



Une heure de Paris
et des Chemins de Fer Français
© Serge Grégori

Les Horloges solaires ⁽²⁾

d'Ernest Sylvain et d'Amédée Bollée Industriels de la Vitesse et du Temps

par **Alain Ferreira**
Commission des Cadrans solaires

L'intérêt des cadrans Bollée est non seulement leur esthétique mais aussi le fait que, ayant été réalisées en série cela impliquait un outil particulièrement précis. La machine à diviser de la fonderie, qui servait à la réalisation des commandes de carillons et des pignonneries, sera utilisée pour graver la table horaire des cadrans.

Les cinquante-quatre horloges solaires Bollée

La première horloge solaire, "la pièce unique", sera offerte à la ville du Mans. Dans sa lettre du 8 mai 1882, Ernest Bollée émet une condition à la donation de cette horloge : « tous les matins, un gardien du jardin devra faire un petit mouvement aux deux vis destinées à rectifier les différences de temps vrai au temps moyen et suivant les lignes tracées sur l'horloge ».

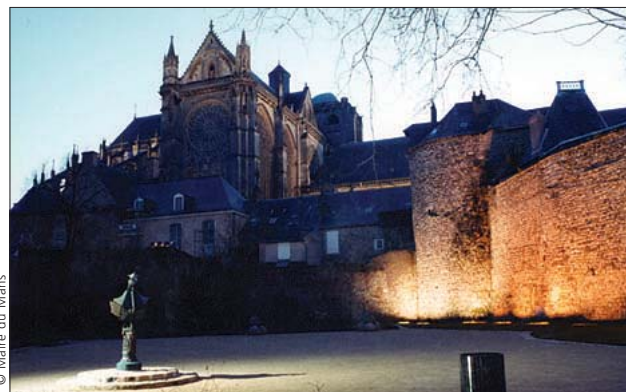
La réponse du Maire : « Aujourd'hui Monsieur Bollée a achevé son œuvre et il est prêt à faire à ses frais les travaux d'installation. Monsieur Bollée dont le génie inventif honore la ville du Mans, devenue depuis plus de quarante ans sa patrie d'adoption, tient à lui laisser un souvenir. Son horloge sera une des curiosités de notre beau jardin des Jacobins. »

Ce cadran sera installé dans un square attenant à la promenade des Jacobins.

Cette horloge solaire est déplacée le 21 mars 1980 dans le square Robert Triger du Mans, près de la cathédrale et restaurée en 2000.

On peut lire sur ce cadran les inscriptions suivantes : *Horloge-solaire à temps moyen* ; en dessous : *heure de Paris et des chemins de fer Français* ¹ ; entre les deux midis ² : *Méridien du Mans*.

La seconde horloge, le prototype avant la série, est à Asnières Vègre, c'est celle de



© Maire du Mans

Gérard Bollée ³. Elle possède un petit défaut : mal venu de fonderie sur une feuille d'acanthe.

Sur les cinquante-deux horloges de série, une seule est toujours visible, au Mans, rue Prémartine.

On ne connaît donc aujourd'hui que trois horloges Bollée. Les 51 autres sont signalées dans les "Document Bollée" mais ont-elles été réellement construites ? Il faudrait consulter les comptes des archives Bollée pour identifier d'éventuels acheteurs. Mais en fait, à cette époque, il était trop tard, les horloges des observatoires et la transmission de l'heure par le télégraphe électrique rendaient obsolète l'utilisation des cadrans comme référence à l'heure. ■

¹ – Certains auteurs ont prétendu que des cadrans de types Fléchet ou Bollée étaient installés dans les gares ferroviaires. Or à cette époque les Grands Chemins de Fer nationaux étaient équipés du télégraphe électrique, ces cadrans n'étaient donc d'aucune utilité ; par contre Gérard Bollée pense que les gares des Chemins de Fer départementaux dont les lignes à voie étroite ne comportaient pas le télégraphe, auraient pu éventuellement être équipées de tels cadrans.

² – La double lecture de midi : Le tracé des deux midis se rencontre surtout pour les cadrans horizontaux. La dimension de l'espace entre les deux midis est donnée par l'épaisseur du style-axe (ici 53,5 mm). Il y a un double intérêt à procéder ainsi : d'abord pour la robustesse du style mais surtout pour des problèmes de pénombre rencontrés avec un style de faible épaisseur.

³ – Gérard Bollée (petit-fils d'Amédée Bollée, dit "Amédée fils aîné"), que je remercie pour toute la documentation qu'il m'a fait parvenir.