

La fabuleuse odyssée de l'obélisque

Publié le 02 novembre 2008 par le « Chasse-Marée » N° 210



Histoire

Par Jean-Marie HOMET –

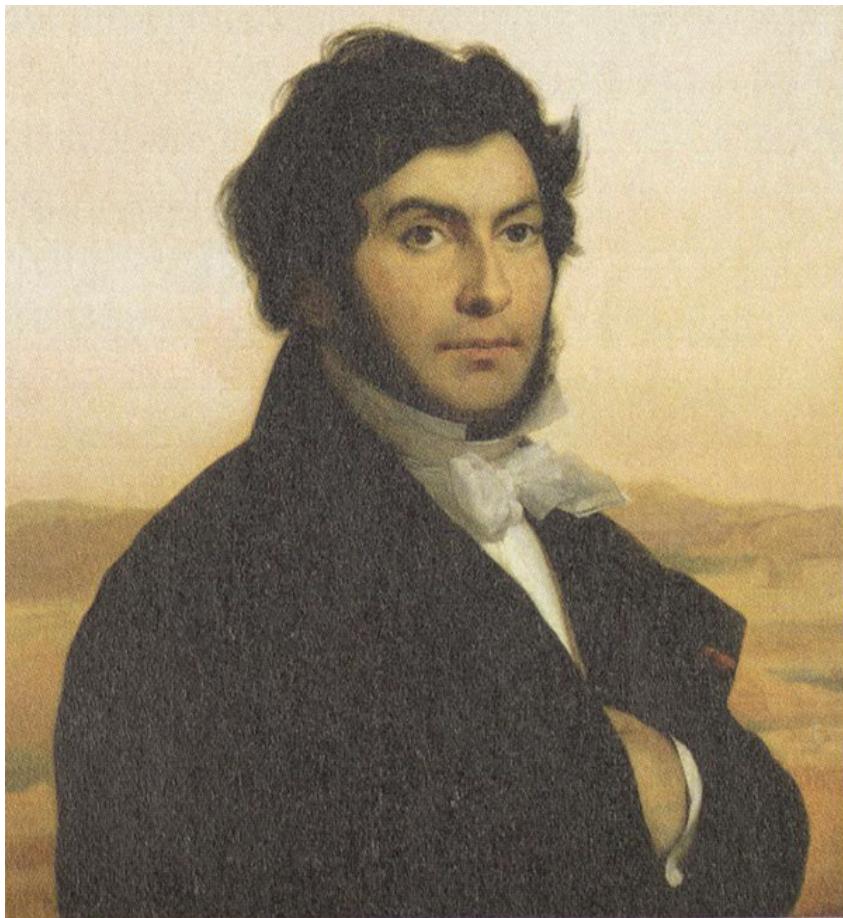
Pour transporter l'obélisque de Louxor à Paris, on construit un navire à fond plat, un vrai sabot qui triomphe des pièges du Nil, mais doit regagner la France en remorque, d'un vapeur. Une aventure fluvio maritime corsée par les prouesses techniques qui ont permis d'abattre, de haler et d'ériger en douceur ce monolithe de 250 tonnes.

Difficile d'imaginer la place de la Concorde sans son obélisque. Il semble si bien lui convenir qu'on pourrait le croire là dès l'origine. Ce serait oublier la statue équestre de Louis XV, qui donna son premier nom à cette vaste esplanade conçue par Gabriel entre Tuileries et Champs-Élysées. En 1792, ce bronze dû à Bouchardon est déboulonné et remplacé par une guillotine, tandis que la place Louis XV est rebaptisée place de la Révolution. Trois ans plus tard, le Directoire lui donne le beau nom de Concorde. L'Empire oriente la perspective et bâtit l'Arc de triomphe. L'esplanade reste déserte jusqu'à la décision de Louis-Philippe de renoncer aux statues royales, décidément trop éphémères, pour dresser là un vrai symbole d'éternité : l'obélisque de Louxor, offert par Méhémet-Ali en 1829. Cette décision est soufflée au monarque par Hittorf, l'architecte en chef de la Ville de Paris, férus d'archéologie, et approuvée par les membres de l'Académie et de l'Institut.

Le cadeau du vice-roi d'Égypte peut surprendre. En effet, les rives du Nil sont à cette époque dans la mouvance de l'Empire ottoman. Or, en 1827, la France, alors alliée de l'Angleterre et de la Russie, vient de battre la flotte turco-égyptienne à Navarin, et Charles X prépare une expédition punitive contre Alger, également sous la coupe d'Istamboul. Mais en réalité, le règne de Méhémet-Ali est marqué par sa constante volonté de se libérer de la tutelle du sultan. En 1798, alors qu'il n'a que trente ans, il fait partie de l'armée ottomane envoyée en Égypte au secours des Mamelouks aux prises avec les troupes bonapartistes. Impressionné par l'organisation impeccable de l'armée française, le jeune général en conserve une fascination pour l'efficacité napoléonienne. Sept ans plus tard, il renverse les Mamelouks, intrigue et obtient du sultan d'être nommé pacha de l'Égypte. Dès lors, il n'aura de cesse de moderniser son pays en s'appuyant sur des spécialistes français : médecins, militaires, marins, ingénieurs, architectes. C'est grâce à eux, qu'il peut former les cadres de son armée et de sa flotte, bâtir des arsenaux et des navires, édifier des ponts, ouvrir des routes, creuser des canaux, irriguer les terres agricoles...

Portrait du vice-roi d'Égypte Méhémet-Ali, le donateur de l'obélisque, par Louis Couder.





L'égyptologue Champollion, qui incita le pacha à offrir l'obélisque de Louxor plutôt que celui d'Alexandrie, de moindre intérêt archéologique. Portrait de Léon Cogniet. © RMN/René-Gabriel Ojeda

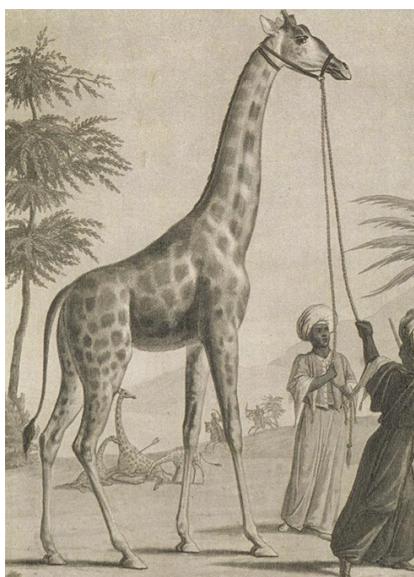
Cet engouement réciproque entre la France et l'Égypte se prolonge bien au-delà de la chute de l'Empire. Les missions archéologiques se suivent dans les ruines des pharaons. Les saint-simoniens prennent le chemin du Caire pour y réaliser leur rêve de progrès par la science et le communautarisme. Toujours dépendant du sultan, Méhémet-Ali est certes dans l'obligation de lutter à ses côtés, y compris contre les Français si les hasards de l'Histoire les rangent dans le camp ennemi. Mais simultanément, le pacha n'aspire qu'à l'indépendance de son territoire, qu'il considère comme son véritable royaume et qu'il n'a de cesse de vouloir agrandir. La France peut donc servir ses ambitions, même si officiellement il se range toujours aux côtés des Turcs.

Avant l'obélisque, le pacha francophile offre une girafe

C'est ainsi qu'en 1827, Méhémet-Ali offre une girafe à Charles X en signe d'amitié. L'animal fera un voyage extraordinaire à travers la Méditerranée à bord d'un navire dont les ponts ont été découpés tout spécialement pour l'accueillir. Débarquée à Marseille, la pauvre bête se rendra à pied jusqu'à Paris, accompagnée de quelques sommités du Muséum d'histoire naturelle et de l'Académie des sciences. Le roi en personne viendra à sa rencontre à l'entrée de la capitale.

Pour autant, ce cadeau laisse les savants sur leur faim. Depuis la campagne d'Égypte, nombreux sont ceux qui rêvent d'un obélisque pour décorer Paris. Malheureusement, ces monolithes sont devenus très rares. Au temps des pharaons, une cinquantaine d'obélisques balisaient la vallée du Nil, mais c'étaient les monuments les plus recherchés à l'époque romaine. D'Auguste à Constantin, une quarantaine d'entre eux ont pris la mer à destination de Rome ou de Constantinople pour y être érigés au centre de cirques ou devant des édifices majeurs. Abandonnés au Moyen Âge, ces obélisques expatriés ont connu un regain d'intérêt au XVI^e siècle. Quelques-uns ont alors été relevés, d'autres déplacés, d'autres enfin sommés d'une croix, le pape Sixte-Quint souhaitant en faire des symboles éclatants de la chrétienté. Bref, au début du XIX^e siècle, l'Égypte n'en compte plus qu'une dizaine, dont une paire à Louxor parmi les ruines de l'ancienne Thèbes – et une autre à Alexandrie, baptisée « les aiguilles de Cléopâtre ».

C'est dans ce contexte que le consul Drovetti, puis le consul Minaut, tous deux collectionneurs d'antiques, suggèrent à Méhémet-Ali d'offrir un obélisque à la France. Le vice-roi se laisse convaincre et, au début de l'année 1828, décide de faire don à Charles X de l'une des deux « aiguilles » d'Alexandrie. Deux mois plus tard, Champollion conduit une expédition dans la vallée du Nil et s'émerveille devant les obélisques de Louxor. L'un de ces deux monolithes couverts de hiéroglyphes ferait assurément un plus bel effet à Paris que celui d'Alexandrie, plus petit et dont l'air marin a rongé les inscriptions. L'égyptologue demande donc une audience auprès du pacha pour le gagner à sa cause, et il obtient satisfaction. « Je n'ai rien fait pour la France que la France n'ait fait pour moi, écrit le généreux francophile. Si je lui donne un débris d'une vieille civilisation, c'est en échange de la civilisation nouvelle dont elle a jeté les germes en Orient. Puisse l'obélisque de Thèbes arriver heureusement à Paris et servir éternellement de lien entre les deux villes. »



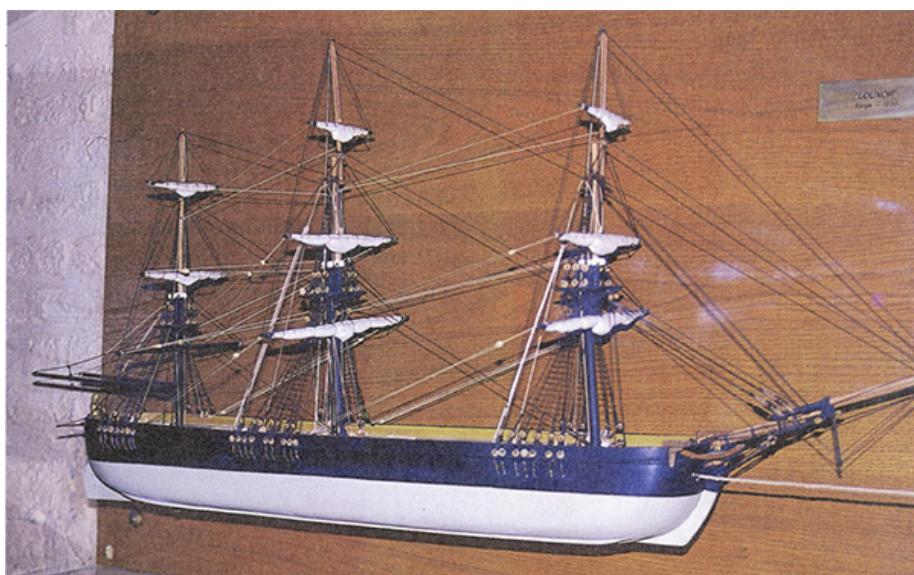
La Girafe envoyée au roi de France par le pacha d'Égypte, gravure réalisée à l'occasion de l'arrivée de cet animal à Paris, le 30 juin 1827. La légende précise qu'il s'agit d'une femelle de deux ans et qu'elle est « la première girafe vivante qu'on ait vue en France ». © BNF

Pour autant, le combat de Champollion n'est pas terminé. En effet, voilà que le ministre de la Marine, le baron d'Haussez, préconise de découper le monolithe en trois parties afin d'en faciliter le transport. Un sacrilège pour le savant, qui écrit à tous les membres importants du

bureau de la Marine et les convainc de rechercher une autre solution. C'est ainsi qu'il est finalement décidé de construire un navire spécial pour transporter l'obélisque dans son intégralité. Champollion peut quitter l'Égypte en toute quiétude. Épuisé par cette longue expédition qui l'a conduit du delta du Nil à la Nubie, il embarque sur l'Astrolabe, qui appareille le 6 décembre 1829 à destination de Marseille. Au cours de cette traversée, le savant se lie d'amitié avec le capitaine du navire, [le lieutenant de vaisseau Raymond de Veminac de Saint-Maur](#).

Un curieux navire pour un chargement singulier

Le 23 décembre, Champollion se rend à Toulon où l'arsenal a déjà entamé la construction du *Luxor*, qui doit transporter l'obélisque. Conçu par l'ingénieur Rolland, inspecteur général du génie maritime, ce navire est un chef-d'œuvre d'ingéniosité. Car il doit pouvoir naviguer en Méditerranée et en Atlantique, mais aussi remonter le Nil jusqu'à Thèbes et rallier Paris par la Seine. Pour franchir les hauts-fonds de Rosette, à l'embouchure du Nil, son tirant d'eau doit être relativement faible – il sera de 1,80 mètre lège et de 2,40 mètres en charge. Le tirant d'air aussi doit être réduit, pour passer sous les ponts de la Seine. La mâture sera donc démontable, les superstructures peu élevées, et la largeur inférieure à l'écart minimum entre deux piles de pont. Ce bâtiment de 39 mètres de long et 8 mètres de large doit pouvoir supporter la charge d'une masse de 250 tonnes, longue de 23 mètres et d'une largeur à la base de 2,43 mètres. Et ce, à flot comme à terre. Car il est prévu d'échouer le navire à proximité de l'obélisque avant de glisser ce dernier à bord. Le *Luxor* devra donc se stabiliser bien droit au sec, sans étais, ni épontilles. Aussi l'ingénieur dessine-t-il un bateau à fond plat avec une quille axiale et deux paires de quilles latérales courant sur toute la longueur et correspondant chacune à une carlingue. De cette façon, la pression exercée par le chargement sera répartie et ne risquera pas de disloquer la coque, par ailleurs renforcée par des porques obliques et des varangues rapprochées.



Maquette ex-voto du *Luxor* offerte par son équipage à l'église de Quillebœuf après avoir franchi sans dommage le mascaret de la Seine. On remarque notamment le fond plat et l'une des cinq longues quilles d'échouage. © Marc Bandin

Doté d'une carène en forme de parallélépipède, qui plus est hérissée de cinq quilles, ce navire aura certainement du mal à tenir la mer et ne sera sans doute pas très manœuvrant. C'est pourquoi son concepteur amplifie le système de gouverne et prévoit du lest pour compenser le faible poids de la cargaison à l'aller. Enfin, un dernier point singularise ce curieux trois-mâts : sa proue doit être démontable pour permettre d'y introduire l'obélisque.



© Eyedea/Gilles

La commission marine du port de Toulon travaille d'arrache-pied avec l'ingénieur Rolland et le personnel de l'arsenal pour accélérer la construction. Grâce à quoi le navire est achevé en moins d'un an. Et pourtant, tout le port est alors mobilisé par la préparation de l'expédition d'Alger, qui va nécessiter quelque trois cents navires. Les Toulonnais travaillent jour et nuit – à la lumière des torches dans la fièvre et l'enthousiasme, comme trente ans plus tôt, avant le départ de la campagne d'Égypte. Le *Luxor* est lancé en août 1830 et n'attend plus que son capitaine.

Champollion n'en veut d'autre que [Raymond de Veminac de Saint Maur](#), mais ce dernier est parti pour Alger avec l'*Astrolabe*. On attendra donc son retour, en septembre. À peine débarqué, l'ami de l'égyptologue s'occupe de l'armement du navire. Le *Luxor* est toujours à quai quand la révolution de Juillet contraint Charles X à l'abdication. Le destinataire de l'obélisque n'étant plus roi de France, on craint que Méhémet-Ali ne se dédise. Mais le pacha ne revient pas sur sa promesse. Le 22 septembre 1830, le nouveau ministre de la Marine,

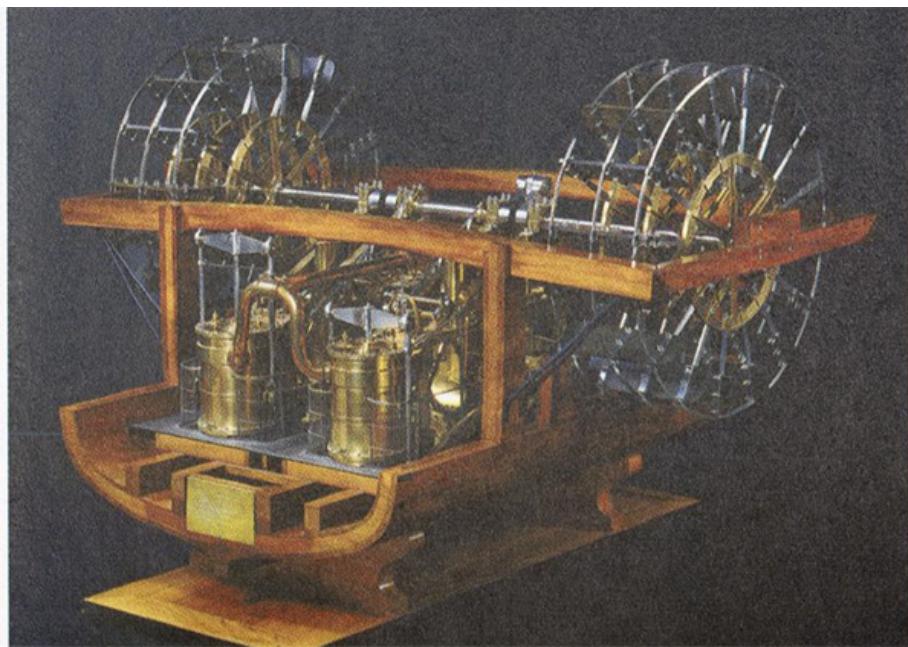
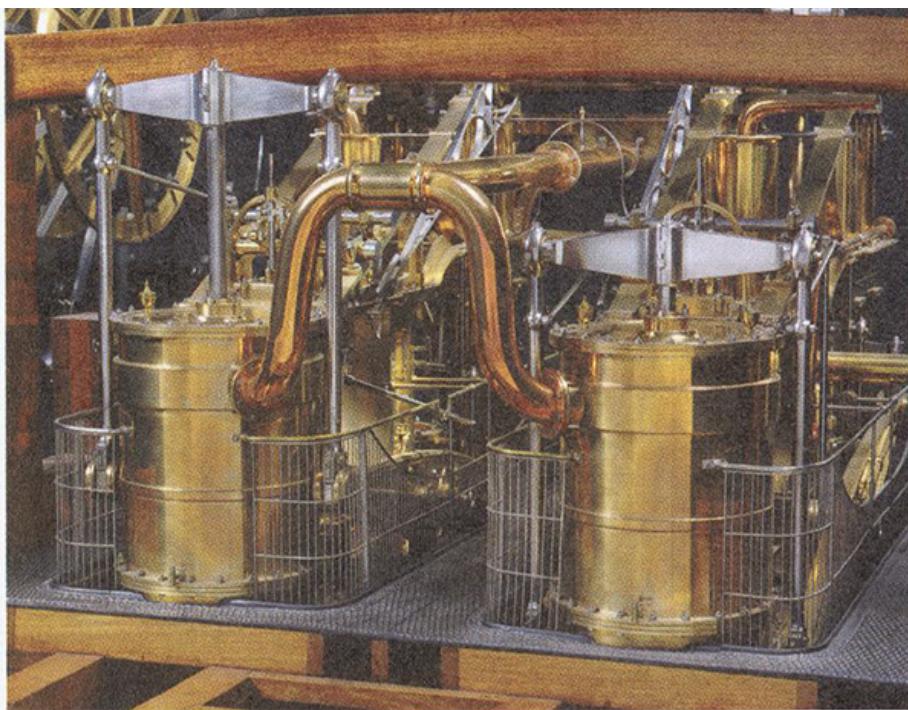
À l'exception de quelques monuments inachevés, tous les obélisques sont entièrement recouverts d'inscriptions. Chacune des quatre faces présente trois colonnes de hiéroglyphes – à lire verticalement –, celle du milieu étant plus profondément gravée que les deux latérales. Les textes évoquent généralement la vie des souverains commanditaires du monument. Concernant le monolithe parisien, la colonne médiane des faces Nord (Madeleine), Sud (pont de la Concorde) et Est (Tuileries), qui est la plus anciennement sculptée, concerne Ramsès II, initiateur de l'érection des deux obélisques de Louxor. En revanche, les deux colonnes latérales de ces trois faces ainsi que les trois colonnes de la face Ouest (Arc de triomphe), sont consacrées à Ramsès III sous le règne de qui le monument fut donc achevé, vers 1150 avant Jésus-Christ.

Horace Sebastiani, expédie à Toulon ses instructions pour le [commandant de Verninac](#) et l'ingénieur Lebas chargé des opérations terrestres. Malheureusement, il est trop tard pour appareiller. Les tempêtes d'automne agitent déjà la Méditerranée et, surtout, en Égypte, la période des crues est passée ; le *Luxor* ne pourra remonter le Nil avant une dizaine de mois. Cette période d'attente est mise à profit pour sélectionner les cent trente hommes de l'expédition et les préparer aux délicates opérations qui les attendent sur le terrain.



Maquettes du *Sphinx* © musée de la Marine, Paris

En janvier 1831, tout est prêt. Les portefaix ont arrimé dans la cale un chargement hétéroclite composé de pièces de bois, de cordages et de toiles en vue de l'abattage et de l'emmaillotement de l'obélisque. Ils ont aussi chargé les cadeaux destinés au donateur : des armes, des casques, des cuirasses, des cris taux de table, des glaces étamées, deux tapis de la Savonnerie (manufacture royale), des porcelaines de Sèvres, des pièces d'anatomie artificielles et une édition richement reliée des vingt volumes de la fameuse *Description de l'Égypte*, « recueil des observations et des recherches qui ont été faites en Égypte pendant l'expédition de l'armée française ».



Maquettes du *Sphinx* et de sa machine. Premier navire à vapeur auxiliaire de la Marine, ce bâtiment remorquera le *Luxor* entre Alexandrie et Paris. © musée de la Marine, Paris

Le 15 avril, pendant la semaine pascale, le *Luxor* appareille sous les ovations. « Il est entouré d'une multitude de canots, écrit le **commandant de Verninac**. Tous les Toulonnais sont massés sur les quais, faisant leurs adieux du geste et du mouchoir. Les hommes rangés au cabestan tournent avec une vitesse incroyable, pressés de se soustraire aux tourments de la séparation. » De sa passerelle le commandant s'écrie : « Adieu France ! ne crains rien pour tes enfants ! Ton génie veille sur eux, le besoin qu'ils ont de te revoir les ramènera triomphant » On se croirait revenu au 19 mai 1798, quand l'*Orient* appareillait pour la même destination avec Bonaparte et ses savants.

La traversée du *Luxor* est connue grâce aux deux journaux de bord tenus par le **commandant de Verninac** et par son second, le lieutenant de vaisseau de Joannis. Tant que le temps est beau, le trois-mâts progresse sans difficulté. Le 17 avril, il franchit la Vache et le Taureau, deux îlots émergeant au Sud Ouest de la Sardaigne. Trois jours plus tard, il passe l'île de Pantelleria, au Sud de la Sicile. Ensuite, la mer devient mauvaise et la navigation difficile. En raison de son fond plat, le *Luxor* dérive de façon inquiétante.

Le capitaine se rend compte alors qu'il serait plus prudent de se faire assister d'un bateau à vapeur pour le voyage de retour. Pourquoi pas le *Sphinx*, première corvette mixte de la Marine qu'il a vue à Toulon avant son départ et dont le capitaine, M. Sarlat, est son ami ? Lancé en 1829, ce navire à voiles et à vapeur a été construit à Rochefort sous la direction de l'ingénieur Hubert. Long de 46 mètres et large de 8 mètres, il est équipé d'une machine auxiliaire de 160 chevaux posée sur le pont et entraînant deux roues à aubes qui peuvent le propulser à 7 nœuds par mer calme. À l'époque, les amiraux n'ont guère confiance dans ces machines, jugées trop fragiles et susceptibles d'exploser. C'est pourtant le *Sphinx* qui, en soixante-douze heures a ramené en France la nouvelle de la prise d'Alger. Dès son arrivée en Égypte, le **commandant de Verninac** demandera à son ministre l'assistance de ce navire.

Le 3 mai, après dix-huit jours de mer, le *Luxor* jette l'ancre dans le port d'Alexandrie, au pied du palais de Méhémet-Ali. Le Nil est encore au plus bas et il n'est pas question de se présenter à Rosette avant deux bons mois. Mais les Français ont du pain sur la planche. Il faut rencontrer Méhémet Ali et son fils adoptif Ibrahim, pacha de Syrie et de La Mecque, pour obtenir toutes les autorisations nécessaires. Car le chantier « pharaonique » requiert le recrutement d'autochtones et la réquisition d'embarcations pour les travaux préparatoires.

Remontée du Nil à la faveur des crues

Une délégation est envoyée à Rosette pour sonder le fleuve, baliser la passe et dresser la carte des fonds. Le lieutenant de frégate Baude loue une petite flottille de *djermes*, sorte d'allèges à deux voiles latines ou arabes. Chargés des bois, cordages et palans nécessaires au chantier, ils entament la remontée du fleuve, tandis que l'ingénieur Lebas, l'un des deux chirurgiens, les ouvriers et une partie de l'équipage prennent eux aussi la route de Thèbes pour préparer l'obélisque.

Début juillet, les crues viennent enfin grossir le cours du Nil. Le *Luxor* appareille aussi tôt. Il franchit le haut-fond de Rosette le 7 juillet, quatre jours avant que l'équipe de Lebas n'arrive à Thèbes. C'est la première fois qu'un trois-mâts à traits carrés remonte le Nil. Une foule d'autochtones se presse sur les berges pour voir passer cette « mosquée flottante ». L'envoi du pavillon tricolore suscite des vivats. Aux escales, le grand navire est assailli par une multitude d'embarcations et de nageurs venus quémander quelque aumône.

En réalité, les conditions de navigation sont relativement faciles sur le fleuve. En effet, le courant et le vent y sont toujours en opposition : le Nil coule du Sud au Nord, tandis que le vent dominant souffle du Nord au Sud. Grâce à quoi il est toujours possible de progresser, à l'aide du vent ou du courant. La marche du *Luxor* est donc surtout conditionnée par le niveau de l'eau.





© RMN/les frères Chuzeville

Il n'est pas rare qu'il s'échoue et doive attendre une nouvelle montée de l'eau pour reprendre sa route. Et quand le vent est trop faible pour permettre de remonter le courant, le navire doit se touer sur ses propres ancrages, car les rives du Nil sont dénuées de chemin de halage. Le *Luxor* parvient au Caire le 13 juillet. C'est la première fois que les Cairotes voient un tel navire et l'équipage est fêté comme il se doit. Allant de réception en réception, les officiers découvrent la lascivité orientale. Ils assistent ainsi à la fameuse « danse de l'abeille », au cours de laquelle une femme se dépouille de ses vêtements pour en chasser l'insecte qui s'y est censément introduit. Le commandant est scandalisé : « Est-il croyable qu'il y ait un lieu sur la terre où les mœurs soient telles qu'un pareil spectacle puisse être supporté sans danger par les dames qui y assistent ? » Moins prude, son second se réjouit fort de l'effeuillage. Ainsi va naître l'engouement des artistes européens pour l'orientalisme, synonyme de sensualité.

Le 18 juillet, c'est à bord que la fête a lieu. Le *Luxor* reçoit toute l'élite de la société cairote, le pacha Ibrahim bien sûr, fils adoptif de Méhémet-Ali, les généraux, les négociants... Pendant le déjeuner, servi sur le pont, les hommes d'équipage, tout de blanc vêtus et ceinturés de rouge, droits comme des cierges, font forte impression. Le lendemain, le navire reprend sa lente navigation. Les jours se suivent, avec leur lot de peines, de joies et de découvertes. Le 6 août, on profite de l'escale de Dendérah pour visiter le temple d'Hathor et son lac sacré. Quatre jours plus tard, on observe un troupeau de crocodiles. Enfin, le 14 août, miracle ! Dans la douce lumière du soleil couchant, les colonnades, les murailles, les pylônes, les obélisques de Louxor apparaissent aux yeux des Français.

Dès que le trois-mâts est mouillé, les officiers et quelques marins quittent le bord pour rejoindre l'équipe de l'ingénieur Lebas au pied de l'obélisque. L'émotion est intense. La nuit tombe, noire, profonde... Comme les nouveaux venus ne peuvent plus voir le monument, « ils en font le tour, ils le palpent de la main ». L'aube point déjà quand ils regagnent le

navire. Le lendemain, le *Luxor* déploie toute sa voilure à l'occasion de la fête de l'Assomption. Ainsi paré, il vient mouiller l'ancre devant l'obélisque, sous les acclamations des villageois.

Comment abattre en douceur une pierre levée de 250 tonnes ?

Le 16 août, le trois-mâts s'engage dans le petit canal perpendiculaire à la rive creusé par les hommes de Lebas. Bientôt, les eaux baisseront et le *Luxor* se retrouvera ainsi échoué exactement en face de l'obélisque. Épuisé par la chaleur accablante, l'équipage n'est pourtant pas au bout de ses peines. Dès que le navire sera à sec, il faudra en démonter l'avant et protéger la coque des ardeurs du soleil en la recouvrant de nattes que l'on devra mouiller au moins deux fois par jour.

À terre, il faut réaliser un chemin incliné, parfaitement nivelé, allant de l'obélisque à la cale du navire. Cela suppose de détruire une trentaine de cases indigènes, dont les occupants seront relogés ailleurs et dédommagés. Il faut aussi emballer l'obélisque pour le protéger. On doit enfin mettre en place l'immense appareil qui permettra d'abattre le monolithe sans dommages.

Une semaine après l'arrivée du *Luxor*, le choléra fait son apparition. Les deux chirurgiens du bord établissent un hôpital de fortune dans la colonnade antique. Une quinzaine de matelots seront atteints, mais tous guériront. En revanche on déplorera nombre de décès parmi les huit cents habitants du village, malgré les soins qui leur seront prodigués. Ému par l'abnégation du chirurgien Angelin, le **commandant de Verninac** écrit : « Sa réputation est petite dans le monde, mais, dans cette circonstance, il se montra comme le colosse d'Osymandias » (statue de Thèbes haute de 18 mètres). Outre le choléra, les Français pâtissent du climat et d'une mauvaise alimentation, malgré les légumes frais que leur procurent de petits potagers. Les cas de migraine chronique, d'ophtalmie et de dysenterie sont nombreux.

Malgré tout, le chantier progresse. En trois mois, l'échafaudage conçu par l'ingénieur Lebas pour abattre en douceur l'obélisque est monté. Ce dispositif de 30 mètres de haut doit permettre de maîtriser la chute du monolithe et de lui faire réaliser deux rotations successives : la première pour l'amener en position inclinée, la seconde pour le coucher sur son lit de halage. Parallèlement, la pierre est soigneusement emmaillotée d'un bardage de toile et de bois pour la protéger de chocs éventuels. Le 31 octobre, tout est prêt. Ce jour-là, il fait 38 degrés à l'ombre. Les hommes sont à leur poste. La machine infernale est mise en branle sous le regard incrédule des villageois et de quelques Anglais venus là en curieux, voire en espions. L'obélisque s'incline doucement, sa chute étant contrôlée par tout un système d'agrès et de palans manœuvrés à l'aide de cabestans. Une demi-heure plus tard, il est à terre. Reste à le hâler jusqu'au navire, ce qui va prendre un peu plus d'un mois. Enfin, le 15 décembre, le pacha Méhémet-Ali assiste à l'embarquement de son fabuleux cadeau, lentement halé dans la cale du *Luxor*.

Diorama montrant l'abattage de l'obélisque. © coll Jean-Marie Homet



Dessins de M. de Joannis, second du *Luxor*, où l'on voit le navire lors de son entrée dans le canal creusé dans la berge du Nil, puis démâté sous son cocon de toile. © musée de la Marine,



À Noël, la proue du navire est remise en place. Il faut alors attendre encore huit mois et le retour des crues avant d'entreprendre la descente du Nil. Les Français continuent de cultiver leurs légumes, et de souffrir de la dysenterie – quelques-uns en mourront. Ils effectuent plusieurs excursions, jusqu'en Nubie, ou s'adonnent à la chasse.

Le hallage de l'obélisque dans le *Luxor*



Quant au [commandant de Verninac](#), il prépare le voyage de retour, étudie la route, les escales, et réitère auprès du ministre de la Marine sa demande d'assistance du *Sphinx* pour le mois d'août.

Alors qu'à Paris son ami Champollion est en train de mourir, le commandant s'impatiente, car les crues se font désirer. Ce n'est que le 18 août 1832, presque un an après l'arrivée du trois-mâts à Louxor, que la hauteur d'eau est suffisante pour l'appareillage. Ce jour-là, les scènes d'adieu sont interminables, les habitants de Louxor suivant longtemps le navire français en marchant le long des rives. La descente vers la mer est une longue épreuve. Le *Luxor* s'échoue à plusieurs reprises sur des hauts-fonds, il perd des ancrages, déchire des voiles. Le 20 septembre, tout le monde est heureux de voir les mosquées du Caire apparaître devant l'étrave.

Le trois-mâts pris au piège du Nil

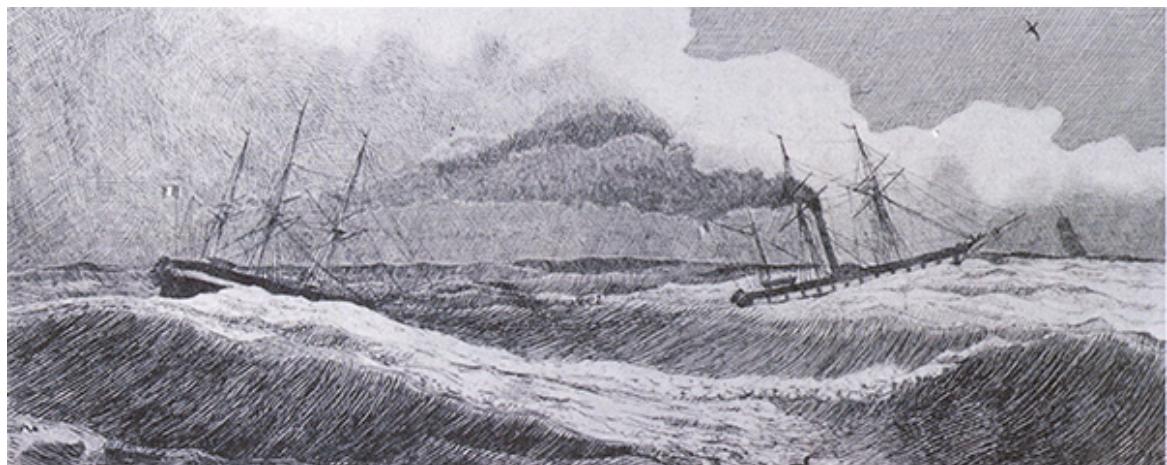
Pendant cette escale, le commandant apprend que sa demande a été entendue : le *Sphinx* attend le *Luxor* à Alexandrie. Reste à passer le banc de Rosette, dernier verrou avant la mer. Quand le navire s'y présente, fin septembre, les eaux du fleuve ont déjà baissé et le trois-mâts est pris au piège. Loin de se résigner, les Français cherchent une issue dans le dédale du delta. Et ils finissent par découvrir un petit passage large de 40 mètres et profond de 2,40 mètres. C'est juste suffisant, sans le pied de pilote ! Pour assurer la manœuvre, le *Sphinx* est appelé à la rescousse. C'est ainsi que, le 1er janvier 1833 à midi, le *Luxor* se libère du Nil et rallie Alexandrie.

Pas question pour autant de s'aventurer en Méditerranée au cœur de l'hiver. Attendre, toujours attendre ! Le 1er avril, le *Sphinx* appareille d'Alexandrie avec le *Luxor* en remorque. Destination Toulon. La traversée va durer une quarantaine de jours avec plusieurs escales nécessitées par le mauvais temps où le charbonnage du vapeur. Le convoi relâche ainsi notamment à Rhodes et à Corfou. Le 4 mai l'Etna est en vue et les deux bâtiments franchissent bientôt le détroit de Messine dans la bruine. Cinq jours après, ils doublent le cap

Corse. Enfin, dans la nuit du 10 au 11 mai, le *Luxor* pénètre en rade de Toulon, deux ans et vingt-cinq jours après son départ.

Tous les hommes sont sur le pont. On n'en compte plus que cent vingt, une dizaine de leurs compagnons étant décédés au cours du voyage. Après ce long séjour en Égypte, la règle de la quarantaine s'applique à tous, mais elle sera un peu abrégée. L'équipage du *Luxor* doit ainsi s'isoler au Lazaret de Saint-Mandrier durant vingt-cinq jours. C'est là que le [commandant de Verninac](#) apprend la mort de son ami Champollion. Le 4 juin, le trois-mâts s'amarre enfin dans le port sous les acclamations de la population. L'escale va durer deux semaines, le temps d'effectuer quelques réparations sur la machine du *Sphinx* et de passer le *Luxor* en cale sèche pour remettre en état ses cinq quilles d'échouage martyrisées par de nombreux talonnages.

Quelques privilégiés sont alors autorisés à visiter le navire. Parmi ceux-ci, un certain M. Méry dont le témoignage, adressé à un ami, ne laisse pas d'émouvoir : «]J'ai fait cinq ou six fois le tour du *Luxor* pour m'assurer que sa carène n'était pas endommagée ; elle n'a nullement souffert de son voyage sur le Nil. [...] Je suis monté à bord, quelques matelots dormaient étendus sur le pont, deux officiers s'y promenaient, trois superbes vautours, prisonniers au pied du mât, allongeaient leur cou à travers les barreaux [...]. Un jeune officier offrit de m'accompagner dans l'entrepont. [...] Nous descendîmes l'escalier et je me trouvai tête-à-tête avec l'obélisque. Il était couvert et bardé dans presque toute sa longueur, comme une gigantesque momie de granit dont on ne distinguait que la tête et les pieds. Je ne m'attendais pas à voir une masse si imposante. Le mot d'obélisque rappelle toujours à mon esprit quelque chose de délié, de fluet, d'éthique, et c'était presque une pyramide que j'avais là couchée devant moi. Le sommet tout découvert me parut avoir subi de fortes altérations ; il n'a plus ces quatre surfaces parfaitement unies comme les avait faites le polissoir du sculpteur thébain. Ce n'est point étonnant, tant de siècles se sont appuyés là-dessus tant de simouns ont soufflé sur cette tête de vieillard millénaire, tant de vautours ont égrainé ce granit en y aiguisant leurs becs de fer ! »



Dessin du convoi dans la tempête illustrant le livre du commandant de Verninac. © coll Jean-Marie Homet

Le convoi passe le détroit de Gibraltar et remonte la Seine jusqu'à Paris

Le 22 juin, par grand beau temps, les deux navires reprennent la mer pour Paris via Gibraltar et Cherbourg. L'escale de Gibraltar dure une petite semaine, le temps de faire du charbon et

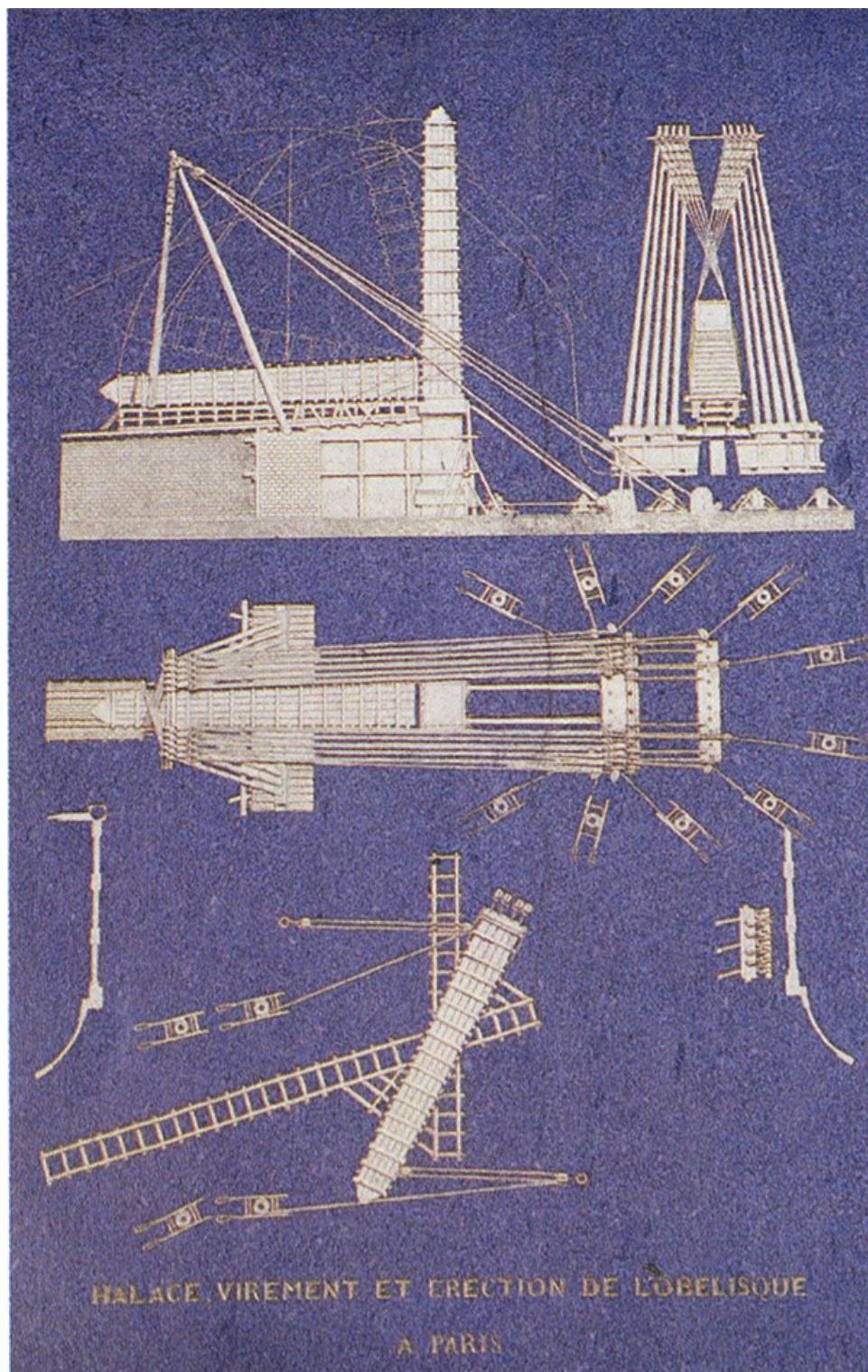
des vivres. « L'accueil des Anglais fut empreint de sympathie et d'estime », précise le commandant. Le 9 août, Ouessant est en vue. Trois jours plus tard, le *Luxor* entre dans le port de Cherbourg. Une surprise y attend l'équipage : le roi Louis-Philippe s'est déplacé en personne pour l'accueillir. Il veut remettre lui-même la Légion d'honneur aux officiers et leur annoncer une promotion. Le souverain s'attarde à bord pour se faire raconter l'expédition. Finalement, l'escale cherbourgeoise s'éternise près d'un mois. Le *Luxor* ne reprend la mer que le 12 septembre pour rejoindre l'estuaire de la Seine et remonter le fleuve. Craignant beaucoup le franchissement du mascaret, l'équipage promet d'offrir un ex-voto à l'église de Quille bœuf si tout se passe bien. Comme le vœu est exaucé, la promesse est tenue – on peut voir encore aujourd'hui dans la nef de cette collégiale les modèles réduits du *Luxor* et du *Sphinx*. À Rouen, où il arrive le 14 septembre, le convoi fait encore la une des gazettes. Le *Luxor* est alors démâté pour passer sous les ponts et l'on réduit son tirant d'eau en débarquant tous les objets inutiles. Mais le niveau de la Seine est encore trop bas. Deux mois d'attente sont nécessaires. L'appareillage a lieu le 11 décembre, à la faveur d'une faible crue. Pour cette ultime étape, le *Luxor* est hâlé par un attelage de seize chevaux fourni par la famille d'un parlementaire normand, M. Maillet du Boullay.



Portrait du *Sphinx*, par François Roux, 1880. © musée de la Marine, Paris

C'est ainsi que, le 23 décembre 1833, veille de Noël, vers 13 heures, les Parisiens massés sur le pont de la Concorde, le quai d'Orsay et la rive droite de la Seine voient le *Luxor* arriver. La nouvelle se répand dans toute la capitale : « L'obélisque est à Paris ! » Le roi, les parlementaires, les membres de l'Institut et de l'Académie, la foule se précipitent au devant du navire. Dans la précipitation, le naturaliste Étienne Geoffroy Saint-Hilaire, qui avait accompagné Bonaparte en Égypte, tombe dans le fleuve. Secouru par un matelot du *Luxor*, il sera ranimé, à grand-peine, par l'un des deux chirurgiens de l'expédition. Solennellement accueilli à bord, le roi confirme que l'obélisque sera bien érigé place de la Concorde. Il

annonce aussi à l'équipage qu'une parade sera donnée en son honneur le 29 décembre dans la cour des Tuileries. En outre, après les officiers, plusieurs matelots et ouvriers reçoivent la Croix de la Légion d'honneur.



Représentation du dispositif conçu par l'ingénieur Lebas, figurant sur le socle de l'obélisque.

A travers la Science (VULGARISATION)



Collection G. CHARIER.

Tous droits réservés.

LA DILATATION ET LA CONTRACTION DES CORPS. — Pour redresser l'obélisque,
il fallut mouiller les câbles.

© coll Jean-Marie Homet Couverture d'un cahier d'écolier représentant l'érection de l'obélisque. © coll IM/Kharbine-Tapabor

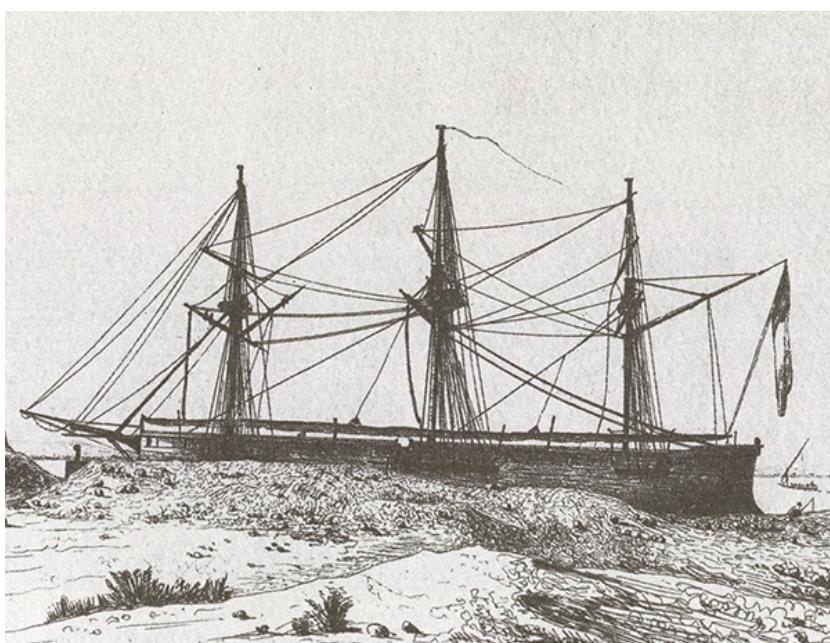
Une aiguille de pierre égyptienne sur un socle de granit breton

Bien qu'il soit arrivé à bon port, l'obélisque va encore devoir attendre trois ans avant d'être inauguré. Car il faut refaire à l'envers toutes les opérations de Louxor: construire une cale perpendiculaire à la berge, réaliser un chemin de halage jusqu'au centre de la place de la Concorde, remonter l'échafaudage titanique permettant l'érection de la pierre...

Une fois la cale creusée, le *Luxor* y est amarré en attendant la décrue qui le mettra au sec. La proue est alors démontée et l'obélisque extrait du navire. Ce dernier est aussitôt remis en état de naviguer, car il doit aller chercher en Bretagne les blocs de granit qui serviront de piédestal à l'aiguille de pierre. Certes l'obélisque en possède un, mais sa décoration de babouins en érection est jugée indécente et rejette les réserves du Louvre. Il faut donc tailler

un autre socle. On pense d'abord au granit de Corse, « le plus beau du monde », selon le [commandant de Verninac](#), mais le voyage paraît trop long. On se rabat donc sur la Bretagne. C'est ainsi que le *Luxor* va se rendre à l'AberIldut, au Nord de Brest, pour y charger les quatre-vingt-dix blocs de pierre nécessaires à l'édification du piédestal de l'obélisque, dont cinq éléments cyclopéens pour le socle proprement dit.

Le navire retrouve sa maturité à Rouen, reprend la mer et met le cap sur le Finistère. Pour que la commande de granit soit prête à temps, l'évêque de Quimper, Mgr Jean Marie Leroux, accorde aux carriers de l'AberIldut le droit de travailler le dimanche, à condition qu'ils assistent à la messe célébrée sur place.



Construit spécialement pour transporter l'obélisque, le trois-mâts barque Luxor (représenté ici dans les sables d'Egypte) acheminera aussi les pierres du socle du monument entre l'aber Ildut et Paris. © Keystone/ *L'Illustration*

En attendant, à Paris, une copie en chêne de l'obélisque est dressée place de la Concorde, qui permet d'en donner un avant-goût et surtout de disposer correctement l'échafaudage destiné à son érection.

Avant que l'obélisque ne soit en place, [Raymond de Verninac de Saint-Maur](#) et son second de Joannis publient chacun leur journal de bord. Curieusement, le commandant du *Luxor* consacre un chapitre entier à justifier le transfert du précieux monolithe à Paris. Tout en exprimant son opposition au pillage des monuments antiques, il précise que ce déplacement exceptionnel a été négocié et voulu par Méhémet-Ali et qu'il relève d'un véritable échange culturel entre l'Égypte et la France.

Le 15 avril 1836, le *Luxor* arrive à Paris avec son chargement de granit breton. Les pierres sont débarquées dès le lendemain et le piédestal est achevé en deux mois et demi. Aboutissant à ce socle, un ber est alors construit, comme pour le lancement d'un navire. Le dispositif de levage, avec mât, bigues, palans de traction et chaînes de retenue est mis en place. Le grand jour est fixé au 25 octobre. « Dès le matin, écrit l'ingénieur Lebas, plus de deux cent mille spectateurs répandus sur la place de la Concorde, à toutes les issues sur les

terrasses des Tuilleries, dans l'avenue des Champs-Élysées, attendaient avec une avide curiosité l'érection de l'obélisque. Depuis huit jours, elle était annoncée et il semblait que toute la population parisienne voulût assister au dernier acte du drame commencé trois ans auparavant sur les ruines de la Thébaïde. »

Le temps est sombre, la foule recueillie. Plus de trois cents soldats et marins sont prêts à virer aux cabestans, assistés cette fois d'une petite machine à vapeur. L'ingénieur Lebas, qui dirige la manœuvre, cache mal son anxiété. Il redoute une « terrible périple », comme la rupture d'un cordage, qui entraînerait l'effondrement du monolithe. Avant de lancer l'opération, un coffret de cèdre est placé au centre du piédestal ; il contient des pièces de monnaie en or et en argent, ainsi qu'un document portant les noms du roi, du ministre de la Marine et de l'ingénieur Lebas.

À 11 heures et demie, les hommes entament leur marche circulaire et cadencée pour entraîner les cabestans. L'obélisque quitte doucement son ber. Une demi-heure plus tard, le roi, la reine et toute la famille royale se montrent aux fenêtres du ministère de la Marine pour assister au spectacle. Dans un silence oppressant, l'obélisque commence à s'élever vers le ciel. Soudain, un sinistre craquement fait craindre le pire. On entreprend alors de mouiller les cordages, selon la vieille tradition maritime. Et la manœuvre reprend. Enfin, à 15 heures et 12 minutes, l'obélisque pointe son sommet vers le zénith de Paris.

Ce soir-là, la foule ne quitte pas la place, qui reste illuminée toute la nuit. Il faut encore plusieurs mois pour démolir le ber, évacuer les remblais et donner à la place de la Concorde son aspect définitif. L'odyssée de l'obélisque est achevée. Une autre vie commence pour ce monument désormais parisien, qui sera le témoin de multiples événements historiques.

La pyramide du Louvre, écho pharaonique de l'obélisque

Depuis lors, son pouvoir d'évocation – et d'inspiration – ne s'est jamais démenti comme en témoigne la fameuse pyramide du Louvre.

Le 14 mai 1998, l'obélisque est sommé d'un pyramidion de 3,60 mètres de hauteur, en bronze et or de 23,5 carats. © Eyedea/François Le Diascorn/Rapho



Ainsi le jumelage entre Louxor et Paris est-il assuré pour l'éternité, selon le vœu de Méhémet-Ali.

