

L'Œuvre de Jules Verne et l'actualité

Christian ROBIN

Les histoires littéraires les plus récentes accordent peu de crédit à Jules Verne. Dans ce domaine, la situation n'a guère évolué depuis l'époque où Claudel regrettait cette injustice ¹⁾. Fort heureusement, le grand public et les grands créateurs accordent toujours leurs faveurs aux romans les plus connus de l'écrivain. L'œuvre, comme l'homme, suscitent une recherche active dans toutes les parties du globe, et notamment au Japon, où l'on ne tient guère rigueur au romancier d'avoir si peu évoqué le Pays du soleil levant ²⁾. Le nombre et la qualité des admirateurs du romancier l'emportent amplement sur ses détracteurs qui n'ont eu aucune influence sur l'actualité d'un nom auquel on se réfère pour de multiples raisons.

* * *

Les artistes contemporains parlent volontiers de l'influence exercée sur leur mémoire et leur imagination par la lecture des *Voyages extraordinaires*. Après Roussel, Blaise Cendrars, Apollinaire, Saint-Exupéry, les surréalistes, Michel Butor dans *Répertoire*, et plus récemment Julien Gracq n'ont pas hésité à lui rendre hommage. Ce dernier écrit notamment en 1967 ;

«Il y a eu Jules Verne. Je le vénère, un peu filialement. Je supporte mal qu'on dise du mal de lui. Ses défauts, ses bâclages m'attendrissent. Je le vois toujours comme un bloc que le temps patine sans l'effriter. C'est mon primitif à moi. Et nul ne me donnera jamais honte de répéter que les *Aventures du capitaine Hatteras* sont un chef-d'œuvre.»³⁾

Admiration spontanée que confirment par ailleurs d'autres allusions, très nombreuses.

Quatre ans, plus tard, le peintre belge, très célèbre, Paul Delvaux, réunit deux savants imaginés par l'écrivain, Lidenbrock et Palmyrin Rosette, dans un «Hommage à Jules Verne» qui reprend une scène déjà proposée avec *Douce nuit* et *les Astronomes*. Plus récemment, Bernard Buffet a signé une somptueuse suite de neuf toiles tirées de *Vingt mille lieues sous les mers*. Enfin, Tardi, le dessinateur de

bande dessinée, bien connu en France, a été choisi par les éditions du Cherche-Midi, pour illustrer les inédits de Jules Verne, dont les manuscrits sont conservés à la Bibliothèque municipale de Nantes. Ces quelques noms suffisent à montrer que les artistes, qu'ils soient écrivains ou peintres, s'inspirent toujours de textes qui marquent l'imagination d'une manière indélébile.

Les adaptations pour le cinéma et la télévision sont très nombreuses. Le pire voisine avec le meilleur, surtout dans le domaine du dessin animé. De cet ensemble inégal, on retiendra *le Château des Carpathes* de Jean-Cristophe Averty, film dans lequel le réalisateur joue avec les images électroniques avec une ingéniosité égale à celle du savant Orfanik, que Jules Verne présente comme un inventeur du cinéma. La récente version de *Vingt mille lieues sous les mers* en images numériques, où Richard Bohringer prête sa voix au capitaine Nemo, prolonge également une féerie moderne dont la paternité est naturellement accordée à l'écrivain.

Réussis ou laborieux, ces films initient à n'en pas douter le public le plus large qui n'a bien souvent pas d'autre image de l'œuvre. Celle-ci est cependant extrêmement lue, si l'on consulte les statistiques de l'Unesco qui la place depuis longtemps en tête des écrivains français les plus traduits dans le monde. Elle est régulièrement publiée au Japon, où l'on nourrit une particulière tendresse, justifiée, pour *Deux ans de vacances*. Les inédits publiés par le Cherche-Midi éditeur et Hachette ont suscité une grande curiosité, universelle, puisque plusieurs traductions sont venues consacrer des textes, précieux pour connaître la formation et l'évolution de l'écrivain, mais qui n'ont en aucune manière bouleversé la hiérarchie des titres les plus célèbres.

Cette douzaine de romans, justement appréciés, appartiennent curieusement à la période heureuse de la création vernienne. Longtemps méconnu, le romancier ne connut le succès qu'à 35 ans, et grâce à Hetzel. Tant que son éditeur a vécu, jusqu'en 1886, Verne a éprouvé une sorte d'enthousiasme pour le merveilleux scientifique. Ayant enfin trouvé un public, il a en quelque sorte transmis son euphorie à ses personnages qui parcourent la planète avec panache. L'écriture cursive des manuscrits de la Bibliothèque municipale de Nantes, portent d'ailleurs comme la trace de cet empressement à parcourir et à conquérir le monde.

Ces quelques titres, qui occupent la première partie des *Voyages extraordinaires* ont suffi à créer une mythologie moderne qui a peu à peu supplanté l'ancienne, peuplée de héros grecs et latins. De même qu'il existe une toponymie inspirée par la geste de Gargantua, aujourd'hui des enseignes, des noms de bateaux affichent volontiers le patronyme de l'écrivain, les noms de ses personnages, les titres de ses

romans : ainsi une récente piscine «Jules Verne», dernier cri, a été inaugurée en 1996 dans la ville natale de l'auteur. Pour accessoire que soit cet aimable, mais durable pittoresque, il est néanmoins la marque d'un attachement sérieux à un nom qui regroupe toute une galaxie de valeurs et de symboles adoptés par nos contemporains. Ils pensent avec ces dénominations et ces références adhérer à un monde merveilleux, sans limite, où le progrès technique ne cesse d'avancer. Les publicitaires misent sur cet écho produit par l'image d'un nom prestigieux. Ainsi, il y a peu, la promotion d'ordinateurs Toshiba s'est-elle réclamée du visionnaire, qui n'a jamais eu cependant le moindre soupçon de l'électronique. Dans cet univers légendaire, on trouve de surcroît, la célébration de l'aventure, le désir des grands espaces, comme la présence d'un héroïsme certain. Un exploit sportif est-il signalé, un record est-il battu : il n'est pas rare de voir dans la presse leurs auteurs comparés à des personnages verniens. Pour remporter le trophée qui porte le nom de l'auteur du *Tour du monde en quatre-vingts jours*, il est évident que les points de comparaison entre cette course à la voile et le trajet de Philéas Fogg sont très faibles, à l'exception d'un seul : un navigateur par sa ténacité tient son pari comme le personnage légendaire. Les vaillantes figures du monde vernien, le capitaine Nemo, Michel Strogoff, Michel Ardan ont fini par détrôner les héros de l'Antiquité, comme Hercule, Prométhée, Mercure, qui n'évoquent plus rien pour le commun des mortels. Elles sont devenues inséparables d'une mythologie moderne. Elles évoluent surtout dans un espace qui est celui de l'explorateur contemporain: grottes profondes, océans et leurs abîmes, lune. Le patronage de notre auteur régulièrement invoqué quand il s'agit de la conquête de l'espace a de beaux jours devant lui, puisque l'homme n'est pas encore tout-à-fait parvenu aux confins du système solaire. Il lui reste encore à imiter le circuit de la comète Gallia, et de sa colonie, imaginé dans *Hector Servadac*. L'avenir attendu avec optimisme, tel est le crédit qui est prêté à un auteur tenu pour visionnaire : tel est le fond indéradicable sur lequel repose toute la mythologie vernienne.

Cette vision n'est pourtant qu'approximative. Elle repose sur un choix limité de romans qui semblent la conforter. Une lecture exhaustive de l'œuvre, qui en impose par son volume et par sa variété, permet d'apporter quelques nuances qui vont, parfois, jusqu'à la contradiction. Sans entrer dans le détail de la biographie littéraire de Jules Verne, il faut rapidement rappeler qu'il n'était nullement disposé à devenir le chantre du positivisme. S'il envisage très jeune de devenir écrivain, il imagine une carrière de poète et de dramaturge. A l'occasion, il écrit des nouvelles pour le *Musée des familles*. L'essentiel de son inspiration est romantique, il cultive le

genre historique dans la fiction, comme dans *le Comte de Chanteleine*. Il demeure très réservé à l'égard des sciences et des techniques. Ainsi dans *Maître Zacharius*, qui date de 1854, un savant menace l'ordre du monde en rivalisant avec Dieu, seul maître du temps. Six ans plus tard, *Paris au XX^e siècle* propose un tableau très noir d'une capitale modernisée, où le bonheur n'est pas au rendez-vous fixé par le progrès. C'est l'occasion pour le héros poète de regretter la disparition des belles lettres et le sort cruel réservé à l'écrivain, condamné à la misère et à la mort. Cette amertume n'est guère originale en 1860, mais elle trahit celle d'un homme qui, la trentaine passée, n'a pas encore d'audience, alors que ses cartons sont remplis de pièces qui n'ont pas encore été, sauf rares exceptions, représentées.

La rencontre avec Hetzel accomplit une révolution. L'éditeur a lu et annoté *Paris au XX^e siècle*, mais il n'a pas apprécié cette nouvelle. Il est aisé de comprendre pourquoi : Jules Verne défend une position qui est diamétralement opposée à celle qu'il occupe avec ses collaborateurs du *Magasin d'éducation et de récréation*. Très influencé par le positivisme, Hetzel attend de ses auteurs qu'ils montrent la science et ses effets sous un jour flatteur et convaincant. Saisissant sa chance, le romancier d'origine nantaise, modifie son point de vue et s'inspire de l'actualité marquée par les ascensions du *Géant* de Nadar. Avec *Cinq semaines en ballon*, il s'engage dans la voie de la vulgarisation scientifique à laquelle il confère ses lettres de noblesse. Cette reconversion, acceptée parce qu'elle lui procura un succès foudroyant, n'alla pas sans réticence. Verne entretint avec son éditeur des rapports un peu comparables à ceux que le Professeur Aronnax observe avec son géôlier ; - rapprochement auquel invite une gravure où le prisonnier de Nemo a précisément les traits de Jules Verne -. Les relations entre les deux hommes demeurèrent amicales, voire confiantes ; l'écrivain fut toujours reconnaissant envers celui qui lui permit de vivre complètement de sa plume et de connaître une fortune acquise avec les adaptations théâtrales du *Tour du monde en quatre-vingts jours* et de *Michel Strogoff*, ou la rédaction d'ouvrages fort bien rémunérés comme *la Géographie illustrée de la France et la Découverte de la Terre*.

Il est curieux de noter que les grands chefs-d'œuvre datent précisément de la période où la présence de P.-J. Hetzel exerça son influence. Après la mort de ce dernier, en 1886, Verne se sentit moins lié avec le fils qui manquait d'autorité envers un homme plus âgé, auteur consacré de surcroît. Il se laissa de nouveau dominé par un pessimisme qui ne l'avait jamais vraiment abandonné et qui eut l'occasion de se nourrir des nombreux déboires familiaux qui l'atteignirent alors. Le notable d'Amiens, à la fin de sa vie, ne se consolait pas d'être considéré uniquement comme

un auteur pour enfants. Les grands succès d'autrefois continuaient à se vendre, notamment à l'étranger, mais les tirages des quinze dernières années furent très modestes. Et ils ne sont pas encore appréciés du grand public qui boude régulièrement les initiatives d'éditeurs courageux qui se découragent si vite qu'il est impossible aujourd'hui de se procurer une série complète de *Voyages extraordinaires*.

* * *

L'intégrale de ce vaste ensemble regroupe une soixantaine de titres, dont la parution s'est étalée sur plus de quarante ans. Il s'agit d'une fresque romanesque comme les affectionnait le XIX^e siècle, où l'on trouve des romans historiques, fantastiques, policiers, et avant tout des récits d'aventures. Très bizarrement, l'anticipation n'y occupe qu'une place très modeste contrairement à la réputation d'image d'Epinal laissée par le patriarche d'Amiens. Environ quinze cents personnages animent ce cycle de leur présence variée. Malgré une légende tenace, les femmes et les jeunes filles y occupent une place privilégiée quand elles ne captent pas complètement la vedette de l'intrigue, comme dans *Le Pays des fourrures* ou *Mistress Branican*, récits où Paulina Barnett et l'héroïne éponyme font preuve d'une ténacité exemplaire. Les mères sont le plus souvent présentées sous leur meilleur jour : qu'il s'agisse de Marfa Strogoff ou de Madame Bathory. Madame Clifton était appelée à jouer un rôle de tout premier ordre, si l'incompréhension de P.-J. Hetzel n'avait pas refusé la première version de *l'Île mystérieuse*, alors appelée *l'Oncle Robinson*. Ce texte inachevé, récemment paru au Cherche-midi éditeur manifestent des dons de psychologue chez un auteur qui passe généralement, malgré les analyses pénétrantes de Claudel et de Mauriac, pour en être dénué. Avec beaucoup de tendresse, Madame Clifton mobilise les aînés de ses enfants pour qu'ils se chargent de rassurer les plus petits enclins à céder à la panique d'une situation catastrophique. Le cas est loin d'être isolé, puisque Jules Verne a choisi de traiter à plusieurs reprises le thème de la robinsonnade pour avoir le plaisir de varier les observations psychologiques. Chaque groupe de naufragés, composé différemment, lui offrait la possibilité de tenir compte de réactions humaines différenciées.

Son invention dans ce domaine est indéniable, alors que paradoxalement elle est pauvre dans le domaine scientifique. Même s'il obtint une excellente appréciation à l'issue de l'oral de mathématiques qu'il eut à subir à Rennes pour obtenir son baccalauréat, il ne fut à proprement parler ni un inventeur, ni un scientifique. Il se

fit conseiller pour les romans qui exigeaient quelques calculs compliqués, soit par son cousin Henri Garcet qui préparait au concours d'entrée à l'École polytechnique, soit par l'ingénieur Badoureau. Il se montre étonnamment réservé dans l'emploi du système métrique institué cependant par la Convention. Il est avant tout un vulgarisateur qui a merveilleusement exploité des inventions déjà existantes. L'hélicoptère existait à l'état de prototype quand il a imaginé *l'Albatros* de Robur, en hommage à ses inventeurs Ponton d'Amécourt et Gabriel de La Landelle qu'il avait pu connaître au temps où il fréquentait la Société de promotion de la locomotion aérienne. La synthèse de l'aluminium venait d'être obtenue par Henri Sainte-Claire Deville quand il décide de choisir ce métal pour la fabrication de l'obus lunaire. Depuis Fulton, à qui l'on doit le nom de nautilus, les expériences se multipliaient pour améliorer les performances des sous-marins, qui sous le Second Empire parcouraient environ cinq cents mètres. Bref, qu'il s'agisse du téléphone, du cinéma, de l'ascenseur, de l'enregistrement sur un cylindre, du scaphandrier, de la photographie, toutes ces inventions existent quand le romancier décide de les utiliser dans ses intrigues. Son originalité tient surtout à ce qu'il leur confère sans attendre une portée et une puissance qu'elles ne possédaient pas à leur époque. C'est moins leur existence qu'il a prévue, que leur exceptionnel développement.

Vulgarisateur malgré lui, Jules Verne est resté somme toute fidèle à une certaine tradition du romantisme qui considérait la science comme une source de menaces. Avec les savants fous qu'il a mis en scène à plusieurs reprises, il explore beaucoup plus les voies du fantastique que celles de l'anticipation. Le véritable attachement qu'il a pu nourrir à l'égard du burlesque scientifique relève de la même inspiration. Les nouveautés techniques n'avaient très bonne presse au temps de la jeunesse de l'écrivain, puisque des médecins démontraient très sérieusement que le défilement des images sur la rétine, imposé par la vitesse des trains, entraînait inévitablement de graves troubles oculaires. Les caricaturistes, les humoristes imaginaient à loisir des concerts à la vapeur, comme Grandville en 1844, des voyages plaisants sur l'Océan ou vers des planètes inconnus. Le trajet qui conduit l'homme de la terre à la lune est alors un lieu commun que l'on trouve dans *les Aventures du Baron de Munchausen*. Dans *le Monde tel qu'il sera* de Souvestre, illustré par Bertall, une vignette montre un mortier qui propulse au-dessus d'un fleuve un boulet occupé par des passagers. En 1846, l'idée d'un obus qui transporte des hommes était donc, si l'on peut dire, dans l'air. En 1872, Jules Verne l'a reprise avec génie, mais aussi avec humour, grâce au personnage de Michel Ardan, embarqué de la dernière heure, qui ne tarit pas de calembours pendant toute la durée d'une

expédition, ponctuée de banquets et de libations. Ces moments de détente peuvent à première vue choquer dans une narration que l'on attendrait plus sérieuse. Mais ils rappellent fort à propos la pesanteur de la condition humaine, elle donne une profondeur et un sens à l'aventure. Et d'une certaine façon, c'est cette peinture, influencée par l'héritage romantique, souriant ou réservé, teintée d'humanisme, qui assure la véritable pérennité du romancier.

En adoptant la distance de ses devanciers à l'égard des nouveautés techniques, Verne put aborder l'ère positiviste avec une lucidité qui nous touche toujours. Certes, les machines merveilleuses que sont le *Nautilus*, l'*Albatros*, *Standard-Island*, suscitent encore notre admiration. Mais, il convient également de prendre garde à leur fragilité, pourtant soulignée par le romancier. L'*Albatros* est presque entièrement détruit par la malveillance, le *Nautilus* est à deux reprises le jouet des forces naturelles : le maelström dans *Vingt mille lieues sous les mers*, une éruption volcanique dans *l'Île mystérieuse*. Si rapides, si confortables soient-ils, les moyens de locomotion modernes ne sont pas infaillibles. Et l'homme n'a parfois pas d'autre ressource que de retrouver la marche à pied. Telle est la leçon qui s'impose au terme de la longue mission de Michel Strogoff. Le roman commence par l'annonce que les communications sont coupées entre Saint-Pétersbourg et Irkoutsk. Jusqu'alors le tsar disposait d'un moyen moderne pour régner sur son vaste empire : le télégraphe électrique. Comme les Tartares l'ont neutralisé, il faut donc faire appel à un courrier - *le Courrier du Czar*, tel était le titre primitif du livre -. Michel Strogoff s'empresse, il prend le train, puis monte à cheval, et finit par marcher à pied pour parvenir à son but. Les progrès ne sont donc jamais acquis définitivement. Que ce recul prenne la forme d'un dépouillement progressif, comme dans *Voyage au centre de la terre*, qu'il soit plus radical, imposé d'emblée comme dans les pages inaugurales de *l'Île mystérieuse*, il est l'épreuve qui attend à un moment ou à un autre de nombreux héros des *Voyages extraordinaires*, qui représentent une humanité jamais à l'abri d'une possible régression. Le voyage reste avec Verne le topos le plus adéquat pour exprimer le cours d'une vie soumise aux hasards. Certes il est sérieusement rajeuni, puisqu'il se déroule dans un contexte moderne, mais la leçon reste la même. La science, la technologie abolissent certains inconvénients, mais elles en produisent de nouveaux. Cette vision équilibrée ne classe donc pas le romancier dans le camp de l'avant-garde, et encore moins dans celui des naïfs. C'est parce qu'il a fait preuve de pénétration, de bon sens, qu'il est resté fidèle à une conception humaniste de l'homme et de la société que l'écrivain est resté actuel.

Son œuvre nous parle d'autant mieux qu'elle est riche en intuitions, et qu'elle est donc sur certains points prophétique. L'une des préoccupations qui apparaît fréquemment touche à l'énergie. La source la plus commune est alors la houille, mais l'on sait qu'elle est le produit de milliers d'années de formation : son exploitation à outrance ne laisse pas d'inquiéter. Il faut donc d'urgence rechercher de nouvelles mines, comme dans *les Indes noires*, ou songer à une autre source. Dans un passage visionnaire de *l'Ile mystérieuse* ⁴⁾ Cyrus Smith fait un vibrant éloge de l'électricité et prévoit qu'elle sera à son tour supplantée. En attendant cet avenir, les naufragés verniens doivent régulièrement affronter des conditions climatiques épouvantables, et durables. On comprend qu'ils connaissent, tous, l'art de se montrer parcimonieux de l'énergie à leur disposition. Ce en quoi, ils nous paraissent des novateurs, puisque leurs préoccupations sont devenues les nôtres. Même souci en ce qui concerne les moyens de transport. Ils disposent chez Jules Verne d'une très grande autonomie. Ils peuvent effectuer la moitié du tour de la planète comme le *Nautilus*, le tour complet, comme *l'Albatros*, sans avoir à s'arrêter pour s'approvisionner. Ces records, impossibles à concrétiser alors, sont tenus désormais par des avions long-courriers ménagers de leur carburant. Dans ce domaine, appelé à s'enrichir de recherches en cours, l'autonomie des véhicules, qui n'était qu'un rêve, est devenue réalité.

Tout comme leur vitesse, qui de prodigieuse alors, est désormais quotidienne, quand elle n'est pas dépassée. Dans la revue très complètes des mobiles qu'il fait emprunter à ses globe-trotters, le train et le bateau occupent une place beaucoup plus importante que les prototypes extraordinaires qui nous fascinent malgré tout. Ils étaient au temps de l'écrivain performants, et surtout ils étaient concurrents et complémentaires. Pour se rendre en Islande ou en revenir, Axel et Lidenbrock conjuguent les deux moyens de locomotion, tout comme Philéas Fogg qui ne sépare jamais de son horaire. Et ils ne sont pas les seuls.

Cette observation est née de l'expérience du voyage. Jules Verne ne fut pas toujours sédentaire. S'il le fut à la fin de sa vie, il a, avant la vieillesse, beaucoup bougé pour un homme de son temps, pour son plaisir ou pour écrire. Avec Maupassant, il est l'un des rares représentants des lettres à être monté dans une nacelle de ballon. Il a sillonné la Baltique, l'Atlantique, la Mer du Nord, la Méditerranée, sur lesquels il aimait piloter ses trois yachts. Pour gagner l'Ecosse, pour visiter les chutes du Niagara, il a effectué le déplacement, en train et en bateau.

La griserie de la vitesse, le plaisir de la navigation fluviale ou maritime que l'on note si souvent dans les romans n'ont donc rien d'artificiel, ils ont gardé une fraîcheur qui a été réellement éprouvées avant d'être prêtée aux personnages.

L'éloge de la mer que l'on trouve dans les bouches d'Olivier Sainclair ⁵⁾ et de Nemo ⁶⁾ traduit la passion du voyageur qui fut initié aux secrets de la navigation par son frère Paul, officier de marine. Né dans un port où l'annonce d'un naufrage était synonyme de deuils et de faillites, sources de complications que Pierre Verne, son père, avoué, avait à démêler, l'écrivain savait par expérience que la survie en mer est précaire, même si l'on sait nager. Or, il se trouve qu'au XIX^e siècle, des inventeurs ingénieux ont sérieusement imaginé des appareils de sauvetage, souvent individuels. Certes ces inventions sacrifiaient beaucoup à l'extravagance, mais l'une d'elles devaient devenir l'avenir : il s'agit de la combinaison. A deux reprises, le romancier s'est intéressé à ces bienfaiteurs de l'humanité. Au moment où il commençait à écrire son « Voyage sous les eaux », Jules Verne habitait le Crotoy, il a donc pu croiser Conseil qui était un ingénieur, auteur d'un manuel de sauvetage. C'est sans doute la raison qui explique que le romancier ait donné son nom au domestique d'Aronnax. Plus tard, il eut l'occasion de vivre plusieurs mois dans sa ville natale. Le capitaine Boyton faisait alors des démonstrations de son appareil de survie, en descendant la Loire à la nage, et en proposant des numéros de spectacle aquatique. Ce personnage pittoresque vint à Mauves, où il fut accueilli par un beau-frère de Jules Verne, avant de gagner Nantes. Il se produisit dans le bassin à flot d'un chantier naval. Tout porte à penser que le romancier a assisté à la prestation de Boyton. Dans le roman qu'il écrivait alors, les *Tribulations d'un chinois en Chine*, il fait endosser la combinaison du célèbre capitaine à ses personnages avant de se jeter à la mer. Cet aimable épisode trahit en définitive une préoccupation d'alors, toujours d'actualité : comment survivre dans des eaux glacées ? Jules Verne n'a donc pas seulement anticipé la vitesse des moyens de locomotion, leur complémentarité, l'accélération de leurs performances, il a également indiqué que leur sécurité était perfectible.

L'une des opérations qui est fréquemment confiée aux engins novateurs qui évoluent dans les *Voyages extraordinaires* est d'ailleurs le sauvetage. Ainsi Fergusson délivre un missionnaire breton des mains des indigènes, Robur vient au secours d'un navire en perdition. Ils ne pourraient le faire sans les facilités accordées par une haute technologie. Ils tracent, ce faisant, très probablement la voie des missions humanitaires de cette fin de XX^e siècle, qui mobilisent une logistique sans cesse améliorée.

Mais pour celui qui effectua la traversée de l'Atlantique à bord du *Great-Eastern*, le confort tenait une place considérable. Il ne devait en aucune manière être sacrifié à la vitesse. Aussi quand aucun record n'est à battre, le voyage prend, le cas est fréquent, des allures de croisière indolente et paisible, ponctuée d'excursions instructives et de spectacles attractifs. C'est en quelque sorte la préfiguration du tourisme de luxe contemporain, accessible parfois, comme dans *l'Agence Thomson and Co* et dans *Deux ans de vacances*, à d'heureux bénéficiaires de loteries. Quant à ceux qui, aujourd'hui, ne peuvent se déplacer sans la coquille de leur demeure, ils trouveront aisément des ancêtres de leur véhicule habitable dans l'éléphant articulé qui traverse la partie septentrionale de l'Inde, ou dans la modeste roulotte de César Cascabel qui, parti des Etats-Unis, regagne indolemment sa Normandie en traversant la Sibérie. La plaisante silhouette de César Cascabel est évidemment aux antipodes des profils fugitifs qui nous semblent inséparables des trajets verniens. Très attachante, elle confère à l'humanité évoquée par le romancier une émouvante épaisseur. Elle lui permet de traiter le thème du voyage sur plusieurs modes complémentaires. Cette richesse de l'approche achève un vaste tableau où les intuitions de détail ne nuisent pas à la cohérence de l'ensemble : les hommes exigent des moyens rapides, mais ont la sagesse de se contenter de leur lenteur s'il s'agit de leur sécurité. Certes, ils favorisent leur besoin d'évasion, mais ils savent les employer pour soulager la détresse.

Jules Verne ne s'est pas moins montré clairvoyant à l'égard des moyens de communication. Ils faisaient en ce temps-là l'objet d'actives recherches qui ont conduit à l'invention du fax par Caselli en 1859, du télégraphe électrique, des rouleaux d'enregistrement par Edison et du téléphone par Bell. L'un des charmes du romancier est de les employer dans ses intrigues très peu de temps après leur apparition. Le télégraphe électrique exerce sur lui une réelle fascination. Grâce à lui, Michel Ardan annonce son arrivée imminente en Floride. Si Cyrus Smith dote l'île Lincoln d'une ligne télégraphique, c'est naturellement pour rendre hommage à Cyrus Field, l'ingénieur américain qui procéda à la pose du premier câble transatlantique, et en compagnie duquel Jules et Paul Verne effectuèrent au printemps 1865 la traversée de Liverpool à New-York. Cette première liaison fut inaugurée par le président des Etats-Unis qui transmit les premiers mots de la Bible. En souvenir de ce moment historique, qui ouvrait une nouvelle ère, l'auteur de *Michel Strogoff* a imaginé un épisode plaisant qui oppose les deux correspondants de guerre Harry Blount et Alcide Jolivet. Les deux hommes sont entrés dans un bureau télégraphique en service pour peu de temps puisqu'il est bombardé. Le

premier, après avoir envoyé son communiqué, désire bloquer l'accès du guichet à l'envoyé français, il récite alors lentement les premiers versets de *la Genèse* ⁷⁾.

Ces deux reporters ne sont pas les seuls. Car avec Verne, le type du journaliste fait une entrée remarquable sur la scène romanesque. L'un des plus connus est Michel Ardan, dont les traits et le nom, transformé en anagramme, sont empruntés à Nadar, chroniqueur à ses heures. Mais il en existe d'autres, Claudius Bombarnac, ou Gédéon Spilett qui, dans *l'Île mystérieuse* tient le journal de la colonisation de l'île. A plusieurs reprises, les explorateurs verniens se découvrent une vocation de journalistes, car la relation qu'ils écrivent pendant leur voyage est appelée à être éditée dès leur retour, d'où les précautions que déploient Aronnax ou Axel pour sauver le manuscrit de leur notes. *Vingt mille lieues sous les mers* et *Voyage au centre de la terre* se présentent d'ailleurs comme des récits à la première personne livrés à la curiosité du public. Certes le procédé avait l'avantage d'accréditer d'in vraisemblables aventures, mais il mimait surtout les voyages d'explorations que Verne pouvait lire dans une revue, comme *Le Tour du monde* de Charton. C'est d'ailleurs dans cette revue qu'il put découvrir les *Voyages et découvertes dans l'Afrique septentrionale* de Henri Barth, l'une des sources de *Cinq semaines en ballon*. L'admiration portée par l'écrivain à Stanley, le journaliste américain du *New-York Herald*, traduit l'extrême intérêt qu'il portait à la presse, à ses représentants et à son influence.

Informés par des correspondants, qui usaient d'un réseau télégraphique établi sur l'étendue du globe, rapidement imprimés par des rotatives performantes, distribués largement et sans délai grâce au chemin de fer, les journaux de ce temps peuvent se targuer d'être très proches d'une actualité qui commence à devenir mondiale. Cette proximité et l'ampleur donnée aux informations ont visiblement séduit Verne qui a décrit l'efficacité de plusieurs campagnes de presse, dont la plus marquante est celle qui annonce le projet d'envoyer un obus vers la lune. Toute la planète est informée en très peu de temps par le télégraphe, relayé par les quotidiens. Episode prophétique de la mondialisation d'une information qui voyage désormais quasi instantanément.

A travers cette page, le romancier perçoit également, semble-t-il, que les moyens de communications ne rendent pas seulement compte de l'actualité, mais qu'ils la créent, ou du moins qu'ils savent la rendre sensationnelle. En faisant appel au roman de vulgarisation, qui appartenait encore aux médias de l'époque, l'écrivain n'en a pas usé autrement pour conférer à l'actualité dont il était le témoin un caractère prodigieux. Ainsi, *Cinq semaines en ballon* a transformé en épopée les expériences de Nadar ; en mettant une majuscule au nom, commun alors, de nautilus, les

modestes sous-marins du Second Empire sont entrés dans la légende. La première version du *Voyage au centre de la terre* date de 1864. Pendant que le livre est sous presse, Boucher de Perthes découvre dans la Somme les ossements fossiles d'un homme du quaternaire. Qu'à cela ne tienne, dans la seconde édition, celle de 1866, dont nous lisons le texte, deux chapitres ont été ajoutés pour qu'un squelette soit découvert sur les bords de la mer Lidenbrock. Une découverte récente revêtait ainsi un caractère exceptionnel. Il est remarquable d'ailleurs que les intrigues des *Voyages extraordinaires* se déroulent rarement dans un passé très lointain. Chose plus étonnante encore, elles se déroulent très rarement dans le futur. Elles sont la plupart du temps contemporaines de l'année où le manuscrit du roman a été entrepris. Le présent, l'actualité préoccupent donc, avant tout, l'écrivain qui a su les rendre sensationnels.

Quand il lui arrive de solliciter l'histoire, elle n'est jamais très éloignée. La Guerre de Sécession est encore dans tous les esprits lorsqu'elle sert de cadre à trois titres : *les Forceurs de Blocus* (1875), *Nord contre Sud* (1887), et surtout *l'Île mystérieuse* (1874). Longtemps en chantier, le livre bénéficia d'un autre événement, contemporain de sa composition. Il s'agit de l'évasion de certains hommes politiques qui s'échappèrent en ballon de Paris assiégé par les Prussiens en 1871. On reconnaît là le début fameux du roman, nourri par conséquent d'un fait récent, qui avait frappé les esprits et la presse.

La géographie, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, était une discipline en mouvement. Chaque décennie imposait une révision sévère des atlas dont les parties blanches des *terrae incognitae* se rétrécissaient, où des régions connues, y compris en Europe, pouvaient changer de superficie ou de dénomination. A peine descendu à New-York, le romancier assista en quelque sorte en direct à la cession de l'Alaska aux Etats-Unis. Quelques années plus tard, il fit vivre à César Cascabel de savoureuses tribulations nées du changement de nationalité de cette partie du continent américain. Ce genre de nouveauté fascinait Verne qui lisait avec passion des ouvrages comme *la Géographie universelle* d'Elisée Reclus, qu'il cite souvent. Lui-même put faire figure de spécialiste en publiant *la Géographie illustrée de la France* puis *la Découverte de la terre*. Il fut en tout cas, aux dires de Zeldin, l'un de ceux qui vulgarisa le mieux auprès de ses contemporains cette science toute neuve, la seule où il ait excellé. L'Afrique, l'Australie, les régions polaires cachaient encore des territoires à découvrir : on comprend pourquoi il les ait évoquées à plusieurs reprises. Elles conservaient un parfum de nouveauté qu'elles ont perdu depuis que la conquête du globe est achevée. Prévue et souhaitée par Verne, elle fut complète

peu de temps après son décès survenu en 1905, avec, en 1909, l'arrivée au pôle Nord de Peary, puis, deux ans plus tard, celle d'Admunsen au Sud.

Les illustrations qui ont tant contribué à faire la gloire légitime des *Voyages extraordinaires* participent elles aussi au dessein de mettre en contact le lecteur avec une réalité vivante. Lorsqu'il fut possible de reproduire typographiquement des photographies, l'éditeur en fit insérer dans les romans de son auteur, pour leur conférer un surcroît d'authenticité. Ces illustrations ne valent pas sur le plan esthétique les gravures dont sont jalonnées la plupart des intrigues verniennes antérieures. Elles représentent parfois un site connu - les chutes du Niagara, les paysages de l'Ecosse par exemple -, elles offrent pour ainsi dire toujours un air de parenté avec celles que l'on pouvait découvrir dans des revues contemporaines, comme *L'Illustration*, comme si leur dessinateur s'était contenté de les imiter. La remarque vaut pour les régions en cours d'exploration. Ainsi la belle gravure où l'on voit le *Victoria* survoler le Tibesti sous un ciel lunaire est un emprunt direct à une page illustrée du *Tour du monde*. Ces «vues» étaient des nouveautés qui serraient au plus près la découverte, en cours, de la planète. Il n'est donc pas étonnant que le romancier et ses illustrateurs aient profité de leur pouvoir d'évocation encore inentamé. Elles ont été *dramatisées* par l'introduction de héros et de machines. Et cette modification traduit parfaitement le caractère sensationnel que l'écrivain entendait conserver à l'actualité géographique qui l'inspirait.

En demeurant si proche de son temps et de son évolution, Verne peut passer pour l'un de ces modernes auxquels Butor a consacré plusieurs essais. Prophète, il a eu le don d'extrapoler les ressources de la technique de son temps dont il a perçu la mondialisation et la mobilisation instantanée, notamment en ce qui concerne la circulation de l'information. Il a, ce faisant, sans d'ailleurs réflexion théorique particulière, anticipé des prises de position qui se manifestèrent peu avant la guerre de 1914. Il a apporté la preuve que le monde en gestation et ses changements incessants pouvaient renouveler l'inspiration des créateurs. Avant que les représentants de l'Esprit nouveau, qui le lisaient, n'aient trouvé leur inspiration dans le «merveilleux quotidien», Verne a donné les preuves que les moyens modernes de transport et de communication étaient des thèmes dignes de la littérature. Réconcilier ses lecteurs, qui devinrent ingénieurs de chemin de fer, scientifiques, inventeurs pour les plus connus d'entre eux, fut l'une des tâches majeures de son travail de pédagogue. Il s'en est acquitté avec loyauté, mais non sans soulever quelques contradictions qui nous semblent si présentes, et proposer

ainsi une sorte de sagesse pour l'homme de son temps et à venir.

*
* *
*

A ces leçons, l'imaginaire contemporain reste très certainement sensible, sans se l'avouer véritablement, tant il préfère ouvertement enrichir le mythe de Jules Verne, au prix d'inexactitudes manifestes. Cette actualité, dont les mass-médias se font volontiers l'écho, est naturellement différente et concurrente de celle, limitée, que proposent les critiques spécialisés. Mais qui pourrait se targuer de connaître et de comprendre une œuvre aussi vaste, aussi solide, dont la richesse renouève l'intérêt des lectures qui assure sa durée ? Aujourd'hui, demain, les *Voyages extraordinaires* sont ou seront d'une actualité insoupçonnée.

(Professeur à l'Université de Nantes)

Notes

- ¹⁾ Paul Claudel, *Œuvres en prose*, Paris, Gallimard, 1989, La Pléiade, pp. 381 et 469.
- ²⁾ Yokohama est décrite dans *le Tour du monde en quatre-vingts jours* et Edo est survolée dans *Robur le conquérant*.
- ³⁾ *Lettrines*, Paris, Corti, 1967, p.59.
- ⁴⁾ Deuxième partie, chapitre XI.
- ⁵⁾ *Le Rayon vert*, chapitre XIII.
- ⁶⁾ *Vingt mille lieues sous les mers*, Première partie, chapitre X.
- ⁷⁾ Première partie, chapitre XVII.

* 本稿は1996年12月20日広島大学文学部において行われた講演原稿に加筆訂正の上、御寄稿いただいたものである。