

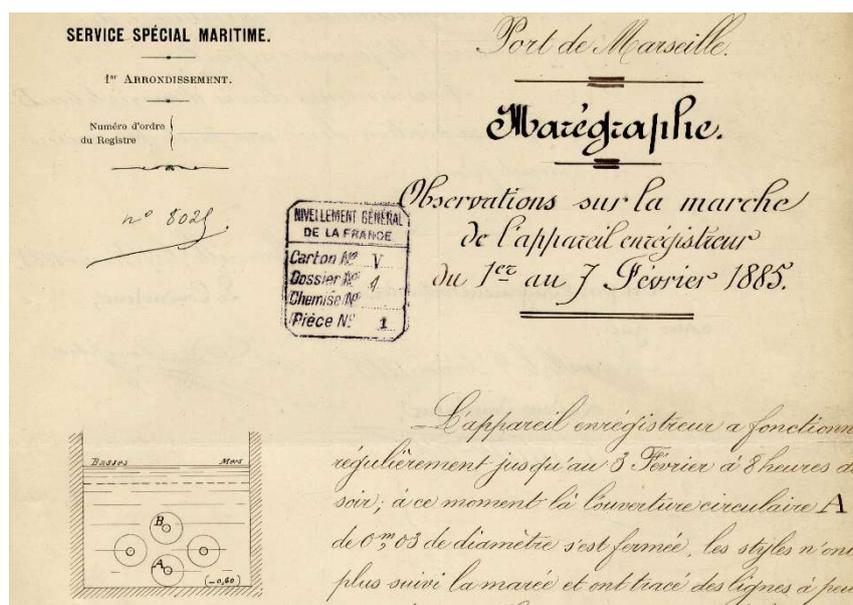
## 9 février 1885 – Premier rapport sur le fonctionnement du marégraphe

Au début de l'exploitation du marégraphe de Marseille, un conducteur des Ponts et Chaussées est chargé de superviser les travaux du gardien et de transmettre les observations au *Comité du nivellement général de la France*. Même si les décisions importantes sont souvent prises à Paris, la tâche de cet employé marseillais est primordiale. Il peut juger sur place du comportement des appareils, des modifications à apporter ou des difficultés qui se présentent. Il ne fait pas seulement office de courroie de transmission, il est aussi un rouage essentiel dans le bon déroulement des mesures marégraphiques, il est l'œil et la main du Comité parisien dont le secrétaire est Charles Lallemand.

Le premier à occuper ce poste est Dominique Joseph Etienne Poussibet, né à Marseille le 1<sup>er</sup> janvier 1858. Son père est un liquoriste établi au 22 rue Fortia. Il est donc issu d'un milieu modeste, très ancré dans les abords immédiats du Vieux-Port.

Dominique Poussibet débute sa carrière en œuvrant à la construction d'une ligne de chemin de fer dans le département de la Dordogne, puis il revient dans sa ville natale où il est embauché comme agent temporaire des Ponts et Chaussées. Nommé ensuite conducteur, il est attaché au Service spécial maritime des Bouches-du-Rhône en novembre 1882.

Du 27 au 30 janvier 1885, il réalise, avec son collègue Joseph Millioz et deux porte-mires, le raccordement de l'échelle du Fort Saint-Jean, dont le trait 0,40 m matérialise l'origine du nivellement général de la France alors en vigueur (le NGF/Bourdalouë) au repère fondamental du marégraphe. Quelques jours plus tard, le 9 février 1885, il rédige, d'une belle écriture calligraphiée et avec un phrasé simple et paisible, le premier des rapports contenant les observations sur le fonctionnement des divers appareils du marégraphe.



Extrait des observations rédigées par Dominique Poussibet sur le fonctionnement du marégraphe totalisateur du 1<sup>er</sup> au 7 février 1885.

Doté d'un nom en forme de diminutif qui nous le rend plus familier, Dominique Poussibet s'entretient le plus souvent directement avec Charles Lallemand, sans passer par la voie hiérarchique. Ce fait prouve l'estime que porte l'ingénieur des Mines, un rien paternel, au respectueux et intelligent conducteur. Il provient aussi des nombreux points communs que possèdent les deux hommes : leur domicile proche de leur lieu de travail, leur jeune âge, leur célibat et leur grande disponibilité, conséquence des trois éléments précédents.

Dominique Poussibet réside dans l'immeuble qui l'a vu naître, non loin de l'immeuble où son frère a repris l'entreprise familiale, dans un quartier à fort caractère, vestige d'un temps où le Vieux-Port était le port tout court. Depuis la rue Fortia, vivante artère coupée par de larges escaliers en pierre, le conducteur est à moins de dix minutes de son bureau.

Pour s'y rendre, il n'a qu'à traverser le canal de la Douane, sur un antique pont hollandais aux lourdes chaînes apparentes, ou contourner ce plan d'eau et longer le large et lumineux quai des Belges. Il doit se frayer un passage parmi le vibrant marché aux coquillages, où se négocient, sur des planches inclinées, dans le vert écrin d'algues ruisselantes ou à même la chaussée, les *frutti di mare* de toutes sortes : populaires et bivalves clovisées, moules fraîches collées à des réseaux de chanvre ou luxueuses langoustes de Saint-Henri. Le long du quai du port, lorsque les filets séchant sur des tréteaux ont complètement remplacé les odorantes cargaisons d'oranges et de citrons, les graines oléagineuses et les tonneaux de vin débarqués des trois-mâts, le conducteur est arrivé à son bureau.

En mai 1901, Dominique Poussibet est atteint de congestion pulmonaire. On réussit à arrêter l'hémorragie mais il lui reste une bronchite chronique qui l'éprouve énormément. Sa maladie ne lui permet bientôt plus d'exercer normalement sa profession. Pendant cette douloureuse période, il conserve la confiance de ses chefs qui lui reconnaissent une expertise certaine : il est ainsi contacté pour étudier les améliorations que l'on pourrait apporter à l'installation marseillaise en vue de l'établissement d'un marégraphe totalisateur à Monaco. La guérison de Dominique Poussibet ne vient malheureusement pas et le conducteur décède le 13 juillet 1902.

A. C.