



HAL
open science

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran

André Zysberg

► To cite this version:

André Zysberg. Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran. *Revue d'histoire maritime*, 2014, 18, pp.93-111. <10.70551/NBQT3413>. <hal-01068627>

HAL Id: hal-01068627

<https://hal.science/hal-01068627v1>

Submitted on 4 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Travail et travailleurs maritimes,

XVIII^e-XX^e siècle :

du métier aux représentations

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Travail et travailleurs maritimes

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII^e siècle à la fin du XX^e. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (xvi^e-xix^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xix^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e siècle) [n° 17]

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)

Martine Acerra (dir.)

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES

(XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

À LA MER COMME AU CIEL

Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)

Prix de l'Académie de Marine, 2000

Grand prix de la mer décerné par l'Association des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I^{er}

Max Guéroul & Bernard Liou

LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE

Renée Burllet

SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT

Christian Buchet (dir.)

LA PUISSANCE MARITIME

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)

Robert Larin

LES MESSAGERIES MARITIMES

L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE

DU XVIII^e SIÈCLE À NOS JOURS

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ

Une concession française en Égypte (1888-1956)

Caroline Piquet

NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX

De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE

Pour Dieu, la Cause ou les Affaires

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

ET LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

(1763-1783)

I - L'instrument naval

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES

DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN

Genèse et préambule (1798-1800)

Michel Jangoux

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle).

Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.

Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations**



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

IV Chronique – 979-10-231-1435-5

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

I

DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII^e-XX^e SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX ^e siècle	
Ulrich Welke	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX ^e siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore	161

IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

II

NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i>	349

IV
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII ^e -mi-XIX ^e siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert	387
--	-----

V
COMPTES RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i>	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i>	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i>	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i>	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 »	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)</i>	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,
xviii^e-xx^e siècle :
du métier aux représentations**

Conditions de travail et protection sociale

ENTRE MÉDITERRANÉE ET OCÉAN :
LA SANTÉ DES GENS DE MER AU SIÈCLE DES LUMIÈRES,
D'APRÈS L'EXPÉRIENCE DU CHIRURGIEN NAVIGANT
G. MAURAN

André Zysberg

*Professeur émérite d'histoire moderne, Centre de recherche d'histoire quantitative,
UMR 6583 (CNRS / Université de Caen Basse-Normandie)*

Jusqu'à la fin de l'époque moderne, sinon au-delà, le voyage maritime est une aventure jalonnée par de multiples périls : tempête qui brise le navire ou bonasse qui le laisse encalminé, échouement, mauvaise manœuvre, avarie, capture par des corsaires ou des pirates, guerre entre les États qui veulent affirmer leur puissance navale... La liste serait longue de toutes les peurs qui assaillent les marins au fil d'une navigation, même quand celle-ci se limite à longer la côte sans la perdre de vue. Et que dire de la traversée des grandes « plaines liquides » (Fernand Braudel), alors que les moyens de repérage restent imprécis ou même défaillants. Comment se prémunir ? Certains, à la veille de l'appareillage, dictaient leur testament ; tous, dans toutes les religions, se recommandaient à Dieu, à un saint ou à un marabout ; beaucoup emportaient une amulette, un gri-gri, une image protectrice... Parmi tous ces dangers, la maladie semble omniprésente, fatalité du voyage maritime qui guette chaque homme d'équipage et chaque passager, depuis le fameux « mal de mer » jusqu'aux épidémies les plus redoutables.

Alors que les Européens sont devenus « cosmopolitains » au siècle des Lumières, selon le mot d'Antoine Poissonnier-Desperrières¹, la dilatation de l'économie-monde nécessite des équipages amarités et résistants aux voyages océaniques. Or le marin reste une denrée rare en Europe, une ressource humaine qu'il ne faut pas gaspiller. Les praticiens comprennent que les conditions de vie à bord des navires jouent un rôle déterminant. L'un des pionniers en cette matière est un médecin écossais, James Lind, chirurgien sur les vaisseaux de la Compagnie anglaise des Indes, qui montre que la consommation d'aliments

¹ Traité des maladies des gens de mer, Paris, Lacombe, 1767.

frais permet d'enrayer le scorbut². Louis Rouppe, médecin au service de la VOC, la Compagnie hollandaise des Indes orientales, trace la même voie presque au même moment, en montrant que la navigation au long cours n'est pas nécessairement mortifère, à condition d'observer des mesures élémentaires pour préserver la santé des équipages³. En France, Antoine Poissonnier-Desperrières, qui fut inspecteur général des hôpitaux de la Marine, explique que les désastres navals subis par la France pendant la guerre de Sept Ans furent aussi des désastres sanitaires, comme celui du convoi de Dubois de la Motte en 1757, qui fut atteint par une terrible épidémie de typhus⁴. Il en tire les leçons et préconise d'imiter les dispositions en vigueur dans la Royal Navy. Par exemple, adopter les ventilateurs mécaniques – pompes à air –, ou encore limiter le bétail et la volaille à bord, dont la présence transformait chaque vaisseau de guerre en une arche de Noé :

94

On trouve quelquefois plus de cent moutons et plusieurs cochons dans un parc qui occupe tout le milieu de l'entrepont. Tous ces animaux, outre les volailles, dont on ne fait servir qu'une très petite partie au soulagement des malades, non seulement infectent le bâtiment, mais encore consomment beaucoup plus d'eau, de grains et de fourrage pour leur subsistance. Qu'on entre dans un vaisseau anglais. On y apercevra ni cages à poulets, ni parcs à moutons ; quelques uns seulement sont cantonnés à l'extrémité du vaisseau pour les besoins des malades ; et le capitaine le plus magnifique n'a sur la dunette que quelques douzaines de pièces de volailles. Son équipage, plus à l'aise, souffre moins de la chaleur⁵.

« Chirurgien navigant » pendant deux ou trois décennies, entre les années 1720 et 1750, le nommé G. Mauran, quant à lui, a tiré de son expérience un *Avis aux gens de mer sur leur santé*⁶. Son livre nous apprend qu'il a servi à bord

2 Après son traité du scorbut, édité en 1753, James Lind (1716-1794) publie *An essay on the most effectual means of preserving the health of seamen in the Royal Navy* (London, Millar, 1757). Traduit en français, cet ouvrage paraît à Paris dès 1758, imprimé par Antoine Boudet sous le titre *Essai sur les moyens les plus propres à conserver la santé des gens de mer*.

3 Louis Rouppe, *De morbis navigantium liber unus*, Leyden, Haak, 1764.

4 Voir André Zysberg, *La Monarchie des Lumières (1715-1786)*, Paris, Le Seuil, 2002, p. 257.

5 Antoine Poissonnier-Desperrières, *Traité des maladies des gens de mer, op. cit.*, 1767, p. 352-354.

6 La première édition paraît en 1766, sous le titre *Essai sur les maladies qui attaquent le plus communément les gens de mer* (Marseille, Mossy, in-12°, XVI-360 p.). Une nouvelle édition, considérablement remaniée et augmentée, est publiée en 1786 sous un nouveau titre : *Avis aux gens de mer sur leur santé. Ouvrage nécessaire aux chirurgiens-navigans et à tous les marins en général qui se trouvent embarqués dans des bâtiments où il n'y a point de chirurgien* (Marseille, Mossy, in-12°, XXVI-522 p.). Toutes les citations de ce texte se rapportent à cette dernière édition.

des navires de commerce provençaux effectuant tout au long de l'année des caravanes, transports de marchandises et de produits agricoles dans tous les ports des Échelles du Levant. Il a aussi été engagé sur les navires marseillais qui franchissaient le détroit de Gibraltar pour commercer avec l'Amérique, l'Afrique et l'Asie⁷. Cette double ouverture lui permet de connaître tous les maux qui pouvaient accabler les marins, comme la peste en Méditerranée et le scorbut dans l'océan, lorsque les navires ne touchaient pas terre durant deux à trois mois. Il effectue ensuite une carrière de médecin. Il a donc acquis sur le tard, sans doute à Montpellier, son grade de docteur en médecine. Nous savons qu'il a pratiqué la chirurgie à l'Hôtel-Dieu de Martigues, puis la médecine à Saint-Chamas près de Salon, et qu'il achève sa vie à Marseille, où il exerce la médecine et la chirurgie ; Marseille est son port d'attache, où il a édité son livre chez un imprimeur de La Canebière, près du Bureau des draps. Mauran fut sans doute un chirurgien expert, habile à soigner en mer comme à terre⁸.

En dédiant son livre à Messieurs les échevins et députés de la Chambre de commerce de Marseille, Mauran exprime combien l'État et le négoce ont besoin des gens de mer : « Le service du Roi et les progrès du commerce rendent précieuse à l'État cette classe d'hommes qui se dévouent à la marine ». Il dresse aussi le constat de la vie fragile des marins :

Pour s'en convaincre, il suffirait de feuilleter les registres des classes de la marine ; les commissaires, qui en sont les dépositaires, et qui sont instruits de tous les mouvements des gens de mer, nous apprendraient qu'une grande partie des matelots périt dans la marine marchande par les maladies, et que le manque de secours en tue plus que la guerre et les naufrages⁹.

Mauran noircit le tableau, car la mortalité des marins s'avérait très variable selon le type de bâtiment et de navigation. Ceux qui naviguaient au Levant étaient victimes de fièvres infectieuses – non identifiables – et surtout de la « peste », mal récurrent sur les côtes de Syrie, du Liban, de Palestine, d'Égypte et du

7 Ce sont des caravanes de mer : voir Gilbert Buti, « Expédier à la côte et aller à la cueillette. Le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 67-108.

8 Mauran a fait l'objet d'une thèse d'exercice de médecine : Catherine Bodeau-Brassier, *Mauran chirurgien marseillais et son œuvre*, université de Nantes, 1981. C'est un praticien reconnu par ses pairs, qui publie des notes dans l'un des principaux périodiques de science médicale de son époque. Ainsi, en mai 1763, alors qu'il exerce à Martigues comme maître chirurgien de l'hôpital, il envoie un compte rendu sur l'ablation d'une tumeur de l'anus et du scrotum, opération très délicate, pratiquée sur un matelot, qui survit à cette épreuve : *Journal de médecine, de chirurgie et de pharmacie*, mai 1763, p. 446-450.

9 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. I-II.

Maghreb, terme à mettre entre guillemets, puisque le mot *peste* désigne encore une série des maladies n'ayant souvent aucun rapport entre elles. Les escales sont redoutables, notamment dans les villes portuaires situées au terminus des caravanes venues d'Asie.

La question de la mortalité en temps en guerre est complexe. La guerre d'Amérique, qui vient de s'achever en 1783, fut le plus mortifère des conflits navals, sans commune mesure avec les taux de perte des navires de commerce. On peut estimer que 20 à 30 % des marins français engagés dans ce conflit ne sont pas revenus des campagnes dans l'Atlantique nord, les Caraïbes et l'océan Indien. Or, ce ne sont pas les combats qui tuent les matelots, mais plutôt les maladies infectieuses, et surtout les séjours méphitiques dans les hôpitaux. Néanmoins, la référence aux registres des inscrits maritimes – ou registres des classes –, au moyen desquels l'administration de la Marine reportait toutes les informations concernant un matelot ou un officier marinier, reste très pertinente ; elle montre que le chirurgien Mauran connaissait bien ce système, mis en place pendant le règne de Louis XIV, qui contraignait les gens de mer à servir dans la flotte de guerre¹⁰.

96

Quelles sont les causes de la mauvaise santé des gens de mer ? Mauran en souligne d'emblée une première, qui tient aux carences des soins à bord des bâtiments marchands, notamment à l'engagement de chirurgiens incompetents, voire à l'absence de tout praticien à bord. Il y a bien les textes des ordonnances, remarque-t-il, mais « la cupidité plus forte que les lois » fait en sorte que ces textes ne sont pas appliqués avec suffisamment de rigueur et d'honnêteté. L'ordonnance de 1681 sur la marine de commerce et de pêche, texte fondateur du code maritime, exigeait l'engagement d'un chirurgien « dans chaque navire, même dans les vaisseaux pêcheurs faisant voyage de long cours ». Le règlement du 5 juin 1717 précisa cette disposition, en voulant que « les bâtiments qui auront vingt hommes d'équipage et au-dessus soient obligés de prendre un chirurgien pour toute navigation qui ne sera pas du cabotage ». Le commentaire du juriste Valin, éminent spécialiste du droit maritime, va plus loin en précisant, que « pour ce qui est des voyages qui tiennent le milieu entre le long cours et le cabotage commun, il n'y a obligation d'établir un chirurgien, qu'autant que l'équipage sera de vingt hommes et au-dessus ». Tous les navires marchands qui trafiquaient en Méditerranée et comptaient au moins vingt hommes d'équipage, y compris les bâtiments languedociens et provençaux qui effectuaient vers les Échelles du Levant des voyages « à la cueillette » – on dirait aujourd'hui du *tramping* – pour des affréteurs de l'Empire ottoman, étaient donc obligés d'embarquer un chirurgien. L'ordonnance règlementait le choix de ces praticiens, qui devaient être examinés par deux maîtres chirurgiens jurés. Tandis

¹⁰ Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.

que le chirurgien embarqué apportait ses instruments, l'armateur devait aussi fournir « un coffre garni de drogues, onguents, médicaments et autres choses pour le pansement des malades », qui étaient contrôlés par un maître apothicaire juré¹¹. Cependant, armateurs et capitaines trichaient. Mauran met en cause les armateurs, à la recherche des moindres économies sur le dos des matelots. Quant aux patrons de navires,

s'ils embarquent un chirurgien, ils préfèrent un ignorant dans son art, pourvu qu'il ait déjà navigué et qu'il puisse aider à la manœuvre... J'ai moi-même souvent entendu dire à divers capitaines qu'ils n'embarquaient un chirurgien que pour leur faire la barbe et faire une saignée dans le besoin¹².

Rien d'exagéré à ces insertions : les archives nous confirment que les chirurgiens navigants sont souvent des débutants, peu considérés à bord, sinon méprisés par les officiers. Nous savons que sur les navires de pêche à la morue, le patron employait en fait le chirurgien comme « décolleur », c'est-à-dire celui qui menait à bien la délicate opération consistant à trancher le poisson pour lui enlever son arête centrale¹³.

Comme Lind et Rouppe, Mauran est un chirurgien qui a arpenté le pont des navires et soigné des marins pendant des années. Son livre représente donc le fruit de sa vie professionnelle :

Je pense que l'expérience est préférable à tous les raisonnements ; elle nous apprend qu'un remède guérit, mais souvent elle nous laisse ignorer la manière dont la nature agit au-dedans de nous. Admirons-la, contentons-nous du premier point : il est beaucoup plus intéressant pour l'humanité que le second¹⁴.

Il fait preuve de modestie à plusieurs reprises et considère que toutes les leçons sont bonnes à prendre. Décrivant la façon de soulager un homme dont la jambe est atteinte d'un œdème très douloureux causé par un « dragonneau ou vers de Médine » – dracunculose ou filariose africaine –, il explique comment un marchand d'esclaves d'Alexandrie lui apprend la manière d'extirper ce parasite

11 Pour ce qui est des dispositions concernant les chirurgiens navigants, voir René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Legier et Mesnier, 1760, t. 1, p. 497-508.

12 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. III-IV.

13 Sur les chirurgiens de marine, voir Pierre Pluchon (dir.), *Histoire des pharmaciens et médecins de marine et des colonies*, Toulouse, Privat, 1985. Sur la médecine navale, voir les travaux d'Adrien Carré, qui font toujours autorité. Voir aussi les actes du colloque *La Médecine navale aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Jonzac, Publications de l'université francophone d'été, 1993. Il y avait un grand écart entre la marine marchande, où la santé des équipages comptait peu jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, et la marine d'État, où se développa une médecine navale de qualité, malgré des déboires causés par de terribles épidémies : voir Jean-Luc Suberchicot, *Le Service de santé de la marine royale (1661-1793)*, thèse de doctorat, université Paris-Sorbonne, 1999.

14 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 285.

après l'incision de la peau, en l'enroulant lentement autour d'un bâton, au lieu de pratiquer une saignée. Cela dit, tout en faisant preuve de modestie, Mauran n'hésite jamais à vilipender les charlatans auxquels les matelots font confiance, par exemple pour le traitement de la vérole, en prescrivant des remèdes pires que le mal : « Toutes les vertus qu'on attribue à une infinité de baumes, d'onguents ne sont qu'illusions ou pure charlatanerie¹⁵ ».

98 Mauran soigne avec les remèdes de son temps. Sa pharmacopée comprend avant tout des plantes, qui sont préparées sous la forme de tisanes, de décoctions et d'emplâtres : fleurs de mauve, de lavande, d'œillet, d'oranger, de capillaire, de sureau, de pariétaire – « qu'on appelle vulgairement espargoule » – ; de la salsepareille, des feuilles de rue, de sauge, de la racine de réglisse et des bâtons de cannelle. Puis, voici les aliments communs de terroir, comme l'huile d'olive et le miel, et toute la gamme des épices d'Extrême-Orient. Mauran emploie également des produits chimiques, tels que les sels d'arsenic, de mercure et d'ammoniac, de l'essence de térébenthine. Si le sang de dragon a disparu, on trouve encore dans son coffre de la graisse de corne de cerf. Se confirme le recours aux remèdes exotiques, tels que la racine de quinquina, excellent fébrifuge, la poudre d'ipécacuanha, bon nettoyeur de l'estomac, et le simaruba, efficace pour calmer une dysenterie. Beaucoup de ces compositions, qui relèvent de la médecine par les plantes, sont efficaces ; d'autres moins, qui semblent même assez nocives, comme cette limonade minérale où l'on met quinze ou vingt gouttes d'esprit de soufre ou de vitriol qui l'on dilue dans un litre d'eau, et qu'il faudrait boire afin de calmer la fièvre putride. La liste des recettes du bon docteur Mauran contient quelques curiosités, comme

le sachet pour ceux qui craignent la mer : prenez cannelle, clous de girofle, noix muscade, de chacune deux dragmes ; safran, une dragme ; pilez le tout dans un mortier et le passez à travers d'un tamis de soie. Il faut ensuite étendre cette poudre entre deux couches de coton cardé, qu'on couvre de taffetas, pour en former un petit matelas piqué de huit pouces en carré. Ceux qui craignent le mal de mer porteront ce matelas entre la chair et la chemise sur la fossette de l'estomac. Ils l'assujettiront avec des rubans de fil ou de soie, qui seront cousus à chaque pointe du sachet¹⁶.

À défaut de calmer le mal de mer, ce sachet parfumait au moins le linge. Un de ces remèdes fait appel à la mémoire collective des Marseillais. Il s'agit du souvenir de la peste de 1720-1721, qui fut causée par l'entrée clandestine de quelques pièces de tissus infectées par le bacille de Yersin, alors que toute la riche

15 *Ibid.*, p. 373.

16 *Ibid.*, p. 466.

cargaison du *Grand Saint-Antoine*, le navire qui apportait ces étoffes de Syrie, aurait dû être brûlée de suite, au lieu d'être seulement mise en quarantaine dans les magasins du lazaret ; mais l'intérêt égoïste du propriétaire, le marchand Estelle, notable influent, empêcha cette mesure de santé publique. La peste se répandit dans Marseille et dans la Provence littorale. Cette peste fut la dernière qui toucha la France ; elle dépeupla la cité phocéenne, causant peut-être 30 000 victimes. C'est ainsi que Mauran rapporte la recette du

vinaigre des quatre voleurs pour préserver de la peste. Je ne sais si c'est un conte populaire, mais j'ai entendu dire à plusieurs personnes que quatre malheureux, dans le temps de la dernière peste qui affligea Marseille, se servaient de ce remède comme d'un préservatif de la peste et allaient dans les maisons des pestiférés pour voler tout ce qu'ils pouvaient attraper. Voici la recette. Prenez feuilles sèches de sauge, d'absinthe, de rue, de menthe et de romarin, de chacun une once et demi ; fleurs d'aspic et de lavande, de chacun deux onces, deux dragmes de gousses d'ail... cannelle, fleurs d'œillet sèches, noix de muscade, camphre, de chacun deux dragmes ; faites infuser le tout au bain marie pendant quarante-huit heures dans huit livres de bon vinaigre ; coulez ensuite et exprimez bien le marc, filtrez la liqueur qui vous restera dans un entonnoir garni de papier gris ; ajoutez-y une once d'esprit de vin camphré et conservez-là dans de petites bouteilles bien bouchées. Ceux qui se trouvent dans un pays attaqué de la peste se frotteront soir et matin le nez et les tempes avec quelques gouttes de ce vinaigre. Ils en mêleront quinze à vingt gouttes avec un gobelet d'eau pour se gargariser plusieurs fois pendant la journée avant et après chaque repas. Ils avaleront même le matin et le soir une ou deux gorgées de ce gargarisme, et se parfumeront le soir et le matin en jetant une cuiller à café sur une poêle de fer rouge au feu¹⁷.

J'ai cité la recette de cet élixir folklorique, car elle rappelait la calamité de la peste en pays méditerranéen et l'impuissance de l'homme à conjurer ses effets, sinon par le procédé d'une potion magique. Ce n'est pas le cas de la plupart des compositions décrites par Mauran, qui montrent son souci d'être intelligible, de ne pas masquer ses doutes et ses ignorances par le jargon médical : son livre ne contient aucun mot ou formule en latin. Il s'adresse aux jeunes chirurgiens navigants sans expérience, et aussi à tous les marins qui ont un peu d'instruction, comme les patrons de navire. Son école est le pont d'un bâtiment de mer. L'intention didactique de son ouvrage est soulignée dès la préface :

Les numéros répandus dans le cours de cet ouvrage répondent à autant de formules numérotées de même, qui sont rassemblées à la fin pour plus grande

¹⁷ *Ibid.*, p. 478-479.

commodité et pour éviter les répétitions... J'ai ajouté au bas de chaque formule, toutes les fois que le cas m'a paru l'exiger, une explication qui facilite la manière de préparer le remède, ou qui indique certaines précautions à prendre pour l'administrer avec fruit. Immédiatement après les formules, on trouvera une description courte, claire et succincte des drogues simples qui entrent dans la composition de tous les remèdes ; cette description rangée par ordre alphabétique peut être de quelque utilité à certains chirurgiens navigants ; mais elle est absolument nécessaire aux personnes qui ne sont pas de l'art, pour apprendre à connaître les drogues simples¹⁸.

Loin du traité savant, le livre de Mauran peut être considéré comme le premier de ces « médecins de papier », dont les indications pouvaient permettre de soigner un homme en mer sans le secours d'un chirurgien, procédé qui dura jusqu'aux années 1950 sur les petits navires et les chalutiers de pêche lointaine, avant la généralisation de la radio¹⁹.

100

Sous le titre de *Connaissances générales nécessaires à tous ceux qui veulent traiter les malades*, Mauran analyse les conditions de vie des marins à bord des navires marchands. Saturé d'humidité la nuit ou par temps de brouillard, l'air marin cause des affections respiratoires, du moins si l'on ne prend pas des précautions élémentaires pour se protéger, car, à bord d'un voilier, il faut travailler sur le pont par tous les temps, jour et nuit. Les brusques changements climatiques, l'excès de chaleur succédant au froid, aux pluies et aux grains, sont les plus préjudiciables à la santé. En cas de pneumonie et de pleurésie, la liste de remèdes est très pauvre et peu différenciée selon la maladie : des tisanes et, surtout, la saignée, administrée à maintes reprises : « il est rare que trois ou quatre saignées, faites dans l'espace de vingt-quatre heures, ne mettent pas les malades à leur aise, et en voie de guérison, car si cette quantité de saignées ne les soulage pas, il y a tout à craindre pour eux²⁰ ». Le rhume se soigne avec des bains de pieds dans l'eau chaude, des infusions de fleurs de coquelicot et de véronique. Le journal de Robert Challe nous apprend que les marins se méfiaient des saignées, et aussi qu'ils préféraient prendre une bonne cuite à l'eau-de-vie ou au vin chaud plutôt qu'ingérer de la tisane²¹. La pauvreté de l'habillement des marins est mise en cause à de nombreuses reprises :

Les marins doivent aussi changer de vêtements lorsqu'ils sont mouillés par l'eau de la pluie ou par celle de la mer, car si par paresse ou par faute de vêtements, ils

¹⁸ *Ibid.*, p. XIII-XIV.

¹⁹ Yannick Romieux, « Le médecin de papier, mythe ou réalité ? », *Revue d'histoire de la pharmacie*, vol. 84, n° 311, 1996, p. 356-363.

²⁰ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, *op. cit.*, p. 153.

²¹ Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales (1721)*, Paris, Mercure de France, 2002.

laissent sécher leurs habillements sur leur corps, ils courent le risque d'attraper quelque maladie. Enfin les marins doivent en tout temps changer de linge aussi souvent qu'ils le pourront et se tenir propres ; car la propreté entretient une libre transpiration, garantit de la vermine, de la gale et de plusieurs autres maladies, qui ne sont souvent produites chez eux que par le défaut de propreté²².

L'armateur ne fournissait aucun vêtement de travail, que ce soit dans la marine de commerce ou de pêche. Le trousseau était réduit. Les matelots portaient les mêmes habits, qu'ils entretenaient tant bien que mal : une ou deux chemises, un ou deux caleçons, une culotte, des bas, quelquefois un paletot, un caban ou capot de gros drap. Ils possédaient rarement un rechange et, après leur quart, descendaient se coucher dans leur hamac sans revêtir des vêtements secs. Il n'y avait aucune hygiène corporelle, sauf chez les officiers, et encore. On prenait parfois un bain dans la mer. Le seul accessoire de toilette était un peigne de corne. Le matelot faisait sa lessive dans l'eau de mer, ce qui n'arrangeait pas ses vêtements, et ne les dégraisait pas. Même chose pour les hamacs. La saleté et la puanteur régnaient à bord, surtout sous le pont et pire encore dans la cale, où se trouve la sentine, un creux longeant la quille, exutoire des eaux usées. Un véritable cloaque. Mauran raconte comment des mousses sont morts asphyxiés en allant puiser l'eau sale de ce véritable égout. Le pont du navire est nettoyé et raclé une fois la semaine, du moins si le patron ou le capitaine ordonnent un « branle-bas de propreté » ou une « bourrasque », comme l'on dit encore à Marseille.

L'entrepont est rarement balayé, raclé et lavé, tandis que les baquets ou bailles contenant les excréments et l'urine ne sont pas toujours vidés chaque jour. Il n'existait peu ou prou de produits antiseptiques. Mauran conseillait aux capitaines de jeter quelques pintes de vinaigre dans la sentine et de parfumer l'entrepont une fois la semaine, en y allumant des réchauds où l'on faisait brûler du charbon de bois avec des grains de genièvre concassé. Il signale aussi un « truc » de marin pour aérer l'intérieur du navire, au moyen

d'une trombe ou ventilateur dont presque tous les marins connaissent l'usage, qui n'est autre chose qu'une voile triangulaire qu'on passe sous la grande voile ou sous celle de misaine, de façon que le courant du vent, qui frappe ces voiles, puisse refluer sur la voile triangulaire... et y introduit de l'air supérieur qui renouvelle celui qui séjournait dans la cale ou dans l'entrepont²³.

Les observateurs considéraient que le manque d'hygiène était la faute des matelots eux-mêmes, des gens grossiers. C'est le cas d'Antoine Poissonnier-

²² *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 12.

²³ *Ibid.*, p. 59.

Desperrières, médecin major de la Marine royale, qui dit que « la malpropreté et la paresse sont des défauts ordinaires aux matelots français²⁴ ». Mauran ne partage pas cette opinion péjorative. Ayant vécu plus de vingt ans aux côtés des marins, il affirme que le devoir des capitaines consiste à veiller paternellement sur les matelots qui leur sont confiés, afin que ceux-ci puissent être garantis du froid, de la vermine et de l'humidité :

C'est à cette dernière cause, aux pluies et aux brouillards continuels, qui ont régné pendant la campagne de 1779, qu'on peut attribuer les maladies qui attaquent l'escadre de M. d'Orvilliers, et qui firent périr un si grand nombre de matelots... Il faudrait que les capitaines obligeassent leurs matelots d'avoir une certaine quantité de linge, d'habillement, pour se tenir propres, et pouvoir en changer lorsqu'ils sont mouillés... Ils leur en fourniront lorsqu'ils en manqueront d'en acheter au premier port où ils aborderont. Ils feront punir ceux qui ne changent pas assez de linge en les privant de leur ration de vin, de même que ceux qui auraient joué, vendu ou échangé leur linge ou leurs habillements pour avoir de l'eau de vie, du tafia et du vin, ce qui n'arrive que trop souvent²⁵.

102

Les marins rechignaient à acquérir des vêtements en dépensant une partie de leur avance, sauf en cas d'extrême nécessité. Cet état de fait s'améliora dans la Marine royale : au cours de la guerre d'Amérique (1778-1783), les intendants des ports militaires firent acheter massivement du linge et des effets d'habillement – il n'y avait pas encore d'uniforme – qui étaient embarqués sur chaque vaisseau et vendus à faible prix aux équipages, sous la forme d'une retenue obligatoire sur la solde. Ces distributions sont parfois mentionnées avec leur prix dans les rôles d'équipages²⁶.

Avec l'hygiène, la question de la nourriture apparaît la plus récurrente. Mauran évoque même la « disette d'aliments » lors de voyages de long cours, les marins réduits à manger les rats... En temps ordinaire, la ration quotidienne s'avérait d'une grande monotonie sur les navires du nord-ouest de l'Europe : des légumes secs, du biscuit – pain de blé recuit et durci au four – et des salaisons, du fromage. En outre, ces aliments étaient parfois impropres à la consommation, tantôt à cause des armateurs qui achetaient des produits de mauvaise qualité, et aussi parce que tout se corrompait en mer. Mauran revient à maintes reprises sur ce sujet primordial pour la santé des équipages. Il recommande aux capitaines

24 Antoine Poissonier-Desperrières, *Traité des maladies des gens de mer*, op. cit., p. 383.

25 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 61-62.

26 André Zysberg, « Il faut que les hommes bougent. L'équipage du *Jason* pendant la guerre d'Amérique (de mars 1780 à avril 1782) », dans Christian Borde et Christian Pfister (dir.), *Histoire navale. Histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers*, Paris, SPM, 2012, p. 45-54.

naviguant en Méditerranée d'employer les fréquentes escales pour acheter des aliments frais, comme viande, poissons, légumes verts et fruits. Compte tenu de la rapacité des armateurs, ce n'était pas le patron mais les matelots qui se pourvoient eux-mêmes en « herbages ». Mauran fournit néanmoins des conseils judicieux au sujet de la gestion et de la surveillance des vivres :

Il faut en outre, que les capitaines aient l'intention d'embarquer des provisions qui soient de bonne qualité, car s'il arrive tous les jours que celles qu'on a embarqué telles se gâtent après quelques semaines, à cause de l'humidité, de la chaleur, du manque d'air, souvent de la malpropreté, des endroits où elles sont placées. À combien plus forte raison se gâteraient celles qui ont déjà contracté un principe de corruption avant que d'être embarquées ? C'est pourquoi ceux qui sont soucieux de la santé de leurs équipages ne confient à aucun autre de leurs officiers le soin de faire des provisions ; ils les font eux-mêmes et visitent scrupuleusement le biscuit pour savoir s'il est bien sec et fait de farine fraîche de pur froment. Pour s'en assurer, ils le goûtent, ensuite le font placer dans un endroit propre et sec. Ils font éprouver de même tous les légumes pour savoir s'ils sont de bonne cuite et les feront renfermer dans des jarres vernissées, où ils sont à l'abri de l'humidité, qui les fait germer et les gâte. Ils doivent examiner de même les salaisons, et s'assurer si elles sont saines et n'ont pas déjà contracté quelque mauvaise odeur. Enfin, ils s'efforceront toujours d'acheter les meilleures provisions, sans regarder au prix, et les feront placer dans les endroits destinés à cet usage, feront en sorte que ces endroits soient secs, aérés, afin qu'elles se conservent mieux. Pendant le voyage, ils feront eux mêmes, de temps en temps, la visite des provisions, et veilleront à ce que ceux qui sont préposés pour en faire la distribution, n'en donnent pas au-delà de ce qui est réglé, et ne les laissent gâter par leur négligence²⁷.

Outre ces préconisations de bon sens, Mauran cite un rapport d'Antoine Poissonnier-Desperrières, établi afin de varier et enrichir la ration des matelots de la Royale, rapport qu'il qualifie de « mémoire vraiment patriotique ». C'est l'époque, la décennie 1770-1780, où tout en pensant à prendre un jour la revanche contre l'Angleterre après les humiliations subies pendant la guerre de Sept Ans, les Français de tout bord, savants, intellectuels et politiques considéraient qu'il fallait se mettre à l'école des Anglais²⁸. Mauran souligne également les habitudes des flottes de commerce du Nord, qui servent de la choucroute à leurs marins, et il en donne la recette. Le manuel de Mauran se

²⁷ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 52-53.

²⁸ Edmond Dziembowski, *Un nouveau patriotisme français (1750-1770). La France face à la puissance anglaise pendant la guerre de Sept Ans*, Oxford, Voltaire Foundation, 1998.

montre également très admiratif au sujet du premier des deux voyages autour du monde (1768-1771) accompli par James Cook, « un périple qui a duré trois ans, écrit-il, et sur cent huit hommes dont son équipage était composé, il n'en a perdu qu'un seul, par maladie²⁹ ». Ce résultat, explique le chirurgien marseillais, est dû au régime alimentaire, notamment la consommation régulière de choucroute, excellent préservatif du scorbut. Et il ajoute :

M. Cook se servait, à la place de lard, de tablettes de bouillon, dont il donnait une once par homme trois fois la semaine, et une plus grande quantité s'il était nécessaire pour mêler avec les pois et les haricots. Il n'y a pas de provision plus nécessaire dans les voyages de long cours que les tablettes de bouillon. Une once de ces tablettes contient le sucre et l'extrait nourrissant de deux livres de viande. Elles se conservent longtemps et ne sont pas sujettes à rancir et à se corrompre comme les viandes salées. Les végétaux frais que l'on faisait cuire avec des tablettes de bouillon, la farine de froment, le gruau d'orge et d'avoine au déjeuner et au dîner, les pois secs cuits avec les mêmes tablettes, l'eau de la mer qu'il distillait chaque jour, étaient la nourriture et la boisson qu'il a donné presque toujours à son équipage³⁰.

104

Il est vrai que Cook commandait un équipage trié sur le volet, et que rien n'avait été épargné pour assurer le succès de sa mission. La marine d'État joua à cet égard un rôle pilote, tant sur le plan technique que sur le plan sanitaire. C'est ainsi que les fameuses tablettes de bouillon, que l'on appelait aussi « soupe portative », furent expérimentées par la Royal Navy lors de l'hivernage d'Halifax, la première station navale d'Amérique du Nord, créée pendant la guerre de Sept Ans.

La question de l'eau n'apparaissait pas moins cruciale. Mauran y revient à plusieurs reprises, car il est convaincu que plusieurs graves affections sont causées par la mauvaise qualité de l'eau, ou plutôt la difficulté de conserver de l'eau potable. Ce grave souci concerne moins la navigation en Méditerranée, même lorsque les traversées durent une à deux semaines, car les points d'aiguade sont aisément joignables. Le problème se pose en ce qui concerne la navigation au long cours. Comment tenir pendant deux à trois mois de mer sans renouveler la provision d'eau ? Il existait de nombreuses recettes, toutes inefficaces, comme celle des clous rouillés que l'on plongeait dans les bailles destinées à la boisson de l'équipage. Le filtrage au moyen d'une couche de sable, l'eau passant d'un tonneau à l'autre, évoqué par Mauran, voire le captage de l'eau de pluie sur de grands prélatrs étendus sur le pont, ont été pratiqués très tôt. On pouvait aussi,

²⁹ *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 56.

³⁰ *Ibid.*, p. 56-57.

comme il le conseille, faire bouillir l'eau servant à cuire la soupe et les légumes. Une autre solution, la distillation à bord de l'eau de mer, est explorée en France et en Angleterre. La première machine fiable est élaborée vers 1760 par Pierre-Isaac Poissonnier (1720-1798), frère aîné d'Antoine, déjà cité, lui aussi médecin de la Marine, qui essaie avec succès la cucurbité, en 1763. Mauran connaît cette invention, qu'il estime très efficace, et donne le principe de son fonctionnement. Ainsi baptisée à cause de sa forme – comme une citrouille ou cucurbitacée –, il s'agit d'un alambic analogue à celui qui permettrait d'obtenir de l'alcool, à ceci près qu'il produisait de l'eau douce à partir de l'eau de mer. La cucurbité fut expérimentée pendant la voyage de Bougainville (1766-1769), puis on l'adopta sur plusieurs navires pendant la guerre d'Amérique, non sans réticence, à cause du risque d'incendie causé par sa chaudière et aussi parce que, sur les plus gros vaisseaux de guerre, la production d'eau distillée était insuffisante pour un équipage de huit cents hommes³¹.

Le travail pénible et risqué des hommes en mer constitue également un facteur de mauvaise santé :

il n'est pas toujours possible de prévenir ni d'éviter les maux qui proviennent de l'excès de travail. Les marins n'ont pas toujours la liberté de se reposer toutes les fois qu'ils sont fatigués ; le travail qu'ils font est très souvent un travail forcé. Un ouragan, une tempête qui dure pendant plusieurs jours, une voie d'eau obligent un équipage d'être sur pied, de travailler sans relâche... Joignez à cela le peu d'aliments et la mauvaise qualité de ceux dont ils se nourrissent... la crainte de la mort et du naufrage... autant d'agents très puissants capables de les exposer aux maladies les plus dangereuses³².

Chaque manœuvre d'une vergue ou d'une antenne, même par temps calme, peut occasionner des accidents qui provoquent des blessures, des traumatismes, des fractures, sans oublier les hernies dans le cas d'efforts violents pour virer au cabestan ou amener une lourde charge avec un palan :

les matelots sont sujets à faire des chutes d'endroits forts élevés ou à recevoir des coups violents sur la tête par les poulies et autres matières pesantes qui tombent du haut des vergues et des mâts. Il arrive même très souvent qu'ils se laissent tomber du haut de ces manœuvres et restent raides morts sans qu'il paraisse aucun mal à l'extérieur³³.

31 Étienne Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du monde (1766-1769)*, Paris, Imprimerie nationale, 2006.

32 *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 12-13.

33 *Ibid.*, p. 385.

La noyade constitue aussi l'une des principales causes de mortalité, d'autant plus que la plupart des marins ne savent pas nager :

tantôt un matelot pris de vin se laisse tomber dans la mer ; tantôt le pied ou la main leur glissent en tombant sur les hunes ; ici c'est une partie de l'équipage occupé à serrer une voile pendant un gros temps... Là c'est un canot ou une chaloupe qui chavirent par l'imprudence et la mauvaise manœuvre de celui qui les commande ou par une bouffée de vent inattendue ; ailleurs c'est une vergue qui emporte un et même plusieurs matelots³⁴.

106

Mauran n'exagère pas : les rapports de mer, qui sont effectués au retour d'un voyage par le maître d'un navire, contiennent la description des accidents survenus éventuellement à bord, souvent la chute d'un matelot depuis la partie haute du gréement, et parfois, plus prosaïquement, l'homme tombé à la mer en urinant par-dessus le plat-bord du navire³⁵. D'autres infortunes de mer sont provoquées par des attaques de corsaires ou de pirates et, si le navire agressé se défend, on déplore des hommes d'équipage blessés ou mutilés par un boulet le canon, une arme blanche ou une arme à feu.

La seconde partie de l'ouvrage du docteur Mauran concerne ce que l'on appelait les « maladies internes », c'est-à-dire l'essentiel de la pathologie non accidentelle, qui ne nécessitait pas d'intervention chirurgicale. De nombreuses affections sont passées en revue, dont le mal de mer, ce qui nous vaut une description apocalyptique du martyr enduré par les nouveaux embarqués dès l'appareillage : « le morne silence, les hoquets, la tristesse, les vomissements sont la seule réponse que vous pouvez attendre d'eux dans l'état déplorable où ils se voient réduits³⁶ ». Les remèdes proposés par le docteur Mauran contre le mal de mer semblent incertains ou curieux. L'unique solution est constituée par l'habitude au roulis du navire, la vraie guérison pour ceux qui ont pris « le parti de la mer ». Comme le dit Mauran, « si les néophytes ne peuvent s'accoutumer à la mer, ils doivent la quitter et prendre une autre profession, car ils ne deviendront jamais de bons marins³⁷ ».

D'autres maladies plus graves guettaient les marins. C'est ainsi que Mauran consacre un long chapitre au scorbut, ce qui peut étonner, puisque l'expérience du chirurgien marseillais se situait surtout en Méditerranée, où le scorbut se déclarait très rarement parmi les gens de mer. Il s'en explique d'emblée : « les armements pour la Guinée (la traite des Noirs), pour les Indes, pour l'Amérique,

34 *Ibid.*, p. 318-319.

35 André Zysberg, « Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685) », *Revue d'histoire maritime*, n° 15, 2012, p. 73-102.

36 *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 79.

37 *Ibid.*

sont aujourd'hui si fréquents à Marseille, qu'il n'est pas extraordinaire que le scorbut soit beaucoup plus répandu qu'il ne l'était autrefois ». Cette évolution, qui démarre au cours des années 1700, transforme Marseille, port méditerranéen, en port mondial³⁸. Le chirurgien marseillais recourt à l'histoire pour expliquer la découverte du scorbut par les Européens :

Les anciens navigateurs ne connaissaient pas le scorbut... avant la découverte de la boussole et de l'aimant, la navigation était fort peu étendue ; les voyages étaient courts, ou s'ils étaient longs, les bâtiments côtoyaient la terre, la perdaient rarement de vue, et entraient tous les soirs dans les ports ; rien ne les empêchait alors de se procurer des rafraîchissements, de la viande, du poisson, des légumes, des fruits et de l'eau fraîche pour boire chaque jour, et par ce moyen d'éviter le scorbut. Par la raison contraire, et depuis l'invention de la boussole, les voyages sont fort longs. On navigue en pleine mer, on reste plusieurs mois sans aborder aucun port... L'eau qu'ils embarquent et qu'ils conservent dans des tonneaux, se corrompt la plupart du temps ; ils sont privés d'aliments frais, et c'est cette privation, qui est cause que cette maladie est fort fréquente aujourd'hui parmi les marins³⁹.

Si l'on excepte la question de la boussole, qui était connue en Europe depuis les années 1280 et employée en mer par les Chinois et les Arabes, le rappel historique de Mauran est exact : c'est bien au cours des navigations transocéaniques et à la suite des Grandes Découvertes que le scorbut apparaît comme un mal inéluctable frappant les équipages. Le « scorbut de terre » atteignait aussi les soldats, notamment les assiégés, et les armées en campagne mal ravitaillées. Un état de fatigue ou d'asthénie caractérise les premiers symptômes, puis le saignement et l'ulcération des gencives. Les dents se déchaussent. L'épiderme noircit sous l'effet d'hémorragies internes, les membres gonflent, sont atteints d'œdèmes. La mort survient par infection respiratoire. La consommation de vivres frais lors d'une escale limite le mal à la perte d'une partie des dents. C'est pourquoi l'appareil dentaire des marins navigants du long cours était souvent si délabré, qu'ils éprouvaient de la peine à mâcher leur biscuit.

Les gens de la Méditerranée savent depuis le Moyen Âge que les agrumes produisent des effets bénéfiques sur la santé, nonobstant leur acidité. Les récits des voyages de la Renaissance le disent nettement. Et pourtant, les médecins n'en seront pas convaincus avant les années 1750, alors que la consommation

³⁸ Sur le commerce maritime de Marseille, voir Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 2 vol. ; Gilbert Buti, « Comment Marseille est devenue un port mondial au XVIII^e siècle », *Marseille. Revue culturelle*, n° 185, septembre 1998, p. 72-81.

³⁹ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, *op. cit.*, p. 86-87.

d'oignons, de pommes et de choucroute permet de retarder l'apparition du scorbut pendant les voyages des Hollandais vers les Indes orientales. La « peste des marins » décime les flottes de combat européennes, quand elles mettent deux mois et parfois davantage – au lieu de cinq à six semaines – pour traverser l'Atlantique. Aucun produit frais ne peut être conservé au-delà d'une quinzaine de jours. On sait aussi que les officiers emportaient des conserves d'oseille et de fruits rouges, qu'ils cultivaient des herbes dans des jardinières accrochées à la poupe de leur vaisseau... Le seul remède, cité par Mauran comme médicament antiscorbutique et aussi considéré comme une boisson antifatigue, est le punch, composé de jus de citron, d'eau et de rhum, dont la consommation se développe au cours des années 1750. Sous l'impulsion de Georges Anson, la marine de guerre anglaise doit ses victoires de la guerre de Sept ans à la bonification du régime alimentaire des marins : en 1757-1758, des norias de barques apportaient quotidiennement des cargaisons de produits maraîchers à la flotte anglaise qui bloquait le port de Brest⁴⁰.

Nous avons vu que Lind est le premier médecin qui, vers 1760, démontre par l'expérimentation – en comparant l'alimentation de plusieurs groupes de scorbutiques – que la consommation de fruits et de légumes frais combat efficacement le mal. Cependant, l'origine de cette maladie, la carence en vitamine C, n'est pas découverte avant 1900. Les médecins ont longtemps attribué des causes variées et parfois fantaisistes au scorbut. Mauran, qui a lu Lind et donne clairement la clé de la guérison, ne peut s'empêcher de dire que l'inaction des marins, quand les alizés portent le navire sans nécessité de manœuvrer la voilure et le gréement, est un facteur de prédisposition au scorbut. Il faut que les hommes bougent :

en effet, on observe en pareille circonstance que les mousses et jeunes matelots qui dansent, folâtrant et s'amuse à certains jeux d'exercice, sont moins sujets et moins disposés à contracter le scorbut que les hommes faits et les vieux... C'est aussi pour la même raison que, dans les vaisseaux du Roi, les matelots qui travaillent, fatiguent et voguent dans les chaloupes, sont moins sujets au scorbut que les autres⁴¹.

Le chirurgien marseillais invoque aussi la théorie des humeurs, la plus ou moins grande fluidité du sang, pour expliquer le déclenchement du mal :

Les matelots, dont le sang est lent et épais, ceux qui sont d'un tempérament mélancolique, mou et flasque, sont plus sujets au scorbut que ceux qui sont

⁴⁰ Voir Nicholas Rodger, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Collins, 1986, p. 82-108.

⁴¹ *Avis aux gens de mer sur leur santé, op. cit.*, p. 92-93.

d'un tempérament contraire. C'est pourquoi les matelots provençaux, qui sont naturellement d'un tempérament vif et bilieux, y sont moins sujets que les Ponantais... L'air renfermé et peu renouvelé que l'on respire dans les navires, sous les ponts, certaines passions de l'âme, comme la crainte, la tristesse, la mélancolie et d'autres affections de cette nature, qui affaiblissent le principe vital... On voit dans les vaisseaux que ceux qui sont poltrons, pusillanimes et craignent le danger, sont plutôt atteints du scorbut, que ceux qui sont braves, courageux et affrontent le danger dans toutes les occasions⁴².

Malgré Lind, Mauran persiste à penser que le scorbut devient contagieux à cause des hémorragies, que l'une de ces causes tient donc à ce qu'il appelle « la putréfaction du sang », et qu'il faut par conséquent séparer les matelots atteints de ceux qui échappent encore à la maladie.

D'autres affections internes sont l'objet de chapitres spécifiques, telles que la peste, la dysenterie, le choléra, la vérole, enfin toutes sortes de fièvres sans parenté entre elles, comme la malaria et le typhus, qui ne sont pas nommées. L'identification des maladies pose problème à la science médicale qui a besoin de nommer, de classer et de répertorier. C'est ainsi que l'ouvrage de Mauran distingue plusieurs types de peste, telles que la bénigne, l'interne, la putride, la nerveuse, la bilieuse, et même celle qui est une « affection de l'âme ». Quelle que soit l'épidémie qui se déclenche, Mauran comprend parfaitement le danger de mort qui guette tout l'équipage d'un navire, où règnent la promiscuité et le manque d'hygiène. Ses observations le conduisent à répéter que la mauvaise qualité de la nourriture et de l'eau sont les facteurs de prédisposition. C'est pourquoi, tout au long de son ouvrage, le chirurgien marseillais ne cesse de prodiguer ses conseils de propreté, de ventilation et de changement de linge, notamment celui des malades, avec l'obligation de manger des aliments frais, de boire de l'eau assainie par divers moyens. Cela suffit-il ? À maintes reprises, Mauran s'interroge sur les agents des maladies contagieuses. Au sujet de la peste, il se demande « comment une petite portion de venin pestilentiel caché dans un ballot de marchandises peut-elle se propager et donner la peste à toute une ville ? ». Sans connaître les microbes, il a l'intuition de l'existence d'agents pathogènes de très petite taille qui sont transmis par l'air, les animaux et l'homme. Il est question du « venin subtil qui produit la peste et qui est répandu dans l'air, substance qui provient selon les auteurs des exhalaisons putrides et corrompues qui s'élèvent de la terre de certains pays, dont cette maladie tire son origine ». La même idée revient au sujet des fièvres malignes et contagieuses, qui sont causées par un « certain venin répandu dans l'air ».

42 *Ibid.*, p. 94.

Mauran suppose aussi que la prédisposition à la maladie est liée au comportement et à la psychologie. Le chirurgien marseillais opère le lien entre la conduite morale d'une personne et le maintien de sa santé, reprenant l'adage « une âme saine dans un corps sain ». À l'évidence, ce sujet est traité dans le chapitre consacré aux maux vénériens. Mauran évoque « l'esprit de débauche dont les marins sont assez susceptibles, le célibat forcé dans lequel ils vivent, les aliments échauffants dont ils se nourrissent, les attraits séduisants de certaines sirènes enchanteresses, qu'ils trouvent assez communément dans presque tous les pays où ils abordent ». Au sujet de l'origine de ces maladies, le chirurgien marseillais discerne un « virus vérolique » qui circule dans le sang des hommes et des femmes contaminés, puis se transmet à leurs enfants. On l'a compris, Mauran prône l'abstinence sexuelle hors mariage, non seulement pour se protéger des maladies vénériennes, mais aussi au sujet des fièvres et de la peste. Traitant des remèdes aux fièvres chaudes qui se contractent à l'île Saint-Domingue, il reprend le conseil avisé d'Antoine Poissonnier-Desperrières : « on s'abstiendra du commerce des femmes et surtout de celui des négresses ». Mauran émet une remarque comparable au sujet de la peste. Examinant les prédispositions, le chirurgien marseillais évoque « les débauches avec les femmes »... Il en tire cette conclusion sans appel :

il n'est donc pas surprenant que les Asiatiques, qui sont fort adonnés aux femmes, et dont toute l'étude, de même que celui de leurs concubines, consiste à rechercher et à trouver des remèdes échauffants, aphrodisiaques, et des aliments capables d'exciter l'acte vénérien soient plus disposés à contracter la peste que les autres hommes qui n'ont pas un pareil défaut⁴³.

L'Avis aux gens de mer sur leur santé nous montre que la médecine des Lumières se situe au seuil de la modernité. Elle conserve encore des zones d'ombre. Mauran dépeint les « Asiatiques » de façon caricaturale, en ignorant que les médecines arabe et chinoise restent très supérieures à la médecine européenne. Les remèdes proposés par le chirurgien marseillais tiennent parfois à la magie et souvent à la routine. Le « vinaigre des quatre voleurs » ne protège pas de la peste... Les saignées ne servent qu'à affaiblir les malades. Cependant, la prophylaxie naît au siècle des Lumières⁴⁴. On a beau jeu de railler les idées

⁴³ *Avis aux gens de mer sur leur santé*, op. cit., p. 126-127.

⁴⁴ Henri-Louis Duhamel du Monceau, *Moyens de conserver la santé des équipages des vaisseaux*, Paris, Guérin et Delatour, 1759. Cette dimension sanitaire fut un élément stratégique des guerres navales du XVIII^e siècle, qui impliquaient des expéditions lointaines d'hommes et de matériel dans la zone intertropicale. Voir Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.

fumeuses des médecins qui attribuaient à la qualité de l'air et au climat les causes essentielles de la propagation des maladies, c'est la conception écologique de la santé qui prend désormais le dessus sur l'ancienne théorie hippocratique des humeurs, même si celle-ci n'est pas totalement abandonnée. Autre changement : la prévention, plus que l'art de guérir, devient la fin première de la médecine. La compréhension d'une affection implique la découverte du milieu de vie du malade. Le discours sur l'environnement professionnel nous a permis de monter à bord des navires vers les années 1750, pour voir les risques du métier de la mer, la misère et la peine des marins au travail. Le chirurgien ou le médecin de marine devient ainsi un témoin. C'est bien cet effet réflexif, ce miroir de la mer et du navire qui nous a intéressé dans l'ouvrage de G. Mauran. Des médecins et des chirurgiens s'intéressent aux gens de mer, se demandent comment améliorer leurs conditions de vie, leur alimentation, leur habillement et leur hygiène. Il s'agit bien d'une mutation sans progrès scientifique, qui s'accomplit dans le droit fil de la pensée des Lumières. Même si l'on est encore incapable de guérir les infections microbiennes, le marin, catégorie longtemps ignorée, voire méprisée, par la littérature, l'art et les sciences, devient un sujet d'étude, de préoccupation à la fois humanitaire et patriotique.

