



Jules Verne
Vingt mille lieues
sous les mers

CLASSIQUES
TEXTE ABRÉGÉ

Le livre

Le savant Aronnax, Conseil, son domestique, et Ned Land, un harponneur canadien, embarquent à bord de la frégate Abraham Lincoln afin de capturer une monstrueuse créature. Or le monstre n'est autre que le Nautilus, le sous-marin de l'inquiétant et mystérieux capitaine Nemo...

Ce roman constitue le deuxième volet d'une trilogie que complètent *Les Enfants du capitaine Grant* et *L'Île mystérieuse*.

L'auteur

Jules Verne, né en 1828, mourut en 1905. Il fit ses études de droit, mais se passionna surtout pour les découvertes scientifiques et les voyages. Ses premiers écrits furent des pièces; toutefois, son rêve était de créer le «Roman de la science», genre qu'il inventa en effet avec *Cinq semaines en ballon* (1864); *De la terre à la lune* (1865); *Les enfants du capitaine Grant* (1867-68); *Vingt mille lieues sous les mers* (1870); *Le tour du monde en quatre-vingt jours* (1873); *L'île mystérieuse*, etc. Enfant, il adorait les aventures maritimes; à sept ans, apprenant l'invention du télégraphe, il écrit sa première lettre pour en réclamer un. Il devait devenir avoué, il se fera écrivain, marin sur son yacht à vapeur et se passionnera pour toutes les découvertes scientifiques de son temps. Il n'aura le succès dont il rêvait que cinquante ans après sa mort. Il disait: «Je travaille, et si mes œuvres n'ont pas un résultat prochain, j'attendrai!»

Jules Verne

Vingt mille lieues
sous les mers

Abrégé par Bernard Noël

Classiques
Texte abrégé

l'école des loisirs
11, rue de Sèvres, Paris 6^e

*Cette édition a été établie à partir du feuilleton
paru dans Le Magasin d'éducation et de récréation
du 20 mars 1869 au 20 juin 1870.*

UN ÉCUEIL FUYANT

L'année 1866 fut marquée par un événement bizarre, un phénomène inexpliqué et inexplicable que personne n'a sans doute oublié. Sans parler des rumeurs qui agitaient les populations des ports et surexcitaient l'esprit public à l'intérieur des continents, les gens de mer furent particulièrement émus.

En effet, depuis quelque temps, plusieurs navires s'étaient rencontrés sur mer avec « une chose énorme », un objet long, fusiforme, parfois phosphorescent, infiniment plus vaste et plus rapide qu'une baleine.

Les faits relatifs à cette apparition, consignés aux divers livres de bord, s'accordaient assez exactement sur la structure de l'objet ou de l'être en question, la vitesse incalculable de ses mouvements, la puissance surprenante de sa locomotion, la vie particulière dont il semblait doué. Si c'était un cétacé, il surpassait en volume tous ceux que la science avait classés jusqu'alors.

À prendre la moyenne des observations faites à diverses reprises, on pouvait affirmer que cet être phénoménal dépassait de beaucoup toutes les dimensions admises jusqu'à ce jour par les ichtyologistes – s'il existait toutefois.

Or il existait, le fait en lui-même n'était plus niable. En effet, le 20 juillet 1866, le steamer *Governor-*

Higginson avait rencontré cette masse mouvante à cinq milles dans l'est des côtes de l'Australie. Il fut également observé le 23 juillet de la même année, dans les mers du Pacifique, par le *Cristobal-Colon*.

Quinze jours plus tard, à deux mille lieues de là, l'*Helvetia* et le *Shannon*, marchant à contre-bord dans cette portion de l'Atlantique comprise entre les États-Unis et l'Europe, se signalèrent respectivement le monstre par 42° 15' de latitude nord et 60° 35' de longitude à l'ouest du méridien de Greenwich.

Ces rapports arrivés coup sur coup émurent profondément l'opinion publique. Dans les pays d'humeur légère, on plaisanta le phénomène, mais les pays graves et pratiques, l'Angleterre, l'Amérique, l'Allemagne, s'en préoccupèrent vivement.

Partout dans les grands centres, le monstre devint à la mode. On le chanta dans les cafés, on le bafoua dans les journaux, on le joua sur les théâtres.

Alors éclata l'interminable polémique des crédules et des incrédules dans les sociétés savantes et les journaux scientifiques.

Pendant les premiers mois de l'année 1867, la question parut être enterrée, et elle ne semblait pas devoir renaître, quand de nouveaux faits furent portés à la connaissance du public. Il ne s'agit plus alors d'un problème scientifique à résoudre, mais bien d'un danger réel et sérieux à éviter. La question prit une tout autre face. Le monstre redevint îlot, rocher, écueil, mais écueil fuyant, indéterminable, insaisissable.

Le 13 avril 1867, la mer étant belle, la brise maniable, le *Scotia* se trouvait par 15° 12' de longitude

et 45° 37' de latitude. Il marchait avec une vitesse de treize nœuds quarante-trois centièmes sous la poussée de ses mille chevaux-vapeur.

À quatre heures dix-sept minutes du soir, un choc se produisit sur la coque, par sa hanche et un peu en arrière de la roue de bâbord.

Le *Scotia* n'avait pas heurté, il avait été heurté. L'abordage avait semblé si léger, que personne ne s'en fût inquiété à bord, sans le cri des soutiers qui remontrèrent sur le pont en s'écriant : « Nous coulons ! Nous coulons ! » Tout d'abord, les passagers furent très effrayés ; mais le capitaine Anderson se hâta de les rassurer. Le *Scotia*, divisé en sept compartiments par des cloisons étanches, devait braver impunément une voie d'eau.

Le capitaine fit stopper immédiatement, et l'un des matelots plongea pour reconnaître l'avarie. Quelques instants après, on constatait l'existence d'un trou large de deux mètres dans la carène du steamer. Une telle voie d'eau ne pouvait être aveuglée, et le *Scotia*, ses roues à demi noyées, dut continuer ainsi son voyage. Après trois jours d'un retard qui inquiéta vivement Liverpool, il entra dans les bassins de la Compagnie.

Les ingénieurs procédèrent alors à la visite du *Scotia*, qui fut mis en cale sèche. Ils ne purent en croire leurs yeux. À deux mètres et demi au-dessous de la flottaison s'ouvrait une déchirure régulière, en forme de triangle isocèle. La cassure de la tôle était d'une netteté parfaite, et elle n'eût pas été frappée plus sûrement à l'emporte-pièce. Il fallait donc que l'outil perforant qui l'avait produite fût d'une trempe peu

commune et, après avoir été lancé avec une force prodigieuse, ayant ainsi percé une tôle de quatre centimètres, il avait dû se retirer de lui-même par un mouvement rétrograde et vraiment inexplicable.

Ce dernier fait eut pour résultat de passionner à nouveau l'opinion publique. Depuis ce moment, en effet, les sinistres maritimes qui n'avaient pas de cause déterminée furent mis sur le compte du monstre. Ce fantastique animal endossa la responsabilité de tous ces naufrages, dont le nombre est malheureusement considérable. Grâce à lui, les communications entre les divers continents devenant de plus en plus dangereuses, le public se déclara et demanda catégoriquement que les mers fussent débarrassées, et à tout prix, de ce formidable cétacé.

LE POUR ET LE CONTRE

À l'époque où ces événements se produisirent, je revenais d'une exploration scientifique entreprise dans les mauvaises terres du Nebraska, aux États-Unis. En ma qualité de professeur suppléant au Muséum d'histoire naturelle de Paris, le gouvernement français m'avait joint à cette expédition. Après six mois passés dans le Nebraska, chargé de précieuses collections, j'arrivai à New York vers la fin de mars. Mon départ pour la France était fixé aux premiers jours de mai. Je m'occupais donc, en attendant, de classer mes richesses minéralogiques, botaniques et zoologiques, quand arriva l'incident du *Scotia*.

J'étais parfaitement au courant de la question à l'ordre du jour, et comment ne l'aurais-je pas été? J'avais lu et relu tous les journaux américains et européens sans être plus avancé. Ce mystère m'intriguait. Dans l'impossibilité de me former une opinion, je flottais d'un extrême à l'autre.

Deux solutions possibles de la question créaient deux clans très distincts de partisans: d'un côté, ceux qui tenaient pour un monstre d'une force colossale; de l'autre, ceux qui tenaient pour un bateau «sous-marin» d'une extrême puissance motrice. Or cette dernière hypothèse, admissible après tout, ne put résister aux enquêtes qui furent poursuivies dans les deux mondes.

Le monstre revint donc à flot, et les imaginations se laissèrent bientôt aller aux plus absurdes rêveries.

À mon arrivée à New York, plusieurs personnes m'avaient fait l'honneur de me consulter sur le phénomène en question. J'avais publié en France un ouvrage in-quarto en deux volumes intitulé *Les Mystères des grands fonds sous-marins*. Ce livre, particulièrement goûté du monde savant, faisait de moi un spécialiste dans cette partie assez obscure de l'histoire naturelle. Mon avis me fut demandé. Et même «l'honorable Pierre Aronnax, professeur au Muséum de Paris» fut mis en demeure par le *New York Herald* de formuler une opinion quelconque.

Je m'exécutai. Et je donne ici la conclusion d'un article très nourri que je publiai dans le numéro du 30 avril.

«Ainsi donc, disais-je, après avoir examiné une à une les diverses hypothèses, il faut nécessairement admettre l'existence d'un animal marin d'une puissance excessive.»

Au fond, j'admettais l'existence du «monstre».

Les masses liquides transportent les plus grandes espèces connues des mammifères, et peut-être recèlent-elles des mollusques d'une incomparable taille, des crustacés effrayants à contempler, tels que seraient des homards de cent mètres ou des crabes pesant deux cents tonnes! Pourquoi non? Autrefois, les animaux terrestres étaient construits sur des gabarits gigantesques. Pourquoi la mer, dans ses profondeurs ignorées, n'aurait-elle pas gardé ces vastes échantillons de la vie d'un autre âge? Pourquoi ne cacherait-elle

pas dans son sein les dernières variétés de ces espèces titanesques, dont les années sont des siècles, et les siècles des millénaires?

Le public admit sans conteste l'existence d'un être prodigieux. Mais si les uns ne virent là qu'un problème purement scientifique à résoudre, les autres furent d'avis de purger l'Océan de ce redoutable monstre.

Une frégate à éperon, de grande marche, l'*Abraham-Lincoln*, se mit en mesure de prendre la mer au plus tôt. Les arsenaux furent ouverts au commandant Farragut, qui pressa activement l'armement de sa frégate.

Trois heures avant que l'*Abraham-Lincoln* ne quittât le pier de Brooklyn, je reçus une lettre libellée en ces termes:

*Monsieur Aronmax,
professeur au Muséum de Paris,
Fifth Avenue hotel,
New York.*

*Monsieur,
Si vous voulez vous joindre à l'expédition de l'Abraham-Lincoln, le gouvernement de l'Union verra avec plaisir que la France soit représentée par vous dans cette entreprise. Le commandant Farragut tient une cabine à votre disposition.*

*Très cordialement vôtre
J.-B. Hobson
Secrétaire de la Marine.*

COMME IL PLAIRA À MONSIEUR

Trois secondes avant l'arrivée de la lettre de J.-B. Hobson, je ne songeais pas plus à poursuivre la licorne qu'à tenter le passage du Nord-Ouest. Trois secondes après avoir lu la lettre de l'honorable secrétaire de la Marine, je comprenais enfin que ma véritable vocation, l'unique but de ma vie, était de chasser ce monstre inquiétant et d'en purger le monde.

– Conseil ! criai-je d'une voix impatiente.

Conseil était mon domestique. Un garçon dévoué qui m'accompagnait dans tous mes voyages ; un brave Flamand que j'aimais et qui me le rendait bien ; un être flegmatique par nature, régulier par principe, zélé par habitude, s'étonnant peu des surprises de la vie, très adroit de ses mains, apte à tout service, et, en dépit de son nom, ne donnant jamais de conseils – même quand on ne lui en demandait pas.

À se frotter aux savants de notre petit monde du Jardin des Plantes, Conseil en était venu à savoir quelque chose. J'avais en lui un spécialiste très ferré sur les classifications d'histoire naturelle, parcourant avec une agilité d'acrobate toute l'échelle des embranchements, des groupes, des classes, des sous-classes, des ordres, des familles, des genres, des sous-genres, des espèces et des variétés. Mais sa science s'arrêtait là. Classer, c'était sa vie, et il n'en savait pas davantage.

Très versé dans la théorie de la classification, peu dans la pratique, il n'eût pas distingué, je crois, un cachalot d'une baleine !

Ce garçon avait trente ans, et son âge était à celui de son maître comme quinze est à vingt. Qu'on m'excuse de dire ainsi que j'avais quarante ans.

– Conseil ! criai-je.

Conseil parut.

– Monsieur m'appelle ? dit-il en entrant.

– Oui, mon garçon. Prépare-moi, prépare-toi.

Nous partons dans deux heures.

– Comme il plaira à Monsieur, répondit tranquillement Conseil.

– Tu sais, mon ami, il s'agit du monstre... du fameux narval... Nous allons en purger les mers!... Mission glorieuse... dangereuse aussi ! On ne sait pas où l'on va.

– Comme fera Monsieur je ferai, répondit Conseil.

Un quart d'heure après, nos malles étaient prêtes. Conseil avait fait en un tour de main, et j'étais sûr que rien ne manquait, car ce garçon classait les chemises et les habits aussi bien que les oiseaux ou les mammifères.

L'ascenseur de l'hôtel nous déposa au grand vestibule de l'entresol. Je réglai ma note et, Conseil me suivant, je sautai dans une voiture.

En quelques minutes, nous arrivions au quai près duquel l'*Abraham-Lincoln* vomissait par ses deux cheminées des torrents de fumée noire.

Nos bagages furent immédiatement transbordés sur le pont de la frégate. Je me précipitai à bord. Je

demandai le commandant Farragut. Un des matelots me conduisit sur la dunette, où je me trouvai en présence d'un officier de bonne mine qui me tendit la main.

– Monsieur Pierre Aronnax? me dit-il.

– Lui-même, répondis-je. Le commandant Farragut?

– En personne. Soyez le bienvenu, monsieur le professeur. Votre cabine vous attend.

Je saluai, et laissant le commandant aux soins de son appareillage, je me fis conduire à la cabine qui m'était destinée.

– Nous serons bien ici, dis-je à Conseil.

– Aussi bien, n'en déplaise à Monsieur, répondit Conseil, qu'un bernard-l'hermite dans la coquille d'un buccin.

À ce moment, le commandant Farragut faisait larguer les dernières amarres qui retenaient l'*Abraham-Lincoln* au pier de Brooklyn.

Les quais de Brooklyn et toute la partie de New York qui borde la rivière de l'Est étaient couverts de curieux. Trois hurrahs, partis de cinq cent mille poitrines, éclatèrent successivement. Des milliers de mouchoirs s'agitèrent et saluèrent l'*Abraham-Lincoln* jusqu'à son arrivée dans les eaux de l'Hudson.

Alors, la frégate, suivant l'admirable rive droite du fleuve, passa entre les forts qui la saluèrent de leurs plus gros canons.

À huit heures du soir, elle courut à toute vapeur sur les sombres eaux de l'Atlantique.

NED LAND

Le commandant Farragut était un bon marin, digne de la frégate qu'il commandait. Son navire et lui ne faisaient qu'un. Sur la question du cétacé, aucun doute ne s'élevait dans son esprit : ou le commandant Farragut tuerait le narval, ou le narval tuerait le commandant Farragut. Pas de milieu.

Les officiers de bord partageaient l'opinion de leur chef.

Quant à l'équipage, il ne demandait qu'à rencontrer la licorne, à la harponner, à la hisser à bord, à la dépecer. Il surveillait la mer avec une scrupuleuse attention. D'ailleurs, le commandant Farragut parlait d'une certaine somme de deux mille dollars, réservée à quiconque signalerait l'animal. Je laisse à penser si les yeux s'exerçaient à bord de l'*Abraham-Lincoln*.

Le commandant Farragut avait soigneusement pourvu son navire d'appareils propres à pêcher le gigantesque cétacé. Nous possédions tous les engins connus, depuis le harpon jusqu'aux balles explosibles des canardières.

Mais il y avait mieux encore. Il y avait Ned Land, le roi des harponneurs.

Ned Land était un Canadien, d'une habileté de main peu commune, et qui ne connaissait pas d'égal dans son périlleux métier.

Ned Land avait environ quarante ans. C'était un homme de grande taille, vigoureusement bâti, l'air grave, peu communicatif, violent parfois, et très rageur quand on le contrariait. La puissance de son regard accentuait singulièrement sa physionomie.

Qui dit Canadien dit Français et, si peu communicatif que fût Ned Land, je dois avouer qu'il se prit d'une certaine affection pour moi. Ma nationalité l'attirait sans doute. C'était une occasion pour lui de parler, et pour moi d'entendre cette vieille langue de Rabelais qui est encore en usage dans quelques provinces canadiennes.

Peu à peu, Ned prit goût à causer, et j'aimais à entendre le récit de ses aventures dans les mers polaires. Il racontait ses pêches et ses combats avec une grande poésie naturelle.

Et maintenant quelle était l'opinion de Ned Land sur la question du monstre marin? Je dois avouer qu'il ne croyait guère à la licorne et que, seul à bord, il ne partageait pas la conviction générale.

À L'AVENTURE!

Le voyage de l'*Abraham-Lincoln*, pendant quelque temps, ne fut marqué par aucun incident.

La frégate prolongea la côte sud-est de l'Amérique avec une rapidité prodigieuse. Le 3 juillet, nous étions à l'ouvert du détroit de Magellan, à la hauteur du cap des Vierges. Mais le commandant Farragut ne voulut pas prendre ce sinueux passage et manœuvra de manière à doubler le cap Horn.

Le 6 juillet, vers trois heures du soir, l'*Abraham-Lincoln* doubla cet flot solitaire, ce roc perdu à l'extrémité du continent américain. La route fut donnée vers le nord-ouest, et, le lendemain, l'hélice de la frégate battit enfin les eaux du Pacifique.

– Ouvre l'œil! ouvre l'œil! répétaient les marins.

Et ils l'ouvraient démesurément. Jour et nuit, on observait la surface de l'Océan.

Je n'étais pas le moins attentif du bord, et que de fois j'ai partagé l'émotion de l'état-major, de l'équipage, lorsque quelque capricieuse baleine élevait son dos noirâtre au-dessus des flots! Chacun, la poitrine haletante, l'œil trouble, observait la marche du cétacé. Je regardais, je regardais à en user ma rétine, tandis que Conseil me répétait d'un ton calme :

– Si Monsieur voulait avoir la bonté de moins écarquiller les yeux, Monsieur verrait bien davantage!

Mais, vaine émotion! L'*Abraham-Lincoln* modifiait sa route, courait sur l'animal signalé, simple baleine ou cachalot vulgaire, qui disparaissait bientôt au milieu d'un concert d'imprécations!

Le 20 juillet, le tropique du Capricorne fut coupé par 105° de longitude, et le 27 du même mois, nous franchissions l'équateur sur le cent dixième méridien. Ce relèvement fait, la frégate prit une direction plus décidée vers l'ouest et s'engagea dans les mers centrales du Pacifique.

Nous étions enfin sur le théâtre des derniers ébats du monstre! Et, pour tout dire, on ne vivait plus à bord. L'équipage entier subissait une surexcitation nerveuse dont je ne saurais donner l'idée. On ne mangeait pas, on ne dormait plus. Vingt fois par jour, une erreur d'appréciation, une illusion d'optique de quelque matelot perché sur les barres, causaient d'intolérables émotions.

Pendant trois mois – trois mois dont chaque jour durait un siècle! –, l'*Abraham-Lincoln* sillonna toutes les mers septentrionales du Pacifique, courant aux baleines signalées, faisant de brusques écarts de route, virant subitement d'un bord sur l'autre, forçant ou renversant sa vapeur, et il ne laissa pas un point inexploré des rivages du Japon à la côte américaine. Et rien! rien que l'immensité des flots déserts! rien qui ressemblât à un narval gigantesque, ni à un îlot sous-marin, ni à une épave de naufrage, ni à un écueil fuyant, ni à quoi que ce fût de surnaturel!

La réaction se fit donc. Le découragement s'empara d'abord des esprits, et ouvrit une brèche à l'incrédulité.

lité. Un nouveau sentiment se produisit à bord, qui se composait de trois dixièmes de honte contre sept dixièmes de fureur. On était « tout bête » de s'être laissé prendre à une chimère, mais encore plus furieux !

Cette recherche inutile ne pouvait se prolonger plus longtemps. L'*Abraham-Lincoln* n'avait rien à se reprocher, ayant tout fait pour réussir. Son insuccès ne saurait lui être imputé ; il ne restait plus qu'à revenir. Une représentation dans ce sens fut faite au commandant.

Le commandant Farragut, comme autrefois Colomb, demanda trois jours de patience. Si dans le délai de trois jours le monstre n'avait pas paru, l'homme de barre donnerait trois tours de roue, et l'*Abraham-Lincoln* prendrait route vers les mers européennes.

Cette promesse fut faite le 2 novembre. Elle eut tout d'abord pour résultat de ranimer les défaillances de l'équipage. L'Océan fut observé avec une nouvelle attention.

Mais le soir du 4 novembre arriva sans que se fût dévoilé ce mystère sous-marin.

Le lendemain, 5 novembre, à midi, expirait le délai de rigueur.

La frégate se trouvait alors par 31° 15' de latitude nord et par 136° 42' de longitude est. Les terres du Japon nous restaient à moins de deux cents milles sous le vent. La nuit approchait. On venait de piquer huit heures.

En ce moment, j'étais appuyé à l'avant, sur le bastingage de tribord. Conseil, posté près de moi,

regardait devant lui. L'équipage, juché dans les haubans, examinait l'horizon qui se rétrécissait et s'obscurcissait peu à peu. Les officiers, armés de leur lorgnette de nuit, fouillaient l'obscurité croissante.

En observant Conseil, je constatai que ce brave garçon subissait tant soit peu l'influence générale. Du moins, je le crus ainsi.

– Allons, Conseil, lui dis-je, voilà une dernière occasion d'empocher deux mille dollars.

– Que Monsieur me permette de le lui dire, répondit Conseil, je n'ai jamais compté sur cette prime. Quand on a l'honneur d'être un savant comme Monsieur, on ne s'expose pas...

Conseil ne put achever son compliment. Au milieu du silence général, une voix venait de se faire entendre. C'était la voix de Ned Land, et Ned Land s'écriait :

– Ohé! la chose en question, sous le vent, par le travers à nous!

Du même auteur à l'école des loisirs

Collection CLASSIQUES

Les enfants du capitaine Grant

Vingt mille lieues sous les mers

Voyage au centre de la terre

Les révoltés de la « Bounty »

Michel Strogoff

L'île mystérieuse

Le tour du monde en quatre-vingt jours

Collection ILLUSTRES CLASSIQUES

Vingt mille lieues sous les mers

© 1977, l'école des loisirs, Paris, pour la première édition
© 2023, l'école des loisirs, Paris, pour l'édition numérique
Loi n° 49.956 du 16 juillet 1949 sur les publications
destinées à la jeunesse : septembre 1977

ISBN 978-2-211-33540-9