



# Association des Amis du Patrimoine Médical de Marseille (A.A.P.M.M.)



Hôpital Sainte Marguerite - 13274 MARSEILLE CEDEX 09  
Tél. 04 91 74 51 70 et 71 - Fax 04 91 74 51 73 - Courriel : yves.baille@ap-hm.fr – jblanc@ap-hm.fr  
Site web : <http://patrimoinemedical.univmed.fr>

## Les chirurgiens navigants par le Professeur Georges François

A la différence des chirurgiens des galères, fonctionnaires nommés au concours, les chirurgiens navigants de la marine marchande, personnels contractuels et temporaires, étaient souvent recrutés sans titre ni examens. Leurs capacités à participer à la manœuvre passaient, aux yeux des capitaines, avant leur compétence de praticien.

A Marseille, les besoins en chirurgiens navigants ont évolué avec l'accroissement de la flotte de commerce.

Au XVe siècle, la santé des équipages des navires marchands était confiée à des chirurgiens barbiers. Ainsi en 1432, un maître barbier, Setius Galioli, emprunte dix florins « pour un coffre garni de drogues, baumes et remèdes à l'usage des barbiers navigants ».

Les chirurgiens navigants apparaissent seulement au XVIIe siècle. Un article du règlement de la confrérie des chirurgiens jurés de Marseille daté de 1628 prévoit que « les compagnons qui voudront naviguer sous la bannière de St Cosme seront tenus avant que s'accorder sous aucun navire, de se présenter aux jurés aux fins d'être examinés et reconnus capables de telle charge à peine de 25 livres, de quoi prendront certifications des dits jurés et paieront trois livres à la boîte dite lumineuse pour une seule fois. ».

C'est donc parmi les compagnons ou les élèves en chirurgie que se recrutaient les navigants. Il s'agissait souvent de jeunes gens qui n'avaient pas les moyens de poursuivre leurs études jusqu'à la maîtrise, ni d'ouvrir une boutique en ville. En 1655, un arrêt du Grand Conseil du Roi rend l'examen des navigants obligatoire. A partir de 1668, c'est le Lieutenant du premier chirurgien du Roi qui délivre les lettres aux navigants.

L'examen dont on ignore encore le contenu, avait lieu au domicile du Lieutenant. Son certificat obtenu, le compagnon était autorisé à naviguer en tant que chirurgien mais ne pouvait prétendre à la maîtrise et à l'exercice en ville. Le niveau d'exigence ne semble pas avoir été très élevé et, dans certains cas, il suffisait aux compagnons d'avoir navigué pendant plusieurs années et d'avoir reçu quelques recommandations générales, pour se voir attribuer l'autorisation. Ainsi, le 24 octobre 1672, monsieur David, lieutenant démonstrateur du premier chirurgien du Roy à Marseille, dispense de l'examen le nommé François Amphoux, compagnon chirurgien, au motif qu'il a exercé son métier plus de dix ans sur divers bâtiments, l'examineur se contentant de lui donner quelques nouvelles instructions.

Le nombre de navigants ainsi autorisés n'était pas négligeable : 41 à Marseille en l'espace de 8 ans.



En 1681, paraît l'ordonnance de la Marine rédigée par Colbert (*illustration 1 ci-contre*) dans laquelle neuf articles sont consacrés au chirurgien, articles qui prévoient :

- la présence obligatoire d'un ou deux chirurgiens selon la longueur du voyage et l'importance de l'équipage.
- l'obligation d'un examen du chirurgien par deux maîtres jurés.
- la fourniture d'un coffre de médicaments et pansements par le propriétaire, les instruments étant à la charge du chirurgien. Le coffre devait être visité avant le départ par le plus ancien maître chirurgien du lieu et par le plus ancien apothicaire, à condition qu'il n'ait pas fourni les médicaments (*illustration 2*)

- l'obligation de déclaration de toute maladie contagieuse qui se déclarerait pendant le voyage.
- l'interdiction de recevoir des honoraires du personnel du navire.
- l'engagement de ne pas quitter le vaisseau avant la fin du voyage.



Illustration 2

Entre 1684 et 1692, on compte à Marseille 117 actes de réception des navigants, soit près de 15 par an. Malgré cela, nombre de chirurgiens s'embarquent sans examen ou après des examens sans valeur, ce qui conduit, en 1717, Louis XV à rendre une ordonnance sur la question car « *on reçoit dans les vaisseaux marchands, même dans ceux qui sont destinés aux plus longs voyages, des gens sans aveu ni expérience, qui prennent la qualité de chirurgien sans avoir été examinés par ceux des ports où ils s'embarquent... ce qui expose les équipages et les officiers des dits vaisseaux à périr faute de secours, lorsqu'ils sont blessés ou tombent malades* ».

Au terme du nouveau règlement, les chirurgiens examinateurs sont nommés dans tous les ports du royaume par l'Amiral de France. Aucun chirurgien ne pourra s'embarquer qu'il n'ait été examiné et trouvé capable et ses attestations enregistrées au greffe de l'Amirauté. Les visites des coffres sont confiées à des chirurgiens et apothicaires également désignés par l'Amirauté. Au delà de 20 hommes d'équipage, le bâtiment est tenu d'embarquer un chirurgien. Les examinateurs désignés à Marseille par l'Amiral de France furent François Chabert, chirurgien réal et Estienne Crouzet, chirurgien major de l'Hôpital Royal des forçats, c'est-à-dire des fonctionnaires placés directement sous l'autorité de la Marine. Les modalités de l'examen comportaient, outre les questions orales, la réalisation de diverses opérations chirurgicales.

Malgré ces dispositions, les abus et les fraudes continuèrent et, en 1768, une nouvelle ordonnance royale fût publiée qui rappelait les règlements en vigueur.

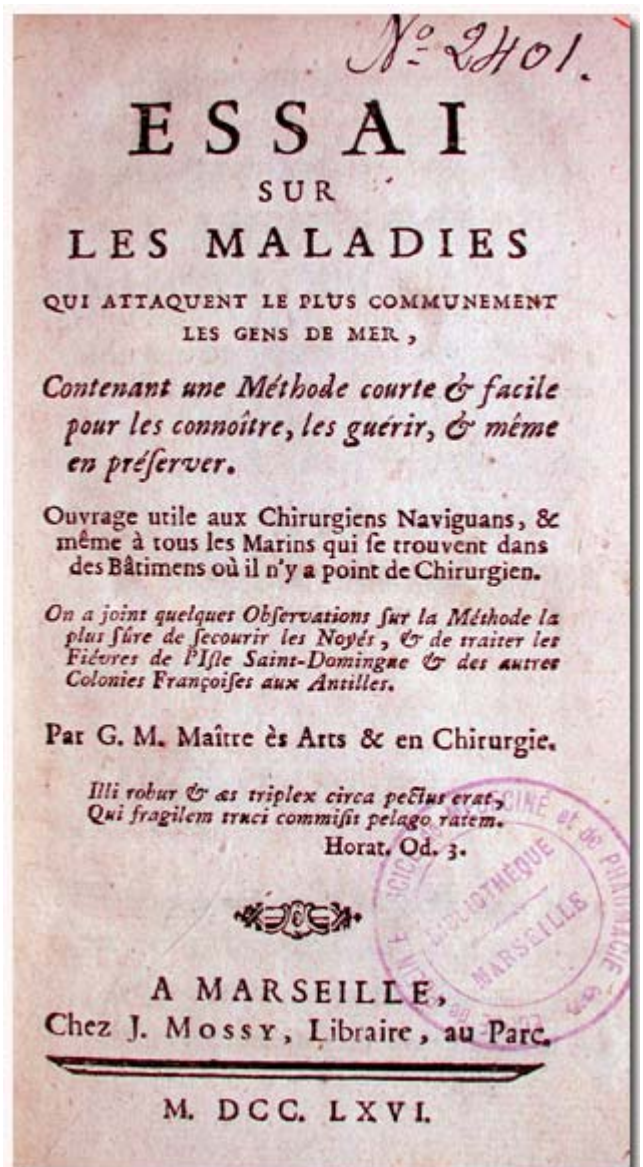
A propos du coffre de mer, il était fréquent que les médicaments fassent l'objet d'un trafic, le chirurgien revendant une partie des remèdes en les remplaçant par des drogues périmées ou de mauvaise qualité. De même, les chirurgiens dont les instruments étaient en mauvais état présentaient à la visite des outils empruntés pour la circonstance et remplacés avant le départ du navire. C'est pour ces raisons qu'un article de l'ordonnance de 1768 précisait : « *Pour prévenir le changements des médicaments et instruments de chirurgie après ladite vérification dudit coffre de chirurgie et approuvé dans la forme ci-dessus prescrite, il sera déposé au greffe de l'Amirauté pour n'en sortir qu'au moment de l'embarquement du capitaine auquel à cette fin, le dit coffre sera remis par le greffier avec la clé pour ensuite le confier au chirurgien lorsqu'il sera rendu à bord, défendons de descendre le dit coffre à terre et d'en changer les drogues et instruments à peine de trois cent livres d'amende solidaire contre l'armateur, le chirurgien et le capitaine* ». (illustration 3)



Illustration 3

Il semble que ces nouvelles mesures n'eurent pas plus d'effet que les précédentes. En 1778 dans son ouvrage « Essai sur les maladies qui attaquent le plus communément les gens de mer », G. Mauran, maître es arts et en chirurgie, écrit : « *De nombreux capitaines, s'ils embarquent un chirurgien, préfèrent un ignorant dans son art pourvu qu'il ait déjà navigué et qu'il puisse aider à la manœuvre, à celui qui est en état de traiter les malades et n'a point encore navigué* » et plus loin « *Enfin, j'ai moi-même entendu dire souvent à divers capitaines qu'ils n'embarquaient un chirurgien que pour leur faire la barbe et au besoin une saignée. Il ne faut donc point s'étonner s'il meurt un grand nombre de malades tant par le manque de chirurgiens que par l'ignorance de ceux qui sont préférés* » (illustration 4 ci-contre)

Il faut également noter que les chirurgiens navigants étaient mal payés, leur solde étant la même que celle d'un simple matelot. Afin d'arrondir leurs fins de mois, la plupart d'entre eux faisait le commerce de *pacotille*, ballot de marchandises que chaque marin embarqué avait le droit de porter avec lui sans en payer le fret à l'armateur et qu'il revendait dans les pays visités. Faute de moyens financiers, il leur arrivait même souvent d'emprunter pour acheter la pacotille. On en trouve un exemple dans un acte enregistré à Marseille le 31 mai 1738 : « *Nous soussignés, Jean Raphael de Belly, chirurgien sur le vaisseau Saint Pierre, commandé par le capitaine Jean François David, confessons avoir reçu de Mr. Mathieu Massin, maître cordonnier de la ville de Marseille la somme de deux cent trente deux livres en marchandises, pour le prochain voyage que nous allons faire, Dieu aidant, aux îles françaises de l'Amérique et de*



*retour en cette ville, en bon sauvement, nous promettons de payer au sieur Massin, un mois après notre arrivée la somme de deux cent trente deux livres avec son change maritime à raison de vingt et un pour cent. Le dit sieur Massin court le risque, péril et fortune de mer de la dite ci-dessus ».*

Outre la modicité de leurs émoluments, les chirurgiens étaient soumis aux mêmes risques que le reste de l'équipage, les conditions de vie et d'hygiène laissaient à désirer. Le problème de la fourniture d'eau douce au cours des longues traversées était particulièrement aigu et les épidémies de typhus étaient fréquentes. La nourriture consistait uniquement en viande et en poissons salés et fumés, en biscuit et en fromage et l'absence de légumes et de fruits frais faisait du scorbut la première cause de mortalité. Il s'y ajoutait l'insécurité, liée à la présence de pirates de toutes nationalités, barbares, grecs malais, chinois, etc. Au début du XVIIIe siècle, on considérait comme normal un pourcentage de 50% de pertes d'hommes lors d'un voyage d'Europe aux Indes et retour, qui demandait environ deux ans.

A la fin du XVIIIe siècle, avec l'accroissement de la flotte de commerce, le nombre de chirurgiens navigants ne suffit plus à couvrir les besoins de la marine marchande. On assiste alors à la publication de toute une série d'ouvrages destinés, en l'absence de chirurgien, à aider les capitaines. Ainsi en 1830, est publié l'ouvrage d'Isidore Villain intitulé « Essai d'instructions médicales à l'usage de Messieurs les Capitaines de commerce manquant d'officiers de santé à bord de leurs bâtiments » Ces ouvrages, pas moins d'une quinzaine entre 1816 et 1907, étaient appelés « les médecins de papier ».

La piètre qualité de la formation des navigants avait donné lieu à Marseille à des tentatives plus ou moins éphémères d'organisation de l'enseignement. Ce fût le cas des cours organisés par Daviel à l'Hôtel Dieu en 1728, à l'Ecole maritime de chirurgie, d'anatomie et de médecine pratique en faveur des chirurgiens navigants, créée en 1746 et qui fonctionna quelques années seulement pour être réactivée en 1777 dans le pavillon de l'Hôpital des Chiourmes. Elle était en concurrence avec l'Ecole publique et gratuite de chirurgie fondée par le Collège de Chirurgie. L'une et l'autre disparurent dans la tourmente de la Révolution.

En 1896 le règlement de police sanitaire maritime modifie définitivement le service médical dans la marine de commerce française en instituant le titre de médecin sanitaire maritime obtenu avec un certificat d'aptitude et l'inscription sur une liste établie par le Ministre de l'intérieur. Ainsi prend fin l'époque des chirurgiens navigants.