

L'aide des médecins de la Salpêtrière à la première expédition polaire de Jean-Baptiste Charcot *

par André SICARD **

Une souscription ayant été ouverte pour financer la première expédition polaire de J.-B. Charcot, les médecins de la Salpêtrière y contribuèrent en souvenir du nom illustre qui avait honoré la neurologie.

Ils reçurent une lettre de remerciements qui témoigne que leur geste avait particulièrement ému celui qui devait trouver la gloire, mais aussi la mort, en dehors de la médecine.

Tant de récits ont été écrits et publiés sur les aventures polaires de J.-B. Charcot, d'excellente manière, et ici même par le Secrétaire général, le docteur Michel Valentin, que j'ai des scrupules à venir en parler à nouveau.

Je ne l'aurais certes pas fait si je n'avais trouvé une lettre que J.-B. Charcot avait écrite à mon père, alors jeune médecin des Hôpitaux, au sujet de sa première expédition polaire.

Il m'a semblé qu'un fait, aussi minime soit-il, lorsqu'il est, comme je le crois, inédit, mérite de faire partie de la vie des grands aventuriers.

Vous me permettrez de l'exposer brièvement.

* Communication présentée à la séance du 19 mars 1983 de la Société française d'histoire de la Médecine.

** 18, avenue de Villars, 75007 Paris.

C'est par son père que Jean-Baptiste Charcot avait été orienté vers la médecine, mais il n'en eut jamais la vocation. Après son Internat, il entra à l'Institut Pasteur. Il n'y resta pas longtemps. Le professeur Charcot mourut brusquement le 19 août 1893 d'un œdème aigu du poumon, dans une chambre de l'auberge du Lac des Settons. Il avait 68 ans. Son fils venait d'en avoir 26 et n'avait pas encore passé sa thèse. Il se dépêcha de la soutenir.

Rompant avec la médecine, il chercha ailleurs sa destinée. Il était conscient du nom illustre qu'il portait et n'était pas sans ambition. « Mon père, écrivit-il, a voulu que je sois médecin. Je l'ai été pour lui complaire, mais il ne pouvait espérer que je l'égalerais dans les sciences médicales. Je sens, au contraire, en moi une force irrésistible qui me pousse à rechercher ailleurs la célébrité. Si je réussis, ce sera la meilleure façon de respecter sa mémoire, car le nom de Charcot sera deux fois à l'honneur. »

C'est à l'appel de la mer qu'il ne put résister. Il en était poursuivi depuis son enfance. Nous allons suivre le début de sa carrière maritime.

J.-B. Charcot commença par naviguer le long des côtes de la Manche et de l'Atlantique sur un petit bateau qu'il avait baptisé le *Pourquoi-Pas*. Un deuxième *Pourquoi-Pas*, un peu plus grand, de 26 mètres, remplaça bientôt le premier. Il put aller avec lui jusqu'aux îles Feroë et aux Nouvelles-Hébrides. On se souvient que c'est d'une de ses premières expéditions dans l'Arctique qu'il rapporta une découverte qui troubla les esprits : le volcan de l'île aux Œufs, que l'on croyait en pleine activité, ne crachait en réalité, non pas des soi-disant vapeurs, mais seulement des tourbillons de sable formés aux dépens de la lave et du basalte. On n'accorda qu'un crédit limité à cette affirmation qui se révéla cependant ultérieurement exacte. Mais J.-B. Charcot avait d'autres projets.

A son retour en France, il vendit son bateau pour acheter une goélette de 50 mètres, la *Rose-Marie*, avec laquelle il retourna, en 1902, aux Feroë, poussant jusqu'à l'île Jean-Mayen.

C'étaient les régions polaires, en effet, qui attiraient Charcot. Les Français n'avaient fait encore que de courtes apparitions dans les domaines glacés. Le pôle Sud était pratiquement inexploré et entouré de mystères. C'est donc vers l'Antarctique qu'il se dirigera. Pour cela, il fallait disposer d'un navire important, spécialement aménagé. La *Rose-Marie* ne pouvait convenir. Nous sommes au début de 1903. Charcot a 36 ans. Si ce n'est son nom, il est peu connu et ne peut produire aucune référence sérieuse d'explorateur. Ceci ne l'empêche pas d'étudier minutieusement les plans d'un nouveau bateau et de s'assurer la collaboration des techniciens des Chantiers navals de Saint-Malo. Mais la construction de ce trois-mâts de 32 mètres de long, en bois de chêne, jaugeant 250 tonneaux, exige de gros moyens financiers, d'autant plus qu'il doit être spécialement aménagé avec un équipement perfectionné.

La vente de la *Rose-Marie* ne suffit pas. Charcot n'a que 7 mois pour trouver l'argent et organiser l'expédition, car il faut partir au plus tard au mois d'août.

Charcot, dont l'obstination et la persévérance étaient certainement une force dominante de son caractère qu'il tenait de la rude et inflexible école de son père, commença par sacrifier sa fortune personnelle. Puis il demanda, sollicita de tous côtés, essaya de persuader sans grand succès. Il n'obtint du Président de la République, M. Emile Loubet, que son patronage qui lui ouvrit cependant quelques portes. L'Académie des sciences lui accorda une subvention « relativement élevée » (1). La Société de géographie s'inscrivit pour 5 000 francs, le Muséum pour 3 000 francs. Le Ministre de la Marine, Camille Pelletan, promit 100 tonnes de charbon et prêta quelques instruments scientifiques. Le Ministre de la Guerre, le général André, donna seulement l'autorisation d'acheter de la mélinite. Quant au Président du Conseil et ministre de l'Instruction publique, Emile Combes, il n'offrit qu'un ordre de mission gratuite, que Charcot s'empressa de refuser. Tout ceci ne menait pas loin.

Au mois de mai 1903, en dehors de la vente de la *Rose-Marie* et de quelques objets personnels de valeur, Charcot n'avait obtenu que 20 000 francs. Il lui en fallait environ 500 000 pour réaliser son projet. Il ne se découragea pas. Les difficultés cédaient mal à cette belle force intérieure, mais le temps pressait. Le Chantier naval de Saint-Malo lui avait fait confiance et les travaux se poursuivaient activement. Le départ ne pouvait être différé.

C'est alors que Charcot, comme il le raconte lui-même dans un livre paru après l'expédition, passant un jour devant le journal *Le Matin*, n'hésita pas à y entrer pour solliciter un article favorable. Le rédacteur en chef, Stéphane Lauzanne, le reçut lui-même, l'écouta et lui proposa spontanément d'ouvrir une souscription, garantissant une somme de 150 000 francs qu'il versa d'avance sans conditions.

Cette souscription réunit 90 000 francs. Le complément de 60 000 francs fut donné par le journal. C'était un précieux encouragement qui permettait de poursuivre les préparatifs.

Les médecins de la Salpêtrière avaient participé à cette souscription. Une collecte avait été organisée par mon père, jeune médecin des Hôpitaux, qui était alors l'assistant du professeur Brissaud. S'il ne m'a pas été possible de connaître la somme réunie, une lettre, que mon père avait conservée, témoigne de la gratitude de Jean-Baptiste Charcot pour ce geste qui l'avait particulièrement touché :

« Mon cher Maître, j'arrive de Saint-Malo où j'ai été surveiller les préparatifs de l'expédition, et à mon retour on me communique les listes du *Matin*.

« J'ai été profondément touché de la participation de la Salpêtrière à cette œuvre que je m'efforcerai de mener à bien, et je viens vous demander, en attendant que je puisse venir le faire de vive voix, de bien vouloir remercier en mon nom tous ceux et celles qui ont contribué à cette souscription.

« Un morceau de cette Salpêtrière que j'aime tant, qui a été toute ma jeunesse, sera attaché à l'expédition et il me semble que dans les moments de défaillance il y aura là quelque chose pour ranimer mon énergie.

(1) Je n'ai pu en retrouver le montant.

« Croyez, je vous prie, mon cher Maître, à mon bien affectueux et respectueux dévouement. »

La construction du bateau put être achevée. Elle avait été menée avec une résolution tour à tour désespérée et exaltée. Mais, quand il fallut l'équiper de son moteur, il n'y avait presque plus d'argent. Charcot dut acheter d'occasion, à Nantes, une machine qui avait été soi-disant révisée, mais qui faillit, plus tard, compromettre l'expédition. Elle ne pouvait, en effet, tourner plus de 12 heures de suite.

Désireux d'apporter une nouvelle gloire à son pays, Charcot baptisa ce navire *Le Français*.

Le 31 août 1903, *Le Français* appareilla du Havre pour l'Antarctique. Avant le départ, Charcot avait déjà des inquiétudes sur la résistance des machines. « Nous risquons de faire une expédition tronquée, mal réussie, écrit-il à l'ingénieur Pléneau, d'autant plus que dans le Nord on a déjà tant fait qu'il faudrait faire mieux que les autres. » Ce départ fut, par beaucoup, traité de folie.

Après l'appareillage, grâce à la puissante intervention de Waldeck-Rousseau, la Chambre vota une nouvelle somme de 90 000 francs. Quelques milliers de francs s'ajoutèrent encore aux escales de Montevideo et de Buenos-Aires, recueillis auprès des Français d'Amérique du Sud. Mais il était trop tard pour changer les machines.

Charcot partit vers le Sud, découvrit de nouvelles terres, put établir une carte australe et rapporta une abondante moisson scientifique qui a bien souvent été évoquée. Le pôle Sud avait enfin livré ses principaux secrets. Le rêve de Jean-Baptiste Charcot était réalisé.

La campagne avait duré 22 mois pendant lesquels on fut sans nouvelle de l'expédition. Elle fut marquée par de nombreux incidents qui la retardèrent. Les avaries de la machine se répétèrent. Les difficultés climatiques mirent souvent le navire en péril. Le 13 janvier 1904, un violent ouragan le projeta contre un écueil, créant une voie d'eau qu'il fallut pomper 24 heures sur 24. Par la suite, malgré les réparations, la pompe resta toujours en marche pour tenir le bateau à flot.

Ce n'est que le 4 mars 1905 que *Le Français* mouilla en Patagonie. Le bruit qu'il était perdu avait couru et une expédition de secours avait été envisagée. Les explorateurs revinrent en France en juin 1905.

Au retour, *Le Français* fut racheté par l'Argentine qui le transforma en navire-école. Sa carrière devait être courte. Quelques mois plus tard, il sombra à l'embouchure du Rio de la Plata.

Pour cette campagne, Charcot avait disposé d'une somme totale de 450 000 francs, ce qui était peu en comparaison des sommes accordées à d'autres expéditions étrangères : 3 millions en Angleterre, 1 million et demi en Allemagne, 1 million en Ecosse. Le dévouement, le courage et l'abnégation de tous les membres de l'expédition avaient compensé ce faible budget.

Le Français fut remplacé en 1907 par un nouveau *Pourquoi-Pas*, en souvenir du frêle ancêtre qui avait servi aux premières navigations. Charcot était devenu célèbre. Sa renommée avait traversé les frontières. Il ne trouva plus de difficultés pour faire construire un bateau beaucoup plus vaste, beaucoup plus solide, beaucoup plus confortable et bien équipé qui se révéla un remarquable bateau polaire. Il n'avait plus besoin d'aide privée. D'importantes subventions furent attribuées par le Gouvernement, la Société de Géographie et quelques souscriptions particulières. Charcot conduisit avec lui 27 campagnes, accomplissant de fructueuses recherches océaniques.

Rappelons que, pendant la Première Guerre, le *Pourquoi-Pas* servit, à la demande de Charcot et sous son commandement, de bateau-corsaire pour la chasse aux sous-marins sous l'autorité de l'Amirauté anglaise, la France n'ayant pas donné son accord. Il s'y couvrit de gloire.

C'est le 16 septembre 1936 que le *Pourquoi-Pas* fut, au cours d'une tempête, éventré sur les récifs du Faxafjord. Jean-Baptiste Charcot, en pleine force physique malgré ses 69 ans, debout sur la passerelle, disparut avec tous ses compagnons. Le timonier seul survécut. C'est lui qui put faire le récit du naufrage.

C'est ainsi que la mer, à laquelle il avait consacré toute sa vie, conserva pour toujours Jean-Baptiste Charcot.

A subscription having been opened to finance J.-B. Charcot's first polar expedition, the physicians of the Salpêtrière Hospital in Paris contributed, in remembrance of the illustrious name which had honored neurology.

They received a letter of thanks witnessing how much their contribution had touched the one who found glory but unfortunately also death outside of medicine.

RÉFÉRENCES CONSULTÉES

- J.-B. CHARCOT. — « Le Français au pôle Sud ». - Un livre, Flammarion Edit., 1906.
Henry MEIGE. — « Notice nécrologique sur M. Jean Charcot ». - Bull. Acad. de Médecine, 1936. - Vol. 116, n° 2.
Christian VERON. — « Un évadé de la médecine : Jean-Baptiste Charcot ». - Thèse, Rennes, 1975.

