



Revue

# **HISTOIRE(S) de l'Amérique latine**

Vol. 14 (2020)

*Lorsque les flibustiers prenaient la plume :  
le dossier « Massertie »*

Raynald Laprise

[www.hisal.org](http://www.hisal.org) | octobre 2021

URI: <http://www.hisal.org/revue/article/view/laprise2021>

---

## **Lorsque les flibustiers prenaient la plume : le dossier « Massertie ».**

**Raynald Laprise\***

Pendant plus de 150 ans, l'Espagne refusa à la France la liberté de commerce, de navigation et de conquête dans les Amériques. Ce fut ainsi qu'en périodes de paix entre les deux Couronnes, les Français en vinrent à considérer comme justifiées, et justes, toute agression qu'ils commettaient contre les Espagnols en Amérique, tant par mer que par terre<sup>1</sup>. L'application de ce principe avait permis l'essor, dans la jeune colonie française de Saint-Domingue, de pirates et corsaires, que l'on appelait flibustiers<sup>2</sup>. En août 1684, la France et l'Espagne inclurent, dans un traité, un article prévoyant la fin de ces hostilités auxquelles se livraient depuis des décennies leurs sujets respectifs en Amérique, qu'il y ait guerre ou non en Europe<sup>3</sup>. Début 1685, quelques mois avant que cette paix « américaine » ne soit publiée dans les colonies espagnoles et françaises, environ 500 flibustiers de Saint-Domingue avaient traversé le Panama pour aller piller les Espagnols aux côtes pacifiques des Amériques<sup>4</sup>, dans ce que l'on appelait alors la « mer du Sud », aujourd'hui l'océan Pacifique. Trois ans plus tard, une quarantaine d'entre eux faisaient leur retour à Saint-Domingue. Compte tenu du caractère exceptionnel de leur expédition, tant par sa longueur que par les lieux où elle s'était déroulée, le gouverneur de la colonie fit prendre la déclaration de leurs principaux

---

\* Chercheur indépendant spécialisé dans l'histoire des flibustiers français et anglais de Saint-Domingue et de la Jamaïque au XVII<sup>e</sup> siècle. Courriel : diable\_volant@yahoo.com .

<sup>1</sup> Pour une discussion, voir Thomas Le Fèvre, sieur de Grand-Hamel, *Discours sommaire de la navigation et du commerce, jugements et pratique d'iceux* (Rouen: Julien Courant, 1650), p. 42-43, 59, 64, 88, 97-100, 183-186.

<sup>2</sup> Pour une définition, voir *Mercure Galant*, juin 1679, p. 89-90; il est utile de rappeler qu'en français, à l'époque, les mots « pirate » et « corsaire » étaient encore des quasi-synonymes. Les Français avaient débuté l'occupation de la partie occidentale de Saint-Domingue (correspondant aujourd'hui à Haïti, et alors abandonnée par les Espagnols) une quarantaine d'années auparavant.

<sup>3</sup> *Articles du traité de Treve, conclu à Ratisbonne entre la France & l'Espagne le 15, & signées le 19 aoust 1684* (Amsterdam: François Sadeleer, 1684). La portée de ce traité était évidemment plus générale puisqu'il mettait fin avant tout à la guerre dite « des Réunions », débutée en octobre de l'année précédente.

<sup>4</sup> France, Archives nationales d'Outre-mer (FR ANOM) COL/F3/164/fol. 430r-434v, mémoire du gouverneur Pierre-Paul Tarin de Cussy, Le Cap, 18 octobre 1685.

officiers pour l'envoyer au secrétaire d'État à la marine<sup>5</sup>. L'un des hommes de cette troupe nommé Jérôme Raveneau, fils d'une bonne famille bourgeoise de Paris<sup>6</sup>, avait même tenu un journal de leur voyage que le gouverneur jugea suffisamment remarquable pour ordonner d'en faire une copie au net<sup>7</sup>, qu'il adressa, avec l'auteur, au même ministre<sup>8</sup>. En France, ce texte fut également reçu avec enthousiasme par les élites, et Raveneau put en faire publier une version augmentée de nombreux détails et de descriptions des lieux qu'il avait visités<sup>9</sup>, ouvrage dont un mensuel à la mode assura même la promotion<sup>10</sup>. Si le jeune Parisien demeure le seul flibustier français à avoir vu le récit de ses aventures en mer du Sud proposé au public, d'autres ont décrit les leurs dans des textes qui — comme celui de Raveneau au départ — n'étaient pas destinés à la publication. C'est le cas, notamment, d'un homme appartenant à la dernière bande de Français de Saint-Domingue qui entrèrent dans la mer du Sud en 1687, cette fois par le détroit de Magellan, et qui rejoignirent en Nouvelle-Espagne le reliquat de ceux qui y étaient passés par terre deux ans auparavant.

Les documents produits par cet homme forment aujourd'hui les volumes n<sup>os</sup> 385<sup>11</sup> et 386<sup>12</sup> du fonds Français du Département des manuscrits de la Bibliothèque nationale de France (BnF). Ces cotes leur furent attribuées au début de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> au moment où des employés de la Bibliothèque impériale, aujourd'hui la BnF, les relièrent en deux volumes.<sup>13</sup> Auparavant, ces documents faisaient partie de pièces non classées de la Bibliothèque royale, autre prédécesseur de la BnF. Ils y sont mentionnés pour la

<sup>5</sup> France, Archives nationales, site de Paris (FR AN [Paris]) MAR/B4/9/fol. 456-461, déclaration conjointe des sieurs Jamet, Chadeau, Boutin, Le Picard et Trébuchet, Le Cap, 4 mai 1688.

<sup>6</sup> Hiérosme Raveneau, sieur de Luxan, bourgeois de Paris, décédé en 1716. Pour le nom complet, voir Guillaume Pot, *Familles Brillon & Salmon : marchands drapiers* [en ligne] [https://www.famillesparisiennes.org/public/pot/BRILLON & SALMON \(archives\).pdf](https://www.famillesparisiennes.org/public/pot/BRILLON%20&%20SALMON%20(archives).pdf) (consulté le 29 mai 2021).

<sup>7</sup> Bibliothèque nationale de France (BnF) Clairambault 1016, fol. 542r-612r, *Relation d'un voyage fait à la mer du Sud en 1684*.

<sup>8</sup> FR ANOM COL/C9A/1/lettre du gouverneur Cussy au marquis de Seignelay, Port-Paix, 18 mai 1688.

<sup>9</sup> Raveneau de Lussan, *Journal du voyage fait à la mer du Sud avec les flibustiers de l'Amérique, en 1684 et années suivantes* (Paris: Jean-Baptiste Coignard, 1690), 272 p. [en ligne] [https://archive.org/details/journalduvoyagef00rave\\_0](https://archive.org/details/journalduvoyagef00rave_0) (consulté le 29 mai 2021). Il s'agit en fait du second tirage de l'ouvrage, mais la version la plus facilement accessible : il avait été imprimé pour la première fois en septembre 1689. Le nom de Lussan ou Luxan était celui d'une terre appartenant à sa famille, dont l'auteur se para à son retour en France.

<sup>10</sup> *Mercurie Galant*, décembre 1689, p. 236-240.

<sup>11</sup> BnF Français 385, 271 fol. [en ligne] <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9060640j> et <https://portail.bibliissima.fr/ark:/43093/mdataf2d043f186be226d39631d483d46b7130b2376d8> (consultés le 29 mai 2021).

<sup>12</sup> BnF Français 386, 77 fol. [en ligne] <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90582085> (consulté le 29 mai 2021).

<sup>13</sup> Bibliothèque impériale, Département des manuscrits, *Catalogue des manuscrits français, tome premier, ancien fonds* (Paris: Firmin Didot, frères, fils et Cie, 1868), p. vi, 35-36.

première fois dans un catalogue intitulé « Manuscrits de différentes acquisitions et en différentes langues », établi en août 1756<sup>14</sup>. Ils se présentaient alors dans l'ordre et sous les formes qui suivent :

- 1 Journal de navigation du 8 juin 1690 au 4 septembre 1694, tenu par « E. Massertie », alors relié en parchemin avec attache (aujourd'hui BnF Français 385, fol. 39-131, 137-151)<sup>15</sup>. — C'est le document principal de l'ensemble, rédigé sur deux colonnes, celle de gauche moins large servant à inscrire les résultats du calcul quotidien des longitudes et des latitudes. En fait, il s'agit d'un journal de bord au sens strict, très minimaliste, les entrées quotidiennes n'indiquant généralement que la route suivie, les vents, les courants, les mouillages, les conditions météorologiques, etc. Outre la numérotation des folios établie au XIX<sup>e</sup> siècle pour le volume dont ce journal fait maintenant partie, il en possède une seconde (fol. 22-130), qui lui est particulière, et qui a été rayée. L'on ignore toutefois ce que contenait les 21 premiers folios de cette seconde numérotation, qui est antérieure à la première, et qui ne semble pas, non plus, avoir été faite par l'auteur. Par ailleurs, nous sommes en présence du journal original, et non d'une copie comme le montrent les corrections et ratures qu'il contient, ainsi que la netteté de certains passages qui varie vraisemblablement selon la qualité de l'encre utilisée, ou selon l'état de l'auteur au moment de la rédaction.
- 2 Un cahier intitulé *Routtes Cheneralles en quoy s'écrit la navigation de la Mer du Sud* (BnF Français 386, 77 folios numérotés au XIX<sup>e</sup> siècle). — Ce document est la traduction française littérale, et quasi intégrale, d'un routier<sup>16</sup> intitulé *Derrotero general de la Mar del Sur, sacado de diferentes autores*, terminé à Panama, le 30 décembre 1684, par Fernando Mohedano de Saavedra y Córdoba, et dédié au comte d'Oropesa, alors président du conseil de Castille. Ce *Derrotero general* est lui-même composé à partir de vieux routiers de la mer du Sud<sup>17</sup>. L'exemplaire ayant servi à sa traduction a évidemment été trouvé à bord d'une prise espagnole faite par la compagnie de flibustiers dont faisait partie l'auteur, mais on ignore de quelle prise il peut s'agir.

---

<sup>14</sup> BnF NAF 5415, p. 84-85 [en ligne] <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b105253405> (consulté le 29 mai 2021). C'est la plus ancienne référence que j'ai pu trouver les concernant, mais leur provenance n'y est pas indiquée.

<sup>15</sup> Des abrégés de certaines entrées de ce journal ont été publiés par Édouard Ducéré, *Journal de bord d'un flibustier (1686-1693) d'après un manuscrit de la Bibliothèque nationale* (Bayonne: Imprimerie A. Lamaignère, 1894), p. 62-72. Ils ont été reprises à l'identique par Peter T. Bradley, *The Last Buccaneers in the South Sea, 1686-1695* (Lulu.com, 2011), p. 75-82.

<sup>16</sup> Antoine Furetière, *Dictionnaire universel* (La Haye: Arnout et Reinier Leers, 1690), T. III, s.v. *routier* : « Livre de cartes marines où sont marquées les côtes, les ports et les rades, les bancs, rochers, et les basses, et autres observations nécessaires pour conduire sûrement un vaisseau. »

<sup>17</sup> Une copie de ce document, réalisée en 1811, est conservée à l'Archivo Museo Naval de Madrid (AMN) Ms. 142/21/fol. 257v-306r [en ligne] <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=35849> (consulté le 29 mai 2021). Les numéros de folios de cette référence renvoient uniquement à la partie qui a été traduite en français.

Saliedo del P<sup>to</sup> de Perico de la Ciudad de Panamá en demanda de la  
 P<sup>ta</sup> de Venera, y fuese en tiempo de Vendedales q<sup>e</sup> oblique a vientos  
 con el viento Sudueste, luego q<sup>e</sup> salgan del P<sup>to</sup> de Perico gobernando  
 al Surruente la buelta de la I<sup>ta</sup> de Chuche en tiempo q<sup>e</sup> consiguere y lue-  
 go virarán y tirarán haciendo las bueltas lo mejor que pudieren y  
 si el viento a largare de calidad q<sup>e</sup> puedan hix al Suroeste deper-  
 se yx la buelta de la I<sup>ta</sup> de Guanas q<sup>e</sup> por dicha deaxota yran  
 adar con ella; es una I<sup>ta</sup> pequena llena de estroberas con una  
 Puertada en medio por la parte de afuera esta cercada de arceifeo

**Fig. 1. Routier espagnol pour le départ de Panama.**  
 Archivo Museo Naval de Madrid, Ms. 142/21/fol. 284r (détail).

En sortant du port de Perique de La ville de  
 Panama, pour la pointe de y gaira sy cest En  
 Le temps des vans d'auil qui t'oblige de Louer  
 auques Le vant de 301 après que tu seras sorty  
 du port de Perique, tu feras gouuerner au S. E. qui  
 t'ira l'isle de Chuche Le temps quil faudra  
 Et après tu as de vireu Et tu t'as yras En louant  
 du mieux que tu pouras Et sy Le vant te larg  
 que tu puisse allier au, 0 301, Laisse Courir du  
 Costé de l'isle de y gouanne, Et yras cette d. route  
 tu yras la rencontre Laquelle est vne petite  
 yle boissée auques vne ruine dans son milieu  
 Et du Costé du large Elle est salme de...

**Fig. 2. Routier de Massertie pour le départ de Panama.**  
 BnF Français 386, fol. 41r (détail).

- 3 Huit cahiers, cotés de 1 à 8, formant un projet de routier, contenant 55 plans des côtes, ports et rades du Panama au Chili, accompagnés de textes donnant des instructions pour y naviguer (BnF Français 385, fol. 152-153, 160-164, 166-272). — L'auteur a numéroté individuellement 54 de ces plans (n<sup>os</sup> 1, 4-56). Chacun d'eux a été dessiné au recto d'une feuille de papier dans le sens de la longueur, formant deux folios une fois pliée<sup>18</sup>. Comme le document précédent, le texte de ces cahiers est traduit d'un original en espagnol, et les plans qu'il décrit paraissent également avoir été recopiés de cet original, ce qui est d'autant plus probant que plusieurs lieux qui y sont marqués sont demeurés dans cette langue<sup>19</sup>.
- 4 Six demie-feuilles détachées formant deux séries distinctes de profils de côtes vues du large avec légende, l'une pour le Pérou en comptant 20, et l'autre pour l'Amérique centrale, 17 (BnF Français 385, fol. 154-159)<sup>20</sup>. — Les légendes accompagnant ces profils ne sont que partiellement en français, ce qui indique, une fois encore, que l'ensemble a été recopié d'un original espagnol. Ces profils étaient vraisemblablement destinés à accompagner le projet de routier précédent, si celui-ci avait pu être achevé.
- 5 Un cahier réunissant deux tables, l'une nommée *Latitudes et longtudes de toustes la coste de la mer du Sud* (BnF Français 385, fol. 136), et l'autre *Distances de lieux quil y ast dunne plasse a lautre en touste la coste depuis Panama jusque au destroit de Magelan* (*idem*, fol. 132-135).
- 6 Relation journalière du 19 mai 1686 au 8 juin 1690, également en cahier, racontant le voyage du *Saint-Nicolas*, au départ de Samana vers la mer du Sud, puis ses croisières dans cette mer (BnF Français, 385, fol. 1-38). — Bien qu'elle soit présentée sous forme de journal, cette relation a été écrite de mémoire. En effet, lorsque comparées aux dates provenant d'autres sources<sup>21</sup>, celles qui y sont données pour tel ou tel évènement sont quasiment toutes erronées, l'écart allant de quelques

<sup>18</sup> Pour ces cahiers-là, du moins, le papier utilisé prouve qu'il provient d'une prise faite par les flibustiers en mer du Sud. En effet, son filigrane est du type dit « des trois O », superposés les uns au-dessus des autres. Dans ce cas-ci, le premier O reproduit les armoiries de la République de Gênes, croix latine en son centre, encadré de deux griffons et surmonté d'une couronne. Or, ce papier génois était l'un de ceux alors couramment utilisé en Amérique espagnole. À sujet, voir Cecilia A. Fryer, « Las filigranas italianas en impresos guatemaltecos », *Actas de los Congresos de la Asociación Internacional Siglo de Oro*, IV (1996), p. 611-624.

<sup>19</sup> La source de ce routier illustré, contrairement au précédent, n'a pu être identifiée. Quoique son contenu textuel soit moins détaillé et ses plans plus schématiques, l'ensemble correspond grossièrement à ce que l'on trouve, par exemple, dans l'imposant *Derotero de las Costas de los Reinos del Peru, Tiera. Firme, Chile, y Nueva España, sacado de diferentes quardenos* (AMN Ms. 1202), datant de 1675, reproduit dans Rodrigo Moreno Jeria et Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero del Mar del Sur : El Pacífico americano a fines del siglo XVII* (Santiago de Chile, Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, 2018), 539 p. On y retrouve, entre autres, les mêmes toponymes, la même séquence de présentation des côtes, ainsi que des indications de navigation similaires.

<sup>20</sup> À ces feuillets détachés, il faut en ajouter un autre non mentionné dans l'inventaire du XVIII<sup>e</sup> siècle : une liste inachevée débutant par les mots « Lieux de la Coste de la Nouvele-Espaigne » (BnF Français 385, fol. 165), qui ne peut être reliée à aucun des autres documents de l'ensemble.

<sup>21</sup> Ces sources proviennent principalement de l'Archivo General de Indias (AGI), section Gobierno, en particulier des fonds des anciennes audiences royales de Mexico, de Lima, de Panama et du Chili.

jours à plusieurs semaines. Malgré cela, son contenu demeure de loin plus intéressant que le journal de navigation, le principal texte de l'ensemble, parce qu'il s'agit d'une véritable relation d'un voyage de flibustiers<sup>22</sup>.

## L'auteur et ses activités de flibustier

Tous ces documents, sans exception, ont été rédigés par la même personne, conclusion à laquelle était déjà arrivé l'archiviste qui en a dressé l'inventaire au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>23</sup>. C'est ce que révèle une étude attentive de l'écriture et du style de l'auteur. Quant à son orthographe, sa particularité la plus évidente est la confusion quasi généralisée des phonèmes /z/ et /ʃ/<sup>24</sup>. S'agit-il du reliquat de quelque patois utilisé alors en Gironde, d'où l'auteur était originaire — comme on le verra bientôt —, ou est-ce seulement la marque d'un défaut de langage? J'ai été incapable de le déterminer.

Cette preuve paléographique et linguistique, pourtant évidente, est-elle suffisante pour permettre d'identifier l'auteur du journal de navigation (Massertie) comme étant celui de l'ensemble? Hélas non. La question de son identité doit être approfondie davantage parce que les érudits du XIX<sup>e</sup> siècle ayant négligé de le faire<sup>25</sup>, certains à notre époque en ont hâtivement conclu que la relation journalière de 1686 à 1690 et le journal de navigation qui la suit aujourd'hui dans le manuscrit Français 385 avaient été rédigés par deux personnes différentes<sup>26</sup>. Pourtant, déjà au début du XX<sup>e</sup> siècle, un historien, faisant le lien entre ces deux documents avait justement remarqué : « La seconde partie du journal reprend à la même date, mais l'auteur n'est plus anonyme : c'est un certain Massertie. On ne risquerait guère de se tromper en le désignant comme l'auteur du premier tome également... »<sup>27</sup>.

---

<sup>22</sup> Remarquée dès la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle par les érudits, elle fit l'objet d'un long résumé par Charles Alleaume, « Les flibustiers, au XVII<sup>e</sup> siècle, dans les Indes occidentales, d'après un journal de bord faisant partie du Fonds Français », *Revue maritime et coloniale*, T. XXXIII (mai-juillet 1872), p. 666-678. Plus tard, elle fut publiée, plus ou moins in extenso, et avec quelques erreurs, par Ducéré, *Journal de bord d'un flibustier*, p. 7-61. Cette version fut reprise à l'identique par Bradley, *The Last Buccaneers in the South Sea*, p. 39-75. Récemment, une nouvelle transcription, plus conforme au manuscrit original, a été donnée par Frantz Olivié, *L'Enfer de la flibuste* (Toulouse: Éditions Anacharsis, 2016), p. 45-121.

<sup>23</sup> BnF NAF 5415, p. 84-85.

<sup>24</sup> Ici, il écrit, par exemple, « chénéral » pour « général », « dancher » pour « danger », etc. Là, il utilise « crir », forme poitevine de « quérir ».

<sup>25</sup> Alleaume, « Les flibustiers, au XVII<sup>e</sup> siècle », et Ducéré, *Journal de bord d'un flibustier*.

<sup>26</sup> Jean-Pierre Moreau, *Pirates : flibuste et piraterie dans la Caraïbe et dans les mers du Sud, 1622-1725* (Paris: Taillandier, 2006), p. 122, note a. Cette affirmation a été reprise — mais en précisant que c'était là l'opinion de certains chercheurs — par Bradley, *The Last Buccaneers in the South Sea*, p. 2, note 4. Elle a même donné lieu, au cours de la dernière décennie, à d'étranges spéculations quant à l'identité du second auteur présumé. À ce sujet, voir Olivié, *L'Enfer de la flibuste*, p. 11.

<sup>27</sup> Erik Wilhelm Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique* (Paris: Honoré Champion, 1909), T. I, p. 94.

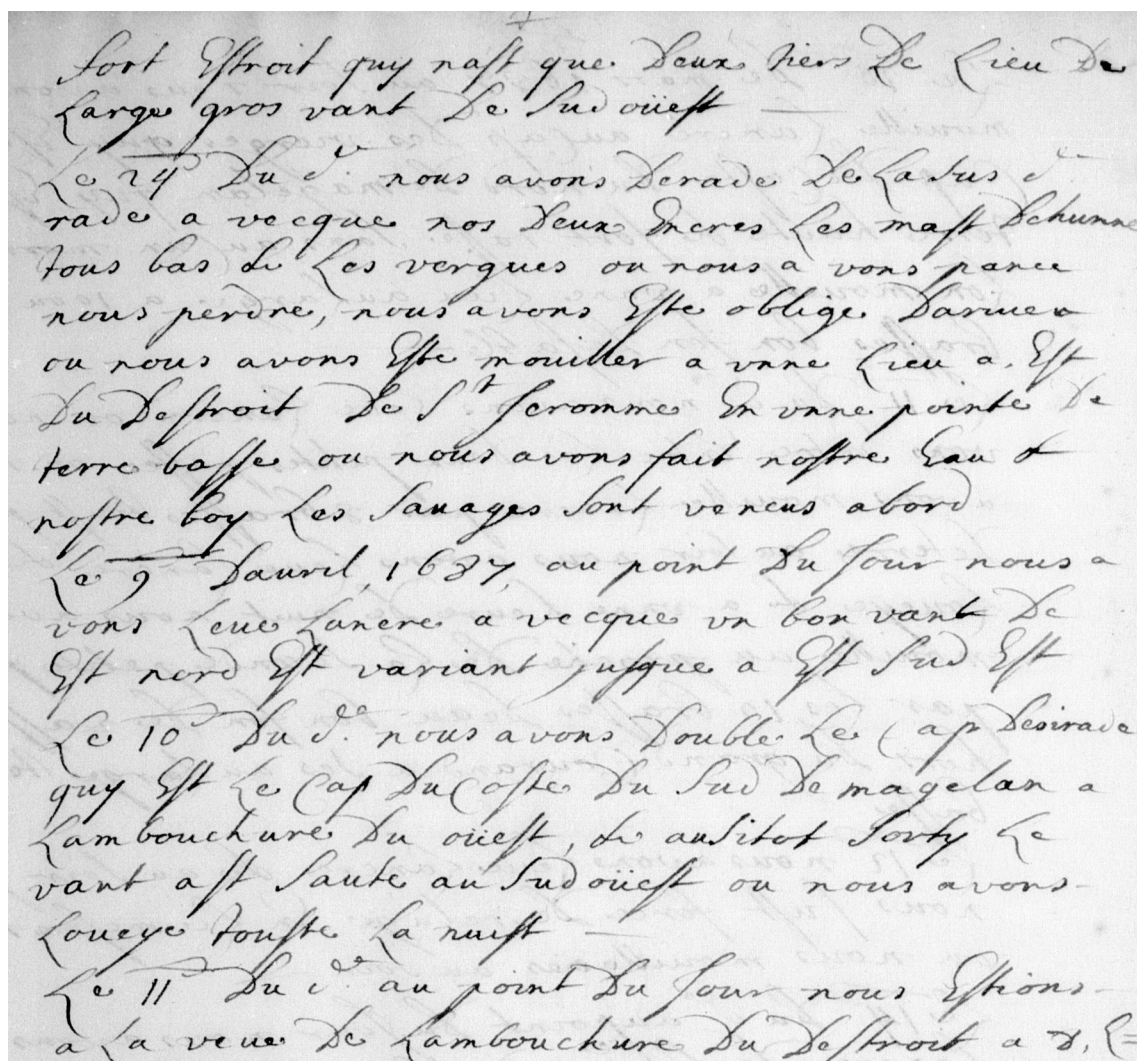


Fig. 3. Extrait de la relation lors du passage du détroit de Magellan en 1687  
 BnF Français 385, fol. 3V (détail).

Poussons donc un peu plus loin l'investigation. Effectivement, le journal de navigation tenu par ce Massertie débute à la même date que se termine la relation qui la précède, soit le 8 juin 1690. Cette relation a été, de toute évidence, rédigée après le journal de navigation, ou longtemps après le début de la rédaction quotidienne de celui-ci. Hormis la preuve par les dates erronées déjà évoquée, en voici une autre. La relation *anonyme* se termine alors que les flibustiers s'apprêtent à quitter l'une des Galapagos, que son auteur appelle l'île de Notre-Dame<sup>28</sup>. Dans le journal de navigation, le nommé Massertie donne d'abord à cette île le nom de Carénage du Flessinguais<sup>29</sup>. Or, un mois et

<sup>28</sup> BnF Français 385, fol. 35r.

<sup>29</sup> *Idem*, fol. 39r, 41r.

de mi plus tard, il révèle qu'il s'agit d'une seule et même île<sup>30</sup>, et Notre-Dame sera le seul nom qu'il utilisera par la suite pour la désigner.

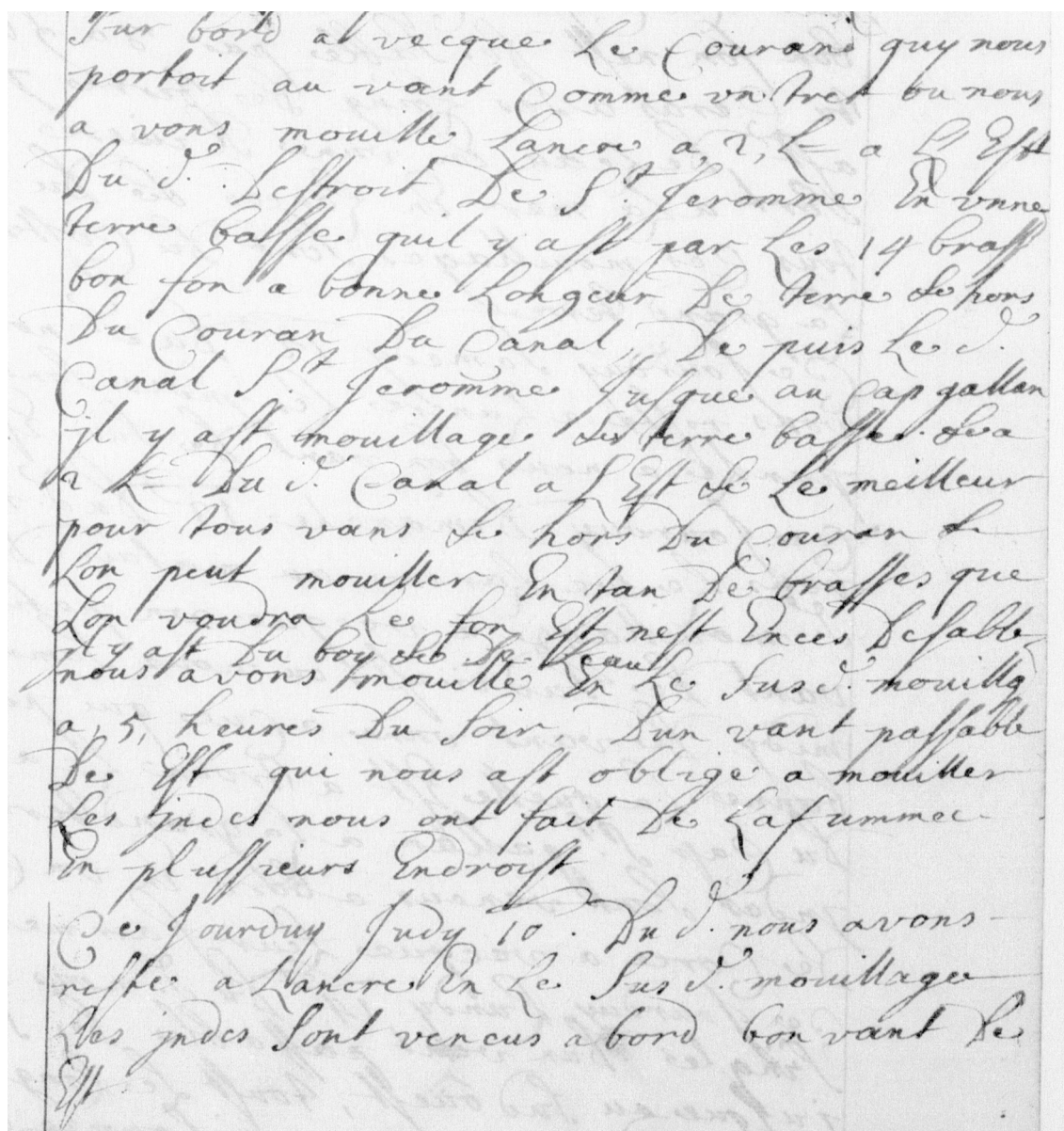


Fig. 4. Extrait du journal de bord lors du passage du détroit de Magellan en 1693.

BnF Français 385, fol. 128r (détail).

Mais il y a plus. Dans la relation, parlant des courants de la mer du Sud, l'auteur écrit qu'ils sont presque aussi forts que dans la « rivière de Bourdeaux »<sup>31</sup>, nom que l'on donnait alors à l'estuaire de la Gironde. À son retour en France, discutant avec le commissaire général de la Marine à Bordeaux des courants particuliers du détroit de Magellan, l'auteur du journal de navigation utilise exactement la même comparaison :

<sup>30</sup> *Idem*, fol. 59v.

<sup>31</sup> *Idem*, fol. 31r.

« J'ai vu, Monsieur, le sieur Maserty sans avoir pu obtenir une copie de son journal de la mer du Sud, et il m'a paru qu'il avait dessein de le présenter à M. de Pontchartrain après l'avoir enjolivé de quelques cartes, dont il a des brouillards.

« Il m'a lu une partie de son journal, et j'ai retenu que le détroit de Magellan a environ 120 lieues, et de largeur différente, y ayant des endroits où l'on peut louvoyer en toute sûreté parce qu'il est fort large, et dans d'autres, il faut se laisser dériver, n'ayant pas plus de demie lieue. Il y a de fort bons mouillages et les courants y sont aussi forts que dans la rivière de Bordeaux. »<sup>32</sup>

Enfin, toujours dans la relation journalière, à la date du 30 novembre 1686, il précise que c'est la fête de Saint-André<sup>33</sup>, patron du diocèse de Bordeaux, ce qu'il ne fait pour aucune autre journée.

Ces références à Bordeaux ne sont pas fortuites parce que l'homme, dont le nom complet est Étienne Massertie, est originaire de cette ville. Il était le fils d'Isaac Massertie et de Marie Gentil<sup>34</sup>. Le père, qualifié de marchand et bourgeois, fut l'un des premiers négociants bordelais à faire du commerce avec l'île portugaise de Madère dans les années 1650<sup>35</sup>. Quant à la mère, elle était issue d'une respectable famille bourgeoise de la paroisse Saint-Rémi, où le couple s'établit d'ailleurs et où Étienne serait né vers 1665<sup>36</sup>. En effet, lorsqu'à l'été 1680, ce dernier s'embarque à Bordeaux pour aller servir

<sup>32</sup> BnF Français 22804, fol. 271, copie d'une lettre du commissaire Joseph Lombard à l'intendant Michel Bégon, Bordeaux, 13 octobre 1694. Lorsque Lombard parle des « brouillards » (autrement dit, des brouillons) de cartes, il fait évidemment référence au projet de routier en huit cahiers que j'ai décrit précédemment.

<sup>33</sup> BnF Français 385, fol. 2v.

<sup>34</sup> Archives départementales de la Charente-Maritime (FR AD017) 3 E/1848/fol. 26v, quittance du procureur de Marie Gentil, La Rochelle, 19 mars 1695 [en ligne] <http://www.archinoe.net/v2/ark:/18812/81b17cfd77eb19568b117b430cae2f26> (consulté le 29 mai 2021). Ce document fournit également d'autres éléments confirmant que ce Massertie est bel et bien notre flibustier, et sur lesquels je reviendrai plus loin. Parce qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, les archivistes de l'ancienne Bibliothèque impériale, et à leur suite les érudits Alleaume et Ducéré, se sont mépris sur l'initiale du prénom figurant en tête du journal, y voyant un F au lieu d'un E, Massertie a été longtemps prénommé François, jusqu'à ce que le regretté Jacques Gasser, spécialiste de l'histoire des flibustiers français, découvre cette quittance en 2013 dans les archives des anciens notaires de La Rochelle, et qu'il établisse ainsi le véritable prénom du flibustier.

<sup>35</sup> Bertrand Gauthier, « Commerce et marchands bordelais dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, 1630-1660 », *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, no 6 (1993), p. 13-59.

<sup>36</sup> J'ai pu recenser six enfants du couple Massertie-Gentil, tous baptisés dans la cathédrale primatiale Saint-André : Charles, le 4 avril 1654 (Archives Bordeaux Métropole BORDEAUX/GG/32/no 194), Marie-Judith, le 13 juin 1655 (*idem*/32/no 1310), un autre Charles, le 12 mars 1663 (*idem*/36/no 220), Philippe, le 19 décembre 1666 (*idem*/38/no 1150), Jean, le 19 juin 1668 (*idem*/39/no 1193) et Marie, le 28 mai 1671 (*idem*/42/no 520). Nulle trace d'un Étienne, mais les parents ont pu changer le prénom de l'un des garçons après son baptême — comme cela arrivait encore parfois —, et dans ce cas, Philippe, né le 18 décembre 1666, qui aurait eu 13 ans en 1680, serait le candidat le plus probable. Autrement Étienne est né et a été baptisé en dehors de Bordeaux, puisque son nom ne figure pas dans les anciens registres

comme engagé quelque colon des Antilles, vraisemblablement à Saint-Domingue, il est dit être âgé de 15 ans<sup>37</sup>. Tout laisse supposer qu'ensuite, au terme de son engagement, dont la durée était habituellement de trois ans<sup>38</sup>, donc en 1683 ou 1684, il a joint la compagnie de François Le Sage, Bordelais lui aussi<sup>39</sup>, capitaine flibustier dans cette colonie. Ce dernier élément biographique, notamment à cause des événements que Massertie rapporte au tout début de sa relation journalière, plusieurs sources le laissent supposer<sup>40</sup> jusqu'à ce qu'une autre relation encore inédite du même voyage en mer du Sud<sup>41</sup> ne le confirme pour de bon.

Parti de Saint-Domingue, début 1685, Le Sage avait eu le dessein de passer à la mer du Sud par le détroit de Magellan, mais ayant manqué la saison pour ce faire, il était venu désarmer à Cayenne. Un petit contrebandier de Flessingue qu'il avait précédemment enlevé aux côtes d'Afrique occidentale et sur lequel il avait mis une partie de son équipage, avait manqué le rendez-vous qu'il lui avait fixé dans cette colonie française. Ce navire appelé *Le Saint-Nicolas* était arrivé en mai 1686 à Samana, à la côte orientale de Saint-Domingue. C'est là que débute la relation de Massertie<sup>42</sup> qui se trouvait alors à son bord. C'est là aussi que d'autres Français qui servaient jusqu'alors sous les ordres d'un capitaine anglais se joignirent à l'équipage du *Saint-Nicolas*. Ensuite, cap vers la Nouvelle-Angleterre, Terre-Neuve, puis l'Afrique occidentale où la

des trois églises bordelaises où il y avait alors des fonts baptismaux.

<sup>37</sup> Archives départementales de la Gironde (FR AD033) 6 B/68/fol. 18, rôle de l'équipage et des passagers du *Guillaume*, capitaine Jacques Picory, 9 juillet 1680 [en ligne] <https://archives.gironde.fr/ark:/25651/vta6a5fc3f0daa1cee5/daogrp/0/32> (consulté le 29 mai 2021). La présence d'un habitant de Saint-Domingue (Pierre Grimal) parmi les autres passagers laisse effectivement supposer que c'était là l'une des destinations de ce navire. Malheureusement, le registre des entrées de navires à Bordeaux pour 1681 — l'année qui correspondrait au retour du *Guillaume* — étant aujourd'hui perdu, il est impossible de confirmer si ce navire s'y est bien rendu.

<sup>38</sup> Cf. Raveneau, *Journal du voyage fait à la mer du Sud*, p. 5-7. Lorsque cet auteur, qui appartenait à la même classe sociale que Massertie, s'embarqua pour l'Amérique en 1679, il avait environ, lui aussi, une quinzaine d'années.

<sup>39</sup> BnF Clairambault 888, fol. 185, requête du sieur de Sainte-Marthe à Seignelay, s.d.n.l.

<sup>40</sup> Entre autres les documents concernant le gouvernement de Cayenne par le sieur de Sainte-Marthe dans BnF Clairambault 867, p. 606-689, et Clairambault 888, fol. 169-172, 185, mais surtout John D. Rockefeller, Jr. Library, Colonial Williamsburg Foundation (ViWC) Blathwayt Papers/Vol. XXV/4/lettre du gouverneur Hender Molesworth à William Blathwayt, Jamaïque, 31 août 1686 (vieux style), et FR ANOM COL/C9A/1/mémoire du gouverneur Cussy à Seignelay, Le Cap, 3 mai 1688.

<sup>41</sup> The Huntington Library, mssHM 58286, *Extrait du journal de M<sup>e</sup> Charles, Dieppois, flibustier, sur son voyage dans la mer du Sud, grossi de plusieurs particularités et de plusieurs connaissances qui sont venues par lui et ses camarades, qui en sont revenus par le détroit de Magellan*. La relation inédite de ce pilote est aussi exceptionnelle que celle de son camarade Massertie. Bien qu'elle ait été également écrite de mémoire, elle fournit des compléments d'information nouveaux quant au voyage de ces flibustiers français dans le Pacifique (1685-1694). Ma transcription annotée de cette relation a été publiée dans la seconde édition de *L'Enfer de la flibuste : Pirates français dans la mer du Sud*, Éditions Anacharsis : Toulouse, 2021, chapitre IV.

<sup>42</sup> Que ce soit dans sa relation, ou dans son journal de navigation, Massertie ne nomme jamais personne, et c'est pourquoi il est nécessaire de recourir à d'autres sources pour identifier les personnages auquel il fait allusion, tant son capitaine, que leurs camarades, ou les Espagnols qu'ils ont rencontrés.

moitié de la nouvelle compagnie périt lors d'un violent combat contre un navire anglais allant en Inde. Lorsqu'ils franchirent le détroit de Magellan, début 1687, ils étaient commandés par un étranger, un Zélandais nommé François (alias Franc) Rolle, originaire de Flessingue, qui va demeurer leur capitaine pendant sept ans. Des côtes du Pérou, ils passèrent dans le golfe de Panama, puis aux côtes de la Nouvelle-Espagne. Là, ils furent rejoints par une quarantaine de vétérans de la mer du Sud qui y étaient passés par terre en 1685, alors conduits par un certain Pierre Daix et très mal en point. Ce renfort porta à moins d'une centaine le nombre d'hommes servant sous les ordres de Franc Rolle, tous Français à quelques exceptions près. Malgré sa relative jeunesse — il n'a pas encore 25 ans —, Massertie avait alors soit assez de talent dans la navigation, soit assez d'ascendant sur ses camarades, pour occuper le poste de contremaître du navire, le troisième à bord après ceux de capitaine et de pilote. Nous le savons grâce au recoupement entre ce qu'il écrit lui-même concernant son rôle dans les négociations entourant la rançon des prisonniers qu'ils firent lors de la prise d'Acaponeta<sup>43</sup>, en Nouvelle-Galice, et ce que les Espagnols eux-mêmes en disent<sup>44</sup>.

Hormis le pillage de quelques bourgades de pêcheurs, de fermes ou plantations isolées pour se ravitailler, Acaponeta fut la seule place — un simple village, quoique chef-lieu d'une province — dont le capitaine Rolle et ses hommes s'emparèrent durant tout leur séjour en mer du Sud. Cette affaire, à cause justement de la question de la rançon des prisonniers, les occupa pendant plusieurs mois, de novembre 1688 à mai 1689<sup>45</sup>. Par la suite, ils hantèrent surtout la côte du Pérou, poussant parfois jusqu'au Chili. Ils y firent une vingtaines de prises, mais ils avaient manqué ce qu'ils convoitaient le plus : le riche galion assurant la liaison annuelle entre Acapulco et Manille. Entre leurs croisières, ils allaient relâcher dans des lieux généralement inhabités, plus ou moins commodes, toujours en retrait des ports des Espagnols. Selon leurs besoins, ils y séjournaient de quelques semaines à plusieurs mois : c'étaient, au nord, les îles Tres Marias ou le golfe de Californie, vers le Pérou, les Galapagos, et enfin, plus au sud, les îles Juan-Fernández. Ce ne fut évidemment pas toujours une sinécure. Par deux fois, ils durent affronter des navires de guerre espagnols, et à cause du manque de vivres frais, ils subirent deux sévères épidémies de scorbut. Il y eut aussi des mésententes suffisamment sérieuses pour que certains se séparent définitivement de la compagnie. Ainsi une dizaine d'hommes avaient entrepris, fin 1689, de traverser le Pacifique dans une petite barque. Trois ans plus tard, une vingtaine d'autres, commandés par le capitaine Daix, résolurent de demeurer en mer du Sud alors que Franc Rolle et ceux qui

---

<sup>43</sup> BnF Français 385, fol. 28v.

<sup>44</sup> AGI MEXICO/58/R.1/N.5LL/fol. 114r-115r, lettre de l'alcalde mayor Pedro de Huerta au président de l'Audience royale de Guadalajara, Acaponeta, 17 avril 1689.

<sup>45</sup> Côté espagnol, c'est la partie de leur voyage la mieux documentée grâce aux copies d'actes du vice-roi de la Nouvelle-Espagne et du président de l'Audience royale de Guadalajara, conservées dans AGI MEXICO/58/R.1/N.5 et N.35.

lui demeurèrent fidèles s'apprêtaient à la quitter pour retourner aux Antilles, par le détroit de Magellan. Lorsque ce groupe principal arriva à Cayenne en mai 1694, il ne comptait plus qu'une quarantaine d'hommes<sup>46</sup>.

## L'intérêt des papiers de Massertie, d'hier à aujourd'hui

À l'arrivée de ces flibustiers à Cayenne, leur capitaine fit cadeau, au gouverneur de la colonie, le marquis de Férolles, du routier espagnol dont il s'était servi pour naviguer en mer du Sud, lui en vantant tous les mérites<sup>47</sup>. Férolles jugea ce document suffisamment extraordinaire pour l'envoyer au ministre Pontchartrain<sup>48</sup>. Manifestement, ce routier est l'un des deux que Massertie avait traduit en français<sup>49</sup>, et ce dans un but bien précis. Ce dernier ne demeura d'ailleurs pas longtemps à Cayenne. L'un de ses camarades et lui achetèrent aux autres leurs parts dans le *Rosaire*, la prise espagnole avec laquelle ils étaient revenus de la mer du Sud, et ils formèrent un petit équipage composé de prisonniers ramenés de cette mer et de marins embauchés à Cayenne<sup>50</sup>. Avant leur départ, Massertie laissa en consigne chez le gouverneur le meilleur de son butin, composé d'argent en barres et en plaques évalué à 2778 livres<sup>51</sup>. Sage précaution parce que le *Rosaire* n'étant pas le meilleur des voiliers pour traverser l'Atlantique, il pouvait être une proie facile pour l'ennemi anglais<sup>52</sup>. Le 8 juillet 1694, le *Rosaire* levait l'ancre du port de Cayenne et traversait l'Atlantique sans problème... pour venir s'échouer à l'entrée du port de La Rochelle, le 4 septembre<sup>53</sup>. Mais Massertie n'avait que faire de cette épave. Le 28 du même mois, il donnait procuration à un marchand rochelais pour faire ramener en France, à bord d'un navire sûr, le butin qu'il avait laissé à Cayenne<sup>54</sup>. Puis il retourna chez lui, à Bordeaux, qu'il avait quitté 15 ans auparavant.

Pourquoi tant de précipitations? C'est que Massertie avait une grande ambition, qu'il avait bien pris soin de dissimuler à tous en quittant Cayenne : proposer à la Couronne un armement « officiel » pour aller faire la course en mer du Sud contre les Espagnols avec

<sup>46</sup> FR ANOM COL/C14/3/fol. 38r-40v, lettre du gouverneur Férolles au ministre Pontchartrain, Cayenne, 14 mai 1694. Ce résumé succinct de leur voyage en mer du Sud est évidemment reconstruit à partir de plusieurs autres sources, dont les journaux de Massertie et les documents provenant de l'AGI.

<sup>47</sup> FR ANOM COL/C14/3/fol. 43r-47v, lettre de Férolles à Pontchartrain, 14 décembre 1694.

<sup>48</sup> FR ANOM COL/C14/3/fol. 38r-40v, 53r-57v, lettres de Férolles à Pontchartrain, 14 mai 1694 et 24 mars 1695.

<sup>49</sup> Peut-être celui formant le manuscrit Français 386, de la BnF.

<sup>50</sup> Huntington Library, mssHM 58286, *Extrait du journal de M<sup>e</sup> Charles*. Voir aussi FR ANOM COL/C14/3/fol. 22r-25r, lettre de Férolles à Pontchartrain, 30 juin 1694, mais le gouverneur n'y donne pas le nom de Massertie contrairement à la première source.

<sup>51</sup> FR AD017 3 E/1848/fol. 26v, quittance du procureur de Marie Gentil, La Rochelle, 19 mars 1695.

<sup>52</sup> Huntington Library, mssHM 58286, *Extrait du journal de M<sup>e</sup> Charles*. — La France et l'Angleterre étaient en guerre depuis 1689.

<sup>53</sup> BnF Français 385, fol. 146r-151r.

<sup>54</sup> FR AD017 3 E/1848/fol. 26v.

qui la France était en guerre depuis 1689. Peu de temps après son arrivée à La Rochelle, la nouvelle qu'il avait tenu un journal « très exact » de la mer du Sud s'était cependant répandue dans la ville, gagnant même Paris. Cette nouvelle avait retenu l'attention d'un ancien intendant des Antilles, Michel Bégon, alors intendant de la Marine à Rochefort et de la généralité de La Rochelle. Début octobre 1694, sachant que Massertie se trouvait à Bordeaux, il demanda au commissaire général de la Marine dans cette ville d'entrer en contact avec le flibustier pour obtenir une copie de son journal<sup>55</sup>. Cette rencontre eut lieu avant la fin du mois, et comme nous l'avons vu précédemment, Massertie avait alors l'intention d'aller à Paris, avec tous ses papiers, pour demander audience au ministre Pontchartrain<sup>56</sup>. Mais pour cela, il fallait être introduit, il fallait des contacts, et avant la fin de l'année, l'ancien flibustier allait s'en faire, et ce furent eux qui firent ces démarches pour lui. D'abord, il a intéressé certains marchands et financiers à son projet, et ces derniers l'ont présenté à celui qui va devenir en quelque sorte son protecteur, Jean-Baptiste de Gennes, capitaine de vaisseau dans la Marine royale, commandant alors le garde-côte de la rivière de Rochefort<sup>57</sup>. Ce que rapporte cet officier, vers les derniers jours de l'année 1694, concernant les origines du projet de Massertie, ne laisse pourtant pas d'être étonnant, tant certains faits y sont déformés :

« Lorsque j'eus l'honneur de demander les vaisseaux *Le Soleil-d'Afrique* et *Le Séditieux* pour armer en course, ce n'était pas dans le dessein de monter moi-même ces bâtiments, mais d'en donner le commandement à un homme de confiance qui m'avait été présenté par des gens qui voulaient aussi s'intéresser en cet armement. Mais ayant été informé depuis que le Roi souhaitait que je commandasse moi-même les bâtiments (...), je me suis déterminé non seulement à prendre ce parti, mais aussi suivre (...) toute l'étendue du premier projet de l'homme qui m'avait été présenté pour cette course et qui devait commander cet armement.

« Le sieur Macerty, qui est l'homme dont je veux parler, natif de Bourdeaux et d'une bonne famille de bourgeoisie de ce lieu-là, est peut-être le seul en France qui ait passé et repassé deux fois par les détroits de Magellan et Le Maire, et ait parcouru fort exactement presque toutes les côtes de la mer du Sud. Il avait été dans ces mers il y a dix ou douze ans, lorsque les flibustiers y furent par terre, par l'isthme de Panama, mais à son dernier voyage, dont il est revenu depuis environ cinq mois, il y a été par le détroit de Magellan, dont il a rapporté des cartes et des relations très exactes, et est revenu par le sud de l'île del Fuego, que l'on nommait autrefois le détroit Le Maire, mais

<sup>55</sup> BnF Français 22804, fol. 255, lettre de Bégon à Esprit Cabart de Villermont, Saintes, 8 octobre 1694.

<sup>56</sup> BnF Français 22804, fol. 271, lettre de Lombard à Bégon, Bordeaux, 13 octobre 1694, dont j'ai cité un extrait précédemment.

<sup>57</sup> Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates* (Paris: CNRS Éditions, 2013), p. 318-320. — L'un de ces investisseurs initiaux fut, sans doute, le propre beau-père du capitaine de Gennes, un riche marchand rochelais nommé Girard Savouret, qui fut d'ailleurs le deuxième plus important du projet final; FR AN (Paris) MAR/B4/16/*Liste des intéressés dans l'armement de M. de Gennes*.

où en effet, il n'y a qu'une vaste mer dont les limites du côté du Sud sont inconnues.<sup>58</sup>

Cet homme avec un de ses amis, persuadés l'un et l'autre que la mer du Sud était un des meilleurs endroits du Monde, résolurent d'armer deux bâtiments pour aller vers ce pays-là, savoir une frégate de vingt-quatre pièces et un brûlot, dans la vue de surprendre dans quelque rade deux ou trois mauvais navires de guerre espagnols, afin de leur ôter toutes leurs ressources et d'être absolument les maîtres, mais le hasard voulut qu'un coup de vent les sépara avant que d'être rendus au détroit, ce qui obligea le sieur Macerty, après avoir cherché longtemps et inutilement son camarade, à prendre le parti de poursuivre son voyage tout seul et de remettre en frégate le brûlot qu'il commandait.

« Il passa environ six mois<sup>59</sup> dans la mer Pacifique, pendant lequel temps il fit plus de cinquante prises, qu'il fut obligé d'abandonner après en avoir ôté les meilleurs effets, n'ayant pas d'équipage pour les amarer. Il donna chasse et obligea deux fois deux des navires de guerre espagnols à entrer dans les ports sous leurs batteries, et enfin brûla son navire et se mit sur celle de ses prises qui convenait le mieux à son peu d'équipage. C'est sur ce bâtiment qu'ils est revenu à La Rochelle... Tous les officiers marins ont eu chacun trente mil livres de part et les simples matelots et volontaires, quinze mil livres... »<sup>60</sup>

Massertie, entre autres faussetés, s'attribuait donc tout le mérite de ce voyage de la mer du Sud, usurpant même le titre de capitaine à Franc Rolle. Son précédent chef, le capitaine Le Sage, y est à peine mieux servi, puisqu'il devient simplement l'associé de Massertie. Enfin, les prises faites, les butins réalisés sont aussi très exagérés<sup>61</sup>. De Gennes aurait-il mal compris ce que Massertie lui a dit? Peu probable. Alors a-t-il sciemment magnifié le rôle de son protégé pour promouvoir le projet auprès de la Couronne? Ou encore le Bordelais lui a-t-il menti sur certains points dans le même but? Malheureusement, il semblerait que cette dernière hypothèse soit la bonne. Certes, aucun document contemporain ne vient confirmer cette accusation. Cependant, il apparaît que ces anciens écumeurs des mers ne se gênaient pas pour déformer les faits à leur avantage et de s'attribuer les mérites des autres, dans leurs relations avec les autorités. C'est ce que révèle une requête pour gratification datant de 1714, dans laquelle

<sup>58</sup> La relation et le journal de navigation de Massertie, notamment, montrent que ce qui est rapporté ici concernant l'aller et le retour du flibustier dans la mer du Sud est grossièrement inexact.

<sup>59</sup> Il faudrait plutôt lire « six ans ».

<sup>60</sup> FR ANOM COL/F2A/mémoire de Jean-Baptiste de Gennes, s.d.n.l.

<sup>61</sup> Cf. FR ANOM COL/C14/3/fol. 38r-40v, lettre de Férolles à Pontchartrain, 14 mai 1694; et François Froger, *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 & 1697, aux Côtes d'Afrique, Détroit de Magellan, Brésil, Cayenne, et Isles Antilles, par un Escadre des Vaisseaux du Roy, commandée par M. de Gennes* (Paris: Nicolas de Fer, 1698), p. 105-109.

un certain Lamarre de Caen, un autre des hommes de Franc Rolle, est pris en flagrant délit de mensonge. Voici le passage incriminant :

« Au mois de janvier 1692, La Marre repassa par le détroit de Magellan et vint débarquer à La Rochelle, au mois de novembre 1692. Il donna des mémoires au sieur de Gennes, sur lesquels il entreprit le voyage de la mer du Sud, et partit de Rochefort au mois de juin 1693. La Marre fut de l'armement. »<sup>62</sup>

Or, ces mémoires auxquels cette requête fait référence ne peuvent être que les papiers de Massertie. C'est d'autant plus probable<sup>63</sup> que La Marre et un autre de leurs camarades nommé Horry... remplacèrent Massertie, presque à pied levé, dans l'expédition projetée par celui-ci, et finalement placée sous le conduite du capitaine de Gennes<sup>64</sup>. Pourtant, dans les derniers jours de janvier 1695, l'officier de marine avait obtenu que le commandement de l'une des trois frégates que le roi prêta pour l'entreprise soit confié à son protégé<sup>65</sup>. Mais quelques semaines plus tard, le sort en avait décidé autrement : Massertie décédait bêtement par noyade en retournant de Blaye à Bordeaux<sup>66</sup>.

Massertie disparu, restait son fameux « dossier d'affaires »<sup>67</sup>. Était-il, à l'époque même, si unique et exceptionnel qu'il peut paraître aujourd'hui? Avant 1680, avant que les flibustiers des Antilles ne commencent à y aller, les étrangers avaient peu fréquenté les côtes pacifiques de l'Amérique espagnole. Il était donc normal que certains de ces flibustiers tentent de se faire quelque capital avec « leurs découvertes ». Le cas le plus fameux, et le plus achevé, est celui du capitaine jamaïquain Bartholomew Sharpe et de

<sup>62</sup> BnF Clairambault 882, fol. 123-125, *Mémoire des services du sieur La Marre de Caen*. Les années données dans cette partie de sa requête sont évidemment toutes erronées. Dans l'ordre, il faudrait lire : janvier 1694, novembre 1694 et juin 1695.

<sup>63</sup> Et pourtant... La Marre semble avoir produit au moins un mémoire, vers 1700, résumant ses connaissances des côtes pacifiques des Amériques : FR AN (Paris) MAR/2JJ/57/2/n° 39, *Remarques particulières de Mr. de la Marre sur les vents et courans de la Mer du Sud, et sur plusieurs endroits des Côtes du Chili, Pérou et Mexique*.

<sup>64</sup> FR AN (Paris) MAR/4JJ/44/p. 3.

<sup>65</sup> FR AN (Paris) MAR/B2/105/ordre du roi, Versailles, 26 janvier 1695. C'était une marque de confiance exceptionnelle, puisque Massertie fut le seul flibustier de Saint-Domingue de l'époque à obtenir pareil commandement.

<sup>66</sup> Huntington Library, mssHM 58286, *Extrait du journal de M<sup>e</sup> Charles*. — J'ai cherché en vain son acte de décès dans les registres des anciennes paroisses bordelaises, conservées aux Archives Bordeaux Métropole, mais l'on sait qu'il est mort avant le 15 mars 1695, date à laquelle sa mère et héritière chargea son gendre Jean Lavaud de récupérer le butin de feu son fils à La Rochelle, où il venait d'arriver en provenance de Cayenne; FR AD017 3 E/1848/fol. 26v, quittance du procureur de Marie Gentil.

<sup>67</sup> On ne sait pas si De Gennes emporta avec lui les papiers de Massertie, ou encore si l'un des deux anciens camarades du défunt (Lamarre de Caen et Horry) qui l'accompagnèrent avaient mis la main dessus. Quoi qu'il en soit, De Gennes ne parvint pas à traverser le détroit de Magellan et il dut rebrousser chemin. À ce sujet, voir Froger, *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 & 1697*, p. 104-105, 113.

ses hommes, des pionniers dans tous les sens du terme, autant parce qu'ils avaient compté au nombre des premiers à passer à cette même mer, par l'isthme de Panama, que parce qu'ils furent aussi les premiers à en sortir par le cap Horn. Les similarités de leur cas avec celui de Massertie sont importantes. Il convient donc de l'examiner brièvement. D'abord, Sharpe et au moins trois de ses hommes tinrent des journaux de bord ou rédigerent ensuite des relations de leur voyage, dont certains des uns et des autres — à l'exemple de celle de Raveneau — furent même publiés du vivant de leurs auteurs<sup>68</sup>. Ensuite, ils en avaient rapportés un routier illustré de la mer du Sud qu'ils avaient pris à bord d'un navire espagnol. L'ambassadeur et le consul d'Espagne à Londres eurent pendant quelque temps ce document entre les mains avant de le rendre aux autorités britanniques, condition *sine qua non* pour leur permettre de poursuivre en justice Sharpe et deux de ses officiers. Croyant qu'il s'agissait du journal de navigation de l'un de ces pirates, ils eurent tôt fait d'en constater le peu de valeur :

« Ce livre manuscrit, écrit en très bon espagnol, comptait 315 feuillets, avec de nombreuses cartes où l'on décrivait les entrées, les ports et les baies de la majeure partie de la côté du Pérou. Selon le contenu du dernier feuillet, il y avait plus de 10 ans qu'il avait été écrit et l'on y constatait que l'intention de son auteur, dont le nom n'y figurait pas, était de le faire imprimer. [...] On observa aussi qu'à tous les feuillets où il y avait des cartes, soit les deux tiers du manuscrit, l'on avait traduit en anglais, dans la marge, tout le texte espagnol. L'on comprit alors que les pirates voulaient en faire un livre tout neuf dans leur langue pour l'offrir à leur roi, comme ils le firent. »<sup>69</sup>

Les diplomates espagnols faisaient donc bien peu de cas que des étrangers aient entre les mains ces vieux livres d'instructions nautiques qui, du reste, n'étaient pas actualisés parce que peu utilisés<sup>70</sup>. Il en était tout autrement des journaux de bord tenus quotidiennement par ces navigateurs étrangers qui pouvaient, eux, servir à en corriger le contenu<sup>71</sup>. Or, l'un des hommes de Sharpe nommé Basil Ringrose avait réalisé un tel

<sup>68</sup> Une liste exhaustive de ces journaux anglais (originaux, copies manuscrites et versions imprimées) est donnée dans Derek Howse et Norman J. W. Thrower (éd.), *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea waggoner* (Berkeley: University of California Press, 1992), p. 267-268.

<sup>69</sup> AGI INDIFERENTE/2578/*Deducción de lo que ha pasado en el proceso de los piratas que se determinó en Londres, sábado 20 de junio 1682* (ma traduction). L'un des juges présidant au procès de Sharpe fut Sir John Narborough, le seul capitaine anglais qui, avant ces flibustiers, avait été en mer du Sud depuis la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. Au sujet de son voyage commandité par la Couronne, voir Richard J. Campbell, Peter T. Bradley et Joyce Lorimer, *The Voyage of Captain John Narbrough to the Strait of Magellan and the South Sea in his Majesty's ship Sweepstakes, 1669-1671* (Londres: The Hakluyt Society, 2018), p. 17-79.

<sup>70</sup> À ce propos, voir Jorge Ortiz Sotelo, *Derrotero General del Mar del Sur* (Lima: Dirección de intereses marítimos, 1993), p. xiii-xvii.

<sup>71</sup> Dans le sien, Massertie se livre lui-même à ce genre d'exercice, notamment pour Pisco (BnF Français 385, fol. 110r), qui avait vu la configuration de son port modifiée par le grand tremblement de terre de Lima, du 20 octobre 1687, rendant ainsi caduques toutes les descriptions que l'on en avait faite jusques là. Pour une confirmation par l'un de ses compagnons, voir Huntington Library, mssHM 58286, *Extrait du journal de Me Charles*

travail d'actualisation<sup>72</sup>, ouvrage que l'ambassadeur espagnol ainsi qu'un Français résidant à Londres tentèrent vainement d'acquiescer auprès de son auteur<sup>73</sup>.

Acquitté avec ses deux officiers à l'issue du procès pour piraterie que leur intenta l'ambassadeur espagnol, Sharpe fit terminer une version anglaise du routier en sa possession. Plusieurs copies manuscrites différentes en furent faites et circulèrent, parmi lesquelles certaines agrémentées de belles cartes coloriées, l'une d'elles étant effectivement offerte au roi Charles II<sup>74</sup>. Quoi qu'aient pu en penser les Espagnols, ces routiers avaient une utilité pratique pour ceux qui entreprirent ensuite, au départ de l'Angleterre, des voyages en mer du Sud. Le célèbre William Dampier, qui y avait été deux fois avec les flibustiers (1680-1681 et 1684-1686), pouvait d'ailleurs en témoigner :

« ...j'ai trouvé que ces descriptions et cartes se contredisent les unes les autres sur plusieurs points, et par ma propre expérience, je sais que certaines choses qu'elles contiennent sont fausses. Cependant, elles peuvent être fort utiles à ceux qui naviguent dans ces quartiers-là, parce qu'elles sont généralement assez justes pour l'essentiel... »<sup>75</sup>

Ainsi, dès 1683, un groupe de négociants londoniens engagés ordinairement dans le commerce avec les Canaries y envoyèrent l'un des leurs, le capitaine John Eaton, « à la découverte »<sup>76</sup>, autrement dit en écumeur de mer comme à la belle époque de Francis Drake. Or, Eaton emporta avec lui une copie du routier ramené par Sharpe<sup>77</sup>. La même année, un autre groupe de marchands anglais encore plus importants, membres éminents des guildes et du conseil municipal de Londres, avaient armé pour la même destination un navire commandé par Charles Swan. Porteur d'autorisations du roi lui-même et de son frère le duc d'York, Swan devait tenter d'y faire de la contrebande avec les colons espagnols<sup>78</sup>. Pour se guider, il avait encore mieux qu'Eaton : son premier marchand,

---

<sup>72</sup> National Maritime Museum (NMM) P/32 *The South Sea Waggoner, showing the making and bearing of all the coasts from California to the Straights of Le Maire done from the Spanish original by Basil Ringrose, 1682* [en ligne] <https://collections.rmg.co.uk/archive/objects/492506.html>.

<sup>73</sup> Fernando Serrano Mangas, « El proceso del pirata Bartholomew Sharp, 1682 », *Temas Americanistas*, n° 4 (1984), p. 38-49.

<sup>74</sup> Howse et Thrower, *A Buccaneer's Atlas*, p. 21-33. Un de ces manuscrits, l'exemplaire offert au duc d'York, frère du roi, est disponible en ligne : NMM P/33 *A Waggoner of the South Sea describing the sea coast from Acapulco to Albermarle Isle, made by William Hack at the sign of Great Britaine and Ireland in Wapping. Anno 1685*. <https://collections.rmg.co.uk/archive/objects/492507.html> (consulté le 29 mai 2021).

<sup>75</sup> William Dampier, *Voyages and Descriptions* (Londres: James Knapton, 1699), préf. (ma traduction).

<sup>76</sup> Arsip Nasional Republik Indonesia (ID-ANRI) K66a/inv.nr. 2500/p. 580-583, déclarations de Clement Bellamy et John Eaton, Batavia, 1<sup>er</sup> et 2 mai 1686.

<sup>77</sup> AGI LIMA/85/déclaration de Crisanto Darías Martín, Callao, 13 avril 1685.

<sup>78</sup> Nederland, Nationaal Archief (NL-HaNA) VOC/inv.nr. 1437/fol. 198v-200v, lettre (en néerlandais) de Swan au gouverneur et au conseil des Moluques, Mindanao, 16/26 février 1687.

également l'instigateur du voyage, était Ringrose<sup>79</sup>, celui qui avait actualisé un routier espagnol avec ses propres observations, auteur également du journal le plus complet de l'expédition de Sharpe<sup>80</sup>.

À l'époque même de la constitution de son « dossier d'affaires », Massertie en connaissait donc bien la valeur, tant militaire que commerciale, son protecteur De Gennes également, le ministre Pontchartrain aussi, et vraisemblablement Louis XIV lui-même. C'était d'autant plus important puisque ses camarades et lui avaient été les premiers Français à jamais avoir navigué dans cette partie du Monde. Alors pourquoi les écrits d'hommes tels que Sharpe et ses compagnons, ou même Raveneau, passèrent-ils à la postérité, et pas les siens? C'est vraisemblablement dans le contexte politique où le Bordelais rédigea ses documents qu'il faut chercher un début de réponse. Sharpe et ses Anglais avaient produit les leurs à la suite d'une vague d'anti-catholicisme dans leur pays, et malgré la paix avec l'Espagne, une large part de l'opinion publique se montrait alors résolument hostile aux nations catholiques quelles qu'elles fussent<sup>81</sup>. Pourtant Massertie, lui, termina les siens alors qu'il y avait la guerre entre la France et l'Espagne, cette même guerre vers le début de laquelle Raveneau avait été autorisé à publier son livre. Cependant, ce conflit très long (1689-1697) fut suivi d'une période de paix durable, et même d'alliance entre les deux couronnes, ce qui encouragea les voyages commerciaux français dans la mer du Sud. Dès le premier de ces voyages, entrepris fin 1698 sous le commandement du sieur de Beauchesne<sup>82</sup>, les papiers de feu Massertie ne sont déjà plus mentionnés comme une source potentielle de renseignements pour y naviguer<sup>83</sup>. On y fait plutôt référence au pilote Charles<sup>84</sup>, à un certain Jouan<sup>85</sup>... et à

<sup>79</sup> British Library (BL) Sloane MS 3236, fol. 46v-51r.

<sup>80</sup> BL Sloane MS 3820, pour l'original. Le journal fut publié, après le départ de son auteur avec Swan, sous le titre *The Bucaniers of America, the Second Volume: containing The Dangerous Voyage and Bold Attempts of Captain Bartholomew Sharp, and others, performed upon the Coasts of the South Sea, for the space of two years, &c. from the Original Journal of the said Voyage written by Mr. Basil Ringrose, gent., who was all along present at those Transactions* (Londres: William Crooke, 1685), 212 p.

<sup>81</sup> À ce propos, voir AGI INDIFERENTE/2578/*Deducción de lo que ha pasado en el proceso de los piratas que se determinó en Londres, sábado 20 de junio 1682*.

<sup>82</sup> Concernant ce voyage, voir entre autres Marie Foucard et Julie Boch (éd.), *Périple de Beauchesne à la Terre de Feu, 1698-1701* (Paris: Transboréal, 2003), p. 12-31.

<sup>83</sup> FR ANOM COL/F2A/15/projet d'instructions de la Compagnie de la mer Pacifique à M. de Beauchesne, Paris, 12 novembre 1698.

<sup>84</sup> Celui dont la relation est conservée à la Huntington Library, sous la cote mssHM 58286.

<sup>85</sup> L'un de ceux qui s'étaient séparés de Franc Rolle en janvier 1693 et qui vinrent également relâcher à Cayenne deux ans plus tard. Il est l'auteur d'une très longue description de la mer du Sud, dans laquelle ses propres observations côtoient des renseignements provenant de sources espagnoles. Deux exemplaires de ce document, plus ou moins semblables, existent encore aujourd'hui, l'un conservé à la New York Public Library (MssCol 1600), et l'autre à la Library of Congress (G1100 L3 1696 Vault), tous deux portant le titre *Description des principaux endroits de la Mer du Sud depuis les 52 degrez, 30 minutes Sud, où est le d'Estroit du Magellan jusqu'au 41 degrez Nord qui est l'isle de Calliforne, faite sur les lieux par le sr. Jouhan de la Guilbaudiere, dressé et dessiné, les plans qui l'accompagnent, sur ses Mémoires, par le sieur Hanicle, ingénieur ordinaire du Roy, en l'année 1696*.

l'incontournable La Marre de Caen, ces deux derniers prenant effectivement part à l'expédition. Ce même La Marre, au terme d'une belle carrière comme capitaine au commerce, en course et pour le roi, va d'ailleurs s'attribuer tout le crédit des « découvertes » françaises en mer du Sud aux dépens de ses anciens camarades, notamment ceux qui avaient pris la plume, sans doute alors tous décédés à l'exemple de Massertie :

« Depuis ce voyage, nos armateurs ont tourné toutes leurs vues du côté de la mer du Sud. Ils en ont rapporté en France plus de deux cent millions. La Marre avait annoncé tout ces succès, et c'est à ses découvertes que l'on est redevable de toutes ces richesses. Il a eu le tort de tous ceux qui les premiers ont fait des découvertes : ils en ont eu l'honneur et ceux qui les ont suivis en ont tirés tout le profit. »<sup>86</sup>

Ces voyages commerciaux amenèrent aussi leur lot de journaux de navigation, de rapports et de relations de toutes sortes<sup>87</sup>, dont les auteurs n'étaient plus des pirates mais des officiers de la marine royale, des ingénieurs et des hydrographes. Et dès celui de Beauchesne, l'un de ces spécialistes avait porté ce terrible jugement sur ses prédécesseurs écumeurs de mer :

« Nous sommes les premiers Français qui aient été à la mer du Sud avec ordre du roi. Il n'y avait que quelques flibustiers qui y avaient resté plusieurs années à ravager les côtes du Pérou et du Mexique, et qui n'en ont rapporté que quelques mauvais mémoires qu'ils ont pris à des pilotes du pays, et pour s'en faire mérite en France, ils les ont traduits de l'espagnol en français en y commettant de grandes fautes que nous avons connues sur les lieux. Ils y avaient joint, outre cela, des plans non seulement sans situation mais encore sans sondes et sans échelles, et pas un de ceux que nous avons vus ne s'est trouvé vraisemblable. On n'avait cependant pas laissé de regarder cela à Paris comme quelque chose de beau et de nous les donner avec quelqu'uns des auteurs pour nous servir de guide. »<sup>88</sup>

Voilà comment en vint à être perçu le travail du défunt Massertie et finir par être éclipsé par tout un nouveau corpus de la littérature du voyage, de bien meilleure qualité à tous les points de vue, faut-il l'avouer. Doit-on pourtant y voir la seule raison pour laquelle ses papiers tombèrent dans l'oubli jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle? Non, y compta

<sup>86</sup> BnF Clairambault 882, fol. 123-125, *Mémoire des services du sieur La Marre de Caen*.

<sup>87</sup> Pour une liste non exhaustive de sources, voir l'ouvrage, quoiqu'ancien, d'Erik Wilhelm Dahlgren, *Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville, 1695-1749* (Paris: Imprimerie nationale, 1907), 146 p.

<sup>88</sup> Service historique de la Défense (FR SHD) SH/223, *Relation journalière d'un voyage fait en 1698, 1699, 1700 et 1701, par M. de Beauchesne, capitaine de vaisseau, aux isles du Cap Vert, coste du Brésil, coste déserte de l'Amérique méridionale, destroit de Magellan, costes du Chily et du Pérou, aux isles Galapes, destroit du Maire, isles de Sebalds de Vards, isles des Essorts, fait par le sieur Duplessis, ingénieur sur le vaisseau Le Comte-de-Maurepas*, reproduit in Boch et Foucard, *Périples de Beauchesne à la Terre de Feu*, p. 37 pour la citation.

au moins pour autant la disparition prématurée de cet homme ambitieux à la personnalité beaucoup mieux trempée que celle d'un Raveneau, autant que celle d'un La Marre, et qui paraissait promis à un bel avenir.

Aujourd'hui tout cela n'a plus guère d'importance, car la contribution de Massertie se situe ailleurs. En effet, pour l'historien, la relation journalière de la première partie de son voyage surtout — le document qui, à l'époque, avait le moins d'importance, comme le montre l'ordre de classement original de l'ensemble — demeure un témoignage poignant et sans fard de la vie des flibustiers du XVII<sup>e</sup> siècle, et pour le simple lecteur un très beau récit d'aventures... demeuré inachevé.