier textes - Corinne Chuard |
| Mise en forme | atelier anaho - Anne Hogge Duc |
| Impression | Centre d'édition de la Centrale d'achats de l'Etat de Vaud (CADEV) |
| Sources et copyrights des illustrations ainsi que crédits photographiques | Couverture et pp. 4, 6, 7, 8, 12, 18, 20, 21, 23, 25, 30 : coll. Ch.-M. Emery ; pp. 19, 21, 22, 23, 25 : Alain Castella ; p. 10 : Musée des Arts et Métiers, Paris ; p. 13 : Lycée Langevin Wallon, Champigny-sur-Marne ; p. 14 : coll. M. Grandguillaume ; p. 14, ill. 12 : © www.daumier-register.org . ; p. 15 : Cassandre ; p. 16 : London Science Museum ; p. 22 : B. Gilliéron ; p. 22, ill. 53 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Pacific_231G_558_-photo_-2.JPG, libre de droit ; p. 28 : Encyclopédie Académic ; p. 29 : Lux Compagnie cinématographique de France ; p. 29 : RMN ; H. Lewandowsky ; p. 31 : CFF Historic |
| Remerciements à | Liliane Déglise, Musée historique de Lausanne ; Philippe Kaenel, professeur d'histoire de l'art contemporain, section d'histoire de l'art, Université de Lausanne ; Denis Leuba ; Lilian et Dieter Noack, Daumier Register, Suisse |

Le présent dossier pédagogique est téléchargeable sur www.ecole-musee.vd.ch et www.blonaychamby.ch.

| | |
|------------|--|
| Couverture | Arrivée des visiteurs au Musée Blonay-Chamby au bord du train à vapeur de la collection du musée ; passage sur le viaduc de la Baye de Clarens. Photo : Charles-Maurice Emery |
|------------|--|

COLLECTION • ÉCOLE - MUSÉE
NUMÉROS DISPONIBLES

| | | |
|------|----|--|
| 2005 | 1 | <i>Eau et vie dans le Léman</i> , Musée du Léman, Nyon |
| | 2 | <i>Des jeux et des hommes. Aspects didactiques, historiques et culturels des jeux de société</i> , Musée suisse du jeu, La Tour-de-Peilz [2 ^e version revue et corrigée : 2008] |
| 2006 | 3 | <i>Du baiser au bébé</i> , Fondation Claude Verdan – Musée de la main, Lausanne |
| | 4 | <i>Flore sauvage dans la ville</i> , Musée et jardins botaniques cantonaux, Lausanne |
| | 5 | <i>Baselitz. La peinture dans tous les sens</i> , Fondation de l'Hermitage, Lausanne |
| | 6 | <i>Créations hors du commun</i> , Collection de l'art brut, Lausanne |
| | 7 | <i>Feuille, caillou, ciseaux. A la découverte des matériaux, Espace des inventions</i> , Lausanne |
| | 8 | <i>Des Alpes au Léman. Images de la préhistoire</i> , Musée cantonal d'archéologie et d'histoire, Lausanne |
| | 9 | <i>Charles Gleyre (1806-1874). Le génie de l'invention</i> , Musée cantonal des beaux-arts / Lausanne |
| | 10 | <i>Le bel ambitieux. A la découverte du Palais de Rumine</i> , Palais de Rumine, Lausanne |
| | 11 | <i>Des Celtes aux Burgondes</i> , Musée d'Yverdon et région, Yverdon-les-Bains |
| | 12 | <i>Le chemin de Ti'Grain. Une histoire socio-culturelle</i> , Maison du blé et du pain, Echallens |
| 2007 | 13 | <i>Les cailloux racontent leur histoire</i> , Musée cantonal de géologie, Lausanne |
| | 14 | <i>Paris-Lausanne-Paris 39-45. Les intellectuels entre la France et la Suisse</i> , Musée historique de Lausanne |
| | 15 | <i>L'art du verre contemporain. Reflets d'une collection et d'un catalogue</i> , mudac – Musée de design et d'arts appliqués contemporains, Lausanne |
| | 16 | <i>Du vent et des voiles</i> , Musée Olympique, Lausanne (en français / in English / auf Deutsch) |
| | 17 | <i>Denis Savary</i> , Musée Jenisch Vevey |
| | 18 | <i>Les coulisses de l'histoire vaudoise</i> , Archives cantonales vaudoises, Chavannes-près-Renens |
| | 19 | <i>Les milieux extrêmes font leur cinéma, Ciné du musée</i> : Musée d'archéologie et d'histoire, Musée et jardins botaniques, Musée de géologie, Musée de zoologie |
| | 20 | <i>Splendeurs ignorées</i> , Vivarium de Lausanne |
| | 21 | <i>De la fragile porcelaine à la geôle oppressante. Un itinéraire contrasté</i> , Château de Nyon - Musée historique et des porcelaines, Nyon |
| 2008 | 22 | <i>La bibliothèque facile. Clés pour la recherche d'informations</i> , Bibliothèque cantonale et universitaire de la Riponne, Lausanne |
| | 23 | <i>Une journée au XIX^e siècle dans la région de Montreux...</i> , Musée de Montreux |
| | 24 | <i>Avenches la romaine</i> , Musée romain, Avenches (en français / auf Deutsch) |
| | 25 | <i>Steinlen. L'œil de la rue</i> , Musée cantonal des beaux-arts / Lausanne |
| | 26 | <i>A l'abri des murailles. La vie d'un château à l'époque savoyarde</i> , Château de Chillon, Chillon-Veytaux (en français / auf Deutsch) |
| | 27 | <i>Au fil du temps. Le jeu de l'âge</i> , Fondation Claude Verdan – Musée de la main, Lausanne |
| | 28 | <i>Le pactole du passé</i> , Musée monétaire cantonal, Lausanne |
| 2009 | 29 | <i>Aventure, exploration, connaissance, Espace Jules Verne</i> – Maison d'Ailleurs, Yverdon-les-Bains |
| | 30 | <i>Le sel. De la mine à l'assiette</i> , Mines de sel de Bex |
| | 31 | <i>Oh my God! Darwin et l'évolution</i> , Musées cantonaux de botanique, géologie et zoologie, Lausanne |
| | 32 | <i>Du fer au rail. L'épopée jurassienne d'une aventure industrielle</i> , Musée du fer et du chemin de fer, Vallorbe |
| | 33 | <i>Liberté, férocité, frugalité. Faits, mythes et clichés suisses à travers les siècles</i> , Musée national suisse - Château de Prangins |
| | 34 | <i>Les automates, un rêve mécanique au fil des siècles</i> , CIMA - Musée de boîtes à musiques et d'automates, Sainte-Croix |
| | 35 | <i>Moudon, entre ville et campagne</i> , Musée du Vieux-Moudon, Moudon |
| 2010 | 36 | <i>Ça s'est passé près de chez vous...Préhistoire en terre vaudoise</i> , Musée cantonal d'archéologie et d'histoire, Lausanne |
| | 37 | <i>Défendre la frontière (1939-1945). La vie du fortin le 10 mai 1940</i> , Fortification Villa Rose, Gland |
| | 38 | <i>Faire la voie</i> , Chemin de fer-musée Blonay-Chamby |

COLLECTION DP • HORS-SÉRIE
NUMÉRO DISPONIBLE

| | |
|---|--|
| 1 | <i>Ciel mes rayons ! Entre art et sciences - Voyage au pays des radiations</i> , Haute école cantonale vaudoise de la santé, Lausanne ; Fondation Claude Verdan - Musée de la main, Lausanne |
|---|--|

