

LE GRANIT RENVERSÉ DU PHARAON L'OBÉLISQUE ENTRE NIL ET SEINE

Bernard CROS

« Et si la tour Eiffel était en granit ? ». C'est par cette suggestion de communication que l'amiral Guillou m'encourageait à occuper mes heures de loisir au commencement d'une affectation parisienne au cœur de l'immeuble « Octave Gréard » bien connu des marins. Il s'agissait, bien entendu, de granit **breton**... Est-ce une raison suffisante pour vous entretenir ce soir de l'obélisque de la place de la Concorde ?

De fait, l'obélisque parisien entretient avec Toulon des rapports multiples, ce qui constitue une raison plus valable pour l'évoquer dans le cadre d'un discours de réception à l'Académie du Var. Si j'ajoute, pour conclure cette justification, que l'Égypte n'est pas étrangère au parcours de mon prédécesseur au fauteuil numéro treize, j'espère vous convaincre de la légitimité de ce thème à être abordé ici ce soir.

Si mon long « noviciat » m'a accoutumé à m'adresser devant votre auditoire, je ne cacherai pas mon émotion à le faire ce soir pour la première fois en tant que nouvel académicien du Var. Merci, amiral, d'avoir accepté si spontanément de m'accueillir une deuxième fois à l'Académie. Nous sommes, sauf erreur, quatorze membres de l'Académie à bénéficier de votre réponse pour officialiser notre admission à un fauteuil. Votre confiance et votre sollicitude me touchent profondément. Vous savez de longue date, l'affection que je vous porte. Je tiens aussi, à cette occasion, à remercier pour le soutien qu'il m'apporta le professeur Navarrane, dont je bénéficiai de ce que j'appellerai une « indochinoise sollicitude ».

L'Académie du Var a, parfois, la réputation d'être un cénacle peuplé de militaires et de médecins. Parmi les membres titulaires, ces deux catégories n'en représentent en réalité qu'un peu plus du tiers, ce qui n'est certes pas négligeable. Contrairement aux impétrants qui ne sont ni l'un ni l'autre, je n'aurai pas à justifier de mérites exceptionnels pour me distinguer par un parcours atypique. Le fauteuil numéro treize est aujourd'hui transmis entre militaires. Je suis d'autant plus réjoui d'y accéder que cette transmission n'est pas due au fait que son précédent titulaire aurait « manqué » pour employer un euphémisme. Et je suis heureux d'employer le présent de l'indicatif pour évoquer mon prédécesseur.

Le colonel Ledoyer, une autre de vos recrues, amiral, est pratiquement né sous une aile d'avion, comme fils d'aviateur, tout comme je vis le jour au bord d'une rade militaire, comme fils de marin. Mais la comparaison s'arrête là. La carrière brillante du colonel Ledoyer l'a conduit dans des sièges de pilote d'avions, du Storch ou du T6 à pistons aux Mirage IV ou F1, à réaction. Lorsque le temps vint pour lui de s'éloigner des avions, ce fut pour occuper des postes où ses hautes capacités furent mises en valeur. C'est ainsi qu'il est désigné comme attaché militaire au Caire en 1976. Les antiquités égyptiennes, le cours du Nil, n'ont pas de secret pour cet observateur privilégié des relations franco-égyptiennes, qui puisent leurs racines dans une certaine expédition française. L'Égypte, je vous le disais, argument supplémentaire et définitif pour introduire l'exposé qui suivra.

Revenu à la vie civile, le colonel Ledoyer commence par cultiver son jardin. Au sens propre du terme, mais dans une acception professionnelle, qui voit le jeune retraité suivre une formation agricole. Comme cela ne suffit pas, il abordera avec son épouse une carrière tournée vers la création artistique, qui les verra faire quasiment le tour de l'Europe. Lorsque le temps vient de se ressourcer sur les pentes occidentales du Faron, les Ledoyer ouvrent des chambres d'hôte. Dans leur demeure familiale, celle qui fut la maison de jeune fille de madame. Demeure chargée d'histoire, qui fut celle d'un gouverneur militaire de Toulon, monsieur Cassius de Mauriac. C'était autour des années 1748.

Les productions académiques de mon prédécesseur disent son éclectisme :

- histoire de l'aéronautique, quoi de plus naturel !
- questions économiques, vraisemblablement ce qui lui valut d'être désigné comme trésorier de l'Académie du Var ...
- questions scientifiques navales, piété familiale envers son beau-père, directeur du centre d'études de Toulon de 1920 à 1940. En compagnie du professeur Langevin, François Canac fut en effet à l'origine de l'invention du matériel de détection anti-sous-marin. Les eaux trop chaudes de la méditerranée ne permirent pas à ces précurseurs français d'élucider tous les mystères de la propagation sous-marin des ondes acoustiques avant la guerre. Mais leurs travaux furent déterminants dans l'élaboration par les Britanniques de ce qui fut l'Asdic, avant d'être baptisé sonar.

Le colonel Ledoyer en impose par son parcours. Sa haute stature en impose aussi ! Son envergure humaniste sort largement de l'ordinaire. Ne comptez pas sur sa modestie naturelle pour connaître l'étendue du rôle qu'il a joué dans la restauration de la maison de retraite des Dames de saint Maur, à deux pas de son domicile familial.

Quel que soit l'angle sous lequel on se place, le fauteuil que libère aujourd'hui le colonel Ledoyer s'avère bien large pour mes épaules et je n'en ai que plus de gratitude à y être aujourd'hui admis.

Il y a plus de quatre mille ans, les peuplades de notre continent –que nous qualifions un peu hâtivement de « vieux »- entraient dans l'âge du bronze. A la même époque, sur l'autre rive de la Méditerranée, un peuple encore plus ancien édifiait des constructions de pierres incompréhensibles pour nos esprits. Perpétuant et renouvelant l'héritage de dynasties millénaires, les Égyptiens marquaient déjà leur territoire de monuments qui leur survivront bien davantage qu'aucun des monuments auxquels nos yeux sont aujourd'hui accoutumés.

Vers l'an 1555 avant l'ère chrétienne, l'empire pharaonique égyptien entra dans une époque nouvelle, marquée par la prééminence du culte d'Amon. La capitale de ce « Nouvel empire » avait pour nom grec Thèbes, en Haute Égypte, plus connue sous le nom de Louxor. La XVIII^e dynastie des souverains d'Égypte commençait avec Aménophis I^{er}. Elle se termina avec Toutankhamon et Horemheb, à l'avènement de la XIX^e dynastie, celle des premiers Ramsès. Louxor a vu s'élever le temple d'Amon, œuvre d'Aménophis III c'est-à-dire il y a 35 siècles. Les souverains qui lui succédèrent laissèrent, leur tour venant, les traces de leur règne, comme le feront les souverains de France en prolongeant l'un après l'autre l'ouvrage entrepris au Louvre à partir de Charles V, bien des siècles plus tard. Durant la XIX^e dynastie, Ramsès II ajouta à l'édifice une cour précédée d'un pylône monumental. L'entrée était marquée par quatre statues colossales du monarque siégeant sur son trône de pierre. Pour mieux marquer l'axe magistral du temple, Ramsès faisait dresser deux obélisques de part et d'autre. C'était à peu près à l'époque où le clan d'Abraham entra en terre de Canaan. La permanence du pouvoir thébain se prolongea bien au-delà de la XIX^e dynastie. C'est en effet neuf siècles plus tard qu'une longue allée de sphinx fut tracée devant le temple de Louxor, en direction de Karnak, à l'instigation du souverain Nectanebo. Elle ne peut manquer de faire penser à l'allée des géants du temple d'Angkor Thom, aménagée bien plus tard mais si chère à mes racines.

Ultérieurement, l'occupation romaine vint jusqu'à Louxor.



Le temple de Louxor en 1838.

Les étapes successives d'aménagement du temple se lisent de droite à gauche

Un camp militaire fut établi entre le temple et le Nil. Ses vestiges se mêlent aujourd'hui à ceux du monument pharaonique, dont les murs furent ornés de peintures par les occupants romains. Plus encore, la présence de ce castrum fut à l'origine du nom de Louxor. En arabe, El Ouxor n'est en effet rien d'autre que le pluriel de Qasr, le château fort. Qasr est finalement la corruption linguistique de Castrum.

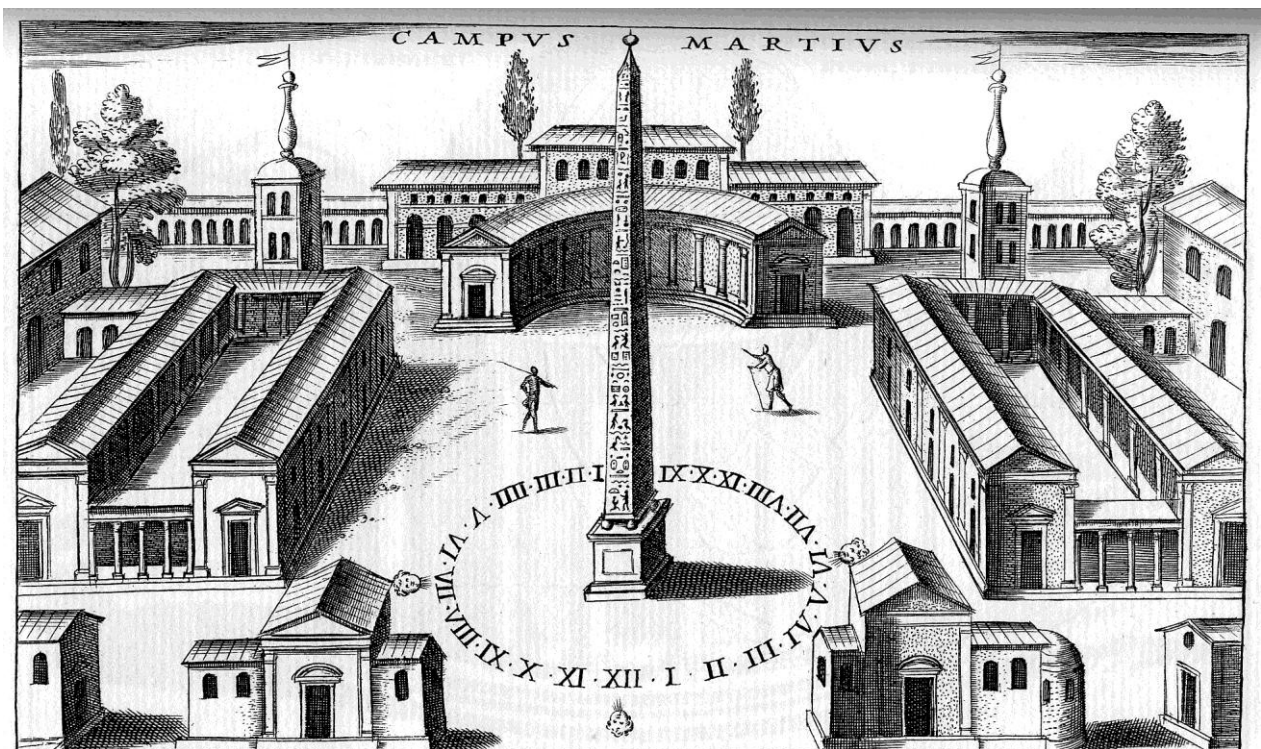
Les obélisques tenaient une place particulière dans la symbolique architecturale des Égyptiens. Le terme obélisque est réputé provenir du grec $\sigma\beta\epsilon\lambda\omicron\sigma$ =broche, $\sigma\beta\epsilon\lambda\iota\sigma\kappa\omicron\sigma$ =brochette. Selon les tenants du rite solaire à Héliopolis, la divinité Atoum-Rè se serait manifestée sous la forme d'un rayon de soleil, personnifié ultérieurement, pour ne pas dire statufié, par les obélisques. Leur confection requérait de la part des carriers égyptiens adresse et puissance. Ce sont en effet des ouvrages monolithiques, donc extraits d'un seul tenant des carrières de granit. L'obélisque le plus ancien identifié était celui de Pépi I^{er}, pharaon de la VI^e dynastie qui a régné entre 2289 et 2255 av. J.C. Les obélisques de Thèbes, Louxor, Karnak, provenaient des carrières de Syène, situées à 200 kilomètres en amont. Le nom grec de Syène est aujourd'hui moins familier que son nom arabe : Assouan. Les plus grands monolithes étant longs de plus de trente mètres, leur masse pouvait dépasser 300 tonnes, soit une dizaine de tonnes par mètre de longueur.

La physionomie des obélisques est invariable dans ses principes. De forme tronco-pyramidale, le monument est sommé par un pyramidion.

Les quatre faces, polies, sont revêtues d'inscriptions hiéroglyphiques disposées en colonnes. La marque du pharaon y est apposée en de multiples occasions, sous la représentation de son cartel ou cartouche. Elevés pour glorifier une divinité solaire, les obélisques reproduisent des scènes d'offrandes dans lesquelles Pharaon est placé en intercesseur entre son peuple et le dieu soleil.

Les empires ont toujours connu une fin, après une durée plus ou moins étendue. Après les Saïtes et les Éthiopiens, les Grecs prirent l'Égypte sous leur domination, marquée par l'occupation des troupes d'Alexandre le Grand en 332 av. J.C.

Vinrent les Romains. Le nez de Cléopâtre ne changea pas la face du monde, mais les Romains modifièrent l'harmonie des temples égyptiens. Désireux d'orner leurs capitales des trophées marquant leurs conquêtes, les empereurs firent emporter à Rome une douzaine d'obélisques entre le règne d'Auguste et celui de Constantin. C'est ainsi qu'Auguste fit enlever à Héliopolis l'obélisque érigé sous le règne de Psammeticus I^{er} au septième siècle avant notre ère, pour le faire placer au centre du Campus Martius, comme gnomon d'un immense cadran solaire.



L'obélisque du Circus Maximus à Rome

Le plus grand des obélisques pris par les Romains fut celui de Thoutmosis III, enlevé à Thèbes sur ordre de Constantin, qui voulait en

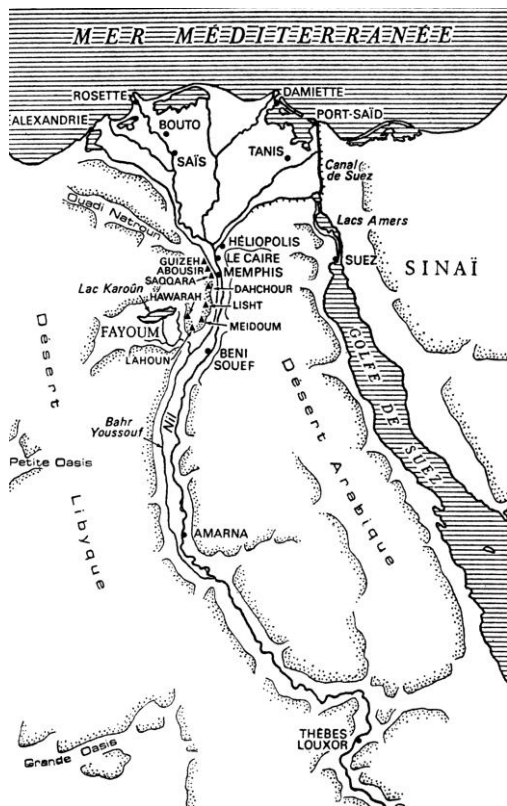
décorer Byzance. Son fils Constance le fit finalement transporter d'Alexandrie à Rome. Le transport nécessita la construction d'un radeau plus grand que tout ce que l'on connaissait alors. Trois cents rameurs étaient mobilisés pour le mouvoir. Son mât avait un diamètre inégalé. C'est en l'an 357 de notre ère qu'il fut érigé au Circus Maximus. Plusieurs milliers d'hommes agirent sur un véritable écheveau de cordages pour le dresser au moyen d'une forêt de charpente.

La Renaissance fut favorable aux obélisques romains. Le pape Sixte V fut le premier souverain pontife à remettre les monolithes à l'honneur au sein de la ville éternelle. En 1585, il confia à l'architecte Domenico Fontana le redoutable soin de relever l'obélisque rapporté d'Héliopolis pour Caius Caligula, afin de l'ériger sur la place Saint-Pierre de Rome. Haut de 25 mètres et pesant 340 tonnes, le monolithe fut manœuvré par une structure baptisée *castellum* par Fontana. Autrement dit, le château. Inspiré des tours de siège, le *castellum* mobilisa 800 hommes et 140 chevaux pour redresser l'obélisque. Fort de ce succès, Sixte V confia deux ans plus tard à Fontana l'installation de l'obélisque du Circus maximus à Saint-Jean de Latran. Haut de 32 mètres, l'obélisque de saint Jean de Latran est le plus haut monolithe de Rome. Son érection fut menée à bien le 10 août 1588.



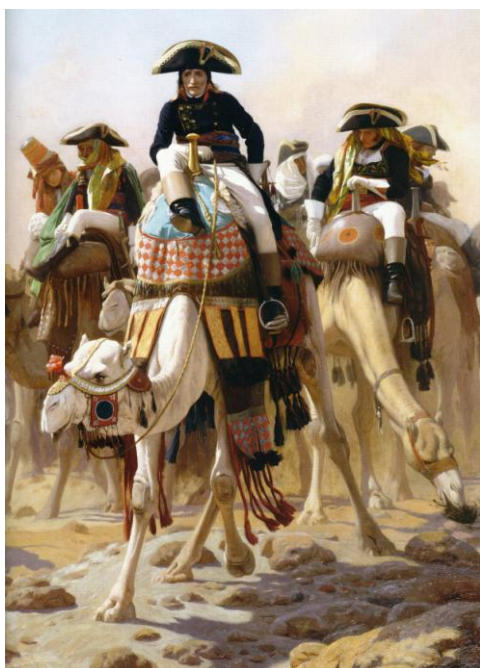
L'obélisque de saint Jean de Latran, érigé par Fontana

Les premiers « touristes » européens sont venus en Basse-Égypte durant les croisades et la Renaissance. Mais ce n'est que durant le siècle de Louis XIV que les reconnaissances scientifiques se portèrent « outre-pyramides » si j'ose dire.



Chargé par Colbert d'atteindre l'Éthiopie par le Nil, le père allemand Vansleb n'arriva qu'aux environs de Tell el Amarna, capitale d'Akhnaton située presque à mi-chemin entre Memphis (Le Caire) et Louxor. C'est en 1668 que furent décrites pour la première fois les ruines de Louxor, par deux frères Capucins du Caire, les RRPP Protais et François. Le Siècle des Lumières fut celui de l'exploration du monde, il fut aussi celui la redécouverte de l'Égypte antique. Français et Anglais, ici comme ailleurs, rivalisèrent dans leur exploration de la

Haute Égypte. Toutefois, les rapports diplomatiques avec l'Égypte avaient pris une autre tournure, depuis que l'administration ottomane avait étendu son pouvoir sur l'ancienne terre des Pharaons. Eloigné de la Sublime Porte, le pays était en proie à l'administration militaire sans merci de la caste des Mameluks, ces Circassiens achetés par les Turcs et formés exclusivement à l'art de la guerre.



En 1797, Bonaparte et Talleyrand partagèrent un intérêt commun pour un projet de Choiseul visant à étendre en Égypte l'influence française. Dicté par des considérations d'économie, ce projet pouvait contribuer à gêner les voies commerciales britanniques. On a souvent dit que l'Égypte serait à Bonaparte ce que la Gaule fut à César, s'éloignant de Rome pour y revenir en triomphateur. De fait Bonaparte reviendra effectivement en France pour s'emparer du pouvoir, mais après avoir quitté l'Égypte en catimini.

Bonaparte en Égypte, JL Gérôme 1863

Au risque de heurter les thuriféraires de Bonaparte, je dirai que nombre de ses succès militaires en Égypte tiennent d'une savante exploitation de la propagande, qui transforma en réussites certains échecs, comme le coûteux siège de Saint-Jean d'Acre ou l'incurie qui condamna à mourir de soif dans les sables d'Égypte des soldats dépourvus de la moindre gourde. Au moins découvrirent-ils les mirages !

Bonaparte avait promis à chacun de ses soldats six arpents de terre en Égypte, beaucoup d'entre eux, trop, décrochèrent pour tout lopin une butte de terre dans un carré militaire, surmonté d'une croix ou d'un fusil planté la crosse en l'air.

Lorsque l'on résume le bilan humain et militaire de l'aventure, ce sont treize mille hommes et une flotte qui sont à mettre au passif du fougueux jeune général. Les véritables héros de l'expédition sont à chercher du côté des Desaix ou Kléber, pour ne parler que des généraux. Comme nombre de ses hommes, ce dernier n'en revint pas. Mais ceci nous entraîne loin de notre sujet... Laissons de côté les faces sombres de cette histoire. L'histoire est faite d'un bloc ; portons nos regards vers ses faces lumineuses.

Bonaparte, préparant l'expédition d'Égypte fit acte de grandeur en s'entourant d'un nombre inédit de savants. Ce sont en effet pas moins de 167 membres scientifiques qui accompagnèrent l'armée en Égypte. « Nous aurons avec nous un tiers de l'Institut » avait déclaré Bonaparte au moment du départ. De fait, un tiers de ces participants à l'expédition seront tôt ou tard membres de l'Institut. Les travaux réalisés, parfois dans des conditions invraisemblables, par ces accompagnateurs de l'armée d'Orient ont jeté les fondements de l'Égyptologie. La géographie et l'archéologie furent les deux grandes gagnantes de l'expédition d'Égypte. Elles furent les semences d'une influence française durable. Réécrivant cette partie de l'Histoire avec l'emphase qui lui est connue, Michelet n'hésitera pas à dire que l'expédition d'Égypte « n'était pas une conquête ordinaire, ouverte à la cupidité, mais l'espoir fantastique, sublime, d'une résurrection ». Fut-elle délibérée ou entrevue ? Toujours est-il que cette résurrection prit corps grâce au sens de l'observation, à la qualité des relevés, à la rigueur des travaux des scientifiques qui interprétèrent les antiquités égyptiennes. La monumentale *Description de l'Égypte* publiée par ordre de Napoléon dix ans après l'expédition s'inscrivait certes dans la mouvance initiée par les Lumières. Elle s'en distinguait néanmoins par la masse considérable d'informations collectées et mises en forme par une quantité de savants rassemblés en nombre inédit dans une unité de temps et de lieu jamais égalée auparavant.

C'est sous la gouvernance de Méhémet ali que l'influence française prit son essor au XIX^e siècle. Inattendu personnage que Méhémet ali ! Né en 1769 dans un port de Macédoine, situé dans l'actuelle Albanie, c'est à ce titre qu'il ressortissait de l'empire Ottoman. Au départ d'Égypte de l'armée française, il était général à la tête d'une brigade d'Albanais stationnée en Égypte. Le pays était en proie aux tensions entre Turcs et Mameluks, accentuées par une présence anglaise que personne ne souhaitait voir transformée en occupation durable. Méhémet ali accéda au pouvoir le plus légalement du monde en conjuguant ruse, patience et sang-froid, le tout avec une absence totale de scrupule. Après avoir usé quelques pachas fantoches, Méhémet Ali fut officiellement nommé Pacha d'Égypte en 1804. La Sublime Porte n'y aura vu que du feu. Plus tard, le nouveau vice-roi d'Égypte ne négligea pas de se débarrasser des Mameluks, en mettant en pratique la traditionnelle trilogie proche orientale : réconciliation-festin-élimination physique... c'était au Caire, le 1^{er} mars 1811.

L'effet de mode suscité en France par l'expédition d'Égypte enfanta l'égyptomanie. Décors d'ameublement, architecture, papiers peints en sont quelques éléments les plus visibles. La presque île de Saint-Mandrier en compte un exemple rare mais remarquable, à travers le mausolée de l'amiral Latouche-Tréville, qui adopte la forme d'une pyramide gardée par des sphinges. La flotte elle-même s'inscrit dans le mouvement. Dès 1799, les noms de *Égypte conquise*, *Égyptien*, *Égyptienne*, sont donnés à des bâtiments de guerre. Tout comme ceux de *Cléopâtre*, *Mamelouk* et *Mahomet*, attribués à des bâtiments corsaires.

Au delà de l'anecdotique, le goût pour la culture ancienne de l'Égypte débouche logiquement sur l'égyptologie. Le déchiffrement des hiéroglyphes vaudra à Champollion une gloire trop brutalement interrompue par le destin. Sur les bases posées par le jeune égyptologue, Mariette crée le service des Antiquités de l'Égypte. L'égyptologie deviendra un ciment franco-égyptien plus fort que l'anglophobie. À la suite de l'armée d'Orient



Figure allégorique de Champollion le jeune

de Bonaparte se trouvaient 26 ingénieurs des ponts et chaussées. Plusieurs d'entre eux demeureront sur place après le retour des militaires en France. C'est pourquoi la topographie est un des domaines les mieux étudiés en Égypte. Le plus illustre des ingénieurs appelés à servir en Égypte est Linant de Bellefonds (1799-1883) qui sera fait Pacha et directeur général des Travaux publics. Il oeuvrera avec Ferdinand de Lesseps dans l'aventure du canal de Suez.

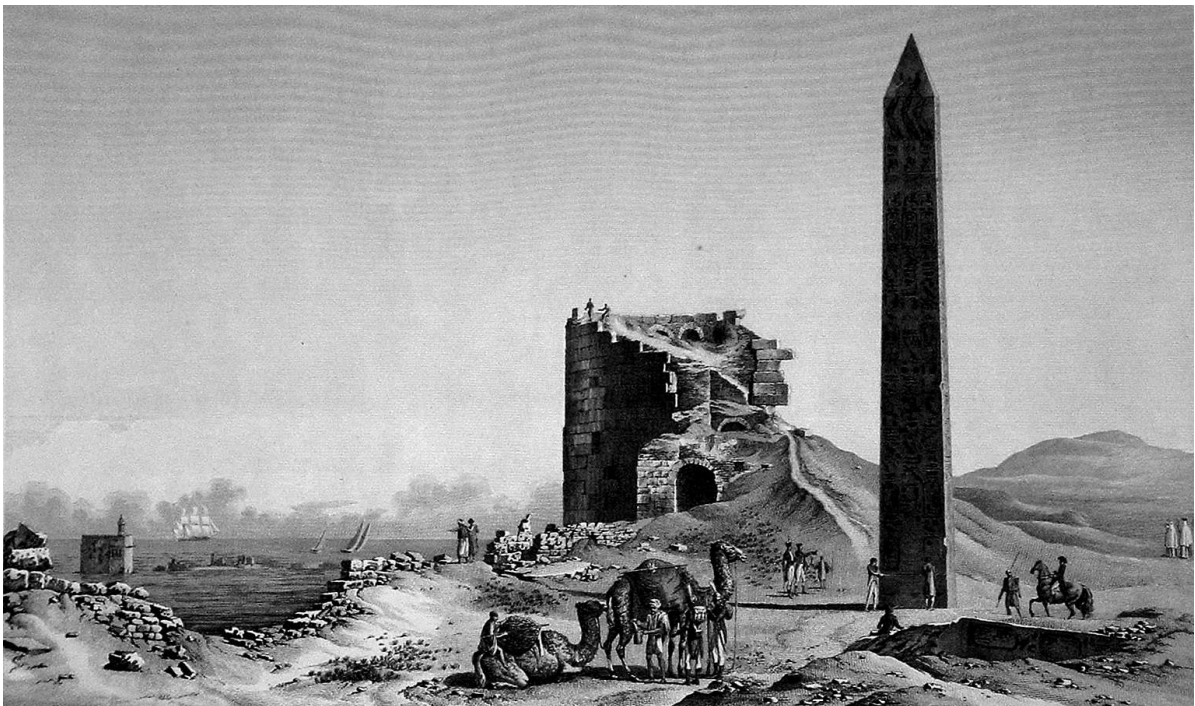
Terre de mirages, l'Égypte est une terre inhospitalière. Méhémet-Ali aura à coeur d'améliorer les conditions sanitaires de son pays. S'appuyant sur les relations d'un négociant marseillais, il fait recruter Antoine Clot, médecin natif de Grenoble qui exerce la chirurgie à Marseille. A peine débarqué sur le sol égyptien, Clot soigne et guérit Méhémet d'une gastro-entérite. Ce qui lui vaut de rester attaché à la personne du vice-roi. Clot crée un Conseil de santé, organise un service sanitaire militaire et fonde un hôpital et une école de médecine. Son rôle essentiel dans la lutte contre l'épidémie de peste de 1835 lui vaut d'être fait bey. Clot-bey fait ainsi partie de la longue liste de personnalités françaises récompensées par un grade dans la haute hiérarchie égyptienne. Après le climat belliqueux de 1798, la présence française se fait désormais beylicale...

Les domaines dans lesquels s'exerce l'influence française sont nombreux. Dès son avènement, Méhémet est conseillé au plan militaire par le colonel Sève, qui l'assiste directement dans la reprise en main de l'armée. Devenu Soliman Pacha, il fera fonction de chef d'état-major. En 1824, une mission militaire française dirigée par le général Boyer, assistée du général de Livran organise l'armée égyptienne à la française.

Le domaine naval n'est, bien entendu, pas étranger aux rapprochements franco-égyptiens. Nonobstant le rôle de la France dans l'épisode de Navarin, l'Égypte doit beaucoup à la France dans l'édification de sa marine. La France permet à l'Égypte de retrouver une marine après Navarin. C'est un ingénieur du génie maritime qui en sera l'artisan. Affecté à la direction des Constructions navales de Toulon, Louis-Charles Lefébure de Cérisy est détaché en Égypte en 1829, en vertu d'un contrat de trois ans. A son arrivée à Alexandrie, la marine égyptienne compte deux frégates et quelques corvettes et bricks. Le reste gît au fond de la baie de Navarin. Les constructions navales s'effectuent alors sur de rudimentaires cales dressées sur le sable de Ras el Tin. En l'espace de quelques années Cérisy édifie un arsenal, doté d'une corderie de 320 mètres, de quais, de cales de construction en pierres et d'ateliers de toutes sortes. L'arsenal compte alors 5000 employés, tant militaires que civils. En 1831, la flotte égyptienne compte 24 grands bâtiments dont

deux vaisseaux, sept frégates et cinq corvettes. Cérisy a réussi en outre à faire ce que la France ne réalisera que plus tardivement : une flotte à l'armement normalisé.

Le Pacha d'Égypte cherchait le moyen de raffermir les liens tissés avec la France. La France caressait le désir de voir sa capitale ornée d'un monument symbolisant son œuvre savante en Égypte. Méhémet-Ali prit le parti –ou bien la main de la France le lui suggéra- d'offrir au Roi des Français une des aiguilles de Cléopâtre, c'est-à-dire un des obélisques d'Alexandrie.



Une aiguille de Cléopâtre à Alexandrie, au temps de la campagne d'Égypte

Pris d'émulation, le Cabinet britannique se portait acquéreur de l'autre aiguille de Cléopâtre. Au cours de sa campagne en Égypte Champollion marqua une franche préférence pour les obélisques de Louxor, nettement mieux conservés. Mais comment modifier le choix de Méhémet sans le froisser ? Les Anglais, pour une fois, nous ouvrirent la voie. Un ingénieur anglais avait effrayé son gouvernement en chiffrant à un montant exorbitant le coût d'enlèvement de l'aiguille destinée à Albion. Après concertation avec Champollion, le consul de France Jean-François Mimaut proposait à Méhémet de sortir les Anglais de l'impasse en leur offrant l'obélisque de Karnak. Présent bien plus avantageux puisque c'était le plus grand des obélisques. Quant à la France, elle se contenterait des obélisques de Louxor. Mimaut faisait d'une pierre deux coups : l'obélisque de Louxor était le plus beau de ceux identifiés par Champollion. Quant à celui de Karnak, il était complètement enclavé

dans des constructions, donc intransportable. Notre consul réussissait en somme un magnifique « Coup de Karnak » !

A son retour d'Égypte, Champollion prend passage à bord de l'*Astrolabe*, commandée par le lieutenant de vaisseau Verninac. Pendant ce temps, la marine a lancé la construction de l'allège *Luxor*, chargé de transporter l'obélisque en France. Curieux navire que cette allège ! La conception en est due à l'inspecteur général du Génie maritime Rolland. Ce bâtiment répond à des exigences contradictoires. Ses formes doivent lui assurer une stabilité suffisante pour emporter un monolithe de 230 tonnes sur la Méditerranée et l'Atlantique. Il doit caler entre 1,8 et 2,4 m pour être capable de remonter le cours du Nil et s'échouer sur le rivage. Son tirant d'air doit être suffisamment limité pour remonter la Seine en passant sous les ponts. Rolland en déduit les plans d'un « mouton à cinq quilles », construit par l'arsenal de Toulon. Le navire est mis en chantier durant les préparatifs de l'expédition d'Alger, qui mobilise l'arsenal bien au-delà de ce que furent les préparatifs de la campagne d'Égypte .

A la demande de Champollion, le commandement du *Luxor* est confié à Verninac. Né à Souillac (Lot) en 1794, Raymond de Verninac saint Maur est entré dans la marine en 1812 sous les auspices de l'amiral Ganteaume. Il est apparenté à Eugène Delacroix par son oncle Raymond, qui fut ambassadeur à Constantinople au moment où Talleyrand reprenait les idées de Choiseul sur l'expansion française en Égypte. Lorsqu'il ramenait Champollion d'Égypte, Verninac rapportait d'Algérie un chargement d'or saisi par les troupes françaises.

Pour assurer les manœuvres délicates de l'obélisque, le ministère de la marine désigna l'ingénieur du génie maritime Mimerel. Celui-ci se mit à l'œuvre dans la conception des appareils destinés à manier le monolithe. Bénéficiant de l'expérience et des conseils de son commensal Honoré Bernard, ingénieur des Travaux hydrauliques, il en étudia les moindres complexités et arrêta tous les détails de fonctionnement. Mais la santé de Mimerel l'obligea à renoncer à cette tâche ; il fut remplacé par l'ingénieur Lebas. Jean-Baptiste Apollinaire Lebas est un Provençal, natif du Luc où son père jouit de ses rentes de propriétaire terrien. Admis à l'École du Génie maritime en 1818, il est sous-ingénieur de 1^o classe depuis le début de cette année 1831.

Le *Luxor* appareille de Toulon le 15 avril 1831, après avoir attendu les vents favorables. A son bord, cent douze hommes d'équipage et huit officiers. Verninac est secondé par le lieutenant de vaisseau de Joannis, qui sait se faire dessinateur illustrateur à ses moments perdus. Formé d'hommes jeunes -23 ans en moyenne- l'équipage est majoritairement

provençal, et Varois. Aux marins se sont joints Lebas et seize ouvriers des Constructions navales. Triés sur le volet, ce sont les spécialistes qui assisteront Lebas dans les manoeuvres d'abattage du monolithe. Dix charpentiers, auxquels sont joints deux calfats, deux forgerons et deux tailleurs de pierres.

La traversée démontre les mauvaises qualités marines du *Luxor*, lors d'un gros temps rencontré après la Sicile à la fin avril. La comparaison des relations du voyage faites par Verninac, son second (Joannis), le chirurgien (Angelin) et Lebas est éloquente. Verninac : « Par une mer agitée, se trouvant à cause de son peu de tirant d'eau dans la partie la plus mobile des vagues, il avait des mouvements de roulis si forts, et obéissait d'une manière si rapide à l'action répétée des lames, qu'il était impossible de le tenir dans une direction donnée ». Joannis : « Je ne parlerai point de la manière dont le *Luxor* se comporta à la mer (...) mais l'on peut assurer que la plus mauvaise barque, munie de trois mâts, naviguerait tout aussi bien que lui ». Lebas : « Les vents passant à l'est, on fut obligé de louvoyer. Le *Luxor* manquait des qualités nécessaires à ce genre de navigation ; il dérivait beaucoup inconvénient prévu mais inévitable résultat de sa conformation forcée ». Angelin : « un assez violent coup de vent de sud-est souleva une forte houle qui nous fatigua beaucoup (...) le roulis était si fort qu'on aurait dit que le bâtiment allait s'engloutir ».

Le *Luxor* touche terre à Alexandrie le 3 mai 1831. Cinq jours plus tard, son état-major est reçu au palais de Pharos par Méhémet Ali, en présence du consul de France Mimaut. Lebas est un homme de petite taille, et Méhémet le sait. Feignant de ne pas le voir derrière ses compagnons, le Pacha s'étonne : « Où est donc l'ingénieur ? ». Alors que Mimaut le désigne, le Pacha invite Lebas à se placer à son côté, mêlant ainsi humour et aménité familière. Une semaine plus tard, Lebas quitte le *Luxor* avec son équipe, afin de transporter le matériel à Louqsor et en vue d'y procéder aux préparatifs préalables à l'abattage. Hommes et matériel sont transbordés sur des *agabas*, bateaux à fond plat aptes à la navigation sur le Nil. Parallèlement, le *Luxor* rallie Rosette, où il attend la crue du Nil pour en remonter le cours.

Lebas et son train atteignent Louqsor le 11 juillet, en éprouvant un émerveillement qui leur fait un moment oublier les chaleurs croissantes du climat égyptien. La petite taille de Lebas avait provoqué les facéties de Méhémet. Ici, elle provoque l'hilarité des locaux, se refusant à croire qu'un si petit homme pourrait venir à bout de l'immense monolithe qu'il doit renverser avant de l'emporter au loin.

Des deux obélisques dressés devant le pylône du temple de Ramsès, celui de droite (l'occidental) doit être enlevé par Lebas. Ses abords sont encombrés de maisonnettes récentes, formant un quartier de la petite ville de 800 âmes qui a littéralement colonisé les monuments antiques. Trente maisons doivent être achetées pour être démolies. Depuis l'Antiquité le niveau du terrain environnant a été exhaussé. La base de l'obélisque est enfouie sur une hauteur de près de quatre mètres. Son dégagement et l'inspection détaillée de l'ouvrage révèlent une fissure que Champollion n'avait pas relevée et qui commence par inquiéter Lebas quant aux possibilités d'abattre le monolithe sans dommage.

Entre-temps, le *Luxor* arrive sur place le 14 août. Il faut s'installer pour durer, jusqu'à la prochaine crue du Nil, au printemps suivant. Le bateau échoué est protégé des ardeurs du soleil par des tentes et une carapace de nattes, humidifiées en permanence. « Le bâtiment n'offrait plus alors sur la plage que l'aspect d'une forteresse délabrée, ou bien d'un immense panier d'osier », selon les propres termes de Joannis. Les logements de l'équipage et un hôpital sont aménagés dans le temple lui-même. Des maisonnettes sont construites en dehors du temple pour l'état-major. Toutes les activités nécessaires à la subsistance de l'équipage sont confiées à des artisans locaux, placés sous l'inspection et le contrôle de matelots « intelligents et honnêtes ». A la fin de septembre, les installations terrestres du *Luxor* sont complètement réalisées. Deux arpents de terre sont même convertis en jardin agricole, où sont produits les divers légumes de France. Le jardin est confié à l'interprète égyptien, dont Verninac précise, non sans ironie, que c'est le seul emploi lui convenant...

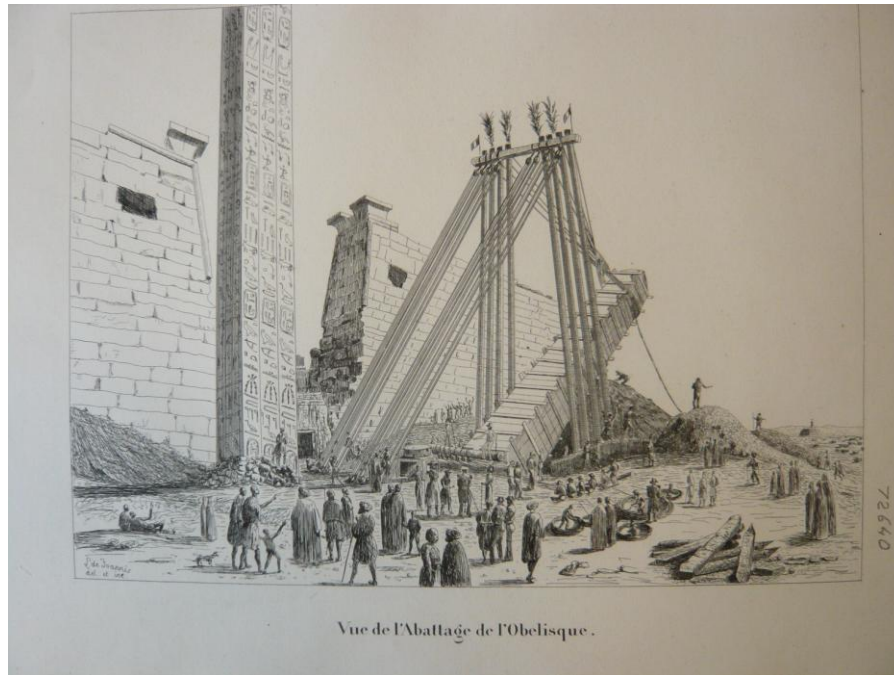
A la fin du mois d'août, un afflux de réfugiés signale la propagation d'une épidémie de choléra provenant de Basse-Égypte. Ibrahim Pacha, fils de Méhémet Ali abandonne « courageusement » l'armée de 40.000 hommes qu'il devait conduire en Syrie face aux troupes du Sultan. Retrouvant peu après son énergie, il rejoint son armée, l'emmène en Syrie et s'empare de saint Jean d'Acre, gagnant par là un prestige qui le place aux yeux des Egyptiens au-dessus de Bonaparte !

Pendant ce temps, le choléra atteint Louqsor dès le 10 septembre. La population est durement touchée. Une quinzaine d'hommes du *Luxor* sont atteints par la maladie, mais les soins constants du médecin Angélin rencontrent le succès le plus complet. Grâce à l'expérience qu'il avait acquise sur le choléra en Syrie, Angélin sauve tous ses patients.

Dans la fournaise de l'été, 400 travailleurs égyptiens sont employés aux terrassements que nécessite la création d'un chemin de halage entre le

Luxor et l'obélisque. Pendant ce temps, les faces du monument sont recouvertes d'un bordage de bois pour le protéger durant les manœuvres et le transport. S'agissant de l'abattage de l'obélisque, Lebas avait initialement envisagé de le dégager jusqu'à sa base avant de le faire basculer, puis de le haler jusqu'au *Luxor*, distant de 400 mètres. Mais, l'enfouissement partiel du monolithe, aurait entraîné des terrassements énormes. S'adaptant aux circonstances, Lebas prévoit finalement d'abattre le monolithe en deux phases de rotations successives. Dans un premier temps, il basculera autour d'une arête de sa base. Dans un second temps, il pivotera autour d'un point voisin de son centre de gravité. A ce stade, l'obélisque sera couché sur un plan supérieur à celui de sa base. De là, il sera halé jusqu'au *Luxor*. Cet artifice fait économiser plus de 40 000 mètres cubes de déblais. La manœuvre sera assurée par deux types d'appareils. L'appareil d'abattage, comportant trois cabestans manœuvrés par 192 Egyptiens, provoquera le basculement de l'ouvrage. Pour éviter que l'obélisque ne se rompe durant le basculement, son mouvement sera ralenti par un appareil de retenue. C'est une simple bigue, ou portique, actionné par huit marins. La conception des appareils est telle que l'effort demandé à chaque homme atteint à peine 15 kg.

Le grand jour se présente le 23 octobre. « La plus grande anxiété règne sur toutes les figures, lorsque le soleil dore de ses rayons la statue colossale de Memnon. C'est le signal de l'action. La voix du commandant se fait entendre. Aussitôt les cabestans tournent sur leur axe ». Majestueusement, l'obélisque se soulève de sa base, il pivote sous l'effet des appareils d'abattage. En un temps record de vingt cinq minutes, il vient s'appuyer contre le cylindre de rotation qui l'attend sur le sol.



Abattage de l'obélisque. Gravure de Joannis

La seconde rotation sera bien plus laborieuse.

Il faut soulever la base du monolithe et achever son inclinaison, dans une position où l'énormité des efforts mécaniques risque à tout moment de le briser. Cela prendra deux longues semaines... Le halage jusqu'au *Luxor* ne sera pas non plus de tout repos. A court de bois, Lebas dispose de quatre tabliers de charpente pour faire glisser l'obélisque sur son chemin de sable. A mesure de la progression du bloc de granit les tabliers sont successivement positionnés à son avant, puis récupérés lorsqu'ils sont dégagés à l'arrière. La proue du *Luxor* est détachée au trait de scie pour permettre l'embarquement, qui est effectué en une journée, le 19 décembre. A Noël, la proue est remise en place, à la grande stupeur des locaux. Granit français à bord d'un navire de la marine française, l'obélisque et son navire gigogne forment une île française en terre d'Égypte.



Embarquement de l'obélisque à bord du Luxor.
Modèle du musée national de la marine

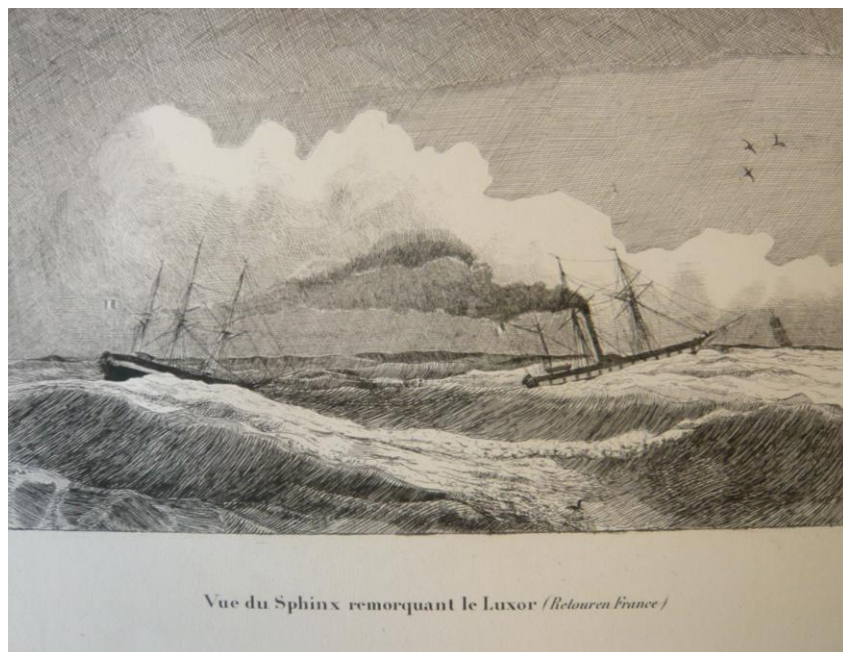
Une fois la cargaison embarquée, il faut attendre la crue annuelle du Nil pour retourner vers la mer. En cette année 1832, le fleuve se fait attendre, repoussant d'un mois le début de son expansion. Ce n'est que le 18 août que la montée des eaux est suffisante pour que l'allège se mette en flottaison. La descente du Nil est éprouvante pour le navire et son équipage. Entraîné comme un fêtu de paille, il met à profit le vent contraire pour ralentir sa course sur les flots en louvoyant. Quand le vent faiblit, c'est une ancre traînant sur le fond du fleuve qui ralentit sa course. Les échouages sur les bancs de sable succèdent aux abordages de la rive. L'étape décisive de Rosette est atteinte début octobre avec appréhension. La barre du Boghaz demeure en effet le dernier obstacle avant la Méditerranée. Le banc de sable qui marque le Boghaz est capricieux, le niveau de l'eau n'est guère réjouissant : les sondes annoncent deux mètres, là où le *Luxor* cale 2,19 mètres...

L'attente reprend, éprouvante pour les nerfs de l'équipage. Le 28 décembre –le *Luxor* a quitté Louqsor depuis plus de quatre mois- le pilote égyptien constate qu'un récent ouragan a porté le fond du Boghaz à 2,5 mètre. Les sondes décèlent un chenal praticable de 40 mètres de large. Le branle-bas est instantané sur le *Luxor*. Remis en état d'affronter la haute mer en 36 heures, il se présente devant la barre le 1^o janvier

1833. L'année nouvelle s'annonce sous un soleil radieux. Le navire franchit la barre en culant, assisté par des péniches locales. Il finit par rejoindre les eaux salées, non sans avoir salué d'un dernier coup de talon le cours du Nil. Enfin libres ! Il s'en sera fallu de peu ; dès le 4 janvier, les sables referment la passe. Le *Luxor* retourne en France pris en remorque par le *Sphinx*, aviso à roues. Les mauvaises conditions du trajet aller ont en effet incité Verninac à demander l'assistance d'un navire à vapeur.

L'obélisque remorqué par un sphinx ! Tout un symbole !

Parti d'Alexandrie le 1^o avril, le convoi fait route à 4 nœuds. Rhodes est atteint le 6, non sans avoir éprouvé des frayeurs. La houle est telle que le bastingage du *Luxor* s'engage dans l'eau à chaque coup de roulis.



Le Sphinx et le Luxor dans le gros temps

Après s'être abrités en baie de Marmara, les deux bâtiments passent par Navarin et charbonnent à Corfou, grâce à l'obligeance de la Navy, qui tient les îles Ioniennes. La rade de Toulon est atteinte dans la nuit du 10 au 11 mai 1833. Une quarantaine de 25 jours leur est imposée au Lazaret. L'escale du *Luxor* à Toulon est l'occasion pour l'hôpital maritime d'enrichir ses collections de curiosités d'un crocodile du Nil, empaillé par Angelin. Le bateau séjourne deux semaines au bassin pour un carénage. L'obélisque touche ainsi, très symboliquement, la terre de France à Toulon.

Un visiteur bénéficie du privilège de monter à bord. Il s'agit de Joseph Méry qui, avec son alter ego Auguste Barthélemy, donne à la satire politique un essor largement répandu dans les journaux et salles de Paris. Méry en fait un récit épistolaire à Barthélemy, publié par la Revue de Paris quelques semaines plus tard : « 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. 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. »

On peut comprendre l'intérêt porté au *Luxor* par Méry et Barthélemy, qui ont publié en 1829 un poème en huit chants intitulé de façon anachronique « Napoléon en Égypte ».

Partis de Toulon le 22 juin, le *Sphinx* et le *Luxor* atteignent Cherbourg le 12 août. Escale marquée par la venue de Louis-Philippe, qui fait chevaliers de la Légion d'honneur le second Joannis et le chirurgien Angelin. Le 5 septembre, la rade est couverte par une revue navale, à l'issue de laquelle Louis-Philippe apprend aux deux commandants du *Luxor* et du *Sphinx* leur promotion au grade de capitaine de corvette. Le 12, les deux navires quittent Cherbourg pour la Seine, où la remorque est passée par le *Heva*. Sans être aussi épique ni incertaine que la descente du Nil, la remontée de la Seine ne sera pas de tout repos. Le haut niveau du fleuve rend délicat le passage sous les ponts, en dépit du démontage des mâts du navire.

Le *Luxor* s'amarre enfin près du pont de la Concorde le 23 décembre 1833. La dernière étape de l'odyssée de l'obélisque sera plus longue que les précédentes, depuis le départ du *Luxor* de Toulon en avril 1831. L'obélisque relève désormais du ministre des Travaux publics, monsieur Thiers. Celui-ci juge logique de confier à Lebas les travaux de mise en place de l'obélisque sur la place de la Concorde.

C'est le centre de la place de la Concorde qui doit servir base à l'obélisque de Louqsor. Le choix n'est pas neutre. C'est à quelques mètres près l'endroit où avait été dressé l'échafaud sur lequel Louis XVI fut exécuté. Sous la première Restauration, il est prévu d'y élever une chapelle dédiée à Louis XVI. Sa première pierre est même posée en mai 1826 par Charles X. Mais Louis-Philippe préfère orner la place d'un monument dénué de signification partisane.

Après aménagement d'une cale sur la berge de la Seine, le *Luxor* est échoué le 23 décembre 1833. Le 24 décembre, le bateau a pris les dispositions d'apparat pour recevoir le roi et quelques survivants de l'Institut d'Égypte. Tandis que le commandant se livre à une dernière inspection, retentit le cri de « Un homme à la mer ! ». Deux marins se précipitent et sortent de l'eau un vénérable vieillard en habit et portant l'épée d'académicien au côté. C'est Geoffroy Saint-Hilaire en personne, le doyen des professeurs du Muséum d'histoire naturelle et respectable président de l'Académie des Sciences, que son pied a trahi sur l'échelle du quai !

L'obélisque est ensuite hissé sur le bord de la place de la Concorde le 9 août 1834. 240 artilleurs parisiens s'activent aux cabestans. Deux jours plus tard, il parvient au niveau de la place de la Concorde.

Il y fera escale durant deux années. Deux années consacrées à préparer son réceptacle. Deux années durant lesquelles les beaux esprits parisiens rivalisent d'ingéniosité pour trouver un emploi au monolithe antique. Son emplacement est largement controversé. Certains le verraient mieux à la Bastille ou à la barrière du Trône, d'autres au Champ de Mars ou aux Invalides, en hommage à la Grande Armée. Inspiré par l'antiquité romaine, un auteur anonyme propose de l'utiliser comme un gnomon au centre de la place de la Concorde, aménagée comme un gigantesque cadran solaire. Joannis, l'ancien second du *Luxor*, le verrait plus simplement dressé au centre de la cour carrée du Louvre. L'architecte Hittorf est chargé de tracer le socle de l'obélisque, dans un projet plus vaste d'embellissement de la place de la Concorde. C'est sur les côtes bretonnes qu'il est choisi d'extraire un granit qui s'allie à perfection avec celui du monolithe. Le *Luxor* quitte donc Paris le 5 septembre 1835 pour l'Aber Ildut, d'où il rapporte sa cargaison le 15 décembre suivant, nous en célébrons aujourd'hui l'anniversaire ! Quatre mois plus tard, les blocs sont confiés au ciseau de l'entreprise. Le socle étant disponible le 1^{er} août, les derniers préparatifs sont ranimés en vue de placer enfin l'obélisque sur son socle. Après avoir été présenté dans l'axe de la translation finale, l'obélisque est manœuvré par quatre cabestans armés par 120 artilleurs. Il est minutieusement halé jusqu'au bord du socle, de façon que leurs arêtes respectives coïncident parfaitement. Tout est désormais paré pour le grand moment, l'heure de gloire de Lebas.

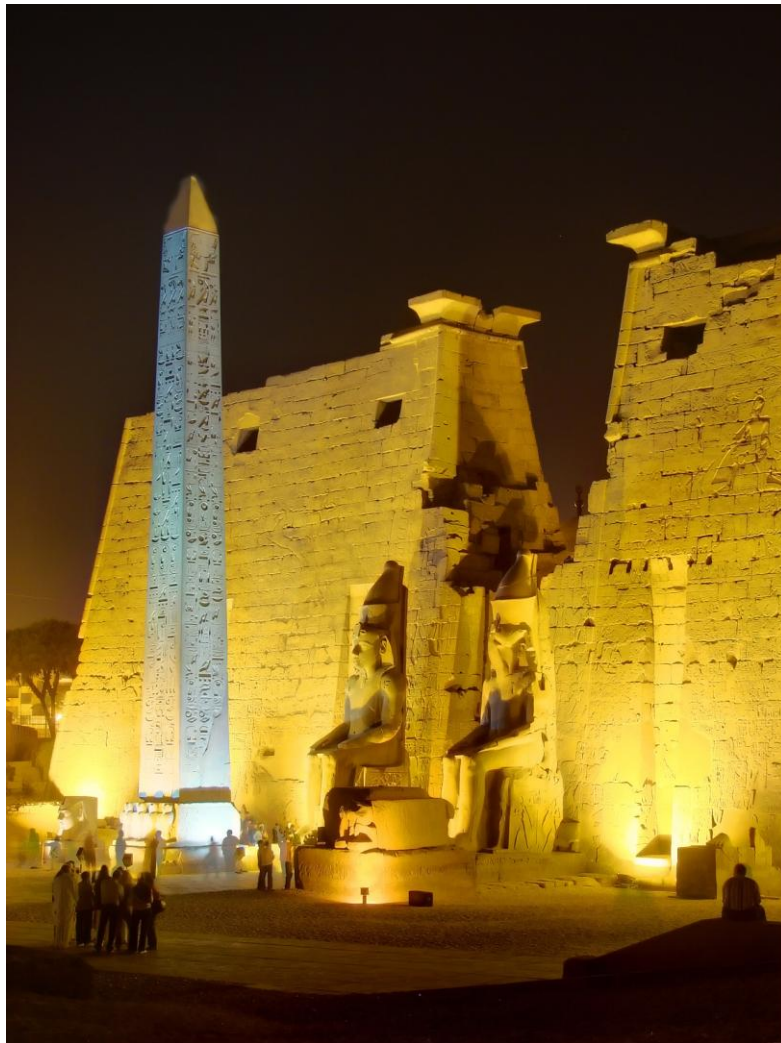
Le dispositif adopté par l'ingénieur est analogue à celui qu'il a conçu pour l'abattage à Louqsor. Dix cabestans serviront à l'érection du monolithe, servis par 300 artilleurs. L'appareil de retenue est, quant à lui, servi par des marins attachés au service personnel du souverain. C'est le mardi 25 octobre 1836 que l'antique monument égyptien s'élève dans le ciel parisien.



Érection de l'obélisque le 25 octobre 1836. Tableau de François Dubois

La foule remplit la place et les jardins environnants, des Tuileries au Champs Elysées. Louis-Philippe et sa suite assistent à l'événement depuis le balcon de l'Hôtel de la marine. L'obélisque atteint sa position verticale après deux heures et demi d'efforts, marqués par un moment de tension lorsque l'obélisque atteint une inclinaison de 38 degrés. Les contraintes exercées sur la base sont alors proches d'un maximum critique, trahies par une trépidation transmise par le sol. L'ascension reprend continûment jusqu'à la verticale. L'enthousiasme populaire explose alors sous la forme d'applaudissements, qui redoublent lorsque les trois couleurs sont envoyées sur l'obélisque par un groupe de charpentiers. La face qui regardait vers le Nil se trouve désormais tournée vers la Seine, marque emblématique d'un jumelage entre les deux fleuves. Sur le plan symbolique et urbain, le point occupé par l'obélisque est hautement singulier. Il est à la rencontre des axes majeurs marqués par les Tuileries, la Madeleine et le Palais-Bourbon. En d'autres termes, le Roi, la Foi et la Loi. Sans oublier l'axe sacré tirant vers l'ouest, marqué par l'arc de Triomphe consacré à la Grande armée.

Une fois en place, l'obélisque continue de susciter les réactions littéraires. Négligeant le caractère de cadeau du monument, Petrus Borel lui consacre un pamphlet de seize pages, dans lequel il fustige le dépaysement infligé aux antiquités : « Il faut aux sphinx de granit les longues avenues des temples des Pharaons ; il faut, ou ces hordes bizarres qui s'entre-tuèrent à leur ombre, ou les ruines silencieuses de Karnak. Il faut aux obélisques les pylônes du temple, il faut le culte du soleil, il faut l'idolâtrie de la multitude, ou il faut le désert ».



*Le second obélisque de Louxor, resté en place
devant le temple*

De son côté, Théophile Gautier dépeint en deux poèmes de dix huit quatrains la nostalgie éprouvée par le monolithe arraché par les hommes à sa terre natale ; extraits :



L'obélisque de nos jours, coiffé de son pyramidion depuis 1998

Sur cette place je m'ennuie.
Obélisque dépareillé ;
Neige, givre, bruine et pluie
Glacent mon flanc déjà rouillé ;

Devant les colosses moroses
Et les pylônes de Louxor
Près de mon frère aux teintes roses
Que ne suis-je debout encor,

Mais aujourd'hui, pilier profane
Entre deux fontaines campé,
Je vois passer la courtisane
Se renversant dans son coupé.

Je vois, de janvier à décembre,
La procession des bourgeois,
Les Solons qui vont à la chambre,
Et les Arthurs qui vont au bois.

Les acteurs principaux de son aventure transcontinentale poursuivront leurs parcours humains. Jean-François Champollion, sans qui l'obélisque serait demeuré sur la rive du Nil, n'aura pas assisté à l'arrivée du monolithe en France. Disparu prématurément en 1832, celui qui disait « Je suis tout à l'Égypte, elle est tout pour moi », verra son œuvre égyptologique poursuivie par son frère Jacques Joseph, surnommé Champollion-Figeac.

La carrière maritime de Raymond Verninac le conduira aux plus hauts sommets. Promu capitaine de vaisseau en 1844, il sera membre de la commission chargée de centraliser l'examen des questions relatives au développement de la marine à vapeur. Retiré dans son fief natal de Souillac à la révolution de 1848, il est rappelé en juillet de la même année pour être nommé sous-secrétaire d'Etat à la marine, alors qu'il n'est pas encore officier général. Il se voit confier le portefeuille ministériel du 18 juillet au 19 décembre 1848. Conseiller général du Lot de 1848 à 1852, il sera ensuite nommé gouverneur des établissements français de l'Inde et de la Réunion jusqu'en 1856. Décédé en 1873 à Souillac, sa mémoire y est honorée par un buste en bronze inauguré en 1898. Enlevé en 1942 par l'occupant, avide de bronze, le buste a été remplacé en juin 2007.

Son second, Léon de Joannis, quittera prématurément la marine en 1843 pour raisons de santé. Brillant aquarelliste, il se reconvertira dans les arts et la technique. Graveur un temps, il sera aussi directeur de l'Ecole des Arts et métiers d'Angers.

Revenu en France en 1836, Lefebure de Cérisy se retire à Toulon en 1837. Résidant rue saint Roch, au numéro 28, il herborise dans son domaine de Méounes et figure un temps parmi les membres associés de la Société des Sciences, Belles-lettres et Arts du département du Var, notre Académie avant la lettre. Il quitte ce monde le 15 décembre 1864, il y a 146 ans jour pour jour. Une rue de Toulon porte son nom depuis 1942, grâce à une proposition du commandant Emmanuel Davin.

Jean-Baptiste Apollinaire Lebas bénéficiera de la reconnaissance royale. Peu après son succès parisien, il est nommé conservateur du musée naval installé au Louvre. Il y succède à Pierre Zédé, premier conservateur du musée de la marine créé par Charles X en décembre 1827. C'est vraisemblablement de cette époque que date son portrait sur daguerréotype, pièce exceptionnelle des collections du musée de la marine. La statuette-charge de Dantan conservée au musée Carnavalet ironise bien entendu sur l'exploit de Lebas. Promu ingénieur de 1^o classe du génie maritime (ce qui correspond au grade actuel d'ingénieur en chef) en décembre 1842, Lebas est membre adjoint du conseil d'amirauté en 1851. Retiré du service en 1858, il rejoint sa dernière demeure au Père Lachaise en 1873. Elle y est reconnaissable entre toutes par un monument répondant à celui de Ramsès II.



L'obélisque, pour sa part, est le plus ancien monument dans Paris. Les embellissements réalisés par Hittorf, à défaut d'atténuer l'austérité de l'élégante place conçue par Jacques Ange Gabriel, en soulignent la beauté classique. Classé monument historique en 1937, il a été coiffé d'un pyramidion doré de 3,6 m de haut en 1998. Symbole des liens franco-égyptiens, il doit à un fort groupe de Toulonnais et de Provençaux l'écriture de son odyssée.

Réponse de l'amiral Guillou

Maintenant que les clameurs se sont apaisées, j'ai, Monsieur, pour la deuxième fois le privilège de vous accueillir au nom de l'Académie du Var.

Le présent face à face, traditionnel et demeuré un peu solennel, nous rappelle à l'un et à l'autre un tête à tête d'il y a presque un quart de siècle. Alors que sur la patte de l'ancre, votre directeur, l'ingénieur général Jacques Boulard quittait les Travaux Maritimes de Toulon, il nous suggéra, lui notre familier, de recruter sans tarder l'un de ses ingénieurs subordonnés qui, sans dommage pour son métier et en une discrétion quasi monacale, avait déjà amorcé une carrière parallèle d'historien maritime. Nous menâmes l'affaire à nous deux très rondement, et dès 1987 vous franchissiez en benjamin le seuil de la Corderie ; vous aviez trente quatre ans.

Cinquième d'une fratrie de cinq, dont les aînés étaient nés à Saïgon, vous avez vu le jour à l'hôpital maritime de Cherbourg « première vision de la marine » écrivez-vous. Prédestination ? C'est un mot qui vous plait.

Votre père, issu de Tarnais « artisans de la terre et de la pierre », était ingénieur mécanicien de la Marine, et, sans nous connaître, nous avons cohabité à l'École Navale de Laninon qui abritait alors l'école des ingénieurs ; les deux écoles n'étaient encore que jumelées territorialement. Il était de mes anciens. Nous avons aussi navigué de conserve plus tard.

C'est en 39 que sur la route de Saïgon il rencontra à bord du *Cap Tourane* votre future maman, fille de Georges Coëdes, descendant d'intellectuels hongrois arrivés en France au XVII^e ou XVIII^e siècle. Illustre épigraphiste, Coedes était directeur de l'École Française d'Extrême-Orient. Vous lui avez consacré ici en 2006 une imposante Heure de l'Académie. Vous lui portez un culte, et tenez fort de ce grand-père, ne serait-ce que physiquement.

Nourri de sanscrit sur un coup de foudre pour le Cambodge, le ci-devant jeune professeur d'allemand rallie ce lointain pays et le Siam pour y vivre en communion spirituelle avec le bouddhisme, apprend le khmer, s'immerge dans la brousse d'Angkor où il déchiffre et défriche, « épouse à la cambodgienne » une jeune fille qui sera votre très chère grand-mère maternelle. Il ne viendra plus en France que pour des congés et ne retrouvera définitivement le pays natal qu'en 46 après de sévères épreuves de la guerre à Hanoï et autres lieux. Il sera élu à l'Académie des inscriptions et belles lettres ; vous avez de qui tenir.

De l'âge de deux à six ans, vous vivrez chez lui au musée asiatique parisien d'Ennery dont il est conservateur. Vous évoquez les cauchemars que vous causait le tigre en bois de garde au pied de l'escalier, et aussi les mots magiques de là-bas qui hantaient la maison : baie d'Along, Angkor, Koh Chang... la bataille navale de 41 contre le Siam, à laquelle participa votre père, et dont le professeur Navarranne nous fit ici le récit.

Vous êtes, tout jeune, visiteur du musée Guimet, bien entendu, et du musée parisien de la Marine où, un autre jour de prédestination, vous tombez en arrêt devant le diorama du démontage de l'obélisque de Louqsor. Pourquoi, en effet, ne pas attribuer à ce souvenir – pour vous encore frais – l'imposant discours, combien applaudi, que vous venez de prononcer en hommage à l'épopée du transfert de la Vallée des Rois à la Place de la Concorde de l'obélisque (en chinois, « stèle pointue »). Quelle opération de première grandeur tout à l'honneur de ceux de nos grands anciens qui l'ont imaginée, menée et réussie !

Votre jeunesse se poursuit en région parisienne, et en 74 vous entrez à l'École Navale, que vous quittez au terme du mois de probation pour l'École des Travaux maritimes. Tant mieux pour eux, tant pis pour nous. De toute façon vous n'abandonnez pas la mer que vous retrouvez, ingénieur, dès votre première affectation, à Rochefort. Vous êtes d'emblée saisi par le charme de l'ancien arsenal de Colbert et de sa Corderie dont commence la restauration. Votre passion atavique pour les belles et vieilles pierres ne vous quittera plus.

Vous avez à peine le temps d'effectuer quelques travaux à l'Île des Faisans, chargée d'histoire, de la Bidassoa, qu'à Mururoa « marin au milieu des sapeurs du Génie » vous réparez les dégâts de deux furieuses tempêtes dites « tropicales » et reprenez le balisage en pantène de l'entrée du lagon. Une autre tempête vous attend à Papeete.

Amariné et gorgé de soleil, vous montez à Brest, où du temps de son affectation notre ami Boulard, linguiste, se délassait dans la louable étude de la langue bretonne. Quant à vous, vous préférez passer des heures aux archives accueillantes de la marine du Ponant. Les dés sont jetés. Vous publiez déjà dans *Cols bleus* et la revue *Neptunia*.

En 85 vous descendez à Toulon. Ce ne sont là que retrouvailles : car, encore dans les langes, vous aviez habité au palais Vauban, à deux pas de la salle Mozart. Prédestination, et même double prédestination, dites-vous.

Vous voici chef de la subdivision « ouvrages » et vous allez vivre, ce sont vos propres mots « un des meilleurs temps de votre carrière ». Promu en 91 ingénieur en chef, vous serez nommé, sous la direction de notre confrère, l'ingénieur général Michel Colas, chef du service Affaires générales et patrimoine, puis chargé en plus de mission Patrimoine auprès de votre directeur central.

Vous montez à Paris à la direction centrale des Travaux Maritimes, et je constate que vous y avez été trop occupé pour répondre à la question perfide que je vous avais posée et que vous venez de rappeler. Mais j'ai tout mon temps, s'il plait à Dieu.

Au bout de deux ans, vous revenez à Toulon en qualité de chef des opérations d'infrastructure ; le patrimoine continue, pour votre plaisir, à vous harceler.

Sur votre demande, vous partez en retraite... l'an dernier.

En 88, c'est-à-dire au lendemain de votre arrivée à l'Académie, vous nous offrez votre première communication : *Antoine Choquet de Lindu, bâtisseur de l'arsenal de Brest*. Vous récidivez l'année suivante avec *Trouille et Barralier, deux ingénieurs aux extrêmes de la Révolution*. Extrêmes ? Pardi ! Le premier est un aristocrate révolutionnaire et brestois, le second un bourgeois royaliste et toulonnais, par ailleurs époux d'une sœur du médecin de la marine Hernandez, notre fondateur. Puis, comme si vous vouliez nous démontrer que les Travaux Maritimes peuvent mener à tout, vous nous racontez que ce Barralier déguerpit de Toulon avec sa famille à bord d'un vaisseau de l'amiral Hood, bâtit au passage le port de Milford Haven au pays de Galles, fut promu assistant de l'inspecteur des Constructions navales britanniques, puis à la Restauration, directeur des Constructions Navales à Toulon. Un personnage atypique qui avait du souffle.

Vous-même n'en manquez pas dans la recherche historique, l'écriture, le discours. On reste pantois devant l'étendue des activités littéraires de votre deuxième carrière dont l'énumération dépasse le cadre de cette courte adresse : Quel florilège !

Ouvrages personnels ou collectifs : *Citadelles d'azur, Brest face à la mer, Pierre de mer, Napoléon et la mer, Vauban bâtisseur du Roi Soleil*, nos propres publications de Table ronde...

Expositions personnelle sur les fortifications du Faron ou collective en 2007 au musée de la marine à Toulon sur *Vauban et Toulon*...

Participation aux travaux des Amis du Vieux Toulon, et aussi à l'association nationale de Vauban dont vous êtes membre du Conseil d'Administration...

Et enfin une nuée d'articles et communications dans *Cols bleus, Neptunia, Chasse marée*, etc.

Vauban est assurément votre deuxième grand homme. Son nom foisonne dans les belles pages qu'après de méticuleuses recherches vous avez écrites d'un style simple, ignorant l'emphase et coulant de source aussi bien en notre dernière publication sur le bain de Toulon que pour ce puissant discours d'aujourd'hui, riche en leçons et rappels en tout genre : histoire, géographie, diplomatie, politique, missions savantes,

navigation fluviale ou autre, noblesse du travail tout au long de la hiérarchie, etc. encore...

Ce fut un régal pour nous tous que de remonter, depuis le Luxor et sous votre patronage le Nil et le temps, escortés par une foule de noms de lieux et d'hommes connus ou non, voire oubliés. L'histoire d'Égypte s'enseignait de mon temps dès la sixième. Maintenant ? Je ne sais.

J'ai salué au loin dès l'appareillage, à tribord l'aïeul du professeur Yves Saint-Martin, sergent aux Pyramides, à bâbord celui de l'amiral de Lachadenède, enseigne à Aboukir.

Nous avons salué, chapeau bas, tous les participants de la grande aventure, depuis le duo Champollion-Mehemet Ali, sans lequel rien ne se serait passé, jusqu'aux bataillons de manœuvres égyptiens, certains peut-être encore esclaves.

Nous avons admiré le talent, l'enthousiasme, l'ardeur au travail de l'ingénieur Lebas, du commandant Verninac, de nos compatriotes artisans ou non, marins ou non, l'habileté et l'initiative des pilotes locaux. Nous avons applaudi autant que tremblé, quand par exemple sur le site les choses auraient pu mal tourner, c'est bien le cas de le dire, ou quand l'intrépide Luxor du brasser sa voile à culer pour éviter l'échouage dans la descente du Nil emballé, lorsqu'enfin il s'offrit la fantaisie, épaulé par la batellerie d'Alexandrie, de forcer le dernier obstacle vers le *Sphinx* à vapeur et la haute mer, bravement certes mais à reculons, comme pour pointer l'étrave, en signe de salut, vers la carrière natale de son illustre et pesant passager. Les marins aiment les symboles.

Nous avons tout de même grogné devant l'épreuve malvenue de la quarantaine au Lazaret de notre rade ; quelle aubaine pour les « pointus » du voisinage !

Et nous n'avons pas déploré de faire campagne aux Abers du Finistère pour y quérir le granit breton seul digne de gréer le socle de son cousin égyptien sous les balcons encore marins de notre Rue Royale.

Quel merveilleux voyage, sous votre pilotage de Toulon à Paris en passant par Louqsor, lieu magique !

Vous n'êtes pas encore sexagénaire, cher Bernard. Que l'on vous revoie souvent sur cette scène et sous notre pavillon au cours des une, deux, trois ou quatre décennies à venir. A Dieu Vat.

