

Les écrivains visionnaires

Morgan Robertson

Morgan Robertson est un écrivain américain connu pour ses nouvelles. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages sur la mer et de récits maritimes et le possible inventeur du périscop. De nos jours il est plus connu pour avoir écrit le roman *Le Naufrage du Titan*.



Morgan Robertson (1861-1915)

Le Titanic et le Titan

L'histoire était écrite depuis 14 ans

L'écrivain Morgan Robertson publia un roman racontant l'histoire du naufrage d'un navire. Ce récit, bien que datant de 14 ans avant le drame du Titanic, en est presque une copie. Le nom du bateau de ROBERTSON était le Titan. Il mesurait 244 mètres et déplaçait 70000 tonnes, le Titanic, 269 mètres pour 66000 tonnes. L'ouvrage fut publié aux Etats-Unis en 1898, sous le titre *Futility*, et réédité en 1912, l'année même du naufrage, sous le titre "The Wreck of the Titan".

En 1898, 14 ans avant le naufrage du Titanic, Morgan Robertson, écrivain de la mer, avait imaginé la catastrophe dans un roman visionnaire !

Tous deux avaient trois hélices et atteignaient des vitesses de 24 à 25 nœuds. Dans le livre, le Titan pouvait recevoir 3000 personnes, équipage compris, et ses canots étaient en

nombre insuffisant, mais personne ne s'en souciait car le Titan, avait été déclaré insubmersible pas ses concepteurs, comme sur le Titanic!

Le naufrage du Titan

Le roman de Morgan Robertson, « Le naufrage du Titan », nous livre une belle et héroïque histoire d'amour entre un marin courageux, une petite fille bravant le danger et une mère retrouvant enfin le bonheur complet.

L'histoire raconte comment un navire de 75.000 tonnes et long de 243 mètres, fonçant à travers le brouillard à la vitesse de 15 mètres par seconde, va s'encaster dans un iceberg en plein brouillard, au large de Terre Neuve, lors de sa première traversée de l'Atlantique.

Morgan Robertson, a conçu son récit comme un pamphlet contre la volonté dominatrice de la technique en général, et de l'impérialisme britannique en particulier. Tous les détails de contexte sont campés pour rendre haïssable et futile cette volonté de puissance ce qui mène le monde, à toute vapeur, vers la catastrophe.



Le Titan cristallise toute la technologie, tout le savoir-faire humain en matière de construction navale. Il est le plus grand vaisseau jamais construit par l'homme, le plus puissant, le plus rapide, et aussi le plus sûr.

Équipé de caissons étanches, il est présumé insubmersible. Ce géant a été conçu pour assurer par tous temps, en toutes saisons, la traversée de l'Atlantique Nord à une vitesse record.

Au regard de cet argument publicitaire, les deux risques possibles (le choc avec un autre navire, ou avec un iceberg) semblent un prix acceptable. En effet, si le navire heurte un autre navire, il le coupera en deux sans grand dommage, étant donné sa masse, et les assurances paieront; et s'il heurte un iceberg, il ne risque que des dégâts mineurs, étant donné la conception révolutionnaire qui le rend insubmersible.

C'est pourquoi la compagnie a donné comme consigne au capitaine de foncer dans le brouillard à toute vapeur pour établir un nouveau record. Pour les mêmes raisons on a

négligé les canots de sauvetage: il ne se trouve à bord que vingt-quatre chaloupes, susceptibles d'embarquer cinq cents personnes. Le navire a battu, lors de son voyage inaugural, le record de la traversée, au retour de New York.

La consigne a été donnée de forcer les machines pour battre un nouveau record. Un premier drame se déroule au début du voyage, pendant la nuit: un petit navire est coupé en deux par le Titan, qui n'a pu l'éviter à cause de sa vitesse excessive.

Mais le capitaine qui obéit aux consignes de la compagnie, ordonne que l'on poursuive la route sans chercher à sauver les éventuels survivants. Il est tard et le drame est passé inaperçu des passagers, mais pas à quelques membres de l'équipage.

Ces derniers sont convoqués dans le bureau du capitaine qui achète leur silence. Mais l'un d'eux refuse ce marché. Il s'agit d'un ancien capitaine, qui, déclassé, est redevenu simple matelot à la suite d'une histoire d'amour qui l'a fait tomber dans l'alcoolisme.

L'homme qui n'a plus rien à perdre, veut racheter l'échec de sa vie par une action d'éclat. Panique du capitaine qui finit par trouver le point faible: à ce témoin récalcitrant, on va fournir du whisky à volonté, pour qu'à l'arrivée en Angleterre, il ne soit plus qu'une loque incapable de témoigner.

Pendant ce temps-là, le Titan s'achemine à toute vapeur vers son destin. Pour éviter que Rowland, le témoin gênant, ne soit au contact des passagers, on l'a envoyé à l'avant du vaisseau. Là, quelques minutes avant la collision, on le voit discuter avec un officier du rafraîchissement subit de l'air, signe de la proximité de champs d'icebergs, dans une scène qui évoque irrésistiblement un moment intense du film de James Cameron (Titanic, 1998).

Et ce qui suit ne l'évoque pas moins. Hurllement de la vigie: « Ice ahead ! Iceberg, Right under the bows! » (« La glace, l'iceberg droit devant, juste sous la proue! ») Manœuvre désespérée. Mais il est trop tard, le choc est inévitable. Lancé à la vitesse de vingt-quatre nœuds, le géant glisse sur une sorte de plan de glace incliné, sa proue s'élève; puis il bascule et se couche sur le côté. Les chaudières explosent, entraînant dans une mort atroce, tous ceux qui travaillent dans les soutes. Seulement deux barques pourront être mises à la mer.

Le lendemain, la presse mondiale se déchaîne: l'invincible Titan, l'orgueil de la marine britannique, a coulé lors de sa troisième sortie, entraînant dans la mort presque tous ses passagers et marins.

Hasard ou prophétie

Ce récit, évidemment, coupe le souffle, et on cherche d'abord à en savoir plus sur la personnalité de l'auteur. Ce qui n'est pas chose facile, car, comme il fallait s'y attendre, sa biographie s'est trouvée quelque peu auréolée de légende.



Ainsi, la rumeur a couru qu'il était mort sur le Titanic.

Mais l'histoire, si l'on peut dire, est trop belle pour être vraie. Morgan Robertson est mort en 1915, soit trois ans après la catastrophe; et comme son roman a été réédité en 1912, l'année du Titanic, il a sans doute été questionné sur sa prophétie.

C'est probablement à cette occasion qu'il s'est expliqué sur son procédé d'écriture. Robertson avait, semble-t-il, la particularité d'écrire parfois dans un état médiumnique. Morgan Robertson est né en 1861 à Oswego, dans l'Etat de New York. Dès l'âge de seize ans, après le lycée, il devient marin et travaille dans la marine marchande de 1877 à 1886.

Par la suite, il trouve un emploi dans une bijouterie; mais des problèmes de vue l'obligent à abandonner ce travail et à se consacrer à l'écriture.

Il devient un spécialiste de la nouvelle et du roman maritimes. Bien qu'autodidacte, il possède une solide culture, et une puissante capacité d'expression et de réflexion dont témoignent ses écrits. C'est un marginal, un homme révolté contre la société de son temps, qui passera toute sa vie dans les difficultés matérielles.

Une certaine reconnaissance lui viendra sur le tard, avec la publication de ses œuvres complètes, alors qu'il est devenu presque aveugle. On le trouvera mort dans un hôtel d'Atlantic City, le 24 mars 1915, assis dans un fauteuil, faisant face à la mer.

	Dans le roman	Dans la réalité
Nom du navire	<i>Titan</i>	<i>Titanic</i>
Taille du navire	800 pieds	882,5 pieds
Tonnage	45 000 tonnes	46 000 tonnes
Vitesse	25 nœuds	22 à 24 nœuds
Nombre d'hélices	3	3
Compartiments étanches	19	16
Passagers	Environ 3000	Environ 2200
Date du naufrage	Avril	Avril
Lieu du naufrage	Atlantique Nord	Au large de Terre-Neuve
Causes du naufrage	Collision avec un iceberg	Collision avec un iceberg
Insubmersibilité présumée	Oui	Oui
Canots de sauvetage	24 (insuffisant)	20 (insuffisant)

De toute évidence, les constructeurs du Titanic n'ont jamais entendu parler du roman de Robertson dont l'auteur, à la fin du siècle, reste à peu près inconnu. Et s'ils en avaient entendu parler, ils auraient appelé leur navire autrement.

La prophétie de Robertson semble encore plus frappante quand on récapitule les circonstances des deux naufrages, et les ressemblances entre le Titanic et le Titan imaginaire: les noms des navires, les causes lointaines, psychologiques et culturelles, du drame.

L'orgueil du technicien fausse le jugement; on fonce dans le brouillard pour battre un record, au mépris des règlements et de la prudence la plus élémentaire. Les lieux: l'Atlantique Nord, au large de Terre Neuve. L'époque de l'année: une nuit d'avril.

La cause immédiate: la collision avec un iceberg. La cause des pertes humaines: le manque de chaloupes de sauvetage.

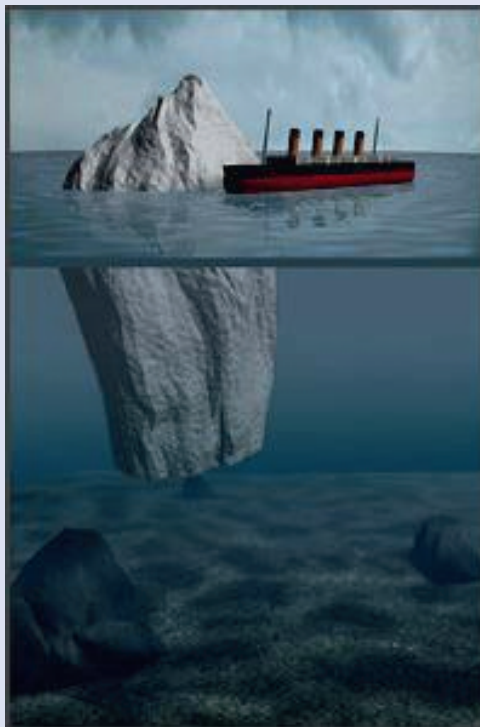
Et la coïncidence est encore plus frappante quand on prend en compte les caractères techniques des deux navires. Robertson qui a été marin, est solidement documenté. Aussi, quand il décrit le Titan, il utilise les projets techniques de son temps. Le Titan incarne le sommet de la technologie de 1898, le sommet de la démesure réalisable; probablement mis en chantier quelques années après la publication du roman, vu les délais de construction, le Titanic concrétise les plans des ingénieurs de la fin du XIXe siècle.

L'affaire des chaloupes manquantes, si frappant à première vue, l'est moins quand on se dit qu'assez vraisemblablement c'était une pratique de l'époque de n'embarquer que le nombre de canots de sauvetage exigé par la loi, pour gagner de la place, et que cette pratique a été relevée et stigmatisée dans le cas du Titanic, tout simplement parce qu'il y a eu naufrage.

Que le vaisseau soit britannique n'a rien d'étonnant; à l'époque de Victoria l'Angleterre est la première puissance mondiale et domine les mers.

D'autre part, où mettre en scène un vaisseau si révolutionnaire, si ce n'est sur la ligne de l'Atlantique Nord, où le trafic est le plus important?

Et comme l'iceberg est le seul obstacle capable de venir à bout d'un navire présumé insubmersible, comme d'autre part il incarne au mieux, face aux entreprises futilles des hommes, la permanence de l'implacable réalité cosmique, il faudra que le Titan heurte un iceberg. De ce fait, la rencontre fatale ne pourra avoir lieu qu'au large de Terre Neuve; de nuit, pour fournir l'absence de visibilité; et au mois d'avril, parce que c'est l'époque où les icebergs se détachent de la banquise.



Sur le pont du Titanic comme sur le pont du Titan, on a discuté, quelques minutes avant la catastrophe, du refroidissement de l'atmosphère imputable à d'éventuels icebergs, ce qui est normal, car les icebergs n'ont pas pour propriété connue de réchauffer l'atmosphère.

Reste un point intrigant, le nom des deux vaisseaux. A première vue, la coïncidence est si frappante qu'elle nous fait changer d'ordre de probabilité, et semble accréditer la thèse de la prophétie. Pourtant, c'est l'imaginaire de l'hybris qui meut la catastrophe imaginaire comme la catastrophe réelle; et, pour incarner l'hybris prométhéenne, quoi de plus indiqué qu'un Titan?

De plus, la White Star avait déjà à l'époque lancé sur mer l'Océanic, le Teutonic, le Majestic, tous des navires rivalisant en taille, en puissance et en luxe. Ayant imaginé pour son histoire un immense paquebot, que lui restait-il comme autre nom pour traduire l'idée du gigantisme, hormis celui de Titan?

On compte parmi les victimes du naufrage du Titanic le célèbre journaliste W.T. Stead qui, dans la critique qu'il avait faite du livre de Morgan Robertson, avait conclu par cette

phrase:« C'est exactement ce qui pourrait se passer si les grandes compagnies de paquebots persistent à ne pas prévoir assez de chaloupes de sauvetage pour tout le monde ! »

Les comptes rendus de la vénérable Society for Psychical Research regorgent de tels témoignages de personnes ayant eu la vision d'une catastrophe prochaine.

Mais Roberston en a fait un livre; ce qui donne bien plus de poids à son expérience et à son récit.



Morgan Robertson (1865-1915) est un écrivain américain connu pour ses nouvelles. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages sur la mer et de récits maritimes et le possible inventeur du périscope. De nos jours il est plus connu pour avoir écrit le roman *Le Naufrage du Titan*.

Le roman de Jules Verne : de la Terre à la Lune

En 1896, Jules Verne publie son roman «De la Terre à la Lune ». Il y raconte comment « un boulet capsule» du nom de Colombia, tiré par un énorme canon situé en Floride, atteint la Lune en 73 heures 13 minutes.

On peut se demander sur quoi il avait pu fonder son calcul.

Le voyage d'Apollo 11, 73 ans plus tard, en juillet 1969, durera précisément 73 heures 10 minutes.

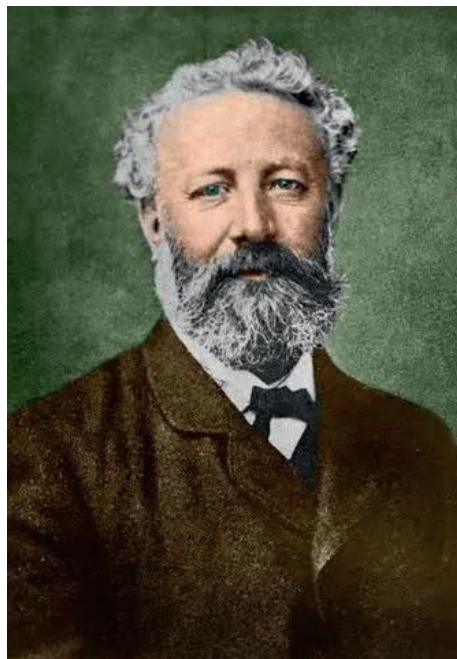
Jules Verne estime que le point de lancement pour la conquête spatiale doit se trouver près de l'Equateur, s'appuyant sur les connaissances de son époque.

La base de lancement dans le roman est en Floride, très proche de Cap Canaveral (Cap Kennedy), Dans sa description de la conquête spatiale, il explique aussi qu'il faut un peuple d'ingénieurs et d'entrepreneurs comme les Américains pour mener une telle entreprise.

Il ne s'est pas trompé dans l'analyse.

Il est considéré comme un véritable visionnaire de ce point de vue-là. Son voyage est décrit dans des conditions qui sont très proches de la vérité. Il prévoit même l'amerrissage au retour et l'utilisation d'aluminium. Donc, Jules Verne écrit un mélange de faits exacts.

Globalement, il y a toute une série d'intuitions qui sont géniales et visionnaires.



Jules Verne (1828-1905)

Les voyages de Gulliver de Jonathan Swift

En 1877, L'astronome Asaph Hall découvrit dans sa lunette, deux points en orbite autour de la planète Mars. Il baptisa ces satellites Phobos et Démos.

Mais, un siècle et demi auparavant, à une époque où une telle observation était rigoureusement impossible, Jonathan Swift dans « Les voyages de Gulliver », avait décrit avec une précision égale ces deux lunes de Mars.



Asaph Hall (1829-1907)



Jonathan Swift (1667-1745)

Le roman *Odyssée II* d'Arthur Clarke

Arthur C. Clarke, auteur du roman *2001, l'Odyssée de l'espace* qui fut ensuite adapté au cinéma par Stanley Kubrick, dans un de ses romans suivants: *Odyssée II*, imagine qu'un satellite de Jupiter, Europe, possède un océan sous la glace, grouillant de vie, comme les puits de chaleur des grands fonds marins.

Il en donne une description parfaitement fidèle aux images qu'enverra sur Terre, quinze ans plus tard, la sonde Galileo.

Interrogé en 1996 sur cette prémonition, le célèbre écrivain américain se contentera de répondre : « Lorsque dans mon roman *Odyssée II*, j'ai commencé à explorer ce satellite de Jupiter, jamais je n'aurais imaginé que la réalité et la fiction se mêleraient de façon inextricable."

Parlera-t-on de chance, de hasard, de coïncidences en qualifiant ces auteurs de « visionnaires» ? Bien des questions restent posées.

Le mystère demeure.



Arthur C. Clarke (1917- 2008)

Matthew Phipps Shiell

Matthew Phipps Shiell, connu comme M. P. Shiel, est un écrivain britannique de science-fiction et d'horreur.

« En 1896, il publia une nouvelle où l'on voit une bande de monstrueux criminels ravageant l'Europe, tuant des familles qu'ils jugent nuisibles au progrès de l'humanité, et brûlant les cadavres. Il intitule sa nouvelle « Les S. S, *La société de Sparte*.»



Phipps Shiell (1865 -1917)

The Strange Case of Vintrix Polbarton

Que dire de cet incroyable livre n°88 de la collection Le Masque intitulé *Le docteur Fregalle*. La particularité de l'ouvrage repose dans un passage de deux pages qui raconte avec force détail l'assassinat d'un président des Etats-Unis dans un cortège, alors que celui-ci se trouve à bord d'une voiture décapotable.

Ce livre a été publié une première fois en 1931 par la Librairie des Champs Elysées, 23, rue Marbeuf à Paris. Le titre anglais : *The Strange Case of Vintrix Polbarton* , a été traduit en français par un certain Louis Labat, et n'était pas numéroté bien que faisant déjà partie de la collection Le Masque.

Il a été publié une seconde fois en 1936, toujours dans la collection « Le Masque » par les Éditions Gérard, à Verviers (Belgique), laquelle publiait également la fameuse collection Marabout.

C'est cette édition, portant le numéro 88, qui comportait justement les deux fameuses pages.

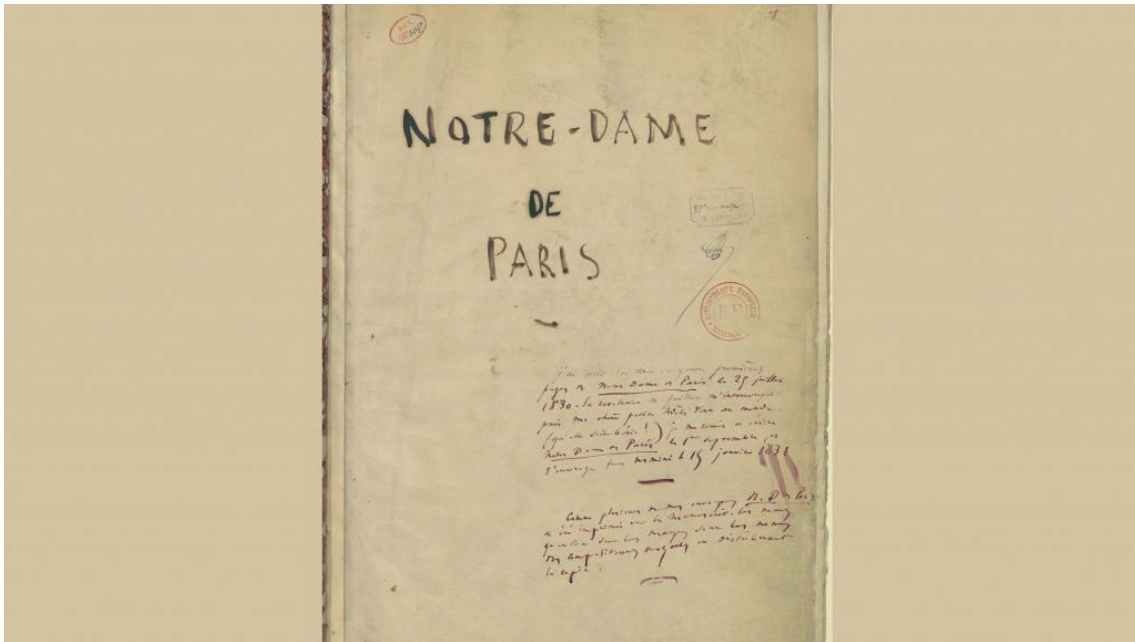
Le livre avait des dimensions légèrement supérieures à la première édition (+- 0,5 cm).

Il a enfin été publié une troisième fois, toujours par Gérard, avec le même numéro dans la même collection, mais avec les dimensions habituelles et sans les pages en question. Et chose incroyable : l'auteur s'appelait Oswald Dallas !



Oswald Dallas, né dans le quartier londonien de Battersea en 1881, et mort le 24 mars 1951, à Wonersh, dans le comté du Surrey, était un écrivain britannique, spécialisé dans la littérature populaire.

Notre-Dame de Paris, quand le roman de Victor Hugo se fait prophétie



Le manuscrit de «Notre-Dame de Paris», de Victor Hugo.

Il est précieusement conservé à la Bibliothèque nationale de France sur le site François-Mitterrand. Le manuscrit de *Notre-Dame de Paris*, raconte l'histoire de ce texte aujourd'hui en tête des ventes des librairies, et rappelle l'amour de Victor Hugo pour sa muse de pierre. Certains passages acquièrent aussi une résonance bien particulière après l'incendie de la cathédrale de Notre-Dame de Paris.

C'est un gros volume à la reliure épaisse et à la couverture de velours rouge, conservé au dix-septième étage de la Bibliothèque nationale. Lorsqu'on l'ouvre, on lit, écrit en gros caractères à la plume, d'une encre brune *Notre-Dame de Paris*.

En lettres liées juste en dessous, Victor Hugo, fidèle à une habitude, raconte sur la première page du manuscrit l'histoire de cette rédaction qu'il achève : « *J'ai écrit les trois ou quatre premières pages de Notre-Dame de Paris , le 25 juillet 1830, la révolution de juillet m'interrompt, puis ma chère petite Adèle vient au monde, qu'elle soit bénie, je me remis à écrire Notre-Dame de Paris, le 1er septembre et l'ouvrage fut terminé le 15 janvier 1831.* »

Rédigé en quelques mois seulement, sous la pression d'un éditeur qui menace de faire payer des pénalités de retard, l'écriture est fine, les ratures sont rares, mais cela ne surprend pas Thomas Cazentre, le conservateur qui veille sur les manuscrits de la Bibliothèque nationale.

« *Tous les manuscrits de Hugo sont rédigés d'un jet; c'est quelqu'un qui écrivait très vite, certaines de ses pièces ont été écrites en quinze jours, dit-il. Ses manuscrits sont aussi*

toujours très propres, car Victor Hugo est le premier écrivain français qui conserva tous ses manuscrits qui les a emmenés avec lui en exil et qui surtout, a veillé à ce qu'ils reviennent, à sa mort, à la Bibliothèque nationale. »

La fragilité des vieilles pierres

Page après page, c'est ensuite toujours la même disposition étonnante, l'écrivain n'écrit que sur la moitié droite, laissant le vide à gauche, pour d'éventuelles, mais rares, corrections. A intervalle régulier, en haut à gauche, la main hâtive de l'imprimeur écrit en gros le nom de l'ouvrier typographe qui sera chargé de la composition des pages qui suivent, lettres de plomb après lettre de plomb : Eugène, Maréchal, Michel, Levi, Bossu ... »

Dès la préface, un premier extrait saisit le lecteur qui connaît l'incendie du 15 avril 2019, quand Victor Hugo avertit sur la fragilité de vieilles pierres de la cathédrale, en 1830.

« Sans doute c'est encore aujourd'hui un majestueux et sublime édifice, que l'église de Notre-Dame de Paris, mais si belle qu'elle se soit conservée en vieillissant, il est difficile de ne pas soupirer, de ne pas s'indigner devant les dégradations, les mutilations sans nombre que simultanément le temps et les hommes ont fait subir au vénérable monument, sans respect pour Charlemagne qui en avait posé la première pierre, pour Philippe Auguste qui en avait posé la dernière. Sur la face de cette vieille église, reine de nos cathédrales, à côté d'une ride, on trouve toujours une cicatrice. »

Des mots qui s'imprimèrent dans les consciences des premiers lecteurs et influèrent rapidement sur l'opinion dans les années qui suivent la parution de l'ouvrage, qui coûtait 1 franc à sa parution. En 1843, un chantier de restauration est lancé sous l'égide de l'architecte en vogue à l'époque Eugène Viollet-le-Duc. Les travaux sont achevés en 1864, Victor Hugo est alors exilé, il ne verra la peau neuve de sa muse de pierre qu'à son retour à Paris en 1871.

Une grande flamme désordonnée et furieuse

Mais passé ce prologue qui s'inquiète sur la fragilité de pierres millénaires, un autre passage du manuscrit laisse songeur le lecteur d'aujourd'hui, quand, au livre X, le roman de Victor Hugo semble se faire prophétie de l'incendie. Quasimodo le bossu, élu roi des fous au début du roman, se trouve sur le toit de Notre-Dame et voit l'armée des brigands monter pendant la nuit à l'assaut de Notre-Dame pour s'emparer d'Esmeralda. Armés d'échelles, ils progressent sur la façade, et voici alors les mots d'Hugo : *« Tout d'un coup, il (Quasimodo) se souvint que des maçons avait travaillé tout le jour à réparer le mur, la*

charpente et la toiture de la tour méridionale, ce fut un trait de lumière, le mur était en pierre, la toiture en plomb, la charpente en bois, cette charpente prodigieuse, si touffue qu'on l'appelait la forêt. »

Le stratagème de Quasimodo est alors ingénieux : faire fondre le plomb à l'aide de flammes et le déverser sur les assaillants.

Sur les manuscrits où ces mots furent écrits, la plume de Victor Hugo se reprend pour amplifier l'image d'une cathédrale en flammes, constate Thomas Cazentre « *on voit qu'il rajoute si touffue pour évoquer cette charpente qui est aujourd'hui partie en fumée.*

Plus loin, il barre le mot étrange pour écrire extraordinaire quand il décrit la scène vue depuis le parvis, et il rajoute « une grande flamme désordonnée et furieuse » dans ce brasier qu'il imagine : « tous les yeux s'étaient levés vers le haut de l'église, ce qu'ils voyaient était extraordinaire, sur le sommet de la galerie la plus élevée, plus haut que la rosace centrale, il y avait une grande flamme qui montait entre les deux clochers avec des tourbillons d'étincelles, une grande flamme désordonnée et furieuse, dont le vent emportait par moment un lambeau dans la fumée. »

Un incendie qui démarre sur la charpente à la faveur de travaux de rénovation, la coïncidence malheureuse ne ferait sans doute pas sourire l'écrivain, constate Thomas Cazentre : « *Je ne suis pas sûr que ça lui aurait fait plaisir d'être visionnaire sur ce point-là.* »

Au grès des pages qui achèvent l'ouvrage, le monde de Victor Hugo continue de se déployer, parfois au-delà des mots, avec un dessin de Quasimodo, un plan griffonné du Paris médiéval, la silhouette d'un jongleur tracé à l'encre.

Après la rédaction de Notre-Dame de Paris, la silhouette de la cathédrale continuera de hanter les manuscrits de Victor Hugo qui choisit comme ex-libris (tampon ou vignette qui marque la possession d'un livre), la silhouette des deux tours du monument avec ses initiales pour veiller sur la page de garde de tous ses ouvrages.