

Section 2.—Météorologie

Voir au début du présent ouvrage, sous l'en-tête "Climat et météorologie", la liste des articles déjà publiés dans l'*Annuaire*.

Section 3.—Heure légale et fuseaux horaires

Autrefois, quand le transport était lent et que les gens se déplaçaient très peu, il était assez naturel que chaque endroit eût son heure locale basée sur l'heure solaire. La différence de l'heure solaire des différentes régions est naturellement déterminée par la longitude. Comme le soleil paraît parcourir les 360 degrés autour de la terre en 24 heures ou 1,440 minutes, un endroit situé précisément à un degré de longitude ouest d'un autre endroit de même latitude voit le lever ou le coucher du soleil quatre minutes plus tard que l'autre qui se trouve à un degré plus à l'est. L'heure locale, autant qu'on pouvait la garder exactement, tendait donc à se conformer à l'heure solaire et midi arrivait quand le soleil atteignait son point culminant.

Les transports s'accéléraient toutefois, ces heures locales sont devenues un grand embarras pour les voyageurs. Ainsi, il était presque impossible de dresser des horaires de chemins de fer d'après l'heure locale de chaque région. En conséquence, la Grande-Bretagne, où les différences de longitude sont comparativement faibles, a résolu le problème en 1880 en plaçant tout le pays à l'heure de l'observatoire de Greenwich, tandis que l'heure d'Irlande était normalisée à 25 minutes de retard sur l'heure de Greenwich et devenait l'heure de Dublin.

Dès 1878, sir Sanford Fleming préconisait l'usage général des "fuseaux d'heure légale", proposition qu'a adoptée une conférence mondiale tenue à Washington en 1884. Sir Sanford Fleming voulait que le nombre d'heures mondiales soit réduit à 24, chaque fuseau devant couvrir $1/24$ de la surface de la terre et contenir tout le territoire entre deux méridiens tracés à un intervalle de quinze degrés de longitude l'un de l'autre. L'heure de Greenwich serait l'heure normale et l'heure de tous les autres fuseaux horaires devancerait ou suivrait d'un nombre défini d'heures celle de Greenwich. Ces propositions furent généralement acceptées. L'heure de l'Europe centrale et celle de l'Europe orientale aujourd'hui sont respectivement d'une et deux heures en avance sur Greenwich. Cependant, le continent américain est si étendu de l'Est à l'Ouest qu'il a fallu y établir un certain nombre de fuseaux horaires. Les fuseaux de l'Atlantique, de l'Est, du Centre, des Montagnes, du Pacifique, du Yukon et de l'Alaska, sont respectivement de quatre, cinq, six, sept, huit, neuf et dix heures en retard sur Greenwich. Les différences sont généralement exprimées en intervalles de tant d'heures de différence par rapport à Greenwich. Toutefois, l'heure de certaines localités de plus petite étendue ne diffère pas de celle de Greenwich d'un nombre entier d'heures, comme, par exemple, Terre-Neuve et le Labrador, qui retardent de trois heures et trente et une minutes sur Greenwich. Cette différence de trois heures et trente et une minutes correspondrait à $52^{\circ} 31'$ de longitude ouest, ce qui est à peu près la longitude de Saint-Jean (Terre-Neuve).

Le Canada, en plus du fuseau de Terre-Neuve, s'étend sur six autres fuseaux horaires. L'heure légale de l'Atlantique, l'heure locale du 60° méridien passant près de Sydney (Nouvelle-Écosse) et de quatre heures en retard sur Greenwich, sert dans