

## NOTRE ONCLE VERNINAC ET L'HISTOIRE DE L'OBELISQUE DE LA CONCORDE.<sup>1</sup>

L'obélisque de la place de la Concorde est le plus ancien monument de Paris, et l'un des plus connus dans le monde entier. Il a fallu d'exceptionnels efforts pour l'y amener, pendant six années, et ce fut une grande aventure. L'Amiral de Verninac<sup>2</sup> qui a commandé les navires transportant ce monument depuis l'Egypte, était mon grand oncle : C'est donc une "histoire de famille" dont mon père nous a parlé lors de notre découverte de la capitale durant l'été 1935..

### Pourquoi dépenser tant d'efforts pour un obélisque ?

Le continent africain n'était guère exploré au début du XIX<sup>e</sup> siècle et avait une image très mystérieuse. Durant le XVIII<sup>e</sup> siècle, les européens étaient entièrement absorbés par le partage de l'Amérique, et l'Afrique était surtout pour eux une source d'esclaves. Ils furent absorbés ensuite, par les guerres Napoléoniennes, et, ce n'est qu'après Waterloo que commença l'exploration du centre de l'Afrique. Toutefois, l'expédition de Bonaparte en Egypte de 1798 et les découvertes archéologiques de Champolion firent connaître la splendeur de la civilisation égyptienne et remirent à la mode l'art antique. Des obélisques égyptiennes avaient été installées bien avant à Rome, places Saint Pierre et Saint Jean de Latran.

Un obélisque a une valeur symbolique de rayonnement qui en fait la représentation de la sagesse maçonnique : c'est une pierre de granit rose taillée par un artisan, résumant dans sa forme géométrique les rayons du soleil, et dont les hiéroglyphes sont la langue des dieux et accusent la signification sacrée et l'interrogation philosophique. Les obélisques étaient généralement placés par paires à l'entrée des temples. Les feuilles d'or en pyramidion dont les anciens coiffaient son sommet étaient destinées à capter les rayons solaires et les répandre parmi les vivants<sup>3</sup>.

C'est Napoléon I qui eut l'idée de transporter un monolithe d'Egypte, mais elle ne fut reprise qu'en 1830 par le gouvernement de la Restauration, qui obtint du pacha d'Egypte<sup>4</sup> un des deux situés à Luxor<sup>5</sup>, en Haute Egypte, sur la rive gauche du Nil, à l'entrée du temple de Ramsés II<sup>6</sup>.

Il mesurait 23m,37 de long, 2m,39 de base et pesait 172.688 kgs..

### L'EXPEDITION DE LUXOR. 1830 - 1833.

Pour transporter l'obélisque, un navire devait à la fois tenir la mer et naviguer sur le Nil où il ne reste que fort peu d'eau sur les bancs<sup>7</sup>. Il devait être assez étroit pour passer entre les arches de tous les ponts de la Seine, assez solide pour porter l'obélisque et tous les agrès nécessaires à l'abattage et enfin loger les 136 hommes d'équipage et leurs vivres. Le "Luxor" dut donc être construit spécialement pour cela.

<sup>1</sup> Selon les documents du Ministère de la Marine exposés en 1979 à Souillac, ville natale de l'Amiral de Verninac.  
- Les obélisques dans le monde : Londres a sur la quai de la Tamise, depuis 1877, un monolithe nommé "aiguille de Cléopâtre", New-York en a un dans Central Park depuis 1879, Constantinople en a un, Rome en a neuf, et l'Egypte n'en a plus que cinq.

<sup>2</sup> Voir in fine.

<sup>3</sup> Un pyramidion n'a été installé sur l'obélisque de la Concorde qu'en 1998, pour la visite du Président Moubarak.

<sup>4</sup> Les "présents" faits au Pacha coûtèrent 10 852 F.

<sup>5</sup> Luxor ou Louqsor est à 720 kilomètres d'Alexandrie.

<sup>6</sup> Il est mort en 1213 avant J.C.. Sa momie retrouvée en 1881, fut envoyée à Paris en 1976 pour traiter par irradiation un champignon qui la détruisait.

Les Hébreux quittèrent l'Egypte vers 1230 BC..

<sup>7</sup> Depuis, il a été construit le barrage d'Assouan qui régularise les crues.

Le 15 avril 1830, commandé par le capitaine de corvette de Verninac, le "Luxor" quitta Toulon avant même que l'accord avec le Pacha n'ait été confirmé. Il ne put sauter la barre du Nil, le 17 juin, qu'en se déchargeant presque totalement pour ne plus tirer que six pieds d'eau (soit 1m,80), encore manqua-t-il d'y rester échoué. Il remonta le fleuve à l'aide des populations arabes du littoral, que les Turcs du Pacha chassaient devant eux à coups de bâton, et mouilla le 14 août, face aux villages de Luxor, après avoir parcouru 120 lieues de rivière.

L'ingénieur Lebas était déjà sur place depuis un mois à préparer l'abattage et le transport de l'obélisque ; il fallut construire un chemin du temple au fleuve, déblayer les bases des obélisques, acheter et démolir une trentaine de maisons qui gênaient.

Le navire fut échoué à demi-enterré dans le sable pour éviter les dangereux effets du soleil.

L'équipage mis à terre, installé dans une des salles du palais des Pharaons, accrocha ses hamacs le long de ces vénérables murs tout couverts de sculptures. Il y avait davantage d'honneur que de plaisir à habiter ces logements ; souvent des scorpions sortaient des crevasses, les serpents glissaient entre les planches, et les lézards, geckos, couraient à l'aise par une température de 30 à 55°. Toutefois, un jardin futensemencé de graines venues d'Europe, arrosées par l'eau du Nil, et le résultat fut merveilleux : semés le 1<sup>er</sup> du mois, l'état major pouvait déguster le 30 des haricots verts.

Le courage et la persévérance de l'équipage furent récompensés par le succès ; le choléra qui sévit en Egypte atteignit le village de Luxor, mais respecta les marins français, et pas un d'eux n'y succomba.

#### L'abattage et le transfert.

L'obélisque fut abattu le 31 octobre 1831 sans le moindre accident, en vingt cinq minutes. On commença par creuser le sable jusqu'à la base de l'obélisque, un tourillon de chêne fut placé sous son arrête inférieure au côté où il devait être abattu, puis trois cabestans agissant sur trois appareils estropiés sur la tête de l'obélisque suffirent à l'abattre, tandis que huit bignes tenues à l'obélisque par des haubans fixes et garnies chacune d'elles d'un plan de retour tournaient sur leur base en suivant l'évolution du monolithe. Lorsqu'il fut rendu sur le bord du tronc creusé à sa base, il fut doucement glissé sur le chantier établi pour le recevoir.

L'obélisque abattu, on le fit avancer sur un chemin de bois composé de quatre pièces qui pouvaient se mettre bout à bout. Trois de ces pièces formaient la longueur du monolithe, de sorte que lorsqu'il était arrivé à l'extrémité du glissoire, on retirait la pièce de derrière, devenue inutile, et on venait la porter en avant.

Pour loger l'obélisque, on coupa en travers l'avant du navire que l'on mit de côté : le fond de cale étant en prolongement du chemin de bois. L'entrée à bord s'opéra le 17 novembre. L'obélisque étant parfaitement assujéti contre les mouvements du roulis, on rajusta au navire la partie de l'avant précédemment sciée. Le 25 août, la crue des eaux permit à l'expédition de redescendre le fleuve. Le navire courut encore plus de dangers que la première fois pour franchir la barre de l'embouchure. Il y réussit le 1 janvier 1833, et atteignit Alexandrie : trois mois après, il faisait voile vers la France, remorqué par le bateau à vapeur le "Sphinx"<sup>8</sup> qui toucha Zante<sup>9</sup>, Toulon, Gibraltar, la Corogne, Cherbourg, et il arriva au Havre le 15 septembre 1833.

<sup>8</sup> Le "Sphinx" était le premier navire à vapeur opérationnel de la Marine Royale. C'était une corvette de 11 canons, grée en trois mats goélette, dont les deux roues à aubes étaient actionnées par des machines anglaises Fawcett de 160 chevaux. Construit à Rochefort, il fut mis à l'eau le 3 août 1829, pour assurer des transports entre la France et l'Algérie. Il quitta Toulon pour Alexandrie le 10 juillet 1832, et rejoignit Cherbourg le 12 août 1833, avec le "Luxor" en remorque..

<sup>9</sup> Ile Ioniennne à l'ouest du Péloponnèse. Le navire est resté près de la côte européenne par sécurité.

A Rouen, il fallut démâter le "Luxor", et raser les bastingages pour le faire passer sous les ponts de la Seine. Remorqué par seize et même trente chevaux, le navire mouilla le 23 décembre 1833, jour de l'ouverture des Chambres, auprès du pont Louis XV, et, le 8 juillet 1834, l'obélisque emmaillotté dans ses planches et ses poutrelles fut déposé sur le sol de France.

L'érection de l'obélisque le 25 octobre 1836<sup>10</sup> à la place de la statue de Louis XV.

Dans le socle de l'obélisque fut placé une boîte de cèdre contenant des monnaies d'or et d'argent de l'époque. En quatre heures, le monolithe fut élevé sur son piédestal, les marins manoeuvrant au son des clairons et des tambours. L'ingénieur Lebas qui avait déjà réalisé l'abattage de l'obélisque à Luxor, avait conçu pour son érection à Paris le dispositif suivant : Une puissante cravate de chanvre frappée au sommet de l'obélisque était reliée à un gigantesque chevalet composé de dix mats de 22 mètres enchâssés à leur base dans une puissante pièce de bois formant charnière. Au sommet du chevalet, d'innombrables câbles étaient reliés à dix cabestans, à chacun desquels s'attelèrent quarante-huit artilleurs. Le haubanage et l'installation des cordages furent assurés par des marins. Plus de 200 000 parisiens étaient rassemblés sur la place de la Concorde et l'avenue des Champs-Élysées pour assister à cette opération qui se déroula sans incidents, en présence du Roi Louis-Philippe qui avait pris place au balcon du Ministère de la Marine.

Résumé chronologique : Le "Luxor" mit 2 mois pour aller de Toulon au Nil, 2 mois pour remonter jusqu'à Luxor. Il fallut 15 mois pour faire un chemin du temple jusqu'au fleuve et préparer l'abattage de l'obélisque, 17 jours pour l'amener au fleuve et le charger. L'attente de la crue du fleuve dura 10 mois, la descente jusqu'à la barre prit 4 mois. A Alexandrie l'attente dura 3 mois ( pour le temps favorable du Printemps ?).

Le voyage jusqu'au Havre prit 5 mois 1/2 en suivant les côtes et avec une escale à Cherbourg où le "Sphinx" s'arrêta. Il fallut trois mois pour remonter la Seine jusqu'à Paris, halé par des chevaux.

Le déchargement ne fut fait que 6 mois plus tard (lors des basses eaux de l'été ?).

L'érection n'eut lieu que 37 mois après : était-ce le temps nécessaire pour installer l'appareillage ?

Raymond Jean Baptiste de Verninac, né à Souillac ( Lot) en 1794, est mort en 1873.

Il entra dans la marine en 1812, fut nommé lieutenant de vaisseau en 1824, et il prit part à l'expédition d'Alger. Il fut nommé capitaine de corvette en 1833 et chargé de ramener l'obélisque de Luxor à Paris. Capitaine de vaisseau en 1842, il devint sous-secrétaire d'Etat (6 juin) puis ministre de la marine en 1848. Nommé contre-amiral le 16 décembre, il fut ensuite gouverneur de la Réunion (1849), puis des établissements français de l'Inde. Il passa au cadre de réserve en 1856. Il était Commandeur de la Légion d'Honneur et Chevalier de Saint Louis en 1863.

#### Lien de parenté Verninac - Fonsale

1 François de Verninac , bourgeois °#1700x 3/11/1722 Pérette de Deydis +6/4/1782

11 Jean de Verninac, avocat °13/9/1723 x 1748 Marie Lafaurie

111 François de Verninac b 21/12/1748 +4/1/1805 x 1782 26/11 Marie de Nuccé

111 8 Marie Rose Verninac°19/5 /1794 x 12/2/1817 François Besserve,

- Marie Josèphe Besserve x Emile Fonsale, Sarlat

Aimé Fonsale x Gabrielle Dillemann

Henri Fonsale 1896/1963 x Cecile Alibert

12 Etienne de Verninac de Saint-Maur, juge du canton, °30/4/1727 +18/2/1801

121 François propriétaire °1753 +19/8/1839 x Mary Marguerite Delpy

121 2 Raymond de Verninac 14/6/1794 +11/2/1873 x Julie Asselineau

<sup>10</sup> Il est curieux que l'érection ait attendu deux ans.

## SOURCES :

Madame Delpech (0565378500) qui gère les Amis du vieux Souillac et a des archives, m'a envoyé en 1998, des copies de ses documents, et m'a dit que les descendants des Verninac étaient nombreux. Parmi eux, Madame Schneegans la fille de Peyrouton, Ministre de l'intérieur de Pétain, qui a le château de Croze à Sarrazac (46600) près de Martel.

1 - DOSSIER RECU LE 9/6/98 Couverture des documents de l'exposition du 23/6 au 15/7/1979 avec tableau du Luxor en mer remorqué par le Sphinx. Note sur l'expédition. Note sur la Marine au XIX<sup>e</sup> siècle. Relevés de l'ETAT CIVIL DE 1671 A 1950. Chronologie de la vie de RV.

Bulletin n°39 des Amis du Vieux Souillac (AVS) reçu le 22/6/98.: Raymond Verninac de Saint-Maur né à Souillac en 1761, d'une très ancienne famille de cette ville. Son grand père était subdélégué de l'Intendant. Commissaire dans le Comtat d'Avignon en 1791, ambassadeur en Suède en 1792, puis ministre plénipotentiaire à Constantinople (1795/1796). Préfet du Rhône (1800/1801), il fut aussi nommé Président de l'Académie de Lyon. Ministre plénipotentiaire en Suisse (1801/1805). Il écrivit aussi des poésies fugitives. Mort en 1822 dans l'Angoumois. (p.66, note 2 du PV de Doléances du Tiers-Etat en 1789, Raymond est "député" de Souillac ainsi que "Verninac, juge".) François Verninac, avocat au Parlement et juge de la ville de Souillac est Président de l'Assemblée du 10/3/1789 à Lachapelle-Auzac (p.55)

2 - LAROUSSE en 7 volumes de #1900.(L) : Verninac de Saint-Maur (Raymond de), diplomate et littérateur français, né à Gourdon en 1762, mort à Manole, près d'Angoulême, en 1822. Commissaire dans le Comtat d'Avignon en 1791, il fut nommé ministre en Suède en 1792. Rappelé en 1793, il fut successivement envoyé à Constantinople (1795-1796), arrêté à Naples à son retour, préfet du Rhône (1800-1801) et ministre en Suisse (1801-1805). Son fils, Raymond Jean Baptiste, né en 1794, mort en 1873, entra dans la marine en 1812. Lieutenant de vaisseau en 1824, il prit part à l'expédition d'Alger, fut nommé capitaine de corvette en 1833 et chargé de ramener l'obélisque de Luxor à Paris. Capitaine de vaisseau en 1842, il devint sous-secrétaire d'Etat (6 juin) puis ministre de la marine en 1848. Nommé contre-amiral le 16 décembre, il fut ensuite gouverneur de la Réunion (1849), puis des établissements français de l'Inde. Il passa au cadre de réserve en 1856. (Commandeur de la Légion d'Honneur, Chevalier de Saint Louis en 1863)(Le Larousse actuel ignore le diplomate qui ne figure ni dans le Quillet, ni dans l'Encyclopedia Universalis ou le Robert des noms propres).

Contradictions entre L et D : RV fils de François 1753-1839 D ou Raymond 1762-1822 (L), neveu de Raymond 1753-1859( D) Né le 14 juin 1793 D ou 1794 L à Souillac alors que Raymond était rappelé de Suède avant de partir à Constantinople en 1795 et pouvait être à Souillac. Mais la lettre de 1814 écrite par son père le maire de Souillac ne peut être de Raymond. Le Larousse a tort : le père de l'amiral est François : lettre de 1814, pièce 3 de l'exposition. Le diplomate pourrait être son frère cadet. La note de AVS est conforme à L, mais elle ne donne pas de sources. ORIGINE DE SAINT MAUR : Acte du 5/2/1755, baptême d'une passante accouchée dans la grange de Mr. Verninac au domaine de Saint-Maur, paroisse de La Chapelle Auzac (46 200) ---la branche de l'Amiral--- PARTICULE : Un acte du 17/9/1841 précise que la Cour Supérieure d'Agen a le 25 août 1860 fait ajouter la particule "de" au nom Verninac.

Archives de la mairie de Souillac : 1817-12 février : Mariage de François Besserve, lieutenant de cavalerie en non activité, domicilié et né à Cazoulès le 20 septembre 1794, de Jean Baptiste Besserve, propriétaire, et de demoiselle Mary Lacoste, avec demoiselle Marie Rose Verninac, née le 20 Floréal An II (17 mai 1794), fille de feu François Verninac aîné et de dame Marie Denucé. En présence de Jean François Bramel, juge au tribunal de commerce de Souillac. (etc...).

Xavier Fonsale, 14 juin 1999.