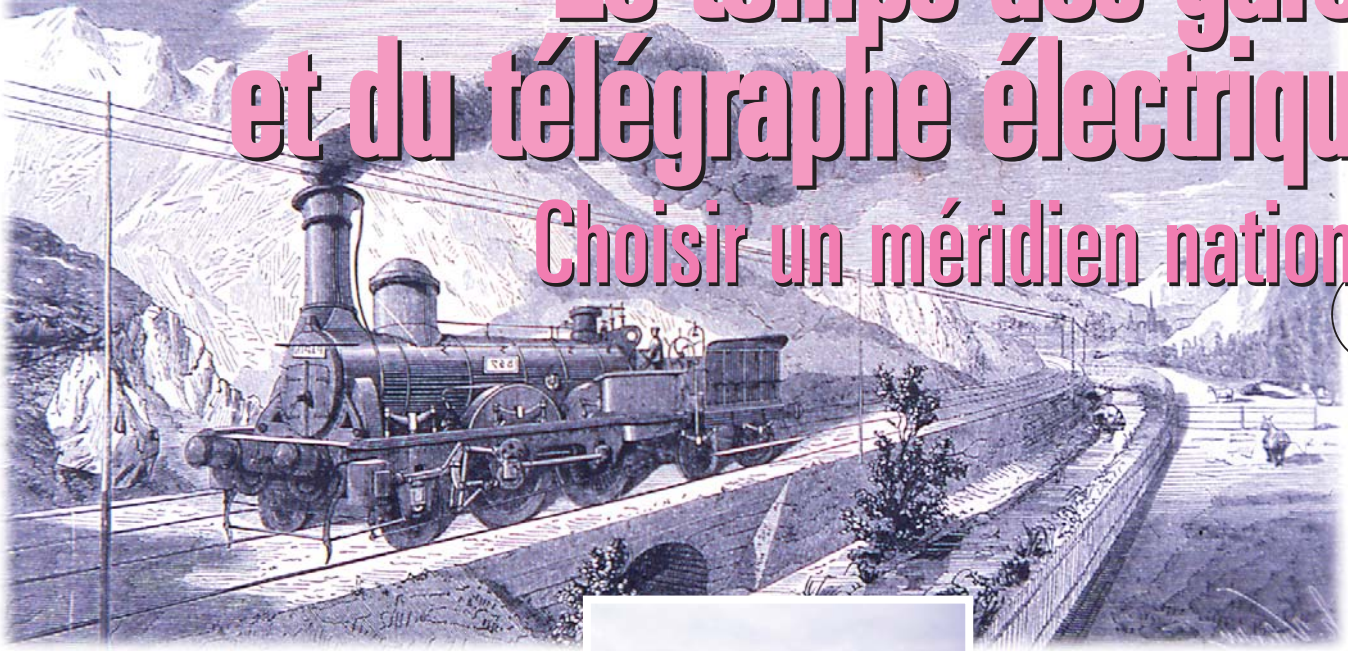


Le temps des gares et du télégraphe électrique

Choisir un méridien national

1/2

© La locomotive. Cent tableaux de science pittoresque, Albert Lévy, Hachette 1883.



À partir de 1844, les premières lignes de Chemin de Fer apparaissent (Lyon - Saint-Étienne, Paris - Saint-Germain, Paris - Versailles...).

Sachant que la différence entre les heures locales de Brest et de Strasbourg est de cinquante minutes, quelle heure de référence va-t-on choisir dans les gares pour les départs et arrivées des trains ? Dans un premier temps, l'heure locale de la ville sera indiquée à l'extérieur de la gare et l'heure de Paris à l'intérieur.

L'heure doit être plus rigoureuse. De nouveaux types de cadrans locaux de précision vont apparaître : les cadrans de l'abbé Guyoux dans les départements du Rhône, de l'Ain et de la Loire, les spectaculaires horloges solaires d'Amédée Bollée dans la Sarthe, l'héliochronomètre de Flechet ainsi que certaines méridiennes de l'astronome Quetelet en Belgique.

Dans les observatoires, les astronomes continuent de régler leurs travaux sur l'heure locale.

Le télégraphe électrique

En cette même année de 1844, apparaît la première ligne du télégraphe électrique entre Paris et Rouen (système Breguet puis Morse). Quelques années plus tard se réalisera la situation curieuse qu'un télégramme expédié de Strasbourg sera reçu à Brest, en apparence, cinquante minutes avant son départ (la différence de longitudes entre les deux villes étant de douze degrés et quinze minutes d'arc).

Avec la transmission de l'heure par le télégraphe électrique, les cadrans solaires vont perdre leur rôle de référence de l'heure et leur production va brutalement disparaître. C'est pour cette raison que les ingénieurs cadrans cités ci-dessus ne seront fabriqués qu'en très peu d'exemplaires.

Chaque pays choisit son méridien

Dans chaque capitale une heure nationale doit être définie, ce sera généralement celle de l'Observatoire national. La loi du 15 Mars 1891 précisera que « l'heure légale en France sera l'heure du temps moyen de l'Observatoire de Paris ».

À partir de 01/01/1880, l'Angleterre adopte le temps moyen de Greenwich, (l'Ecosse à partir du 29/01/1884) ; l'Irlande du Nord le temps moyen de Dunsink jusqu'au 21/05/1916.

De 1890 à 1893 l'Allemagne adopte le temps moyen de Berlin uniquement pour les transports ferroviaires et à partir du 01/04/1893 pour toute la population.

De 1880 au 01/01/1893, l'Italie adopte celui de Rome ; la Sardaigne celui de Cagliari et la Sicile celui de Palerme.

De 1884 au 24/05/1911 le Portugal adopte celui de Lisbonne. De 1851 au 01/06/1894 la Suisse adopte celui de Berne, (sauf Genève).

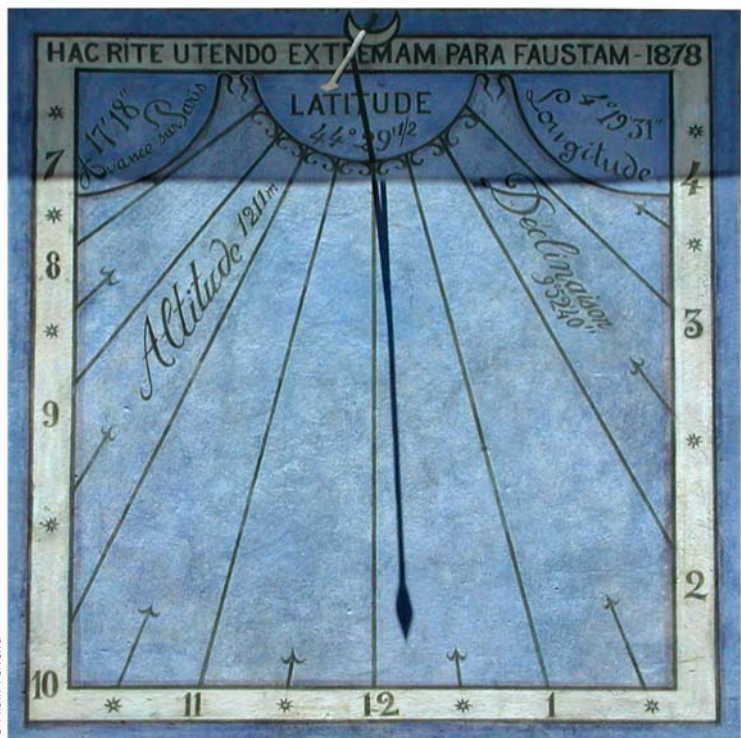
De 1880 au 01/05/1892 la Belgique adopte celui de Bruxelles.



© Alain Ferreira

La méridienne de Quetelet en face de la gare de Malines en Belgique date de 1839. Les lignes horaires n'apparaissent pas au sol car le gnomon a été déplacé, ce monument symbolise la première ligne ferroviaire de Bruxelles à Malines. Cette gare avait été désignée comme station centrale du réseau ferroviaire

Lettre du Ministre à Quetelet, le 24 juillet 1838 : « J'approuve les mesures que vous proposez pour Malines, toutefois, un doute m'a arrêté un instant dans cet assentiment, c'est celui de savoir si ce mode n'aura pas pour résultat de faire servir exclusivement la méridienne ou le gnomon à l'usage du chemin de fer et non pas à celui du public ». Alphonse Wauters, "Les délices de la Belgique", 1848*.



© Alain Ferreira

Cadran daté 1878 à Faucon de Barcelonnette dans l'Ubaye, Alpes-de-Haute-Provence.

Ce cadran est référencé sur le méridien de Paris : 4°19' 31" ou 17mn 18s.

Devisé : **HAC RITE UTENDO EXTREMAM PARA FAUSTAM.**

(traduction : « En utilisant comme il convient l'heure présente, prépare-toi une fin heureuse »).