

VINGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS ... DU LIVRE AU FILM

Sans aucun doute le roman le plus connu de Jules Verne, "Vingt mille lieues sous les mers" a fait l'objet de plusieurs adaptations cinématographiques dont la plus connue reste celle de Richard Fleischer sous l'égide des studios Walt Disney. Le réalisateur, malgré des coûts financiers importants, a su rester fidèle aux descriptions de Jules Verne et aux gravures qui illustraient le roman lors de sa sortie.

Un cabinet de travail flottant

En 1866, Jules Verne n'a encore voyagé que dans ses cinq premiers romans. Il décide de quitter Paris pour se rapprocher de l'océan, plus précisément dans la baie de Somme à Crotoy. Sa femme Honorine et son fils Michel, 5 ans, le suivent aux portes de la mer, Jules Verne étant convaincu qu'il trouvera là matière à de nouveaux ouvrages.

Ses œuvres connaissent un franc succès, Jules Verne peut s'offrir un bateau, ce dont il rêvait depuis longtemps. Il le baptise le "Saint-Michel" en l'honneur de son fils et parcourt avec lui la mer du Nord et la manche. Il faut dire que c'est plus une grosse chaloupe qu'un voilier capable de le mener sur toutes les mers du globe. La chaloupe, bientôt emménagée, devint son "cabinet de travail flottant", comme il se plaît à le dire.

Là, sur ce bateau, il va imaginer un roman dont l'action se déroulerait presque exclusivement sur et sous l'océan : "Vingt Mille Lieues Sous Les Mers" est en train de naître dans l'esprit de l'écrivain. Dans un premier temps, il n'a pas trouvé de titre définitif et le baptise provisoirement "Voyage sous les mers"...

Le voyage initiatique

Il est vrai que Jules Verne manque énormément de détails. Lui, le maniaque de la vérité, du souci de réalisme va longuement se documenter sur la mer, les types de bateaux, les marins. Dans un premier temps, il va faire un grand voyage à bord d'un transatlantique pour mieux appréhender ce milieu : il embarque dans l'un des plus gros bateaux de l'époque, le "Great Eastern", à Liverpool, en compagnie de son frère Paul.

Durant toute la traversée vers les Etats-Unis, Jules Verne prend des notes, se documente auprès du commandant, de l'équipage et côtoie les différents corps de métiers et les marins du navire. Il réalise des croquis des machines, questionne sans arrêt, avide du moindre détail, de la plus petite anecdote.

Après une absence de six mois, il rentre à Crotoy, et commence son sixième roman...qui deviendra un énorme succès mondial.

Un bateau sous l'eau

Pendant 4 ans, de 1866 à 1870, il va travailler sur le roman. C'est celui qui lui a été le plus long à écrire. Toute l'inspiration ne lui est pas venue de son voyage à bord du "Great Eastern", comme par exemple le sous-marin "Nautilus"... Etrange idée que de mettre un bateau sous le niveau de l'eau ! Seuls quelques farfelus ont déjà eu cette idée comme le mécanicien américain Fulton qui présenta son invention en 1798 à Napoléon. La démonstration ne fut guère concluante et on oublia l'invention pendant près de soixante ans.

En 1859, un autre américain, dénommé Delonney, déposa plans et brevets pour la construction d'un "engin de plongée". En 1867, alors que débute l'écriture du roman, Jules Verne connaît les plans et les projets techniques des deux sous-marins. C'est donc sur ses bases qu'il va imaginer le submersible du capitaine Nemo, en lui donnant le nom de "Nautilus" en hommage à Fulton. On se rendra compte 17 ans plus tard, avec la création du premier véritable sous-marin, le "Gymnote", conception de l'ingénieur français Gustave Zédé, que Jules Verne est un précurseur, devant ses contemporains dans la perception des futures applications de certaines inventions. Bien sûr, puisque cela reste un roman, contrairement au Nautilus qui pouvait se mouvoir à plus de cinquante nœuds avec une énergie inconnue, cet engin à moteur électrique ne filait que sept nœuds (soit environ 13 km/h).

Le Nautilus est la création "matérielle" la plus visible du roman, d'autres le sont moins tout en étant révolutionnaires, le capitaine Nemo tire de la mer toutes ses ressources : aliments, vêtements et jusqu'aux cigares d'algues. Verne offre ainsi un raccourci historique d'un siècle, puisque c'est seulement dans les années 1970 que l'on commence à prendre en compte les ressources maritimes avec sérieux (usine marémotrice, ressources alimentaires mieux gérées, etc...). Dans le même ordre, les marins de Nemo sortent avec un scaphandre qui ne sera réellement utilisé qu'en 1946 soit plus de cinquante ans plus tard !



Le Nautilus de Neuville d'après un croquis de Jules Verne



... et celui du film

Toutes ces inventions contribuèrent au succès unanime du roman, mais ce n'était rien sans un récit et des personnages particulièrement attachants dont le capitaine Nemo reste la figure de proue...

Du livre au film...

Lorsque Walt Disney Pictures décide de porter le roman à l'écran, la compagnie va se heurter à de nombreux problèmes. Afin que le film soit une vraie réussite, fidèle aux descriptions contenues dans le roman, le réalisateur Richard Fleischer, s'entoure de

techniciens photos de talents (notamment pour les scènes sous-marines) et d'acteurs confirmés comme James Mason incarnant le capitaine Nemo ou Kirk Douglas, pour jouer Ned Land. Le résultat escompté est visible, le film est une réussite sur le plan visuel et technique.

La construction du Nautilus fut à elle seule une gigantesque entreprise : il ne fallut pas moins de deux cent maquettes avant de trouver la forme définitive. Ce travail fastidieux fut confié au chef décorateur des Studios Disney, Harper Goff, assisté d'un technicien de la marine américaine et des gravures présentes dans l'édition originale du roman. A l'arrivée, "Le Nautilus" de Richard Fleischer mesure 70 mètres de long et 8 mètres de large. Entièrement aménagé intérieurement avec une salle des machines, des salons, la salle de navigation, il correspond parfaitement aux descriptions de l'auteur du roman comme les photos accompagnant ce document peuvent en témoigner

10 mètres sous les mers

La superproduction nécessita 14 mois de préparation et 5 mois de tournage, soit au total, 5 millions de dollars investis dans le projet. Les scènes sous-marines furent particulièrement nombreuses, longues et difficiles. Dans les années 50, les films utilisant les prises de vues sous-marines étaient rares (depuis il y a eu Abyss, Le Grand Bleu, et le commandant Cousteau!...), elles furent toutes tournées à moins de 10 mètres de fond dans la mer des Bahamas. Le réalisateur Richard Fleischer ironisait d'ailleurs : "Au delà, il n'y a que du bleu foncé sur la pellicule". Chaque séquence de plongée ne devait pas durer plus de 35 minutes, temps imposé par les réserves d'air comprimé des bouteilles. Il fallut créer également un langage codé pour donner des ordres aux professionnels qui doubleraient les acteurs durant les plongées : "Moteur", "On tourne", "On refait la scène" n'avaient pas encore de codification sous la mer!

L'équipe de tournage comportait plus de 80 personnes, acteurs et techniciens. Afin que toute cette équipe ne trouble pas l'eau en marchant que les fonds marins, d'immenses tapis y furent déposés. Malgré toute les précautions et au bout de quelques jours de tournage, l'agitation provoquée par l'équipe fit fuir les rares poissons attirés au début par les caméras : on dut donc, pour présenter une mer réellement vivante, introduire devant les caméras plus de 5000 requins (petits), tortues (géantes), raies et quantité de poissons multicolores. Une pancarte spécifiait : "Il est strictement interdit de manger les acteurs!".

Les tentacules de la mer

Seule la pieuvre géante du film, en fait un calmar, était autorisée à terroriser les acteurs. Créée par le génial spécialiste des effets spéciaux Bob Mattey, elle pouvait se mouvoir avec une grande agilité. Ce grand technicien du cinéma œuvra quelques années plus tard sur le célèbre "Les dents de la Mer". Toute la technicité permettant une telle réussite visuelle consistait en un enchevêtrement de tiges et de tubes d'acier montés sur ressorts, le tout entouré de plus de deux tonnes de caoutchouc. Les mouvements tentaculaires étaient assurés par des envois d'air comprimé à espacements irréguliers. Cependant leur poids étaient si importants qu'ils devaient être supportés par des fils de nylons.

"Vingt Mille Lieues Sous Les Mers" reçut l'oscar des meilleurs effets spéciaux.