

27 juillet 1898 – La première réfection du flotteur

Au printemps 1898, les préoccupations de Dominique Poussibet, conducteur des Ponts et Chaussées chargé du bon fonctionnement du marégraphe de Marseille, ne sont pas liées à l'affaire Dreyfus, qui commence à prendre une place considérable dans les quotidiens français et à couper la France en deux camps farouchement opposés. Non ! Ses inquiétudes concernent plutôt le flotteur du marégraphe totalisateur ! Depuis quelques mois, celui-ci semble s'alourdir et s'enfoncer peu à peu. On décide donc d'examiner sa surface extérieure pour se rendre compte de ce qui peut provoquer l'augmentation de son poids.

Le flotteur est composé de deux parties : une partie inférieure ressemblant à une grosse marmite, et une partie supérieure qui vient se fixer sur la partie plongeante grâce à 66 boulons de 9 millimètres de diamètre. Le flotteur assemblé par la maison Dennert & Pape en 1885 pèse 40 kg ; il est relié au reste de l'appareil marégraphique par un fil en bronze siliceux fourni gratuitement par *Les tréfileries et laminoirs du Havre*.

Le propriétaire de cette société, Lazare Jean Weiller (1858-1928), est un véritable personnage de roman qui, après avoir usé ses fonds de culotte sur les bancs du *Trinity college d'Oxford*, épouse en seconde noce la fille de l'ophtalmologiste réputé Émile Javal, fréquente les milieux en vogue de la capitale et échappe aux coups de revolver tirés sur lui par une jeune femme d'une vingtaine d'années, fichée pour appartenance à une association de malfaiteurs après avoir frayed avec des anarchistes, et collectionnant les amants, notamment dans le milieu des artistes et des écrivains... Inventeur visionnaire, grand industriel, Weiller travaille avec quelques-uns des grands physiciens et électriciens de son époque. Homme politique très en vue, il est l'une des figures marquantes de la Troisième République.

En 1898, le *Service du nivellement général de la France* (NGF) commence par commander 200 mètres de fil à la maison Weiller. Puis, le 27 juillet, le flotteur est retiré du puits. Les employés des Ponts et Chaussées constatent qu'il présente, dans sa surface inférieure, une ouverture qui, après enlèvement des parties oxydées, a plus de deux centimètres de diamètre. Trois seaux d'eau sont extraits du volume de cuivre.

La partie supérieure du flotteur est en bon état et la partie inférieure est confiée aux bons soins d'un chaudronnier. Dominique Poussibet estime que la pièce réparée pourra servir encore quelques temps, mais qu'il faut néanmoins envisager de la remplacer prochainement.

C'est la *Société anonyme des établissements Jules Richard* qui, à la demande du NGF, se charge de sa fabrication pour environ 300 francs. Ce travail prouve la polyvalence de cette entreprise parisienne, développée essentiellement autour du thème principal de l'enregistrement de grandeurs physiques, qui est depuis peu à l'initiative du développement des appareils photographiques stéréoscopiques.

C'est ensuite un atelier marseillais qui assemble les deux parties du nouveau flotteur entre le 15 et le 19 décembre. Bien que le poids du nouveau flotteur, remis en place le 21 décembre, soit plus élevé que celui du flotteur d'origine (le poids du nouveau flotteur est de 42 kg), le flotteur s'enfonce moins dans l'eau que celui de 1885 ; cette variation provient très probablement d'un léger changement dans la forme de la pièce.

Le 3 janvier 1899, la maison Veneziani, de Trieste, fait appliquer sur le nouveau flotteur en cuivre un enduit protecteur de couleur verte baptisé *Moravia*. Ce petit travail est effectué à titre gratuit. Cette approche nous rappelle évidemment la livraison effectuée gracieusement par Lazare Weiller en 1884. Mais quel est donc cet envoûtement qui rend les fournisseurs du marégraphe si généreux ?

Son charme n'y est évidemment pour rien ! Sans doute s'agit-il également d'une stratégie commerciale intelligente. Plutôt que l'obtention d'un petit profit immédiat, Gisachino Veneziani, comme Lazare Weiller l'avait fait avant lui, cherche avant tout à assoir la réputation de son produit et de son entreprise. Ce qu'il obtient d'ailleurs dès l'année suivante ! En juin 1900, Dominique Poussibet reçoit la visite d'un représentant de Monsieur Veneziani, qui manifeste le désir d'examiner l'état de l'enduit appliqué au flotteur du marégraphe à titre d'essai. L'examen est pratiqué le 13 juillet et l'on constate que le produit remplit très bien son rôle. En présence d'un résultat aussi satisfaisant, un certificat est immédiatement délivré par le NGF !

Tous ces événements sont bien sûr très antérieurs à l'année 1952, où la couverture du flotteur par une couche de matière plastique supprima tous les problèmes d'oxydation.



Le flotteur sorti du puits pour une opération de maintenance en mai 2011.

A. C.