

— Je trouve ce texte très bon et je suis globalement d'accord avec lui, sauf pour l'emploi impropre du mot *fantastique* et pour la série limitée à la putréfaction et à la glace. L'énumération aurait dû être plus longue.

Jacques GOIMARD

*Propos recueillis par Jean-Pierre Picot*

## LES ÉPISODES FANTÔMES DE *VINGT MILLE LIEUES* *SOUS LES MERS*

L'auteur le plus traduit dans le monde est de nationalité française, et cependant, son pays d'origine est à peu près invisible tout au long de son œuvre complète. L'Université n'a pas remarqué cette lacune surprenante, ce non-lieu, ce non-dit au centre de l'œuvre de Jules Verne, et cependant cette absence n'est pas sans conséquences sur nos perceptions de la culture et de la nationalité dans un siècle mondialisant.

À force de lire entre les lignes, on comprend mieux. Depuis *Le Tour du monde en quatre-vingt jours*, où l'on traverse l'Hexagone sans le voir, jusqu'à *Vingt mille lieues sous les mers*, où on le contourne sans le regarder, la France est partout mais nulle part.

Dans ses manuscrits, autre territoire quasi vierge<sup>1</sup>, l'écrivain est nettement plus « franc ». Mais puisque personne au monde n'a lu la plupart de ces palimpsestes, la France selon Verne restera-t-elle enfouie à jamais ?

Il faudrait un livre entier pour parler de l'absence française au centre de Verne. Je propose de traiter ici du cas canonique de *Vingt mille lieues sous les mers*, et en particulier du manuscrit et des derniers chapitres de ce chef-d'œuvre, qui se déroulent — peut-être — quelque part entre la France et l'Angleterre.

Nous connaissons tous le roman le plus populaire du romancier le plus lu du monde. Ou du moins nous le croyons. En fait, bien des aspects de *Vingt mille lieues sous les mers* demeurent inexplorés, même à une époque où Verne commence à retrouver la place qu'il mérite.

Vers la fin de ce roman, le *Nautilus* du capitaine Nemo s'approche de la Manche, mais cela se fait en un éclair, la seule indication précise étant : « nous passions à l'ouvert de la Manche » (II<sup>e</sup> partie, XXII). Une telle mention n'est pas surprenante, vu l'amour de Verne pour ces parages où il a si souvent navigué à bord de ses trois yachts successifs. Mais, d'un autre point de vue elle est exceptionnelle, car Jules Verne n'avait pas le droit de décrire la France dans ses romans. Dans les versions manuscrites du récit, néanmoins, il existe quelques scènes où le *Nautilus* traverse la Manche. À ce stade de l'écriture, Verne voulait présenter les côtes françaises, faire passer Nemo et son passager Aronnax au large de Cherbourg, du Havre et de Calais. Mais malheureusement pour ceux qui aiment ces régions, personne au monde n'a lu ces scènes. C'est pour la première fois que je révélerai ici les cinq épisodes français éliminés de la version définitive de *Vingt mille lieues sous les mers*. Ils décrivent : une visite du fond de la Manche effectuée par Nemo et Aronnax, ainsi que des visions médiévales créées par celui-ci à partir d'ombres de falaises près du Havre ; deux brefs passages fournissent de précieuses indications géographiques, tandis qu'un troisième dépeint un « paysage » d'aurore heureuse et de tranquillité ensoleillée au large de Calais.

Mais procédons par ordre. Je « survolerai » la France telle qu'elle est présente dans les *Voyages extraordinaires*, j'explorerai les chapitres XXII et XXIII de la version publiée de *Vingt mille lieues*, et j'étudierai enfin ces mêmes chapitres dans leurs formes manuscrites, avant d'ouvrir une parenthèse pour étudier une superbe nouvelle qui commente *Vingt mille lieues*. Il s'agit du mystérieux chef-d'œuvre posthume, *Edom*, où l'unique civilisation censée exister dans vingt mille ans — chinoise — fait renaître la langue française.

La France dans l'œuvre de Verne serait un beau sujet de thèse, car c'est un ensemble presque vide. Aucun roman publié pendant la vie de Verne ne se passe entièrement dans l'Hexagone. Parmi les rares exceptions partielles se trouve le chapitre 2 des *Cinq cents Millions de la Bégum* (1879), dont le manuscrit d'origine, on le sait, n'est pas de Verne<sup>2</sup>. Après la mort de son éditeur Jules Hetzel en 1886, le romancier s'est sans doute senti un peu plus libre : les chapitres 1 à 4 de *Clovis Dardentor* (1896) se passent en France ; et *L'Invasion de la mer* (1905) se situe en Tunisie française. En revanche, bon nombre de nouvelles explorent la périphérie

française, comme « San Carlos » (rédigé vers 1855-1860), situé dans les Pyrénées, « Le Chemin de France », situé en partie en Bretagne, une ou deux nouvelles de la collection posthume *Hier et demain*, ainsi que toutes celles du volume *Le Docteur Ox*, à savoir « Un Drame dans les airs », « Le Docteur Ox », « Maître Zacharius » et « Un hivernage dans les glaces ».

On pourrait objecter que dans *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Fogg et Passepartout, en route pour le Mont Cenis, sont obligés de traverser la France. Nous pourrions croire difficile, en effet, d'aller de Londres à Suez, en compagnie d'un domestique français, et quelle que soit sa francophobie, sans traverser l'Hexagone (ni, d'ailleurs, le célèbre canal). Difficile, certes, mais non pas impossible. Verne procède à une anticipation à partir de Sydenham, puis à un retour en arrière à partir de la ville de Suez, et ce retour en arrière, par le biais des notes de Fogg, se situe à l'intérieur d'un deuxième retour en arrière ; et l'auteur clôture celui-ci, mais non celui-là. Le tour est bouclé de manière si ingénieuse, si chinoise, serait-on tenté de dire, que, à ma connaissance, le trou français au cœur du *Tour du monde* n'a jamais été signalé !

L'exception qui confirme la règle de la Disparition est, bien sûr, *Paris au XX<sup>e</sup> siècle*, où l'on ne quitte pas la capitale française. Mais l'on sait que ce roman fascinant a été rejeté par Hetzel dans des termes brutaux<sup>3</sup>. Et cependant, la vision de Paris et de la France que Verne y donne est clairvoyante, dans le sens non prophétique du terme.

On se rappellera également que les treize premiers chapitres du remarquable *Voyage en Angleterre et en Écosse* se situent en France. Dans ce livre, Verne voit son tout premier lac et sa toute première montagne : non en France, mais dans le premier pays étranger qu'il ait jamais visité, l'Écosse. Là encore, Hetzel a dit non<sup>4</sup>, et là encore nous disposons d'un document précieux pour comprendre ce que Verne pensait de son pays natal.

Si nous nous tournons vers la version « hetzelisée » de *Vingt mille lieues sous les mers*, la France reste encore la grande absente. Certes, Aronnax monte à bord de l'*Abraham Lincoln* avec la pensée qu'il se dirige vers la France ; certes Nemo va jusqu'à mentionner « les dix milliards de dettes de la France » (I, XIII) (« douze milliards » dans la première édition) ; certes les Marquises se présentent comme « ces îles charmantes protégées par le pavillon français » (I, XVIII), même si le pauvre Aronnax ne les voit guère.

De même, le bon docteur n'aperçoit pas « le groupe Gambier, auquel la France a imposé son protectorat » (I, XIX). Certes la France continentale est évoquée plusieurs fois dans le roman, mais toujours sans être aperçue, et toujours dans un passé ou un avenir lointain, comme un rêve irréalisable. Même la traversée de la Méditerranée l'évite, malgré les inquiétudes d'Aronnax se demandant : « [Nemo] allait-il donc me montrer les côtes de France ? »

Étudions maintenant le trajet du *Nautilus* pour vérifier s'il ne s'approche pas de la côte sans que nous le sachions. Lors du trajet méditerranéen, même si nous lisons des listes de centaines de poissons d'origine française, le sous-marin se dirige plus ou moins directement de la Sicile à Gibraltar, c'est-à-dire sans s'approcher de la France. Le chapitre XX de la deuxième partie, intitulé « Par 47° 24' de latitude et de 17° 28' de longitude », est plus pertinent. Le *Nautilus* y suit le câble transatlantique jusqu'à un point situé à « cent cinquante kilomètres d'Irlande », où l'on aperçoit le cap Clear et le feu de Fastnet. « Le 30 mai, il passait en vue du Land's End, entre la pointe extrême de l'Angleterre et les Sorlingues, qu'il laissa sur tribord. » Enfin, à midi le « 31 juin » [sic], il trouve l'épave du *Vengeur*, à l'endroit indiqué dans le titre du chapitre. Puis un navire d'une nationalité inconnue attaque le sous-marin, lequel l'attire « vers l'est » à une vitesse constante de dix-huit ou dix-neuf milles à l'heure, jusqu'à « six heures » le 2 juin, et, à « cinq heures » [sic] du même matin, le sous-marin coule le navire. Ensuite il « quitt[e] ce lieu de désolation, à cent pieds sous les eaux, avec une rapidité prodigieuse ». « Relèvement fait sur la carte, je vis que nous passions à l'ouvert de la Manche, et que notre direction nous portait vers les mers boréales avec une incomparable vitesse. » « Le soir, nous avons franchi deux cents lieues de l'Atlantique. » À la fin, « pendant quinze ou vingt jours », le *Nautilus* suit une « course aventureuse », pour aboutir au Maelström, « entre les îles Feroë et Lofoten » (II, XXII).

Bien sûr, le flou géographique est maintenu pour indiquer la cécité d'Aronnax et le désarroi de Nemo, et pour ménager la surprise culminante de la descente dans le tourbillon géant. Mais l'un des grands mystères de l'attaque finale, épisode assez elliptique pour le lecteur moyen, concerne les nationalités haïes par Nemo. Le navire coulé est peut-être britannique ou même français, mais il faut

souligner qu'ailleurs dans le livre Nemo est sous-entendu être polonais, auquel cas son ennemi serait nécessairement russe. La nationalité de Nemo est en fait difficile à cerner. Dans *L'Île mystérieuse*, Verne prétend que, après tout, le capitaine est indien, mais une telle nationalité n'est guère plausible dans *Vingt mille lieues*. Sans vouloir entrer ici dans le détail de ces deux questions, je dirai simplement que la correspondance indique clairement que, par suite de l'insistance de l'éditeur Hetzel, Verne a dû changer la nationalité de Nemo. L'intention finale de Verne, d'après sa lettre à son éditeur, est d'éviter toute nationalité identifiable<sup>5</sup> ; moyennant quoi, comme son nom et son navire, le capitaine est apatride, c'est-à-dire universel. L'hypothèse selon laquelle le capitaine ne poursuivrait que les navires britanniques ou français tombe donc... à l'eau<sup>6</sup>.

Si nous voulons mieux comprendre le comportement de Nemo, il faut plutôt regarder son nom, qui est une allusion à l'Écosse. L'origine de son appellation se trouve, en effet, dans l'emblème d'Édimbourg et de l'Écosse : « Nemo me laccessit impune » (personne ne m'assaille impunément). Cette expression explique le mode de vie de Nemo en général, mais aussi son comportement face aux agressions gratuites des divers navires. Elle est citée à peu près textuellement dans le passage où les Papous attaquent Nemo qui les punit au moyen d'une foudre électrique (II, XXII). Une preuve supplémentaire de cette dérivation nous est fournie par Verne lui-même : à la première page de son *Voyage en Écosse*, l'auteur signale que « M. Louis Enault » a été son guide principal dans ce royaume inconnu. Or, ce même Enault a écrit un livre intitulé *Angleterre, Écosse, Irlande* (1859) dans lequel il cite « Nemo me laccessit impune » comme fondement du caractère écossais (p. 87). En somme, le capitaine attaque ceux qui l'attaquent, il croit à la loi du talion. Nemo, les Écossais, même combat. Comme souvent, Verne a cité ses sources de façon transparente.

Pour revenir au détail des mouvements marins, d'autres mystères persistent : la justification du passage près de l'Irlande et de l'Angleterre, la route suivie avant le Land's End, et celle suivie après le coulage du navire. Or ce coulage est perpétré en pleine mer, à moins de 350 milles à l'est du *Vengeur* (dix-huit nœuds par dix-huit heures), soit à plus de 350 milles à l'ouest du Finistère. Vu l'ambiguïté de phrases comme « l'ouvert de la Manche », « l'Atlantique » et « vers les mers boréales », il n'est pas exclu que,

après avoir coulé le navire, Nemo décide de passer à l'ouest de l'Angleterre, sans nullement entrer dans la Manche. De même, *avant* le 30 mai, le sous-marin a pu entrer dans la mer d'Irlande<sup>7</sup>. Une solution possible à toutes ces énigmes se trouverait dans l'amour que Verne porte à l'Écosse : le romancier, qui se croyait d'ascendance écossaise par sa mère<sup>8</sup>, perd rarement de vue sa « seconde patrie », même dans *Voyage au centre de la Terre* ! Il se peut donc que le *Nautilus* passe son temps dans ces parages calédoniens bien-aimés.

Toutes ces possibilités sous-entendues nous laissent plutôt sur notre faim, d'autant plus que, à force d'y avoir navigué, Verne connaissait par cœur ces régions maritimes. En effet, le 19 août 1868, Verne écrit à Hetzel : « je suis mouillé devant Gravesend... et je finis le 1<sup>er</sup> volume de *Vingt mille lieues* ». De même, un « mardi », sans doute du même mois, il écrit à son père : « Je t'écris de Dieppe... je travaille comme si j'étais au Crotoy. » Verne fait un tour du monde imaginaire pour revenir chez lui, mais, paradoxalement, il façonne un vide géographique dans les parages mêmes où il compose son chef-d'œuvre !

Bien sûr, des traces locales persistent. Verne explique le lien entre les Malouines et Saint-Malo. Il cite également un tableau, dans une église de cette même cité, représentant « une grande embarcation entraînée sous les flots par les bras d'un céphalopode ». Bien que le tableau lui-même ait disparu, on a souvent identifié la chapelle comme étant celle de Saint-Thomas, ce qui implique qu'une des sources de la fameuse scène du poulpe géant, également mise à contribution par Victor Hugo pour *Les Travailleurs de la mer*, est l'*Histoire naturelle, générale et particulière des mollusques* de Pierre Denys de Montfort, où l'on trouve la description du tableau disparu.

La correspondance nous éclaire, en outre, sur les révisions effectuées à la demande d'Hetzel, souvent à l'encontre de toute logique. On citera à titre d'exemple une suggestion particulièrement sottise, faite dans une lettre du 25 avril 1869 : « Sauver des petits Chinois ravis par des pirates chinois. Ils ne sont pas dangereux — ils sont drôles, on les fait rapatrier par le canot, ils n'y ont vu que du feu. Nemo ne peut pas s'en inquiéter. On pourrait en garder un à bord. Personne ne le comprend, il ne comprend personne, il égayerait le *Nautilus*. Mais ceci est affaire à vous. » Une telle

intervention de la part de l'éditeur est ahurissante et montre son manque de compréhension quant au sérieux du roman. Il est heureux que Verne n'ait pas donné suite à cette idée farfelue d'« égayer » le *Nautilus*, comme s'il s'agissait de Disneyland.

Dans une lettre du 29 avril 1869, Verne démontre clairement la faiblesse d'une autre idée malencontreuse de l'éditeur. Point par point, il en détruit la vraisemblance : « Ce que vous dites d'acculer le *Nautilus* dans le fond [d'une baie] d'où il ne puisse échapper qu'en coulant le navire qui lui barre le passage. » Il est par conséquent possible que ce soit à cause de cette suggestion inintelligente d'Hetzel que Nemo fuie les côtes françaises, comme si le cauchemar éditorial poursuivait romancier et héros même sous les mers. De plus, le 15 mai de la même année, Verne écrit du Crotoy : « D'accord avec vous. La fin du voyage à travers la Manche, entre Calais, Boulogne, Douvres, c'est la place de la Bourse à Paris. C'est à refaire. Il ne faut pas que l'on sache où l'on est. » Le surlendemain, il promet de « précipiter l'action après le coulage du deux-ponts ». Il est clair, en somme, qu'à l'origine, les descriptions de la Manche étaient bien plus complètes.

Heureusement les manuscrits sont assez riches pour nous renseigner sur les intentions premières du romancier. Ainsi, après la phrase « une incomparable vitesse », citée plus haut, nous découvrons un passage disparu des versions publiées, reproduit ici (la partie en italique correspond aux passages raturés dans le manuscrit ; les mots et phrases entre crochets ne paraissent pas en édition) :

... je vis que nous avions donné sous la Manche, ce qui ne laissa pas de me rassurer<sup>9</sup>. À cette époque de la Lune, les marées avaient déjà du récif. Leur courant qui est de soixante-quinze centimètres par seconde entre Ouessant et le Land's End, devait atteindre deux mètres cinquante, et nous entraînait plus rapidement encore.

Le fond de la Manche se trouve être par une moyenne de cent soixante-dix mètres. Il est peu accidenté, c'est une vallée sableuse, creusée entre l'Angleterre et la France. Le *Nautilus* pendant cette journée, navigua d'assez près des rivages armoricains<sup>10</sup> (MS2 feuille 127)

Verne ne peut résister au plaisir de peindre un rapide tableau de la « vallée » qui sépare — ou relie — les deux pays, de montrer ses connaissances des conditions locales, et de faire passer le *Nautilus* près de sa Bretagne natale. Peu après, nous lisons :

Le soir nous avons franchi toute cette partie de la Manche comprise entre Brest et l'embouchure de la Seine. L'horloge marquait huit-sept heures, quand les feux de la Hève nous envoyèrent leur éclat électrique. Je reconnus alors ces magnifiques fûlaises du cap Antifer, qui, à la nuit tombante, prenaient une apparence fantastique ; leur nappe crayeuse, entaillée par des angles de gazon, représentait une interminable procession de figures étranges, des reines du moyen âge disposées avec la rudesse des vieux peintres, d'un Cimabuë ou d'un Mantegna<sup>11</sup>, des évêques à longues hautes mitres bénissaient des seigneurs casqués et cuirassés, des dames en longues coiffes drapées dans leurs robes à large pli, des écuyers debout derrière les vastes tables de festin ; puis des châteaux forts, avec tourelles et mâchicoulis, et trop petits mal mis en perspective comme dans les bas reliefs des vieilles cathédrales.<sup>12</sup>

Puis, l'ombre se fit, l'apparition [se fondit dans les brumes du soir]. (MS2 127)

Dans ce passage important nous reconnaissons des traits typiquement verniens, comme le phare doté des derniers équipements et la sensibilité envers les beautés naturelles, mais également le toponyme Antifer, cap situé près du Havre, allusion au futur roman *Maître Antifer* (1894). La remarque sur la perspective aplatie illumine le roman entier. L'on pense tout de suite à Axel survolant l'Islande du regard depuis la cime du Snaeffels-jokull, montagne elle-même dérivée, comme tous les volcans des *Voyages extraordinaires*, de la première montagne vue par Verne, l'Arthur's Seat à Edimbourg (*VAE*, ch. 20). L'art pictural tient une place importante dans *Vingt mille lieues*, comme indiqué par la douzaine de tableaux qu'Aronnax aperçoit lors de sa première visite du sous-marin, dont un J. Vernet, connu pour ses marines. Ici, le passage, malgré son pittoresque, ne s'accorde ni avec l'humeur maussade à bord du sous-marin, ni avec le manque d'imagination d'Aronnax, et l'on comprend donc sa suppression.

D'autre part, les quatre paragraphes de la « course aventureuse » dans les versions publiées sont remplacés dans ce deuxième manuscrit par une seule phrase : « Vers minuit, nous passions à l'ouvert de la baie de Somme dont les dix mille hectares de sable couvrent [sic] à la marée montante. » (MS2 128)

Le Crotoy, lieu de résidence des Verne, se trouve sur cette même baie ; d'ailleurs dans sa correspondance Verne signait parfois « Bête de Somme ».

Le quatrième passage supprimé contient des indications orographiques :

[Ned Land qui guettait la fin de mon sommeil...]

— Nous allons fuir !...

— Il faut en profiter.

— Vous serez prêt, Monsieur ?

— Oui. Mais où sommes-nous ?

— Le Pas de Calais est franchi. Nous avons relevé les feux de Grand Yar et de Nord-Foreland. Nous entrons dans la mer du Nord. Pas de temps à perdre ! Qui sait où nous serons entraînés (MS2 128)

C'est un passage essentiel pour comprendre la route du sous-marin. North Foreland est la pointe extrême du Kent ; Great Yarmouth, celle du Norfolk, bien au nord du Kent.

Le dernier passage, écrit dans la marge et peut-être le plus important, se lit comme une belle peinture marine :

[Le Nautilus flottait à quelques milles de la terre qui lui restait sur tribord<sup>13</sup>. Une chaude journée s'annonçait<sup>14</sup>. Le ciel était blanc, l'atmosphère calme. Pas un souffle de brise. Sur la mer de petites rides régulières figuraient des losanges entrecroisés. Le soleil les piquait de points brillants. L'eau, semblable à de l'émeraude liquéfiée, se gonflait en larges ondulations que le Nautilus ne sentait même pas<sup>15</sup>. Au loin, dans la brume palpitante, quelques chaloupes de pêches (*sic*), deux ou trois chasse-marées (*sic*) aux voiles flasques, s'estompaient confusément. Une fumée de steamer traçait une nuée immobile sur le fond du ciel.]

[Le temps semblait devoir nous favoriser. Le Nautilus longeait les terres en pointant au nord. Malheureusement il marchait très vite. Trouverait-il les étroites passes du Cattégat ou du Sund ? S'engagerait-il dans cette mer Baltique sans issue ? Je ne savais que penser. J'imaginai plutôt qu'il remonterait les côtes occidentales de la Norvège.]<sup>16</sup>

[Oui, Ned avait raison. Nous ne devons perdre ni un jour ni une heure.] (MS2 128-129)

Cette scène marquante, qui n'est pas barrée et donc a dû être coupée sur les épreuves du roman, évoque une dernière image heureuse du *Nautilus* avant sa disparition dans le Maelström. La multiplicité des chasse-marée, ainsi que la présence d'un steamer et de la terre à tribord, indiqueraient qu'il s'agit de l'Europe continentale. L'usage de l'imparfait, en combinaison avec les images picturales,

impliquerait qu'ici encore, Verne s'est inspiré d'un tableau, qu'il serait intéressant de rechercher. L'image de « losanges entrecroisés » est un leitmotiv vernien : les fenêtres de Lidenbrock, dans le manuscrit, sont « losangées » (feuille 4)<sup>17</sup>. Et lors de la belle scène des docks de Liverpool dans *Voyage en Angleterre et en Écosse*, le chemin de fer forme un « lacet enchevêtré » : linéarité et réseau, courbes sensuelles et droites brutales, unité simple et multiplicité complexe, le « lacet enchevêtré » et les « losanges entrecroisés » sont au cœur de l'univers vernien.

Dans tous ces passages, en somme, Verne prend plaisir à manœuvrer près de son lieu de naissance à Nantes et de sa ville d'adoption, Amiens, ainsi qu'à proximité des côtes bretonnes et normandes visitées sur ses yachts. Son imagination se révèle pleinement visuelle. En même temps, le romancier est fasciné par les complexités naturelles. De la même manière qu'il a créé de toutes pièces les scènes fantastiques des champs de glace du *Capitaine Hatteras*, il emprunte ici le canevas apparemment vide de l'océan pour laisser pleinement s'épanouir son imagination. Nous pouvons donc regretter que la France soit absente de ce roman et de l'œuvre publiée et que Verne ait cru, suite aux pressions d'Hetzel, devoir couper ces beaux passages.

\*

Je voudrais maintenant changer de cap, pour explorer l'énigme française sous un autre angle, à savoir la nouvelle posthume, *Edom*. Qui dit posthume, dit controversée, car nous savons que le fils de Jules Verne, Michel, a écrit des pans entiers, et souvent la majeure partie, des romans publiés après la mort de Verne en 1905<sup>18</sup>. Mais *Edom* reste mystérieux, car c'est à peu près la seule œuvre posthume dont le manuscrit original n'ait pas été publié. La plupart des verniens croient que la nouvelle, publiée en 1910 sous le titre *L'Éternel Adam*, fut écrite par les deux auteurs, même si n'est pas close la controverse sur l'importance de leur rôle respectif. *Edom* est un texte essentiel pour la compréhension du « cas Verne », dans la mesure où il imite, commente et parodie presque tous les thèmes des œuvres précédentes<sup>19</sup>.

Dans cette nouvelle magnifique, dont une partie de l'action se déroule au XX<sup>e</sup> siècle, la France et tous les pays disparaissent sous l'océan. Il y a une scène poignante où le héros, Français vivant à

l'étranger, navigue avec quelques autres survivants, à la recherche de la capitale ; elle se conclut sur un constat désespéré : « Ici était Paris. » Les survivants finissent néanmoins par trouver une petite parcelle de terre sur l'emplacement de l'Atlantide et y établissent une colonie, ce qui n'empêche pas les choses d'aller de mal en pis. Vingt mille ans plus tard, le récit de la faillite de la colonie est retrouvé par un savant, Sofr, qui en conclut que toutes les civilisations sont destinées à périr comme celle du XX<sup>e</sup> siècle et que l'homme est pris dans un cycle éternel d'ascensions et de chutes.

Cette nouvelle contient une série de signes précis qui mènent à des conclusions d'importance. Une première piste concerne la race de la civilisation future : une bonne douzaine d'indices montrent qu'elle est chinoise, bien que personne ne l'ait remarqué jusqu'à présent...<sup>20</sup>

La piste que je voudrais suivre ici, concerne les relations anglo-françaises et en particulier les langues. Puisque la majorité de la colonie est d'origine anglo-saxonne, il est probable que la *lingua franca* de ce nouveau monde est l'anglais. Cependant, ses descendants finissent par perdre presque tout vestige de langue : seul deux ou trois mots parviennent jusqu'à Sofr. Or, le manuscrit d'outre-tombe trouvé par le savant est en français, et ainsi cette langue est perpétuée. La crainte exprimée dans cette nouvelle, selon laquelle notre avenir est voué à être anglophone, est contrecarrée par la conclusion implicite, dans laquelle l'anglais disparaît. La peur, qu'elle soit de 1905 ou de 1910, de voir décliner la langue française est inversée : paradoxalement, c'est ici le français qui survit.

\*

Ayant examiné dans le détail la suppression des passages qui montrent Nemo sous et dans la Manche, et après avoir évoqué le rôle de la France dans *Edom*, nous sommes mieux placés pour comprendre pourquoi Verne persiste à s'exiler de France, à se dénationaliser, à anticiper sur sa carrière de scénariste pour d'absurdes films américains.

Une partie de la réponse se trouve dans le dessein des œuvres complètes, qui est d'explorer « les mondes connus et inconnus ». Les romans d'exploration ne peuvent pas se situer en *terra cognita* et les romans géographiques doivent se passer à l'étranger.

Une autre clef du mystère se trouve dans la réaction de Hetzel à l'égard de *Paris au XX<sup>e</sup> siècle* et de *Voyage en Angleterre et en Écosse*. Blessé, on a tendance à éviter de creuser la plaie, à prendre ses distances avec ce que l'on aimait le plus. Le roman d'anticipation, dans le sens d'une mise en scène postérieure à l'année de publication, sera interdit des *Voyages extraordinaires* jusqu'à la mort de Hetzel. La longue liste d'écrivains français mentionnés dans *Paris au XX<sup>e</sup> siècle*, surtout ceux publiés par Hetzel, est critiquée, et sévèrement, par l'éditeur<sup>21</sup>. Tout se passe comme si, dans *Vingt mille lieues*, les listes d'artistes en tous genres évitaient de répéter cette maladresse, car les écrivains français brillent par leur absence<sup>22</sup>. En ce qui concerne la France, c'est comme si Verne s'était dit : je ne peux écrire comme je veux sur ma patrie, alors je veillerai à ce qu'elle disparaisse complètement de mes écrits romanesques. D'autant plus que juste avant de composer *Vingt mille lieues sous les mers*, il a publié une *Géographie de la France* en trois volumes.

Bien sûr, d'autres aspects de la France sont présents dans l'œuvre de Verne : on observe plusieurs protagonistes français, surtout des narrateurs à la première personne. C'est normal, puisqu'ils écrivent en français, mais par leur rôle même de narrateur, ils sont obligés de se tenir en retrait, de ne pas trop se mêler à l'action.

À un autre niveau, il est évident que Verne n'a pas le droit de commenter la politique française. Pour ne citer qu'un exemple flagrant, la guerre franco-prussienne, qui a dévasté la France et lors de laquelle l'écrivain fut garde-côte de réserve, est rarement évoquée dans son œuvre ! Napoléon I<sup>er</sup> est également absent ; comme l'est Napoléon III. Pour savoir que Verne écrit sous le règne du « petit Empereur », nous sommes obligés de chercher une obscure référence à un paquebot impérial dans l'avant-dernier chapitre de *Voyage au centre de la Terre*. De même, dans *Vingt mille lieues*, dès le premier chapitre, Verne brocarde la presse, notamment en raison de ses opinions conformistes et « suivistes ». Mais c'est seulement dans les manuscrits qu'il est spécifié que la presse en question est française (en l'occurrence *Le Figaro*). En outre, un des navires attaqués par le « monstre » au début du roman était le *Lafayette* de la Compagnie française. Mais ces deux références à la réalité contemporaine française ne se trouvent que dans les manuscrits.

Vu la systématique évacuation de la France hors des *Voyages* et en particulier de *Vingt mille lieues* et d'*Edom*, nous pouvons conclure, à

la manière de Freud, que le sujet en question doit être primordial. Mais les tentatives d'entrer dans le détail, du moins en ce qui concerne les œuvres publiées, trébuchent toutes devant le manque de pièces à conviction. Dans *The Mask of the Prophet* (1990), Andrew Martin a monté tout un échafaudage sur l'hypothèse d'une nostalgie de Napoléon qui hanterait les *Voyages*. Mais l'argumentation de Martin est fragile et ne me convainc guère. Une meilleure image analogique de la disparition de la France se trouverait dans la disparition des temps du passé dans trois romans entiers de Verne, à commencer par *Le Chancellor* (1875), ce qui d'ailleurs en fait le premier roman du monde écrit au présent. Cette évacuation est-elle consciente ou non ? En l'absence de preuves (et d'épreuves), on ne peut le savoir. Qui sait, par conséquent, dans quelles strates de l'inconscient du romancier chatoient les reflets de son pays d'origine ?

Nous nous trouvons sur une assise plus stable en évaluant l'importance des passages supprimés de *Vingt mille lieues sous les mers*. Pour les citoyens du monde que nous sommes en ce début du troisième millénaire, cette découverte impliquera plusieurs conclusions dans deux domaines.

Le premier est d'ordre textuel. Il est urgent d'établir un texte rigoureux de *Vingt mille lieues sous les mers* et de préparer une édition de référence. Toutes les éditions courantes contiennent des fautes de français flagrantes<sup>23</sup>. Le fait que Verne ait été mal servi par l'édition du XIX<sup>e</sup> siècle n'est pas une raison pour lui faire subir aujourd'hui le même sort. Deuxièmement, une édition annotée de *Vingt mille lieues sous les mers* nous permettrait d'accroître notre connaissance du texte. Le minimum absolu serait d'expliquer les noms propres et autres obscurités du texte publié. Troisièmement, une publication des manuscrits s'impose. Cela se fait de nos jours pour des écrivains tout à fait mineurs. Pourquoi pas pour le seul auteur français de renommée mondiale ? Ma quatrième conclusion est plutôt une question : faudrait-il rétablir les romans verniens en restaurant les passages supprimés sous la pression hetzelienne ? Notre réponse dépendra d'une évaluation de la valeur esthétique des brouillons et du rôle de l'éditeur dans les suppressions. Mon avis personnel est que, à la lumière des manuscrits, il faut réviser, à certains endroits, les *Vingt mille lieues* que nous connaissons. Mais, quelle que soit notre réponse, nous ne pouvons plus évacuer de notre esprit les images suscitées par les trois beaux passages

censurés (disons enfin le mot) : le fond sablonneux de la Manche, les falaises médiévales de la Hève et la scène où le *Nautilus* baigne dans une parfaite harmonie, suspendu dans le temps quelque part entre la France et l'Angleterre. Ces scènes font désormais partie de notre vision collective de Nemo et de son bien-aimé *Nautilus*.

L'autre domaine à commenter est celui de la réception internationale de Verne. Cet auteur a commencé sa carrière en voulant commenter l'actualité sociologique et technologique de France. Mais en même temps un rêve d'évasion vers des horizons plus vastes inspire une partie de son écriture — et c'est ce seul courant qu'Hetzel a encouragé. La réputation de Verne a suivi. Puisque ni la technologie ni la mise en scène des romans ne sont françaises, les étrangers ont trouvé tout naturel de s'appropriier Verne. Les Américains, surtout, considèrent le *Nautilus* et son capitaine comme citoyens honoraires de leur pays, ne les percevant quasiment plus comme français. Il en résulte que les récits de Verne sont mieux connus par d'atroces versions cinématographiques — et que la France a raté encore une occasion de se présenter comme pays technologiquement avancé !

Il est en somme regrettable que Verne n'ait pu publier ce qu'il voulait. Pour savoir ce qu'il pense, il faut chercher dans les brouillons des romans publiés. Si celui de *Vingt mille lieues sous les mers* est typique, les manuscrits décèlent une multitude de trésors cachés.

William BUTCHER

#### ÉTUDES SUR LES MANUSCRITS DE JULES VERNE

- Butcher, William : « Long-Lost Manuscript », *The Modern Language Review*, Vol. 93, Part 4, October 1998, p. 961-971.
- Butcher, William : « Mysterious Masterpiece », in *Jules Verne : Narratives of Modernity*, Liverpool University Press, 2000, p. 142-157.
- Compère, Daniel : « Le Jour fantôme », *La Revue des Lettres modernes*, Série Jules Verne, Vol. 1, n° 456, juillet-octobre 1976, p. 31-51
- Dehs, Volker : « Les Manuscrits des *Voyages extraordinaires* : Répertoire des noms disparus », *Bulletin de la Société Jules Verne [BSJV]*, n° 109, janv.-mars 1994, p. 20-35.
- Dehs, Volker : « Le Premier dénouement des *Cinq cents Millions de la Bégum* », *BSJV*, n° 123, juillet-sept. 1997, p. 37-41.
- Destombes, Marcel : « Le Manuscrit de *Vingt mille lieues sous les mers* de la Société de Géographie », *BSJV*, n° 35-36, juillet-déc. 1975, p. 59-70.
- Dumas, Olivier : « Hetzel censeur de Verne », in *Un éditeur et son siècle : Pierre-Jules Hetzel (1814-1886)*, textes et iconographie réunis et présentés par Christian Robin, Saint-Sébastien, ACL édition, 1988, p. 127-136.

- Dumas, Olivier : « Le Manuscrit d'*Une Ville flottante*, au destin contrarié », *BSJV*, n° 99, juillet-sept. 1991, p. 36-41.
- Dumas, Olivier : « Le Choc de Gallia choque Hetzel », *BSJV*, n° 75, juillet-sept. 1985, p. 220-221.
- Dumas, Olivier : « Le Monstre de *Cabidoulin* en version manuscrite », *BSJV*, n° 121, janv.-mars 1997, p. 16-20.
- Dumas, Olivier : « Jules Verne retrouvé ou le héros vernien trahi par Hetzel », *Modernités de Jules Verne*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988, p. 11-20.
- Dumas, Olivier, Piero Gondolo della Riva et Volker Dehs, ed. : *Correspondance inédite de Jules Verne et de Pierre-Jules Hetzel (1863-1886)*, Tome 1, Genève, 2001.
- Gondolo della Riva, Piero : « À propos des œuvres posthumes de Jules Verne », *Europe*, n° 595-596, nov.-déc. 1978.
- Guermontprez, Jean-H. : « Découverte de *L'Oncle Robinson* », *BSJV*, n° 105, janv.-mars 1993, p. 9-10.
- Martin, Charles-Noël : « Recherches sur la nature, les origines et le traitement de la science dans l'œuvre de Jules Verne », thèse de doctorat d'État, Sorbonne (Université de Paris 7), 23 juin 1980.

#### NOTES

1. Les manuscrits des œuvres posthumes ont été étudiés dans divers articles par Piero Gondolo della Riva et ont été publiés grâce à la Société Jules Verne. L'on peut citer également diverses nouvelles dont les versions manuscrites ont été publiées dans le *Bulletin de la Société Jules Verne [BSJV]*. Mais, malgré quelques études pionnières, comme celle de Marcel Destombes (« Le Manuscrit de *Vingt mille lieues sous les mers* de la Société de Géographie », *BSJV*, n° 35-36, juillet-déc. 1975, p. 59-70), ainsi que celles effectuées par Volker Dehs (p. ex. « Les manuscrits des *Voyages extraordinaires* : Répertoire des noms disparus », *BSJV*, n° 109, janv.-mars 1994, p. 20-35) ou celles parues dans la collection *Jules Verne écrivain* (2000), à ma connaissance, personne n'a lu le manuscrit intégral d'un roman non posthume.
2. Simone Vienne, « L'Authenticité de quelques œuvres de Jules Verne », *Annales de Bretagne*, tome LXXIII, n° 3, sept. 1966, p. 445-458 ; Yves Chevrel, « Questions de méthodes et d'idéologies chez Verne et Zola : *Les Cinq cents Millions de la Bégum et Travail* », in *Jules Verne 2 : L'écriture vernienne*, édité par François Raymond, *Revue des Lettres modernes*, Paris, 1978, p. 69-96.
3. Cf. *Correspondance inédite de Jules Verne et de Pierre-Jules Hetzel (1863-1886)*, éd. Olivier Dumas, Piero Gondolo della Riva et Volker Dehs, tome 1, Genève, 2001, p. 25-27.
4. Ou, du moins, nous devons le supposer, vu la non publication du récit du vivant de Verne. Tous les biographes évitent d'expliquer pourquoi le livre est resté inédit, sauf Gilles de Robien (*Jules Verne*, 2000), qui maintient que Verne « ne songe pas à [le] publier », sans, toutefois, apporter de preuve.
5. « Mais écartons le Polonais et le Russe. Le lecteur supposera qui il voudra, suivant son tempérament » (lettre du 11 (?) juin 1869, in *Correspondance*, op. cit., p. 113) ; cf. « il faudra se tenir dans le vague, et nous y arriverons » (lettre du 15 mai 1869, *ibid.*, p. 105).
6. Sauf dans le manuscrit où le navire est « du type Solferino ». Or le « type Solferino », selon Louis Figuier (*Les Merveilles de la science*, vol. 3, ca 1870 (Gallica)) est une classe formidable de navires de guerre français.
7. Il est vrai que la carte du voyage, dessinée par Verne lui-même (II, VII), indique une route linéaire passant de la Manche à la Mer du Nord. Mais la carte n'est pas fiable, car elle omet à la fois les errements fous de Nemo et le passage

des Sorlingues, et par conséquent nous ne pouvons la citer comme témoin d'un trajet détaillé.

8. Voir « L'origine des Allotte de la Fuÿe », Marie-Thérèse de Lassée, *Bulletin de la Société Jules Verne*, n° 11, juillet-sept., 1969, p. 55-56 ; et Christian Robin, « Postface », p. 241-245 (243) in *Voyage à reculons* (1989), qui écrit que « Lors des réunions de la famille, Prudent Allotte de la Fuÿe, le grand-oncle paternel [sic] de Jules Verne, racontait volontiers qu'un de ses ancêtres, Allott, était venu d'Écosse... »

9. MS1 : « ce qui me rassura sur la direction future du *Nautilus* ».

10. MS1 : « Les fonds de la Manche offrent une profondeur mesurée de 100 à 110 mètres, aussi le *Nautilus* ne s'enfonça pas profondément, se tenant comme une [xxx] entre deux eaux, revenant quelquefois à la surface, ne se tenant plus particulièrement près des côtes de France que je voyais alors. »

11. MS1 : « puis de vrais pasteurs de Paul Véronèse, des [xxx] à grandes robes, des [xxx]aments de Charlemagne ».

12. MS1 ajoute : « Oui, je les voyais revivre. »

13. MS1 ajoute : « Il se tenait quelques milles de terre basse par-devant [xxx] de la Hollande, à peine estompée dans la vapeur épaisse de l'horizon. »

14. MS1 ajoute : « Le ciel n'était déjà ni gris ni bleu. »

15. MS1 ajoute : « ... la mer se ridait un peu. Elle avait l'air de veiller. »

16. MS1 : « Évidemment [xxx] ne pouvait affirmer qu'il passait le long de la Norvège le chemin du nord. »

17. William Butcher, « Long-Lost Manuscript », *The Modern Language Review*, Vol. 93, Part 4, October 1998, p. 961-971 (966, feuille 4).

18. Piero Gondolo della Riva, « À propos des œuvres posthumes de Jules Verne », *Europe*, 595-96, nov.-déc. 1978, p. 73-88.

19. Les liens avec *Vingt mille lieues* sont particulièrement bien développés.

20. Voir William Butcher, « Mysterious Masterpiece », p. 142-157 in *Jules Verne : Narratives of Modernity*, Liverpool University Press, 2000.

21. *Correspondance inédite de Jules Verne et de Pierre-Jules Hetzel*, op. cit., fin 1863 ou début 1864, p. 25-27.

22. Tout au plus est-il fait allusion à des auteurs publiés par Hetzel : Hugo, Sand, Michelet.

23. Dans les seules *Vingt mille lieues*, l'on trouve (la forme correcte est indiquée entre parenthèses) : Liarrov (Lyakhov), Hadramant (Hadramaut), Kittan (Kiltan), Arfalxs (Arfak), gymontes (gymnotes), chrysotones (chrysotomes), thétys (Tethys), xhantes (xanthes), molubars (Mobula), aulostones (aulostomes), munérophis (murénophis), melanopteron (melanopterus), thasards (thazards), spinorbis (spirorbis), dauphinules (dauphinelles), cacouannes (caouannes), alariées (araliées), Rhodoménie (Rhodyménie), pantacrines (pentacrines), dorripes (dorippes), chrysaores (*Chrysaora*), *Iamettosa (lamellosa)*, *Cyproea (Cypraea)*, *Laurentia primafetida (Laurencia pinnatifida)*, apsiphoroïdes (*Aspiphoroïdes*), phycallines (*Phyllactina*), *Phyctalis (Phyllactis)*.

## JULES VERNE AUTEUR ÉROTIQUE ?

Relisons *De la Terre à la Lune*. La guerre de Sécession vient de se terminer. Les artilleurs du Gun Club de Baltimore se désolent. Pendant des années, ils ont utilisé toute leur énergie à faire progresser la balistique, à augmenter la masse de leurs canons et la portée de leurs projectiles. À présent que la paix est conclue, vont-ils tomber « en quenouille » (Chapitre I) ? Là-dessus, le président Barbicane les réunit. Et il leur propose de construire un canon capable d'envoyer un projectile dans la Lune. Enthousiasme général.

Cet exemple nous fait saisir sur le vif plusieurs caractéristiques de la « manière » de Jules Verne. C'est d'abord un grand journaliste. Il suit l'actualité de très près ; et c'est à partir de cette dernière, par une sorte de passage à la limite, que se développent les idées de base de ses fictions. Ici, le mot-clé, c'est la « reconversion ». La guerre de Sécession a été la première grande guerre de matériel. Le problème fondamental que pose l'armistice, c'est le réemploi pacifique du potentiel économique développé par l'effort militaire.

Autre trait distinctif du projet vernien : une fois admise l'hypothèse de base (ici l'envoi d'un boulet dans la Lune), les difficultés qu'elle soulève — énergie qu'il faut imprimer au véhicule pour qu'il puisse vaincre l'attraction de la Terre, matériaux susceptibles de supporter les températures élevées résultant du frottement atmosphérique... — sont examinées minutieusement à partir des résultats les plus avancés des sciences de l'époque (astronomie, mathématique, physique, chimie, biologie). Par ce biais, Verne reste l'un des créateurs de la science-fiction.