

La course aux épices : Malouins et Vitréens dans l'océan Indien au début du XVII^e siècle

The Spice Race: Malouins and Vitréens in the Indian Ocean at the beginning of the seventeenth century

Guillaume Lelievre



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4024>

DOI : 10.4000/abpo.4024

ISBN : 978-2-7535-7691-9

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 6 décembre 2018

Pagination : 247-284

ISBN : 978-2-7535-7572-1

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Guillaume Lelievre, « La course aux épices : Malouins et Vitréens dans l'océan Indien au début du XVII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-3 | 2018, mis en ligne le 06 décembre 2020, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4024> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.4024>

La course aux épices : Malouins et Vitréens dans l'océan Indien au début du XVII^e siècle

Guillaume LELIÈVRE

Docteur en histoire, université Caen Normandie

À la fin du XVI^e siècle, comme leurs voisins européens, les Français sont dépendants des Espagnols et des Portugais pour les épices et les autres marchandises venues des Indes orientales. À la suite des Anglais et des Hollandais¹, les Français, et les Bretons en particulier, tentent alors de remettre en cause ce monopole et d'ouvrir une nouvelle voie en allant eux-mêmes chercher les produits visés directement sur leurs lieux de production. Ces entreprises se heurtent à de multiples difficultés, notamment à la concurrence des Portugais et à celle des Hollandais : ce commerce très lucratif aux enjeux commerciaux élevés génère inévitablement des conflits importants.

Dans l'imaginaire des Européens, les Indes orientales ont certes toujours représenté un concept géographique relativement flou, mais avec toutefois une incontournable permanence : elles étaient associées aux plus incroyables richesses décrites dans les récits fabuleux du Moyen Âge tels que le *Livre des merveilles* de Marco Polo. Suite à l'arrivée de Vasco de Gama à Calicut en 1498, les Portugais s'étaient progressivement établis aux principaux points qui permettaient de contrôler le commerce des épices. À cette hégémonie maritime correspondait un monopole commercial quasi absolu. Dans l'océan Indien, les Portugais avaient établi une « thalassocratie² », c'est-à-dire que leur stratégie n'a jamais visé à la conquête territoriale, mais seulement au contrôle des voies commerciales. Au-delà du cap de Bonne-Espérance, ils avaient établi une chaîne continue de ports et de

1. Par commodité, j'utilise le terme « Hollandais » pour désigner tous les marins et marchands des Provinces-Unies, et non pas seulement ceux issus de la province de Hollande, comme la rigueur l'exigerait.

2. Voir notamment BOXER, Charles R., *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Londres, Carcanet Press, 1991 ; SUBRAHMANYAM, Sanjay, *L'empire portugais d'Asie, 1500-1700 : histoire politique et économique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999 ; *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, BETHENCOURT, Francisco et CURTO, Diogo R. (dir.), Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

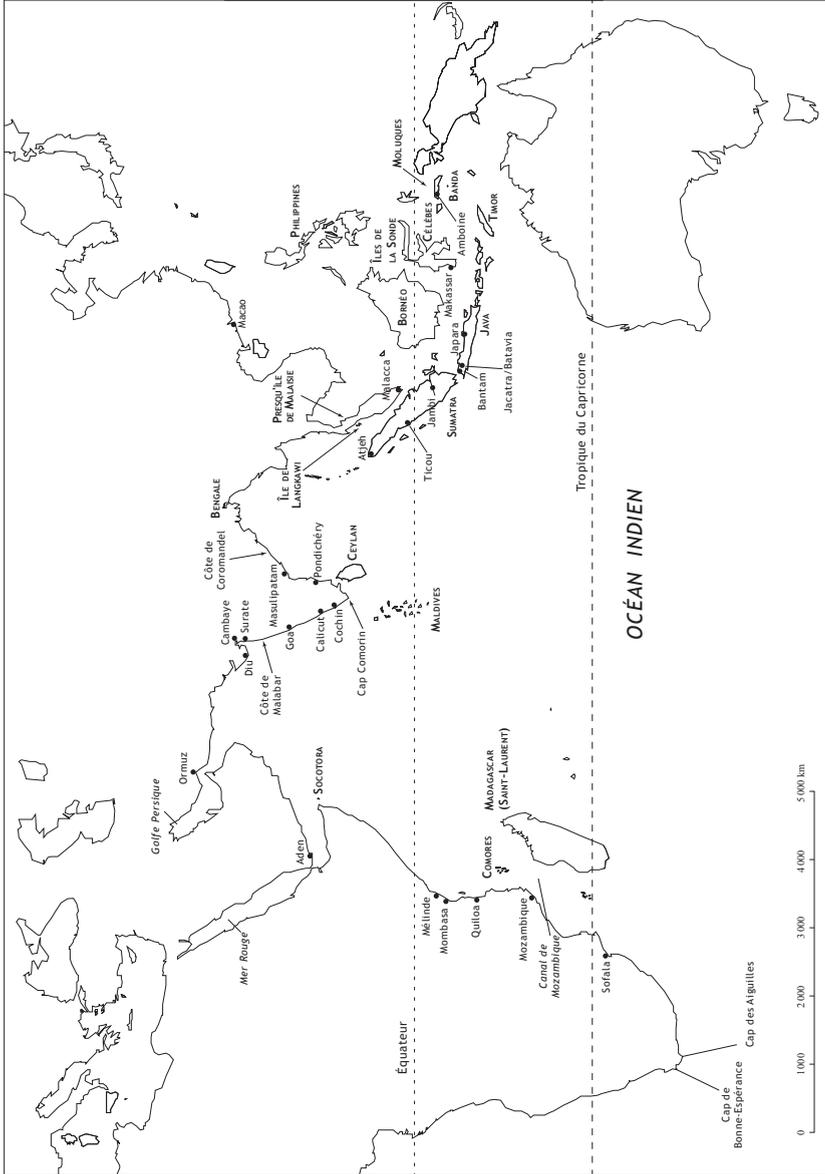
points d'appui sur la côte orientale de l'Afrique (Sofala, Quiloa, Mombasa et Mélinde), sur la côte occidentale de l'Inde (Diu, Goa, Calicut et Cochin), ainsi que dans l'archipel des Moluques (Amboine), et même jusqu'à Macao, en Chine. Mais plus encore, les Portugais tenaient surtout les points stratégiques situés aux débouchés des grandes zones commerciales dont ils pouvaient ainsi contrôler le trafic : Mozambique, dans le canal du même nom, au sud-ouest, l'île de Socotora pour la mer Rouge, Ormuz pour le golfe Persique et Malacca pour l'Extrême-Orient. Seul Aden, au sud-ouest de la péninsule Arabique, leur échappait. Ils contrôlaient également deux des principaux centres de distribution des épices : Goa, devenue rapidement leur capitale, et Malacca. Il existait toutefois d'autres grands carrefours commerciaux dans l'océan Indien, tels que Atjeh, sur l'île de Sumatra, et Bantam, sur l'île de Java, dont il va être question dans les pages suivantes.

C'est dans cet espace géographique très large, qui s'étendait du sud de l'Afrique au Japon et d'Ormuz aux Moluques, que se déroulait le commerce des épices, dont les principales étaient le poivre (produit essentiellement à Sumatra et à Java), la cannelle (à Ceylan), le clou de girofle (dans les Moluques) et la noix muscade (à Banda). Leur revente en Europe, où elles étaient très recherchées, procurait de larges bénéfices, tout comme le trafic des Indes orientales dans son ensemble, qui concernait bien d'autres marchandises de valeur, comme les pierres précieuses, les porcelaines de Chine, l'or, l'ivoire, les étoffes, les soieries, les draps, les cotonnades, l'argent, les armes, etc.

L'empire établi par les Portugais était en réalité un colosse aux pieds d'argile : il était extrêmement fragile car sa survie dépendait de l'hégémonie maritime qu'ils exerçaient sur l'océan Indien. Or celle-ci se trouve mise à mal à partir de l'extrême fin du XVI^e siècle par l'émergence de nouvelles puissances navales comme les Provinces-Unies et l'Angleterre, fermement décidées à accaparer partout le commerce maritime. En dépit des efforts des Portugais pour conserver les secrets de leur navigation, des informations filtraient jusque dans les ports de leurs voisins et rivaux européens, attisant notamment les convoitises des marchands anglais et hollandais, mais aussi français (bretons en particulier), qui participaient activement à la redistribution des produits orientaux dans l'Europe entière. En 1580, l'union dynastique du Portugal et de l'Espagne place sous une même autorité tous les territoires conquis par les Ibériques. Cette véritable prise de possession du monde par Philippe II, associée à des luttes religieuses, intensifie les conflits avec les États exclus des partages successifs du siècle précédent³. La révolte des Pays-Bas et l'état de guerre permanent entre l'Espagne et l'Angleterre fermaient les ports ibériques aux marchands hollandais et anglais, qui décidèrent de briser le monopole hispanique et d'aller chercher eux-mêmes les épices à leur source en Asie.

3. Le traité d'Alcáçovas (1479), la bulle *Inter cœtera* du pape Alexandre VI (4 mai 1493) et le traité de Tordesillas (1494).

Figure 1 – Les Indes orientales au début du XVII^e siècle



Les Anglais effectuèrent un premier voyage en 1591-1594⁴ puis s'unirent en 1600 au sein de l'East India Company⁵. Les Hollandais, renseignés notamment par l'*Itinerario* de Jan Huyghen van Linschoten⁶, lancèrent en 1595-1597 leur première expédition⁷, dont les bénéfices incitèrent à d'autres armements : le chemin était tracé, le processus amorcé et les compagnies de commerce avec l'Orient se multiplièrent, jusqu'à leur fusion, en 1602, au sein de la VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie)⁸. Après un siècle de monopole portugais, la route des Indes orientales était ouverte. Avec une longueur de retard, les Français allaient eux aussi s'engager dans la course aux épices⁹, par l'intermédiaire notamment des marchands malouins et vitréens, installés depuis plusieurs générations dans les grands ports ibériques, où ils voyaient arriver avec convoitise les marchandises des Indes orientales¹⁰, mais aussi proches des milieux hollandais grâce à des liens familiaux.

4. *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, FOSTER, William (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1940, p. 1-30, ainsi que l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, Paris, Didot, 1746, p. 328-344 : « Premier Voyage des Anglois aux Indes Orientales sous le Capitaine Jacques Lancaster en 1591 ». Voir notamment RODGER, Nicholas A.M., *The Safeguard of the Sea : a Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, Harper Collins, 1997.

5. Celle-ci existera dans les faits jusqu'en 1858 puis sera dissoute officiellement par un décret le 1^{er} janvier 1874. Voir notamment KEAY, John, *The Honourable Company. A History of the English East India Company*, Londres, Harper Collins, 1993.

6. Paru à Amsterdam en 1596, il fut traduit en français en 1610 sous le titre : *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales*.

7. RENNEVILLE, René A.C. DE, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes orientales formée dans les Provinces-Unies des Pays-Bas. Nouvelle Edition, revüe par l'Auteur & considerablement augmentée*, t. I, Rouen, chez Pierre Cailloué, 1725, p. 263-436 : *Relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* (1^{re} partie), et t. II, p. 1-141 : *Suite de la relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* (2^e partie). Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, Paris, Didot, 1750, p. 75-121 : « Voyage de Cornelis Houtman, aux Indes Orientales, premier des Hollandois ».

8. La VOC ne sera officiellement dissoute qu'en 1795. Voir notamment BOXER, Charles R., *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, Londres, Hutchinson, 1965 ; GAASTRA, Femme Simon, *The Dutch East India Company. Expansion and Decline* [1991], Zutphen, Walburg Pers, 2003 ; PARTHEUSIUS, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia, 1595-1660*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2010.

9. C'est sur ce sujet que porte ma thèse soutenue en février 2014 à l'université de Caen : *Les précurseurs de la Compagnie française des Indes orientales, 1601-1622*, à paraître sous le titre (non définitif) *Les Français dans la course aux épices, 1601-1622*. Disponible dans sa version de soutenance sur HAL.

10. Saint-Malo constituait dans la deuxième moitié du XVI^e siècle un relais du commerce d'Anvers avec l'Espagne. Voir LESPAGNOL, André, « Saint-Malo et l'Espagne. Aperçu historique d'ensemble, XV^e-XVIII^e siècles », *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1975, p. 146-182. Pour Vitré, voir LE GOUË-SINQUIN, Gwénolé, « Les Vitréens et l'Espagne au XVI^e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, vol. 89, juin 2011, p. 241-270. Voir également PRIOTTI, Jean-Philippe, « Conflits marchands et intégration économique (Bretagne, Castille et Andalousie, 1560-1580) », dans PRIOTTI, Jean-Philippe et SAUPIN, Guy (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, p. 73-99 ; CASADO ALONSO, Hilarío, « Le commerce des marchandises de Bretagne avec l'Espagne au XVI^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 107, n^o 2, 2000, p. 29-50.

Le port de Saint-Malo, s'il ne jouait pas encore le rôle de premier plan qu'il allait prendre par la suite, était déjà devenu à la fin du XVI^e siècle une importante place internationale pour le commerce vers l'Europe du Nord (Anvers, Provinces-Unies, Angleterre et villes de la Hanse jusqu'en mer Baltique) mais surtout du Sud (péninsule Ibérique et Andalousie en particulier), et au-delà vers les vastes marchés des possessions espagnoles et portugaises en Amérique. Saint-Malo, qui représentait de longue date le débouché maritime naturel de tout le diocèse de Rennes, et même au-delà, connaissait en particulier une forte activité liée à l'importation et l'exportation des toiles, en rapport étroit avec les secteurs producteurs de son arrière-pays¹¹. Vitré, notamment, constituait un centre textile de première importance, devenu à l'échelon européen la capitale des canevas, progressivement remplacés par les noyales, fabriquées dans une large zone au sud et à l'est de Rennes. Mais Saint-Malo se trouvait également à proximité d'autres centres bretons importants tels que Fougères, Dinan, et plus loin de Laval et toute sa région. C'est donc logiquement à partir du port breton qu'étaient exportées par voie maritime les toiles Laval et de Vitré, créant ainsi une évidente complémentarité économique entre les trois villes¹².

L'expédition du *Corbin* et du *Croissant* (1601-1603)

C'est ainsi qu'un peu plus de soixante-dix ans après le voyage des frères Parmentier (1529-1530), une nouvelle expédition française quitte Saint-Malo à destination des Indes orientales en 1601. Cette aventure nous est connue grâce à deux de ses participants : François Pyrard, qui était sans doute marchand de toiles à Laval¹³, et François Martin,

11. PRIOTTI, Jean-Philippe, « Logiques commerciales d'une globalisation. Les toiles françaises dans l'Atlantique hispano-américain (1550-1600) », dans PÉREZ, Béatrice, ROSE, Sonia et CLÉMENT, Jean-Pierre (dir.), *Des marchands entre deux mondes*, Paris, PUPS, 2007, p. 15-41 ; MARTIN, Jean, « Les toiles bretagnes dans le commerce franco-espagnol de 1550 à 1830 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 119-1, 2012, p. 31-60 ; ainsi que les travaux de Jean Tanguy sur les toiles bretonnes.

12. Pour la relation entre Saint-Malo et Vitré, je renvoie dans ce volume aux contributions de Gwénoél Le Goué-Sinquin et d'André Lespagnol. À la suite du siège de leur ville par le duc de Mercœur en 1589, un certain nombre de marchands vitréens vinrent s'installer à Saint-Malo, mais aussi ailleurs.

13. Le récit de PYRARD connut une première édition en 1611 sous le titre *Discours du voyage des François aux Indes orientales*, puis deux éditions successivement augmentées et enrichies parurent en 1615 et en 1619 sous le titre *Voyage de François Pyrard de Laval, contenant sa navigation aux Indes orientales, aux Moluques, & au Brésil*. Toutefois, le véritable rédacteur de ces ouvrages est Pierre Bergeron, un spécialiste de la rédaction des récits de voyages, auteur, entre autres, d'un *Traité de la navigation* (1629). Sur ce personnage, voir HOLTZ, Grégoire, *L'ombre de l'auteur. Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, Genève, Droz, 2011. Le récit de PYRARD, à partir de la troisième édition de 1619, qui est la plus complète, a été publié en 1998 par les Éditions Chandeigne sous le titre : *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)*, BOUCHON, Geneviève et CASTRO, Xavier DE (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1998, 2 vol. Toutes les citations sont données ici dans leur forme originale de 1619 et indiquées sous la forme : PYRARD 1619, suivie de la pagination et de la partie (I, II ou TF pour le « Traité

apothicaire à Vitré¹⁴, tandis que des sources anglaises et hollandaises apportent des compléments très instructifs. Cette expédition malouine, considérée comme la première, aurait-elle été précédée par d'autres dont la trace n'aurait pas été conservée ? Cela reste bien entendu possible, mais assez peu probable. Cette question se pose par rapport à un passage d'un manuscrit rédigé par le véritable rédacteur de l'ouvrage de Pyrard, Pierre Bergeron. Celui-ci y relate les aventures de Pierre Olivier Malherbe de Vitré, rentré en France en 1609 d'un tour du monde qu'il aurait été le premier Français à effectuer¹⁵. L'on y trouve cet extrait, évoquant les mésaventures du *Corbin* et du *Croissant* :

« Ceus de S. malo y aiant fait quelques heurus voiajes, y voulurent retourner ces annees passees, mais aiant des vaisseaux trop vieux pour un si long voiage, et n'observant pas bien les saisons, heures et temps, ils se sont perdus la plus part es isles de Maldivar, leurs nefes coulans a fonds. &c / La plus part aussy voulans vivre a la francoise et manger a l'européenne en ces pais la, y demurerent suffoquez &c. les premiers avoient esté jusqu'aus Moluques &c¹⁶. »

Bergeron ne ferait-il pas ici une confusion avec les voyages normands, et notamment dieppois, effectués entre 1526 et 1530 ?

D'après une source du XVII^e siècle, le 13 novembre 1600, des marchands de Saint-Malo, de Laval et de Vitré ont formé une société au capital de 80 000 écus, « pour voyager & negotier ès Indes, Isles de Sumatra, Java & Moluques, avec une Flotte, de laquelle Michel Frotet Sieur de la Bardeliere eut charge & conduite¹⁷ » et l'objectif final pourrait même avoir été le Japon, comme semblerait l'indiquer la commission, datée du 18 décembre 1600, reçue par Michel Frotet de la part de l'amiral de France, Charles de Montmorency : « Commission de lamiral de Montmorency portant permission au Sieur de la Bardeliere d'armer une flotte pour aller au

final »). Une quatrième et dernière édition parut soixante ans plus tard, en 1679, dans un contexte différent et quelque peu modifiée par le géographe Pierre Du Val.

14. François Martin publia en 1604 une *Description du premier voyage fait aux Indes Orientales par les François en l'an 1603*, qui connut une seconde édition quasi identique en 1609. On trouve une partie seulement du texte de Martin en annexes des aventures de Pyrard publiées par les Éditions Chandeigne (t. II, p. 905-932). Toutes les citations sont données ici dans leur forme originale de 1604 et indiquées sous la forme : MARTIN 1604, suivie de la pagination. Une reproduction en fac-similé de l'édition de 1609 est parue à Rennes aux Éditions Les Portes du large en 2009. Voir également GENTILE, Pierre, *François Martin (1575-1631), apothicaire et « marchand d'outre-mer » à Vitré*, thèse de pharmacie sous la direction de Loïc GIRRE, Université de Rennes 1, 1994, ainsi que IRISSOU, Louis, « François Martin, apothicaire et explorateur », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 116, vol. 34, 1946, p. 105-112.

15. Du moins après l'un de ses compatriotes embarqué à bord des navires de Magellan, le charpentier Richard de Normandie, rentré en Espagne en 1522.

16. BnF, ms fr. 13423, f° 289.

17. FOURNIER, Georges, *Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, seconde édition, revue, corrigée & augmentée par l'Autheur*, à Paris, chez Jean Dupuis, 1667 [1^{re} éd. : 1643], p. 255.

japon a St Malo et y faire son retour¹⁸. » Pyrard confirme cet ambitieux projet, qui n'était rien moins que « de sonder le guay, chercher le chemin des Indes, le montrer aux François, bref puiser à la source¹⁹ ». Ces motivations, en particulier la dernière, sont les mêmes que celles qui ont poussé les Anglais et les Hollandais sur les mers, avec plus de réussite que les Français : aller se procurer directement sur leurs lieux de production les denrées achetées à prix d'or aux Ibériques et briser ainsi leur monopole sur les épices.

Cette expédition a bénéficié du soutien du roi de France. En effet, des lettres patentes adressées par Henri IV à François Martin, datées du 27 mai 1604, stipulent que ce « voiage des Isles Orientales [a été] entrepris par le feu sieur de la Bardelière, par nostre permission et soubz notre auctorité²⁰ ». Cela est confirmé par la dédicace de Pyrard à la régente Marie de Médicis qui figure dans les deux premières éditions de son ouvrage en 1611 et en 1615 : « C'est l'un de vos François, serviteur et sujet de V.M. lequel par la permission de son Roy, l'invincible HENRY LE GRAND, s'estant embarqué dès l'an 1601 pour faire voyage aux Indes. » Toutefois, ce soutien est resté très théorique : dans un contexte économique délicat autant que fragile et peu propice à l'expansion outre-mer, le trésor royal n'était pas en mesure de financer l'expédition, qui ne devait compter que sur les moyens réunis par les marchands malouins, vitréens et lavallois. À défaut des subsides royaux, celle-ci partait avec la bénédiction du roi, qui plaçait en elle de grands espoirs.

Le commandement de l'expédition, qui comprenait deux navires, était confié à Michel Frotet, sieur de la Bardelière, bourgeois de Saint-Malo et l'un des meilleurs capitaines du port²¹. Il commandait le *Croissant*²², de 400 tonneaux, au bord duquel se trouvait François Martin. L'autre navire, le *Corbin*, à bord duquel se trouvait François Pyrard, jaugeait 200 tonneaux²³

18. BnF, nouv. acq. franç. 1754, f° 14. On ne trouve malheureusement que cette mention, sans aucune autre information. Charles de Montmorency fut amiral de France de 1596 à sa mort en 1612.

19. PYRARD 1619, p. 3, l.

20. Lettres patentes d'Henri IV à François Martin du 27 mai 1604, conservées à la Bibliothèque de la Faculté de pharmacie de Paris dans les archives de la Compagnie des marchands apothicaires de Paris, Reg. 3, f° 96 sq., citées par IRSSOU, Louis, « François Martin, apothicaire... », art. cit., p. 107.

21. Issu d'une des anciennes et célèbres familles de Saint-Malo, où il est né en 1559, il est l'un des quatre capitaines généraux de la milice en 1589 et exerce brillamment différents commandements durant la guerre de 1589-1591, participant notamment activement à la prise du château en 1590. Il était l'un des principaux personnages de la ville et ses succès lui valurent le surnom d'« Ajax malouin ». On sait qu'il effectua au moins un voyage en Amérique du Nord en 1582-1583.

22. On sait que le *Croissant* (ou *Grand Croissant*) effectua au moins en 1591 et en 1600 le voyage entre San Lúcar de Barrameda (l'avant-port de Séville) et Saint-Malo, un trajet qu'il réalisa certainement à de multiples reprises.

23. Un navire nommé le *Corbin* est cité en 1575 comme l'un des six plus gros navires du port de Saint-Malo chargés d'une opération de représailles contre les corsaires de La Rochelle, d'après un acte du 1^{er} mars 1575 issu du registre de la communauté de

et était commandé par le connétable de Saint-Malo, François Grout du Clos Neuf²⁴. Les Français n'avaient sans doute pas connaissance de la navigation dans l'Atlantique-Sud et dans l'océan Indien, aussi avaient-ils engagé deux pilotes, censés avoir l'expérience de la route des Indes orientales par la route du cap de Bonne-Espérance. Celui du *Corbin* était anglais et celui du *Croissant* était « Flamant » ; Pyrard les juge tous les deux incompetents et doute fortement de leur expérience.

La majeure partie des équipages était composée d'officiers et de marins malouins, « presque tous parens²⁵ », à l'instar des deux capitaines²⁶. Mais l'on comptait aussi évidemment des hommes originaires de Vitré et de Laval, ou encore de Dinan, Rennes et Fougères ; bref, des représentants des centres textiles bretons de la région. Combien étaient-ils au total ? On peut évaluer leur nombre entre 125 et 180, selon la source suivie. Pyrard indique à Madagascar l'enterrement de 41 des leurs, morts de maladies, et il ajoute plus loin : « nous avons perdu le tiers de nos hommes²⁷ », ce qui laisse à penser qu'environ 125 hommes seraient partis de Saint-Malo²⁸. Cependant, il est plus probable qu'ils étaient en nombre plus important, si l'on en croit le registre des décès de l'église Notre-Dame de Vitré à la date du 18 juin 1603, qui indique que 160 à 180 (« viii. ou ix. vingtz ») hommes auraient embarqué²⁹.

Le départ a lieu le 18 mai 1601³⁰. Arrivés au large des côtes de l'Afrique, une irréparable erreur de navigation est commise : au lieu d'effectuer, comme les Portugais, une *volta* dans l'Atlantique-Sud, c'est-à-dire de se laisser porter par les alizés du nord-est jusqu'au large du Brésil où ensuite de forts vents d'ouest poussent les navires directement vers la pointe de

ville de 1568-1576, cité par LA BORDERIE, Arthur LE MOYNE DE, « Armements maritimes des Malouins au XVI^e siècle », *Bulletins et mémoires de la Société archéologique du département d'Ille-et-Vilaine*, t. IV, 1866, p. 311-315 (p. 312).

24. Né en 1567, il fut fait capitaine de vaisseau du roi en 1597, puis nommé connétable en 1600. Il appartenait à une vieille famille d'origine hollandaise établie à Saint-Malo depuis le XV^e siècle, qui constituait l'une des plus grandes dynasties bourgeoises de la ville, alliée de longue date à nombre de familles notables.

25. « la plus grand' part des officiers & mariniers estoient de saint Malo, & presque tous parens » ; « ceux de saint Malo, qui se cognoissent tous » (PYRARD 1619, p. 425 et 431, TF).

26. Une sœur de Michel Frotet, Guillemette (1571-1630), épousa en 1594 à Saint-Malo un cousin de François Grout, Bertrand Grout, sieur de la Salle (né en 1562 à Saint-Malo et décédé en 1610 en Espagne). Des Frotet étaient mariés avec des Grout, des Guillaudeu, des Gravé, des Pépin, des Picot, des Jocet, des Martin, des Le Large, etc. ; et des Grout avec des Pépin, des Frotet, des Gravé, des Porée, des Picot, des Boulain, des Martin, etc.

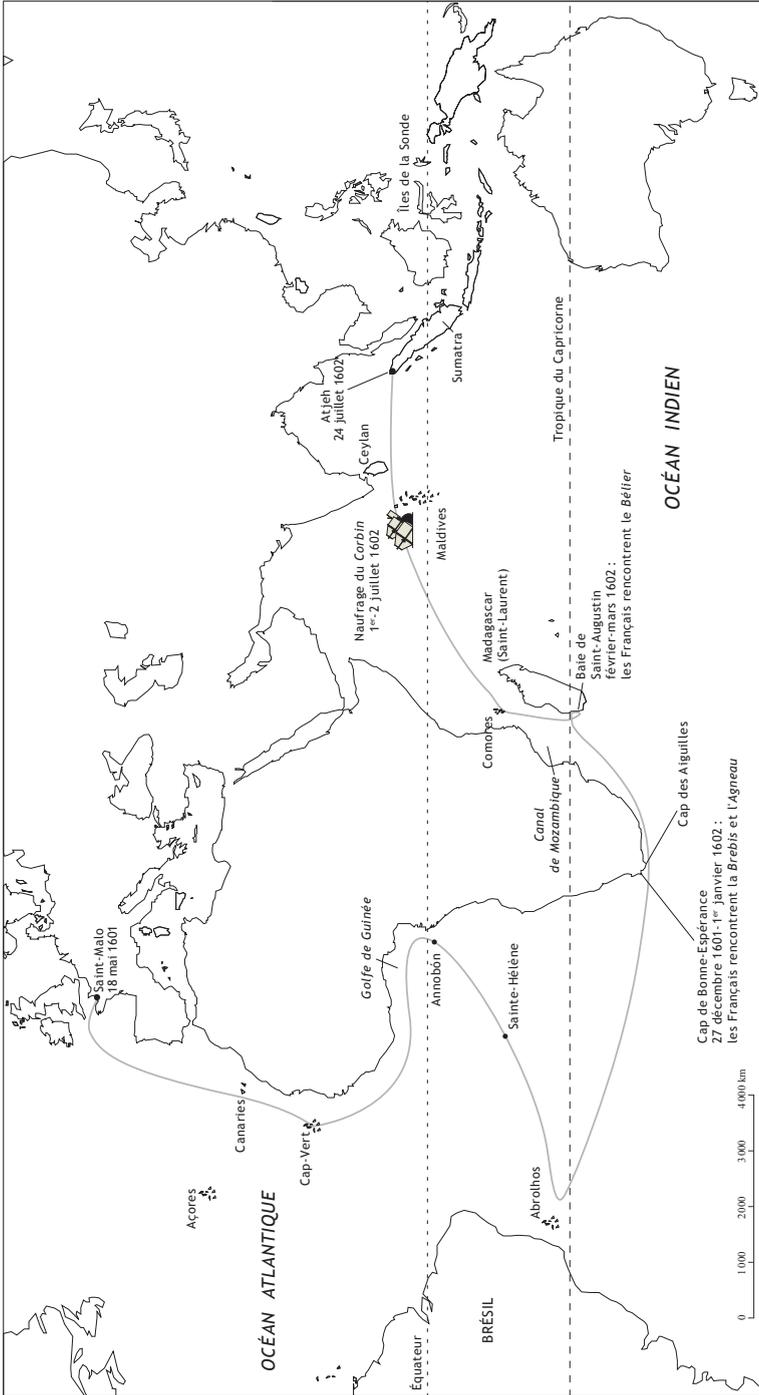
27. « Une bonne partie des principaux d'entre nous, & de ceux qui estoient de meilleure maison y moururent, jusques au nombre de 41 des deux navires, tant du scrubut que de la fiebvre » (PYRARD 1619, p. 34, D) ; PYRARD 1619, p. 41, I.

28. C'est le chiffre retenu dans l'édition Chandeigne (p. 469, note 1 de la page 65).

29. Registre des sépultures de l'église Notre-Dame de Vitré, 18 juin 1603 (Archives municipales de Vitré).

30. On apprend dans le traité final de Pyrard que le départ était prévu initialement en février : « Car au lieu de nous embarquer dès le mois de Fevrier, comme nous avons fait estat, à grand' peine le peusmes-nous à la fin de May » (PYRARD 1619, p. 426-427, TF).

Figure 2 – Le voyage aller du Corbin et du Croissant (1601-1602)



l'Afrique, le *Corbin* et le *Croissant* s'engagent dans le golfe de Guinée, avec pour conséquence de rallonger excessivement la durée du voyage et d'exposer encore plus les équipages aux maladies, telles que le scorbut³¹. Manquant d'eau, les Français relâchent le 30 août dans l'île d'Annobón³², où ils ont à faire face pour la première fois à l'hostilité portugaise. Six officiers descendent à terre pour négocier avec les Portugais, qui sont maîtres de l'île, et ceux-ci les accueillent fort bien dans un premier temps. Mais en fait il s'agit d'un piège : les six Français tombent dans une embuscade où le lieutenant du *Corbin*, Thomas Pépin, trouve la mort, tandis que ses compagnons sont retenus en otages. Finalement, en échange d'une forte rançon, les Portugais leur rendent la liberté et les autorisent à se ravitailler mais, n'ayant plus confiance, les Français préférèrent aller chercher de l'eau seulement la nuit. Après une escale de six semaines, l'expédition quitte l'île d'Annobón le 16 octobre sans ravitaillement suffisant en raison de l'hostilité des Portugais. Les premiers cas de scorbut apparaissent moins d'un mois plus tard et une nouvelle relâche devient indispensable. Le cap est donc mis sur l'île de Sainte-Hélène, où les navires abordent le 17 novembre. Là, l'air très sain et la nourriture fraîche permettent le rétablissement rapide des malades. Après avoir fait le plein de vivres et d'eau, les deux vaisseaux appareillent le 26 novembre.

Un mois plus tard, dans la nuit du 27 au 28 décembre, ils franchissent le cap de Bonne-Espérance, en compagnie de deux navires hollandais, la *Brebis* et l'*Agneau*, appartenant à la flotte commandée par l'amiral Georges Spilberg, partie à destination des Indes orientales quelques jours avant eux, le 5 mai 1601³³. Le principal armateur de cette expédition était Balthazar de Moucheron, un émigré français aux Provinces-Unies dont la famille, originaire de la région du Perche, constituait une véritable « tribu dispersée à travers l'Europe³⁴ », liée en particulier à Saint-Malo et à Vitré, où étaient

31. Surnommé parfois « la peste des marins », le scorbut se déclare après environ deux mois sans absorption de vitamine C. Cette maladie était très courante sur les navires au XVII^e siècle et touchait en particulier les équipages qui effectuaient le long voyage de l'Europe vers les Indes orientales, lors duquel les navires voguaient souvent pendant des mois sans voir la terre.

32. L'île d'Annobón (ou Pagalú) est située juste en dessous de l'Équateur (1° sud), au sud-ouest de celle de São Tomé, à 360 kilomètres du continent. Elle appartient aujourd'hui à la Guinée équatoriale.

33. Le récit de l'expédition de Spilberg se trouve dans RENNEVILLE, René, *Recueil des voyages...*, t. IV, p. 1-158 : *Relation du 1. voyage de Georges Spilberg, en qualité d'Amiral, aux Indes orientales, fait par trois vaisseaux de Zélande, nommés le Béliet, la Brebis & l'Agneau, pendant les années 1601, 1602, 1603 & 1604* (cité désormais *Voyage de Spilberg*). Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 269-288 : « Voyage de Georges Spilberg aux Indes Orientales ».

34. Selon l'expression de Charles DE LA RONCIÈRE (*Histoire de la marine française*, 3^e éd., t. IV, Paris, Plon, 1923, p. 267). Les biens de la famille Moucheron se situaient à cheval sur les deux départements actuels de l'Eure-et-Loir (Boissy-lès-Perche, ou Boissy-le-Sec) et de l'Eure (région de Verneuil-sur-Avre). Balthazar était l'un des fils de Pierre de Moucheron, un riche armateur qui, établi à Middelbourg, dans la province de Zélande, puis à Anvers, avait bâti sa fortune grâce au commerce maritime, en établissant notamment des relations

respectivement installés un oncle³⁵ et un frère de Balthazar³⁶, outre les multiples relations tant matrimoniales que commerciales déjà établies avec ces deux pôles économiques.

Balthazar avait confié le commandement d'un troisième navire, le *Bélier*, à son neveu Guyon Lefort, lui aussi émigré aux Provinces-Unies, dont la famille était originaire de Vitré, tout comme une partie des équipages français. Celle-ci appartenait à la puissante confrérie des marchands d'outre-mer de Vitré³⁷ et avait noué des alliances matrimoniales par lesquelles

avec de nombreuses places commerciales françaises, parmi lesquelles on trouve par exemple Rouen, Le Havre, Nantes, La Rochelle, mais surtout Saint-Malo et Vitré. L'empire commercial créé par Pierre de Moucheron était très étendu, et sa famille y jouait un rôle fondamental, que ce soit par l'action de ses membres, comme Balthazar, ou par les alliances matrimoniales, puisque relations commerciales et liens matrimoniaux, bien entendu, se mêlaient. Voir COORNAERT, Émile, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e, XVI^e siècle*, Paris, M. Rivière, 1961, en particulier t. 1, p. 237 (note 2 de la p. 236), 238 (n. 2), 302-304 et 349-350.

35. Voir COORNAERT, Émile, *Les Français...*, *op. cit.*, t. 1, p. 303 : « Vers 1560, le grand Pierre de Moucheron y installait [à Saint-Malo] en permanence un de ses frères. » Mes recherches ne m'ont pas permis d'identifier ce frère de Pierre, qui en comptait une dizaine. Voir également de LA RONCIÈRE, Charles, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 264 : « [...] Balthazar de Moucheron, dont la famille avait depuis quarante ans les plus étroites relations d'affaires avec les négociants de Saint-Malo, particulièrement avec les Gravé », d'après FRAIN, Édouard, *Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, Rennes, Plihon, 1877, p. 20, qui cite lui-même une lettre extraite du *Mémorial domestique* de Jean de Gennes (autre grande famille marchande de Vitré) démontrant dès 1561 les relations entre Pierre de Moucheron et des marchands de Saint-Malo (les frères Macé et Vincent Gravé, apparentés au Robert Gravé dont il sera question plus loin), mais aussi de Vitré (René Le Cocq).

36. Georges de Moucheron, précédemment établi à Saint-Malo d'où il commerçait notamment avec Anvers en 1568-1569, vint s'y installer au tournant des années 1560-1570 pour des raisons commerciales évidentes : Vitré était alors en pleine expansion économique grâce en particulier au commerce des toiles, exportées en grande partie par voie maritime par l'intermédiaire du port de Saint-Malo. Vers 1570, Georges épousa Mathurine Le Couvreur, issue d'une des riches et puissantes familles qui appartenaient à la confrérie des marchands d'outre-mer de la ville. Un de leurs enfants, Étienne, épousa en secondes noces Perrine Ronceray, elle aussi issue d'une famille membre de la confrérie. Ajoutons qu'en 1569, un marchand de Vitré, Macé Malherbe (un oncle du voyageur Pierre Olivier Malherbe), était facteur de Pierre de Moucheron à San-Lúcar de Barrameda et que Marie de Moucheron, une des nièces de Balthazar et de Georges, épousa en 1589 à Middelbourg Pierre Le Moyne, marchand de Vitré (COORNAERT, Émile, *Les Français...*, *op. cit.*, t. 1, p. 304, n. 6), sans oublier la relation entre Pierre de Moucheron et René Le Cocq mentionnée à la note précédente. Les Moucheron étaient donc alliés avec les familles les plus puissantes de Vitré.

37. Sur cette confrérie fondée en 1472, voir LE GOUË-SINQUIN, Gwénoél, *Les marchands de toiles de Vitré (v. 1550-v. 1600). Aspects économiques, sociaux, religieux, culturels*, mémoire de master II sous la direction de Philippe HAMON, Université de Rennes 2, 2009 et, du même auteur, « Les marchands toiliers vitréens dans leur ville dans la deuxième moitié du XVI^e siècle : quelques pistes nouvelles », *Bulletin et mémoires de la Société archéologique et historique d'Ille-et-Vilaine*, t. cxv, 2011, p. 97-121. Voir également YOUNG LABROT, Manuel O., *Les marchands de draps et de toiles de Vitré au XIV^e et au XV^e siècle : genèse d'un commerce international*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Jacques PAVIOT, Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne, 2004.

Guyon Lefort, outre son appartenance à la famille Moucheron³⁸, se trouvait être également un parent éloigné à la fois de François Martin et de Michel Frotet de la Bardelière³⁹! En effet, à une époque où se développe le « capitalisme relationnel, qui conduit à un regroupement limité volontairement à quelques partenaires, souvent en lien de parenté⁴⁰ », il existait de multiples liens matrimoniaux entre les principales familles à la fois de Saint-Malo (Frotet, Grout, Pépin, Le Fer, Gravé, Jocet, Martin, Picot, etc.⁴¹) et de

38. C'est là l'un des exemples des nombreuses alliances matrimoniales mises en place par Pierre de Moucheron et ses successeurs. La mère de Guyon Lefort, Marguerite de Moucheron, était la fille de Pierre et la sœur de Balthazar et de Georges. Elle avait épousé François Lefort, un riche marchand dont la famille faisait partie elle aussi de la confrérie des marchands d'outre-mer de Vitré. Celui-ci avait migré à Anvers, où il avait construit sa fortune et où il entretenait des relations commerciales étroites avec son beau-père Pierre de Moucheron, dont il a même géré un temps les affaires après sa mort. Il résida ensuite entre 1589 et 1598 à Londres, qu'il quitta pour s'installer à Amsterdam. Je n'ai pas trouvé de trace de Lefort à Saint-Malo, mais cela ne signifie pas qu'ils n'y étaient pas établis pour leurs affaires commerciales, à l'instar des Moucheron.

39. En bref, un beau-frère de François Martin était marié à une tante de Guyon Lefort, et de ce mariage était née une fille qui épousa un cousin de Michel Frotet. Dans le détail : François Martin était marié à Perrine Guillaudeu ; un demi-frère de celle-ci, Pierre Guillaudeu, était marié à Marguerite Lefort, qui était une tante de Guyon Lefort ; leur fille Jeanne Guillaudeu épousa le 17 juillet 1601 à Saint-Malo Olivier Frotet, sieur de la Toucheaux-Bécasses, un cousin de Michel Frotet de La Bardelière. De plus, un frère de Perrine Guillaudeu, Michel, épousa en 1603 une nièce de Michel Frotet, Guillemette. Les principales sources généalogiques sur les familles vitréennes sont les travaux d'Édouard FRAIN, *Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, Rennes, Plihon, 1877 ; *Mémoire généalogique où il est fait mention de plusieurs familles établies à Vitré et paroisses environnantes aux XV^e, XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*, Vitré, Imp. Guays, 1884 ; *Tableaux généalogiques, notices et documents inédits au soutien du Mémoire où il est fait mention de plusieurs familles établies à Vitré et paroisses environnantes aux XV^e, XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*, Vitré, Lécuyer frères, 1890-1898, 9 fasc. ; ainsi que ceux de Paul PARIS-JALLOBERT, *Anciens registres paroissiaux de Bretagne*. Vitré, Rennes, Plihon, 1890, qui a consacré également un volume entier à Saint-Malo.

40. Cette notion de « capitalisme relationnel » est utilisée par Guy SAUPIN dans son « Introduction » à l'ouvrage *Le commerce atlantique franco-espagnol...*, *op. cit.*, p. 24, en précisant (n. 63) que le premier auteur à mettre en valeur cet aspect fut Charles Carrière, dans son étude sur les *Négociants marseillais au XVIII^e siècle* (1973).

41. Frédéric JOÛON DES LONGRAIS, dans son introduction aux mémoires de Nicolas Frotet de la Landelle, parle de « l'inextricable réseau des parentés et des compérages [qui] achevait la cohésion de cette bourgeoisie » (FROTET DE LA LANDELLE, Nicolas, *Mémoires inédits sur Saint-Malo au temps de la Ligue*, JOÛON DES LONGRAIS, Frédéric (dir.), Paris, Picard et Rennes, Plihon & Hervé, 1886, p. IV). Il ajoute : « À chaque période de l'histoire de Saint-Malo, correspond l'élévation d'une ou deux familles enrichies par des armements heureux. Et tant que le pouvoir ne s'ingère pas dans l'administration intérieure de la ville, ces mêmes familles, par une suite naturelle, dominant aussi dans l'ordre politique. À la fin du seizième siècle, les Frotet et les Picot ont la suprématie. Il suffit de prendre la liste des souscripteurs à l'emprunt de 1589 pour s'assurer qu'ils ont à ce moment par eux et par leurs alliances la prépondérance dans la vie commerciale et dans la vie publique de la cité. Les Frotet, moins anciens que les Trublet, les Porée, les Grout, les Le Fer, les Maingard et autres, se sont enrichis dans le commerce d'Espagne » (p. v). Les Frotet et les Picot étaient évidemment liés par des alliances matrimoniales : par exemple, l'auteur des mémoires lui-même avait épousé en 1588 Servanne Picot, la nièce de Jean Picot de La Gicquelaye, « l'âme de l'autonomie malouine » (p. vi), membre du Conseil de 1585 à 1594, procureur syndic de 1588 à 1590 et premier « chef et président de Saint-Malo »

Vitré (Le Fort, Martin, Guillaudeau, Malherbe, Le Couvreur, Le Faucheur, Ronceray, Le Moyne, Geffrard, De Gennes, Ravenel, Frain, Le Cocq, etc.), mais aussi entre certaines familles des deux villes (Frotet-Guillaudeau⁴², Le Fer-Malherbe, Pépin-Le Moyne, Gravé-Le Cocq), sans oublier celles, comme les Moucheron, qui étaient établies dans les deux grandes places économiques, renforçant ainsi leurs liens commerciaux.

Outre les liens familiaux existant entre les principaux protagonistes, l'analyse des rencontres entre les navires français et hollandais survenues lors du voyage aller permet de faire apparaître une certaine forme de connivence et d'émettre l'hypothèse que l'expédition malouine aurait eu partie liée avec la flotte menée par Georges Spilberg, ou en tout cas au moins avec le *Béliet* commandé par Guyon Lefort, sous l'influence de l'armateur Balthazar de Moucheron⁴³. En premier lieu, juste après le passage du cap de Bonne-Espérance, le *Croissant*, le *Corbin*, la *Brebis* et l'*Agneau* (qui ont perdu de vue le *Béliet* le 24 décembre) ont navigué de conserve et surtout largement festoyé pendant quatre jours, entre le 27 décembre 1601 et le 1^{er} janvier 1602, d'après le récit de Pyrard :

« Ce iour [27 décembre 1601] nous recogneusmes deux navires Hollandois & une patache [...] le lendemain nous nous abordasmes : & les deux iours suivans nous nous visitasmes & festoyasmes les uns les autres en grand' amitié. C'estoient de fort petits navires qui estoient de Camfer [Veere] en Zelande, leur General s'appelloit *Spilbert*. [...] Nous leur donnasmes une grande voile dont ils avoient besoin, & en contreschange ils nous donnerent deux perrieres ou petits canons de fer. Ils alloient aussi aux Indes, de sorte que nous eussions bien desiré de faire le voyage en leur compagnee. Ce que nous ne peusmes à cause qu'il leur falloit passer entre la terre ferme & l'isle de S. Laurens, pour trouver leurs compagnons qui les y attendoient & leur avoient donné le rendez-vous en la *Baya formosa*, qui est en la coste de Melinde. Nostre intention estoit tout au contraire de passer par le dehors de ceste isle, & pource nous nous quittasmes & prisms congé les uns des autres avec plusieurs canonnades. Ce fait prisms nostre route par le dehors de l'isle saint Laurens⁴⁴. »

Pyrard ajoute dans son traité final :

après la prise du château en 1590 (FOUCQUERON, Gilles, *Malouin suis. Une République sous la Ligue*, Combourg, Atimco, 1989, p. 131), qui était lui-même étroitement associé dans ses affaires avec le père de l'auteur, Josselin Frotet de la Landelle. Celui-ci figurait parmi les plus importants souscripteurs à l'emprunt de 1589, aux côtés notamment de Guillaume Le Fer de Gras Larron et de Pierre Pépin de Boiscléret (on trouve également deux Picot, un Gravé, etc.). Sur les cinquante familles les plus riches, les deux les plus taxées furent les Pépin (5 membres) et les Frotet (4 membres).

42. Ces liens ont déjà été en partie mis en évidence par Michel NASSIET dans son ouvrage *Parenté, noblesse et États dynastiques, XV^e-XVI^e siècles*, Paris, EHESS, 2000, p. 172-173.

43. Hypothèse proposée en premier lieu par Charles DE LA RONCIÈRE, « Les précurseurs de la Compagnie des Indes orientales : la politique coloniale des Malouins », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1913, 1, p. 41-43. Voir aussi son *Histoire de la marine française op. cit.*, t. IV, p. 263-267.

44. PYRARD 1619, p. 21-23, 1.

« [...] nous-nous amusâmes trop avec les navires Holandois, & avions bonnace, & laissons aller les navires à leur volonté, la plus part des voiles basses, mais les Holandois plus fins que nous tenoient tousiours leur route vers la coste d'Afrique, & nous les suivions. Car trois ou quatre iours durant, ce fut à qui se feroit meilleure chere (cela estant l'honneur des Capitaines) avec son de trompettes, & plusieurs sortes d'instrumens, & volees de canon. C'estoit le navire qui avoit fait festin qui tiroit tout à volee, lors qu'on s'en alloit chacun à son bord, en se disant a-dieu⁴⁵. »

Le récit hollandais, même s'il ne donne pas vraiment de détails, confirme que les quatre navires ont bien fait route ensemble pendant quatre jours et qu'ils se sont séparés « bons amis » parce qu'ils ne désiraient pas suivre le même itinéraire :

« Le 27 [décembre 1601], nous découvrimés le cap, & deux vaisseaux François de S. Malo, dont Mr de la Bordelière étoit Amiral, & Mr le Connétable de Vitré Vice-Amiral. Un des pilotes étoit flamand et s'appelait Mayor Wouter Willekens. Après qu'on lui eut parlé, nous fîmes route de compagnie. Le même jour, nôtre Général ayant beaucoup d'envie de s'entretenir plus particulièrement avec eux, dans l'espérance d'apprendre quelques nouvelles, se rendit à leur bord, accompagné de Corneille Speck; & le lendemain les François passèrent au sien. [...] Le 1 de janvier 1602, les François ayant déclaré qu'ils vouloient aller par l'Est de Madagascar, & par consequent prendre un autre cours que nous n'avions résolu, on se sépara bons amis⁴⁶. »

Après le passage de la pointe de l'Afrique, les quatre navires se séparent : les Hollandais, suivant leurs instructions, empruntent le canal de Mozambique afin d'essayer de retrouver le *Bélier*, alors que les Français ont l'intention de passer à l'est de l'île de Saint-Laurent (Madagascar). Mais l'ignorance du pilote hollandais du *Croissant*, entre autres, engage la flottille dans le canal de Mozambique. Le 4 février, les Français constatent qu'ils se trouvent entre la grande île et le continent africain. Le commandant de la *Bardelière* décide donc de faire demi-tour mais les deux navires essuient pendant quatre jours et quatre nuits (7-11 février) une violente tempête, qui les sépare. Le *Corbin* a subi de gros dégâts, les hommes sont épuisés et la plupart accablés de maladies : il devient urgent de faire une nouvelle escale et d'effectuer des réparations. Le navire aborde finalement dans la baie de Saint-Augustin, au sud-ouest de Madagascar, le 19 février. Il y est rejoint le même jour par le *Croissant*, qui est également endommagé et dont la plus grande partie de l'équipage est aussi malade, puis par le *Bélier*, tout autant maltraité par la tourmente. Voici une seconde rencontre qui n'était peut-être pas totalement fortuite. Pyrard⁴⁷ identifie clairement Guyon Lefort comme étant originaire de Vitré et livre tous les détails lorsqu'il relate cet épisode où les Français sympathisent à nouveau avec des Hollandais :

45. *Ibidem*, p. 426-427, TF.

46. *Voyage de Spilberg*, p. 28-30.

47. Nous ne disposons malheureusement pas de la version hollandaise des événements puisque le narrateur du récit de l'expédition de Spilberg se trouvait à bord du navire amiral la *Brebis*.

« Sur le soir nous apperceusmes un autre navire qui estoit sans masts & sans voiles, fors une piece de bois plantee au milieu du navire, & un petit voile dont il s'aydoit. Il posa l'ancre à 4. ou 5. lieuës de nous, parce qu'il n'osoit aprocher : & fut envoyè de leur part une barque avec trois ou quatre personnes pour nous recognoistre de loing : mais quand ils nous eurent recogneus ils approcherent & vinrent à bord de nostre navire, où ils furent bien receus nous disans qui ils estoient. C'estoit l'un des deux navires Hollandois, que nous avions veus au cap des Aiguilles, & qui avoit esté fort mal traité par la tourmente. Incontinent la barque s'en retourna donner advis à leur Capitaine, qui vint aussi tost mouïller l'ancre aupres de nous. C'estoit un nommé le Fort, fils d'un François, enfant de Vitré : nay en Hollande; Il avoit desia esté aux Indes, & est mort en ce mesme voyage à Achen. On tient que le Roy d'Achen l'aymoit, & en faisoit beaucoup d'estat. Donc les trois navires estans ensemble, nostre General, nostre Capitaine & le Capitaine Hollandois avec les principaux des trois navires, se mirent à deliberer de ce qu'il falloit faire pour s'accomoder; Suivant ce qui avoit esté arresté par entr'eux, on alla choisir en terre une place plus propre qu'on peut trouver pour descendre tous nos malades du scrubut, dont nous avions grand nombre en nos navires, & les Hollandois pas un seul. [...] sur iour ils descendoient en terre & se mesloient parmy nous⁴⁸. »

Ainsi, au sortir d'un conciliabule entre les trois capitaines, qui sont donc trois Français (!), c'est une véritable alliance qui est mise en place et les marins des deux nations se mêlent naturellement semble-t-il. Mieux encore, ils effectuent ensemble le troc avec les indigènes et mettent leurs acquisitions « en commun⁴⁹ ». On pourrait alors évoquer une simple solidarité entre marins livrés à eux-mêmes sur la dangereuse route des îles aux épices, voire une solidarité anti-portugaise. Bien sûr, dans cette région du monde particulièrement difficile pour la navigation, cela reste du domaine du possible que trois navires malmenés par les tempêtes aient été amenés par les vents et les courants au même endroit, dans une baie bien abritée qui est quasiment la seule dans ce secteur. Mais on peut tout aussi bien envisager, même si une preuve décisive nous manque, que le *Bélier*, le *Corbin* et le *Croissant* ne se soient pas retrouvés par hasard dans la baie de Saint-Augustin, que Guyon Lefort connaissait bien puisqu'il y avait déjà fait escale trois ans plus tôt lors de son premier voyage aux Indes orientales, déjà effectué au service des Hollandais⁵⁰. Quoi qu'il en soit, le climat tropical, la chaleur, les moustiques et les fièvres déciment bientôt encore plus

48. PYRARD 1619, p. 29-31, 1. Pyrard commet ici une erreur : les deux navires hollandais rencontrés au cap de Bonne-Espérance étaient la *Brebis* et l'*Agneau*, et non pas le *Bélier*.

49. « Au reste il estoit defendu entre nous à toutes personnes de n'achepter ny troquer en particulier avec eux, tant les Hollandois que les François; afin que tous les vivres & rafraichissemens fussent en commun » (PYRARD 1619, p. 33, 1).

50. Du 3 février au 14 mars 1599. Cette expédition, déjà armée par Balthazar de Moucheron, comprenait deux navires, le *Lion* et la *Lionne*, commandés par les frères Cornelis et Frederik Houtman, et dont le pilote était le célèbre Anglais John DAVIS, qui en a rédigé le récit : *A briefe Relation of Master John Davis, chiefe Pilot to the Zelanders in their East-India Voyage*, dans *The voyages and works of John Davis, the navigator*, MARKHAM, Albert H. (dir.), New York, B. Franklin, 1970, p. 132-156 (voir aussi l'« Introduction », p. LXIII-LXIX). Il en existe une traduction française dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé

les équipages français, au point d'enterrer, ou plutôt d'ensabler comme le dit Pyraud, 41 cadavres dans « le cemetiere des François⁵¹ ». L'expédition quitte Madagascar le 15 mai, après un séjour de trois mois qui a certes permis de réparer tant bien que mal les deux vaisseaux et de réunir des provisions, mais qui a surtout coûté la vie à une partie non négligeable de l'équipage.

Les deux navires malouins reprennent la mer mais, en très peu de temps, trois hommes succombent et beaucoup d'autres sont malades, notamment le capitaine du *Corbin* François Grout du Clos Neuf, ce qui décide le commandant, au lieu de cingler directement vers les Indes, à faire escale dans l'archipel des Comores. Cette fois l'escale de deux semaines (23 mai-7 juin) s'avère réparatrice, et les deux navires profitent ensuite des vents favorables qui les poussent vers le nord-est. Mais dans la nuit du 1^{er} au 2 juillet, le *Corbin* s'échoue sur un banc des îles Maldives, tandis que le *Croissant* parvient à poursuivre sa route, sans toutefois pouvoir secourir les naufragés, parmi lesquels se trouve François Pyraud, avec une quarantaine de compagnons d'infortune⁵².

Le 24 juillet 1602, après quatorze mois de voyage, le *Croissant* jette l'ancre dans la rade d'Atjeh. Ce port, nommé aujourd'hui Banda Aceh, était l'un des grands carrefours commerciaux de l'océan Indien. Située à la pointe nord-ouest de Sumatra, une île qui produit énormément de poivre, Atjeh attirait des marchands de toutes les nationalités qui disposaient même parfois d'un quartier entier dans la ville : des Turcs, des Arabes, des Chinois et bien d'autres encore venus par exemple des côtes de l'Inde, de Ceylan ou des royaumes du Bengale, du Siam, ou de Pégou, c'est-à-dire de Birmanie. Atjeh attirait bien évidemment aussi les Européens : les Portugais et les Hollandais y étaient déjà venus à plusieurs reprises. C'est donc logiquement que les Français découvrent dans la rade un navire portugais ainsi qu'un hollandais, l'*Agneau*, de la flotte de Spilberg, arrivé trois semaines plus tôt et rejoint le 17 septembre par la *Brebis* et le *Bélier*, passés par Ceylan⁵³. Dans la rade se trouvaient également quatre navires anglais, qui

Prévost, t. 1, p. 364-379 : « Voyage du Pilote Davis aux Indes Orientales en 1598, sur un Vaisseau Hollandois ».

51. PYRAUD 1619, p. 34, l.

52. Pyraud vit alors une véritable odyssee. Retenu captif aux Maldives pendant quatre ans et demi, il connaît par la suite diverses aventures qui le mènent au Bengale puis sur la côte de Malabar, où il est capturé, à Calicut, par les Portugais, qui le retiennent prisonnier à Cochin puis à Goa. Il est ensuite enrôlé dans les troupes portugaises et parcourt ainsi la côte de Malabar, Ceylan, Malacca et les îles de la Sonde. De retour à Goa, il est à nouveau fait prisonnier et renvoyé en Europe à bord d'une caraque portugaise, qui s'échoue sur les côtes du Brésil. Pyraud retrouve enfin sa liberté et parvient à rentrer en France en février 1611.

53. Les Hollandais avaient établi de bonnes et durables relations avec le puissant roi d'Atjeh, ennemi mortel des Portugais. En 1602, celui-ci avait envoyé une ambassade officielle aux Provinces-Unies. Les Hollandais l'aidèrent notamment à repousser en 1606 une attaque menée par le vice-roi portugais en personne, qui tenta de le soumettre, sans succès.

composaient la première expédition envoyée par l'East India Company ; elle était partie le 30 avril 1601 sous le commandement de James Lancaster, avec pour pilote principal John Davis, et comprenait le *Dragon*, l'*Hector*, l'*Ascension* et le *Susan*, arrivés le 16 juin à Atjeh⁵⁴.

Deux jours après l'arrivée du *Croissant*, le commandant Michel Frotet de la Bardelière est reçu favorablement par le roi, qui n'a jamais vu de Français. Voici le récit de cette première rencontre :

« Le vingt-sixiesme luillet mil six cens deux nostre General sieur de la Bardeliere descendit en terre pour aller salüer le Roy, avec ung present de voireries de cristal, & une eguiere & basin d'Argent, il fut bien reçu du Roy le quel n'avoit iamais veu en ce lieu des François, il fut environ trois heures avec luy il s'informà fort particulierment de nostre voyage, il luy fist ung present d'ung habillement a la façon du país de toile de coton, ouvrage d'Or & de soye platte, qui luy fict vestir en sa presence, en outre pour cinquante escus de petites pieces d'Or qui est la Monnoye du país, & le fist reconduire sur un Elephant luy promettant libre usage de toutes comoditez qui se trouvoient en sa puissance⁵⁵. »

Le lendemain, le roi met à leur disposition une maison. Dès lors, un certain nombre d'entre eux vivent à terre, où ils commencent à entreposer des marchandises afin de commercer avec les habitants. Le 6 octobre, le « Sabendar qui est le Connestable du país⁵⁶ » vient négocier le prix du poivre avec Michel Frotet. Globalement, Martin donne très peu d'informations sur le séjour des Français à Atjeh, mais si l'on en croit son témoignage, le commerce semble s'être déroulé librement et sans difficulté, puisque le roi promet au commandant français « libre usage de toutes comoditez qui se trouvoient en sa puissance » et Martin ajoute : « avions eu le trafic libre, de plusieurs sortes despiceries, & de quelques autres singularitez naisantes au país⁵⁷ ». Le 20 novembre 1602, après un séjour de quatre mois, le *Croissant* appareille pour rentrer en France.

Quelques jours plus tard, le 1^{er} décembre, Michel Frotet de la Bardelière, malade depuis quatre mois, meurt, peut-être empoisonné par

54. Voir *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, W. Foster (dir.), Londres, The Hakluyt Society (Second Series, n° LXXXV), 1940, qui rassemble les trois sources qui permettent de connaître ce voyage. 1/ Le récit le plus riche est celui effectué par un marchand anglais qui se trouvait à bord du navire de Lancaster, le *Dragon* : *The first voyage made to East India by Master James Lancaster for the Merchants of London, anno 1601*, p. 75-120. Il en existe une traduction française dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. 1, p. 380-405 : « Voyage du Capitaine James Lancaster en 1601 ». 2/ Une relation publiée par un passager anonyme qui se trouvait à bord de l'*Ascension* : *A true and large discourse of the East India Voyage*, p. 121-143. 3/ Une lettre anonyme, datée de Sainte-Hélène le 19 mars 1603, à bord de l'*Ascension* : *A letter written to the right worshipfull the Governours ans Assistants of the East Indian Marchants in London*, p. 144-148.

55. MARTIN 1604, p. 32.

56. *Ibidem*, p. 34. Sabendar, ou Chabandaire, en malais *syahbandar* (du persan *Shahbandar*), signifie « le chef du port ». C'est l'officier qui a autorité sur les étrangers pour le commerce. Martin essaie de trouver ici un équivalent à ce qu'il connaît en France.

57. *Ibid.*, p. 32 et 56.

les Portugais⁵⁸. Tandis que le scorbut sévit à nouveau, le *Croissant*, déjà en très mauvais état, est malmené par les tempêtes à l'approche du cap de Bonne-Espérance, qui est franchi le 13 février. Les Français font ensuite une escale de deux semaines à l'île de Sainte-Hélène, du 3 au 19 mars.

Au même moment, le récit de l'expédition de Spilberg, dont les navires se trouvent eux toujours à Atjeh, nous apprend, à la date du 7 mars 1603, la mort du capitaine du *Bélier*, Guyon Lefort, qui avait été auparavant démis de ses fonctions pour mutinerie :

« [...] le 7 de Mars mourut aussi Guïon le Fort, qui avoit monté le même vaisseau [le *Bélier*] en qualité de Vice-Amiral ; mais il avoit été privé de son emploi, à cause d'une conspiration qu'il avoit faite, avec son équipage, contre le Général, & contre l'interêt commun, tendant à une entière mutinerie, & révolte, qui fut prévenue par la prudence du Général⁵⁹. »

Aurait-il eu pour objectif de prendre le contrôle des navires hollandais une fois ceux-ci chargés d'épices et de rentrer en France en compagnie du *Croissant*? Un document issu des archives de La Haye nous apprend également qu'en réalité, Balthazar de Moucheron a tenté de détourner à son profit personnel, et à celui de la France d'Henri IV, les deux navires de Spilberg avec leur riche cargaison⁶⁰. Les États généraux des Provinces-Unies ont été contraints d'intervenir en envoyant dans la Manche une escadre commandée par le vice-amiral Gerbrandtz afin de « forcer, s'il y avait lieu, le convoi venant des Indes à entrer dans les ports de Zélande⁶¹ ». Le « retournement » de Balthazar de Moucheron remonterait à l'année 1600, c'est-à-dire avant même le départ pour les Indes orientales des navires français et hollandais, en mai 1601. Il est confirmé par ses propres descendants, selon lesquels le *Corbin* lui aurait appartenu⁶²! Voici donc un dernier élément qui vient alimenter l'hypothèse d'une connivence entre les Malouins et les Hollandais.

58. Voir PYRARD 1619, p. 309, 1.

59. *Voyage de Spilberg*, p. 134.

60. Il s'agit seulement de la *Brebis* et de l'*Agneau*, car le *Bélier*, racheté par des compatriotes de la VOC, est resté à Atjeh.

61. COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java sous la domination française*, Bruxelles, Falk fils, 1910, p. 13, d'après *Resolutien van de Heeren Staten van Holland ende West Vrielandt in hun Edele Groot Mogenheden* / « Résolutions de leurs Seigneuries les états de Hollande et Frise occidentale en leurs Hautes Puissances », 19 octobre 1603.

62. MOUCHERON, Charles, Pierre et Robert DE, *Les Moucheron, Mouscron et Moucheron. 1160-1940. France et Pays-Bas. Essai d'histoire généalogique*, Alençon, Imprimerie Poulet-Malassis, 1942, p. 230, n. 2, et p. 270 : « Un des vaisseaux de Balthazar de Moucheron s'appelait "Le Corbin" du nom de l'ancien fief de famille voisin du Boulay dans le Perche. Balthazar est appelé seigneur de Corbin par Ferwerdo dans son WAPPENBOEK, t. II » ; « Corbin, paroisse de Boissy-le-Sec. Corbin est le premier fief des Moucheron dans le Perche [...]. C'est en souvenir du plus ancien fief percherois de sa Maison qu'au XVI^e siècle l'amiral Balthazar de Moucheron nommait un de ses vassaux "Le Corbin", et était appelé parfois lui-même seigneur de Corbin. » Cependant, aucune source n'est indiquée, tandis que mes recherches ne m'ont pas permis d'en savoir plus. Faut-il croire sans réserve à cette assertion, ou s'agit-il d'un rapprochement hâtif fait par les descendants de Balthazar? Nous avons vu (note 23) que l'existence d'un navire nommé le *Corbin* est attestée à Saint-Malo en 1575. Celui-ci pouvait-il appartenir à la famille Moucheron?

Il existe ainsi un fort faisceau de présomptions qui invitent à penser que les deux Français émigrés aux Provinces-Unies, Balthazar de Moucheron et Guyon Lefort, auraient été des sortes d'agents doubles.

Quoi qu'il en soit, le *Croissant* poursuit sa route. Le 25 mars, les Français aperçoivent l'île de l'Ascension, puis franchissent l'Équateur le 1^{er} avril. Après avoir traversé la mer des Sargasses (fin avril-début mai), le *Croissant* se trouve en vue de l'île de Terceira, aux Açores, le 15 mai. L'équipage, à bout de forces, en est réduit aux dernières extrémités : « nos mallades fort debilles & la faim nous contraignit manger des chiens, & des Ratz, & s'en trouvoit peu pour les mallades⁶³ ». Les hommes et le navire sont épuisés. Le *Croissant* n'atteindra jamais la France : il parvient le 23 mai au large des côtes espagnoles, où les quelques survivants, malades et affaiblis, ont à peine le temps de monter à bord de trois navires hollandais, moyennant la remise de la cargaison, avant de voir leur navire couler sous leurs yeux. Ils sont ensuite menés à Plymouth, en Angleterre, le 13 juin 1603, d'où ils peuvent enfin regagner la France.

Pour le voyage de retour, des sources anglaises et hollandaises apportent des compléments intéressants au récit très bref de François Martin. Une relation anonyme anglaise, rédigée à bord de l'*Ascension*, un des navires de la flotte de Lancaster, indique le 1^{er} février 1603, à environ 250 ou 300 lieues du cap de Bonne-Espérance, la rencontre de ce navire avec le *Croissant*. Elle relate l'état déplorable du navire français, de son équipage affamé, et nous apprend que les Français et les Anglais ont décidé dans un premier temps de naviguer de conserve jusqu'à la baie de Saldanha⁶⁴, avant que leur rencontre au niveau du cap de Bonne-Espérance avec deux navires hollandais de la flotte de Jacob Cornelis van Neck, l'*Amsterdam* et le *Gouda*, ne leur fasse finalement prendre la direction de l'île de Sainte-Hélène. Arrivés sur l'île, les Anglais ont distribué des provisions aux Hollandais et aux Français, qui en avaient bien besoin :

« [22 janvier / 1^{er} février 1603] Le navire français que nous avons vu à Atjeh nous dépassa, alors que nous étions par 33° ½ de hauteur et à 250 ou 300 lieues du cap de Bonne-Espérance; les Français se montrèrent heureux de notre compagnie, car leur navire avait tant de voies d'eau qu'ils devaient pomper presque continuellement, et ils avaient aussi l'espoir que nous puissions les secourir de quelques victuailles, car ils n'avaient rien d'autre que du riz et de l'eau. [...] Le 3 février [13 février], un de nos hommes monté sur la hune aperçut le cap de Bonne-Espérance; et également deux navires hollandais, pour notre grande joie et réconfort, et auprès desquels nous séjournâmes. Et comme nous avions résolu auparavant avec les Français de prendre le chemin de la baie de Saldanha le matin suivant, pour rester de conserve nous prîmes la route de Sainte-Hélène. [...] Le 20 février [2 mars] nous eûmes la vue de Sainte-Hélène, et le 21 [3 mars] nous y jetâmes l'ancre; là nous donnâmes tant de victuailles pour secourir les Français et

63. MARTIN 1604, p. 64. Cette remarque effrayante est faite à la date du 13 mai.

64. Située sur la côte occidentale de l'Afrique du Sud, à 33° sud, juste au sud de celle de Sainte-Hélène.

les Hollandais, que nous ne pûmes garder aucun surplus ; à savoir six barriques de porc, un tonneau de fèves, deux quintaux de morue et cinq de pain, tant les Hollandais étaient en grande nécessité. [...] Les Français partirent le 9 mars [19 mars]. Le 14 mars [24 mars], le navire amiral hollandais leva l'ancre pour rentrer au pays ; ce qui nous incita à partir de là le même jour⁶⁵. »

Une lettre anonyme rédigée à bord du même navire confirme cet épisode :

« [...] Le 3 février [13 février], vers 10 heures, nous aperçûmes le cap de Bonne-Espérance ; un navire français que nous avions rencontré à Atjeh et qui en était parti un jour après nous étant en notre compagnie ; nous avions déterminé ensemble d'aller dans la baie de Saldanha, si deux navires hollandais qui se joignirent à nous n'avaient pas modifié notre résolution. Après que nous les ayons salués, nous comprîmes qu'ils ne souhaitaient pas se rendre en ce lieu, mais qu'ils préféreraient aller à Sainte-Hélène. Aussi nous les suivirent, et nous arrivèrent ensemble à Sainte-Hélène le 21 du même mois [3 mars] : l'*Ascension*, le navire français (le *Croissant*, de Saint-Malo) et les deux navires hollandais. Le navire amiral était l'*Amsterdam* (de la capacité de 300 tonneaux) et l'autre le *Tergow* (de la taille de l'*Ascension*) [...]. Le commandant des Flamands, dont le nom était Jacob Cornelis van Neck, nous dit qu'il y avait assez de poivre pour charger quatre ou cinq navires. [...] Les Français décidèrent soudainement de quitter notre compagnie pour rentrer au pays [...]»⁶⁶. »

On trouve également le récit de cette rencontre dans la relation hollandaise qui décrit le second voyage aux Indes orientales de Jacob Cornelis van Neck, auquel prirent part l'*Amsterdam* et le *Gouda*. Le 13 février 1603, alors qu'ils se trouvent à proximité du cap des Aiguilles, les Hollandais aperçoivent deux navires, un anglais et un français, qui viennent d'Atjeh. Même s'ils ne sont pas nommés, il s'agit bien évidemment ici de l'*Ascension* et du *Croissant*. Le récit indique que le premier est chargé de poivre, alors que le second en a seulement quinze lastes à son bord. À la différence des deux sources anglaises, d'après lesquelles les Français et les Anglais, avant de rencontrer les Hollandais, avaient convenu de se rendre de conserve à la baie de Saldanha, il indique que ces deux navires paraissent avoir décidé de faire route ensemble jusqu'à Sainte-Hélène afin de s'y ravitailler, de même que les Hollandais, qui en ont tout autant besoin puisque l'équipage de l'*Amsterdam* se trouve en pitoyable état. Les quatre vaisseaux naviguent alors de conserve. Ils aperçoivent l'île de Sainte-Hélène le 2 mars et y jettent l'ancre le lendemain. Les Hollandais repartent le 24 mars « en compagnie

65. *A true and large discourse of the East India Voyage*, dans *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies...*, p. 138-140. Les dates données dans les sources anglaises sont celles du calendrier anglais, qui accusa un retard de dix jours sur le calendrier grégorien du 15 novembre 1582 au 14 septembre 1752. Cette traduction est celle que l'on trouve dans l'édition Chandeigne du récit de PYRARD, p. 965 (note 2 de la page 927) et p. 965-966 (note 1 de la page 928).

66. *A letter...*, dans *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil...*, *op. cit.*, p. 146-147 ; c'est moi qui traduis.

du vaisseau Anglois », tandis que le départ du *Croissant*, reparti cinq jours plus tôt, n'est pas mentionné :

« Le matin du 13. du même mois de Février, ils virent deux voiles, qu'ils jugèrent être les deux vaisseaux de Zélande qui étoient séparés d'eux à Bantam : mais quand ils les eurent haussés ils reconnurent que c'étoit un François & un Anglois. [...] trouvèrent qu'ils étoient proche du cap des Aiguilles, lequel ils reconnurent dès le soir même. Dans ce même temps ils raisonnèrent aux deux vaisseaux qu'ils avoient découverts, qui venoient tous deux d'Achin. L'Anglois étoit chargé de poivre; mais le François n'en avoit que quinze lastes. Ils avoient dessein d'aller se rafraîchir à Sainte Helene, aussi bien que les Hollandois. L'équipage de l'*Amsterdam* étoit alors en un si pitoïable état, que [sur] 112. hommes il n'y en avoit que 20. tout au plus, qui fut en santé. Le 2. de Mars, sur le midi, on eut la vûe de cette Isle où l'on avoit tant d'impatience de relâcher. Le 3. on mouilla l'ancre à la rade [...] Le 24. [mars] les vaisseaux remirent à la voile en compagnie du vaisseau Anglois [...] ^{67.} »

Le bilan humain de l'expédition est catastrophique. Si l'on en croit le registre des sépultures de l'église Notre-Dame de Vitré, à la date du 18 juin 1603, seulement 14 hommes auraient survécu au naufrage du *Croissant* au large de la péninsule Ibérique le 23 mai 1603 :

« Ce jour 18 juin 1603 arriverent nouvelles certaines que Christophle moreau boissentz, Jean le coq, Paul martin, Jean fournier, Mathurin hure, Lullien bigot, et François martin tous habitans de cette ville de vitre, lesquelx avec viii. ou ix. vingtz hommes tant de s' Malo, Vitre, dinan, Rennes, Foulgeres et laval, estoient alley faire le voiaige des Molucques ou arrivant se perdit une nauire avec tout ce qui estoit dedans. Et l'autre se perdit pres lisbonne sen reuenant et furent sauluez sellement 14 hommes. le mire Jean lespaigneul curé de nre Dame dudict Vitré ay inséré ici ce memoire pour servir a la posterité. [signé :] lespaigneul [en marge :] Sont echappez vivants Lullien bigot, François martin & andre burel lequel est demeure aux molucques ^{68.} »

Si l'on ajoute François Pyrard, on arrive à 15 survivants, mais celui-ci n'est pas le seul à être rentré en Europe, puisqu'il évoque à plusieurs reprises dans son récit deux autres rescapés qui ont vécu les mêmes aven-

67. RENNEVILLE, René, *Recueil des voyages...*, t. III, *Relation du 2^e voyage de Jaques Van Neck, amiral hollandois, aux Indes orientales*, p. 276-277.

68. Registre des sépultures de l'église Notre-Dame de Vitré, 18 juin 1603 (Arch. mun. de Vitré). Une liste de 48 Malouins morts au cours de cette expédition figure également dans le registre des sépultures de Saint-Malo à la date du mois de juin 1603 (Arch. mun. de Saint-Malo, GG 40). Elle est signalée par NASSIET, Michel, « Le premier voyage des Malouins à Sumatra », *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1996, p. 230, n. 2. La liste est consultable sur le site des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine en ligne (10 NUM 35288 654, registre des sépultures de Saint-Malo, 1603, f° 14 v^o-15 v^o). Il existe également une copie du registre des sépultures de Saint-Malo pour la période 1458-1668, dans laquelle figure la même liste (10 NUM 35288 648, registre des sépultures de Saint-Malo, 1458-1668, f° 28 v^o-29). On y trouve notamment, outre les Frotet, Grout et Pépin, des représentants de quelques autres grandes familles : Boulain (4), Jonchée, Porée, Picot, etc.

tures que lui. On arriverait donc à un total de 17 survivants, soit environ 10 à 15 % de l'effectif de départ.

Il faut bien l'avouer aussi, le bilan commercial de l'expédition est nul. Si les Français ont bien chargé une cargaison d'épices à Atjeh, celle-ci ne semble pas très importante : Pyrard indique que le *Croissant* « n'estoit pas chargé à demy⁶⁹ » mais ne dit pas de quoi. Une source anglaise paraît confirmer que la cargaison n'était pas complète et donne plus de détails : « [le *Croissant*] reparti en France avec 14 tonneaux de poivre, une petite quantité de cannelle et un peu d'indigo ; si bien qu'il ne put charger qu'à moitié⁷⁰ ». Deux sources hollandaises donnent les indications suivantes : « La Bordelière, Général des François, n'y avoit pas mieux fait ses affaires. Il n'avoit acheté qu'environ huit lastes de poivre⁷¹ » ; « [...] le François n'en avoit que quinze lastes [de poivre]⁷² ». Enfin, d'après l'historien de la marine Charles de la Roncière, la cargaison était « évaluée par la Compagnie malouine à deux millions⁷³ », sans plus de précisions. Quoi qu'il en soit, il s'agissait d'une assez faible quantité d'épices, qui de surcroît n'est pas parvenue à bon port, puisque ce sont des Hollandais qui s'en sont emparé. Le seul point positif, qui laisse subsister un mince espoir de relations commerciales futures, est que les Français ont laissé l'un des leurs à Atjeh : André Burel, chargé de préparer la venue d'autres compatriotes⁷⁴.

Plus largement, l'idée de fond présente dans les récits des rescapés est la même : encourager d'autres expéditions françaises vers les Indes orientales. Dans son ouvrage publié en 1604 et réédité en 1609, François Martin décrit les indigènes de Sumatra comme très accueillants et, surtout, il donne une information capitale en indiquant que les Français ont pu commercer librement à Atjeh. Il vante également les innombrables richesses des Indes orientales, les prix très bas des épices, et livre des renseignements instructifs sur les noms et les valeurs des monnaies, poids et mesures du royaume d'Atjeh. De plus, il a établi un « Dictionnaire malaique », contenant plus de deux cents entrées, afin de faciliter les transactions commerciales avec les indigènes. Une longue partie de l'ouvrage est par ailleurs consacrée à une « Description et remarque de quelques animaux, episceries, Drogues, Aromatiques, & fruicts qui se trouvent aux Indes ». Enfin, le scorbut n'est pas une fatalité et peut-être combattu efficacement grâce aux indications fournies dans le « Traicté du Scurbut » qui clôt l'ouvrage.

69. PYRARD 1619, p. 309, l.

70. *A true and large discourse of the East India Voyage*, dans *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies...*, p. 134. La traduction en français est celle que l'on trouve dans l'édition Chandeigne du récit de PYRARD, p. 963 (note 1 de la page 917).

71. *Voyage de Spilberg*, p. 127.

72. RENNEVILLE, René, *Recueil des voyages...*, op. cit., t. III, *Relation du 2^e voyage de Jaques Van Neck...*, p. 276.

73. RONCIÈRE, Charles de la, *Histoire de la marine...*, op. cit., t. IV, p. 266. Malheureusement, aucune source n'est indiquée.

74. La seule source qui le mentionne est le registre des sépultures de l'église Notre-Dame de Vitré déjà évoqué (« andre burel lequel est demeure aux molucques »).

François Pyrard, lui, tout au long des trois éditions de son ouvrage publiées de son vivant (entre 1611 et 1619), pointe sans complaisance les erreurs commises afin qu'elles ne soient pas renouvelées : il fustige le désordre et l'indiscipline qui règnent à bord, met en garde ses successeurs contre les dangers et les difficultés de la navigation (départ trop tardif de France, maladies comme le scorbut, zones d'écueils et de tempêtes, etc.) et insiste sur la nécessité vitale de disposer d'un pilote compétent. Retenu aux Maldives pendant quatre ans et demi, Pyrard y fait preuve d'une capacité d'adaptation remarquable en apprenant la langue locale, ce qui lui permet de s'intégrer progressivement au point de mener une vie privilégiée à la cour du roi de Malé. Outre une description très détaillée de la société maldivienne, il a également pu établir un « Dictionnaire de quelques mots de la langue des Maldives interprétez en François » (présent seulement dans la troisième édition de 1619) riche de 298 entrées. S'il contient bien évidemment du vocabulaire à caractère ethnographique, on y trouve également tout ce qui peut s'avérer utile pour une expédition commerciale (dénomination des principaux produits, et en premier lieu les épices, mais aussi l'or, l'argent, divers métaux, les textiles et les pierres précieuses, ainsi que tous les chiffres nécessaires pour compter) mais également du vocabulaire utile à la navigation et du vocabulaire militaire. La suite de ses pérégrinations l'ayant amené à parcourir de nombreuses contrées, Pyrard livre un véritable « catalogue commercial » des Indes orientales. Il décrit tous les principaux lieux de trafic de l'océan Indien (Goa, Calicut, Cochin, Diu, Cambaye, Malacca, Ormuz, etc.) avec, pour chaque secteur, la nature des produits échangés, les circuits commerciaux et les différents marchés.

De plus, Pyrard a observé avec précision le dispositif militaire des Portugais et répertorié leurs principaux points d'appui. Il décrit leur organisation, leurs forces, mais surtout leurs nombreuses faiblesses. Il les présente comme étant sur le déclin, menacés notamment par la montée en puissance hollandaise. Le message est clair : il y a largement une place aux Indes orientales pour les Français, qui pourraient facilement s'y tailler une part du commerce des épices tout en prenant peu de risques. La volonté d'être utile à ses successeurs est présente tout au long de son récit, mais le point d'orgue est atteint avec le traité final, dont le titre complet à lui seul est éloquent, tout autant que son contenu : « Advis pour ceux qui voudront entreprendre le voyage des Indes Orientales, De l'ordre & police que les François tiennent en leur navigation, Des grandes fautes & desordres qu'ils y commettent, avec les exemples de cela, & un avertissement pour s'en garder ». Enfin, Pyrard a lui aussi rédigé un long « Traité et description des animaux, arbres & fruits des Indes Orientales ».

L'expédition du *Saint-Louis* et du *Saint-Michel* (1616-1619)

Si l'expédition du *Corbin* et du *Croissant* s'avère être un échec complet, elle débouche tout de même sur la fondation par Henri IV de la première

compagnie française des Indes orientales, le 1^{er} juin 1604, soixante ans avant celle fondée par Colbert, qui est la seule à avoir été retenue par l'histoire⁷⁵. Cette compagnie est composée de marchands français, menés par le trésorier de France à Limoges Antoine Godefroy, mais aussi hollandais, associés avec un capitaine originaire des Flandres, Gérard Le Roy, et avec un marchand d'Amsterdam, Pierre Lintgens. Elle connaît dans ses premières années une existence agitée, minée notamment par la mort brutale du roi de France et par l'opposition diplomatique des Provinces-Unies, qui n'entendent pas laisser se développer une concurrence pour le commerce des épices. Dans ce but, les États généraux publient en 1606 un édit qui interdit à leurs compatriotes de servir sur les navires étrangers qui se rendraient aux Indes orientales. Finalement, malgré les efforts d'Henri IV, la compagnie n'est pas en mesure d'y envoyer un seul navire sous son règne.

Après la mort du roi, Gérard Le Roy et Antoine Godefroy demandent au gouvernement de la régente Marie de Médicis le renouvellement de leur privilège, qui leur est accordé par des lettres patentes du 2 mars 1611. Toutefois, dans les années qui suivent, aucune expédition ne parvient à rallier les Indes orientales, malgré quelques tentatives, contrées cette fois par les Anglais, car l'East India Company, pas plus que la VOC, n'entendait laisser se développer une concurrence française. En 1615, deux marchands rouennais, Jacques Muisson et Ézéchiél De Caen, fondent une nouvelle compagnie. Par lettres patentes du 2 juillet 1615, la régente fusionne les deux sociétés sous le nom de « Flotte de Montmorency », nommée aussi « Compagnie des Moluques ». Celle-ci réussit enfin à faire partir au printemps 1616 le *Montmorency* et la *Marguerite*, sous le commandement du capitaine de la marine royale Charles De Nets ; les deux navires parviennent à Bantam en février 1617⁷⁶.

Bantam, ou Banten, est située à la pointe nord-ouest de l'île de Java. C'est un grand centre de production de poivre, qui reste l'épice la plus recherchée. Bantam était un très important carrefour commercial pour toutes les épices et, tout comme Atjeh, attirait évidemment des marchands de toutes les nationalités : arabes, chinois, gujérates, etc., et bien sûr aussi européens. Les Portugais y étaient présents de longue date, les Anglais depuis 1603, mais surtout les Hollandais, après avoir effectué un premier séjour en 1596, y étaient solidement installés.

À Bantam, les Français se heurtent violemment à l'hostilité des Hollandais. Invoquant l'édit promulgué en 1606 déjà évoqué et qui venait

75. L'histoire de la fondation de cette compagnie et de ses premières années d'existence ne peut être ici que très brièvement résumée. Je me permets donc de renvoyer à ma thèse citée note 9.

76. Sur cette expédition, voir LOMBARD-JOURDAN, Anne et LOMBARD, Denys, « La première expédition des Français à Banten (1617) d'après une lettre inédite d'Augustin de Beaulieu » et « La première expédition des Français à Banten (1617) d'après une lettre inédite du sieur de Saint-André », *Archipel*, n° 50, 1995, p. 67-82 et n° 51, 1996, p. 53-65, ainsi que COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, *op. cit.*, p. 35-41.

d'être renouvelé en 1616, les Hollandais font prisonniers leurs compatriotes qui constituent la majeure partie des équipages. Tant bien que mal, les Français parviennent à charger une cargaison d'épices sur le *Montmorency*, mais se voient contraints de vendre la *Marguerite* au roi de Bantam, faute d'effectifs pour la manœuvrer. Parti de Bantam à la fin du mois de décembre 1617, le *Montmorency* rentre à Dieppe le 6 août 1618.

Parallèlement à cette première expédition menée par la compagnie des Moluques, deux navires malouins, le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel*, empruntent la même voie, mais cette seconde tentative malouine se déroule dans un contexte bien différent de la première. Lors de celle-ci, partie en 1601 donc avant la création de la VOC (20 mars 1602), les équipages du *Corbin* et du *Croissant* n'avaient pas rencontré d'opposition de la part des Anglais et des Hollandais, bien au contraire. Quinze ans plus tard, la donne a changé : la VOC est montée en puissance et a largement commencé à chasser les Portugais, qui sont en perte de vitesse. Pour les Hollandais, l'intérêt commercial prime avant tout. Aussi, en dépit des alliances officielles et de la paix en Europe, et malgré la notion nouvelle de *Mare liberum* pourtant théorisée par leur compatriote Grotius en 1609, ils repoussent féroce ment leurs rivaux et concurrents européens, comme nous venons de le voir avec le *Montmorency* et la *Marguerite*. L'hostilité diplomatique déjà ressentie lors de la création de la compagnie française fait place à une hostilité déclarée.

Notre connaissance – lacunaire – de cette nouvelle expédition était due seulement jusqu'ici à des sources indirectes et postérieures d'un demi-siècle, notamment des pièces de procès publiées en partie par Charles de La Roncière⁷⁷, là encore éclairées par des sources anglaises et surtout hollandaises, étudiées par Octave J.-A. Collet⁷⁸. Toutefois, ces deux auteurs

77. Voir RONCIÈRE, Charles de LA, « Les précurseurs de la Compagnie des Indes orientales : la politique coloniale des Malouins », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1913, 1, p. 49-57, qui publie en « Appendice » (p. 62-72) deux documents datés de 1664 : « Au Roy : Requête des négocians de la ville d'Anvers et de François de Soucanye, secrétaire de Mgr le duc d'Orléans, intéressé et ayant droit touchant les navires *S. Louis* et *S. Michel*, voyage et provenu du Commerce des Indes Orientales y mentionné » (BnF, collection Thoisy, vol. 89, f° 175 sq.) et « Factum pour Jean Breughel, Marie Coemans, vefve de George Henriques, Diego du Arthe et consors, marchans d'Anvers... et François de Soucanye... contre Alain Martin sieur de Parisières, Bertrand le Fer et Briand la Chouë ses consors, Thomas, Jean et Marie Pépin et René Guillaudeu, tous marchans de S. Malo, Gérard Husch et Pierre Domis, banquiers à Paris, et autres, deffendeurs » (BnF, collection Thoisy, vol. 90, f° 574 sq.). La Roncière cite également un « Memoire instructif du dernier Voyage fait soubz la Baniere de France aux Indes Orientales » (BnF, ms fr. 17871, f° 308-309). Voir aussi son *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 293-295 : « La Compagnie malouine des Indes ».

78. Voir COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, op. cit., p. 35-36 et 42-50, qui cite en particulier l'œuvre de DE JONGE, Johan K.J., *De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië (1595-1610)* [*Les origines du pouvoir néerlandais aux Indes orientales*], La Haye, Nijhoff, 1862-1883, 11 vol., qui a publié, entre autres, de nombreuses lettres adressées par Jan Pieterszoon Coen aux directeurs de la VOC, notamment trois qui relatent les aventures des Malouins (t. IV, p. 72-86), datées du 10 janvier, du 11 mars 1618 et du 24 juin 1618. Il cite également des documents inédits issus des Archives anciennes de Batavia et des Archives du royaume des Pays-Bas (Rijksarchief) à La Haye.

ont commis des erreurs d'interprétation et des confusions, notamment au niveau du commandement et du financement de l'expédition. De nouveaux éléments, découverts récemment par Jacques Le Goualher, éclairent cette aventure d'un jour nouveau⁷⁹ ; les lignes qui suivent n'apportant pour l'instant qu'un éclairage limité et partiel.

Les commanditaires officiels sont huit bourgeois de Saint-Malo, parmi lesquels Nicolas Frotet de La Landelle, Nicolas Frotet de La Bardelière, Olivier Frotet de La Touche, Jean Pépin de Boiscléret et Pierre Pépin de La Coudre. Ceux-ci, arguant de l'échec de l'expédition menée par leurs prédécesseurs en 1601-1603, ont demandé à la régente Marie de Médicis le maintien des autorisations délivrées à l'époque par Henri IV. Par lettres patentes du 1^{er} juillet 1615, ils ont obtenu la permission de mener une seconde tentative vers les îles aux épices, formant ainsi une exception au monopole de la compagnie des Moluques. Le même jour, l'amiral de France Henri de Montmorency leur délivre un congé de navigation en bonne et due forme.

Dans la réalité des faits, les principaux financeurs sont des marchands issus de la province de Zélande (Flessingue, Middelbourg, Veere) et d'Anvers. Les premiers sont contraints de mener leurs affaires collectivement au sein de la VOC, dont le monopole strict et exclusif les empêche de commercer comme ils l'entendent avec les Indes orientales, tandis que les seconds, appartenant aux Pays-Bas espagnols, n'en ont même pas le droit. Ils se tournent donc vers Saint-Malo, dont les liens économiques avec Anvers étaient déjà anciens⁸⁰, et où Jean Pépin leur sert de prête-nom⁸¹.

79. En s'appuyant sur des sources contemporaines inédites, découvertes en effectuant des recherches sur l'histoire de sa belle-famille, Jacques LE GOUALHER avait déjà pu livrer quelques informations dans un travail portant sur un sujet connexe : « Le manoir des Portes-Cartier au village de Limoëlou, au-delà de la légende », *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 2015, p. 269-304. Puis il a publié dans la même revue son étude sur « L'expédition malouine aux Indes orientales de 1616-1619 » (*Annales de la SHAASM*, 2018, p. 177-229). Je le remercie vivement d'avoir bien voulu me fournir quelques éléments alors que son travail était encore en cours de finalisation.

80. Des marchands malouins (mais aussi vitréens) sont signalés à Anvers dès la seconde moitié du xv^e siècle de manière plus ou moins isolée, puis de façon suivie à partir du milieu du xvi^e siècle, tandis que des marchands anversoïses sont présents à Saint-Malo dès les années 1560 (COORNAERT, Émile, *Les Français et le commerce international à Anvers...*, *op. cit.*, t. 1, p. 303).

81. « Memoire instructif... », art. cit., f° 308, et « Factum... », art. cit., p. 72. Les Pépin étaient une vieille famille, semble-t-il de noblesse « ducale », installée à Saint-Malo dès le milieu du xv^e siècle, où elle mit sa noblesse « en dormition » afin d'y pratiquer le commerce maritime. Jean Pépin, sieur de Boiscléret (1571-1656), fut élu procureur syndic des bourgeois de Saint-Malo en 1619. En 1594, il avait épousé (en premières noces) Jacqueline Le Fer. Des Pépin étaient mariés à des Le Fer, des Gravé, des Jocet, des Frotet, des Grout, des Boulain, des Jonchée, des Picot, des Porée, des Lelarge, des Le Moyne, des Guillaudeu, etc. Mes recherches ne m'ont pas permis de déterminer un lien de parenté précis avec Thomas Pépin, le lieutenant du *Corbin* mort lors d'une embuscade tendue par les Portugais sur l'île d'Annobón en 1601. L'un des frères de Jean, Charles Pépin (1570-1634), sieur du Pré puis de la Basse-Flourie, est « représentant » de la connexion entre Saint-Malo et Vitré. Il avait épousé en 1592 Jeanne Le Moyne, issue de l'une des

Deux grands navires de 500 et 600 tonneaux, le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel*, sont équipés aux Provinces-Unies, chargés de produits flamands et envoyés à Saint-Malo en juin 1615. Ils sont placés sous le commandement de Louys Heyns, un marchand d'origine flamande établi et solidement intégré à Saint-Malo⁸². Le *Saint-Louis* était commandé par Nicolas Frotet de la Bardelière, fils du chef de l'expédition précédente, qui, comme son père, trouva la mort au cours du voyage, tandis que l'un des frères de Louys Heyns, Michiel, était le capitaine du *Saint-Michel*.

L'une des pièces du procès qui se poursuivait toujours un demi-siècle plus tard entre les héritiers des marchands malouins et ceux de leurs commanditaires anversois nous indique que « huit à neuf vingts hommes » ont embarqué, c'est-à-dire 160 à 180. Cependant, l'auteur commet une erreur, sans doute volontaire étant donné les circonstances du procès, en indiquant qu'ils étaient « tous François⁸³ ». En effet, nous allons voir que, comme ils l'ont fait avec le *Montmorency* et la *Marguerite*, les Hollandais s'en prirent à eux principalement parce que se trouvaient à leur bord un certain nombre de leurs compatriotes, qui composaient inévitablement une partie des équipages, en y tenant des rôles clés, notamment Hans de Decker, qui prit le commandement après la disparition de Louys Heyns durant le voyage.

Les sources françaises publiées jusqu'ici – susceptibles de déformer quelque peu le récit de certains épisodes – n'indiquent pas les objectifs de l'expédition mais permettent de connaître dans les grandes lignes son déroulement, sans toutefois indiquer aucune date⁸⁴. Les deux navires auraient levé l'ancre fin août ou début septembre 1616. Un des documents indique que les Malouins, avant de franchir le cap de Bonne-Espérance, ont « touché et mis pied à terre en plusieurs endroits de la route pour s'y rafraîchir et négocier⁸⁵ », sans préciser lesquels.

Dans l'océan Indien, les deux navires se sont rendus en droiture vers la côte occidentale de l'Inde (côte de Malabar), où ils ont effectué plusieurs escales pour tenter d'établir des relations commerciales. Ils ont ensuite

principales familles de la confrérie des marchands d'outre-mer de Vitré. Les deux époux, comme bien d'autres, devaient partager leur temps entre les deux villes, puisque sur leurs douze enfants, trois sont nés à Saint-Malo entre 1595 et 1598, un est né à Vitré en 1599, un à Saint-Malo vers 1602, puis quatre à Vitré entre 1603 et 1608, et enfin trois à Saint-Malo entre 1609 et 1616.

82. Son mariage avec Guillemette Cochon lui permit d'entrer dans le cercle des grandes familles malouines. Parmi les parrains et marraines de leurs enfants, on trouve notamment Michelle Le Fer, Jacqueline Le Fer, Jean Pépin de Boiscléret et Gilette Picot. Son père, Michiel Heyns, participa activement au développement de la marine marchande des Provinces-Unies.

83. « Au Roy... », art. cit., p. 63.

84. Nous ne disposons pas non plus d'assez d'éléments pour établir une carte du voyage aller du *Saint-Louis* et du *Saint-Michel*, comme cela est fait pour celui du *Corbin* et du *Croissant*. Pour localiser les divers noms cités, voir la carte en début d'article : « Les Indes orientales au début du XVII^e siècle ».

85. « Au Roy... », art. cit., p. 63.

atteint ensemble l'île de Ceylan, où ils ont « fait leur commerce⁸⁶ ». Là, ils se sont séparés : tandis que le *Saint-Michel* est parti vers Atjeh, le *Saint-Louis* s'est rendu sur la côte orientale de l'Inde (côte de Coromandel), en particulier à Pondichéry, site du futur comptoir français destiné à devenir célèbre, mais qui ne fut fondé que presque soixante ans plus tard, en 1674. Pourtant, dès 1617, les Malouins du *Saint-Louis* avaient déjà obtenu l'autorisation de s'y établir, et quelques hommes y demeurèrent.

Pendant ce temps, le *Saint-Michel* s'est rendu à Atjeh, où il a rempli ses cales de poivre⁸⁷. Le *Saint-Louis* étant arrivé à son tour, les deux navires malouins prennent la direction de Bantam afin d'y compléter la cargaison et d'y établir un comptoir. Sur le chemin qui les mène à travers le détroit de Malacca, malgré les ravages des maladies, ils s'arrêtent à plusieurs reprises pour charger de nouvelles marchandises. Celles-ci, d'après le même document, auraient été déposées dans un entrepôt obtenu à Bantam « sous le bon plaisir du prince⁸⁸ ». Ces marchandises (coton, pierreries, poivre, etc.), dont la valeur est estimée à un million et demi de livres, auraient alors été confiées à « André Jocet⁸⁹, préposé desdits facteurs avec plusieurs Français de l'équipage », avec toutes « autres commodités nécessaires, afin d'y continuer le trafic et préparer par ledit Jocet la charge de nouvelles flottes⁹⁰ ». Le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* s'appêtent alors à repartir vers l'Europe en compagnie de navires anglais.

Toujours selon les documents français, à peine en mer, le *Saint-Michel* aurait été attaqué et capturé par des navires hollandais, commandés par le « général des Holandois », Laurent Réal, « jaloux de l'heureux prémice de l'entreprise françoise, et voulant de son chef en empescher ou traverser les suites⁹¹ ». Son action vise à « fermer aux François, quoy qu'allié, par la terreur de cet exemple, toute voye et dessein de retour aux mêmes Indes, dont en effet ils n'ont depuis tentéz la route⁹² ». Ici apparaît un point de discordance important entre les documents français et les sources hollan-

86. *Ibidem*.

87. Les archives de l'East India Company confirment que des marchands français de Saint-Malo se trouvaient bien à Atjeh en juillet-août 1617, sans préciser s'il s'agissait d'un seul ou des deux navires (*Calendar of State Papers. Colonial series, East Indies, China and Japan*, vol. 3 : 1617-1621, W.N. Sainsbury [éd.], Londres, Longman, 1870, p. 43-44, n° 118, Atjeh, 28 juillet 1617 ; p. 51-52, n° 134, Atjeh, 20 août 1617).

88. « Au Roy... », art. cit., p. 63.

89. André Jocet, sieur de Limonnay (orthographe très variable), était né en 1592 à Saint-Malo. Son père était Nicolas Jocet, sieur de la Rivière, procureur fiscal de Saint-Malo en 1588, qui avait épousé en 1583 Guyonne Pépin, une sœur de Jean Pépin de Boiscléret, dont André Jocet était donc le neveu. Des Jocet étaient également mariés à des Gravé, des Grout, des Martin, des Picot, des Boulain, des Jonchée, des Le Fer, etc.

90. « Au Roy... », art. cit., p. 63-64.

91. *Ibidem*, p. 67. Laurent Réal (ou Laurens Reael ou Reaal) fut gouverneur général de la VOC aux Indes orientales de 1616 à 1619.

92. « Factum... », art. cit., p. 72. Il y a là une erreur manifeste, puisque l'auteur de ce document semble ignorer – ou l'omet volontairement – l'expédition dirigée par Augustin de Beaulieu en 1619-1622, qui connut d'ailleurs plus ou moins le même sort que les Malouins, comme on va le voir plus loin.

daises. En effet, d'après une lettre rédigée par Jan Pieterszoon Coen, le chef de la loge hollandaise de Bantam⁹³, adressée aux directeurs de la VOC et datée du 10 janvier 1618, les deux navires malouins auraient été entraînés par les vents et les courants trop à l'est de Bantam et se seraient trouvés séparés. C'est donc en se redirigeant vers Bantam, et avant d'y arriver, que le *Saint-Michel* aurait été intercepté à la fin du mois de décembre 1617 par deux navires hollandais, le *Bantam* et le *Nassau*⁹⁴, alors que les documents français placent clairement sa capture après son départ de Bantam vers l'Europe. Ce qui pose la question de l'existence réelle d'un comptoir malouin ou, du moins, des véritables circonstances de son établissement.

Le gouverneur Réal agissait en vertu de l'édit publié par les États généraux en 1606 et récemment renouvelé en 1616, qui interdisait aux marins hollandais de prendre du service sur les navires étrangers qui partaient vers les Indes orientales. C'est ainsi que le nouveau commandant Hans de Decker, ainsi que les Hollandais qui servaient sur le *Saint-Michel* furent arrêtés, tandis que des ordres étaient donnés afin de se tenir prêts à faire face à l'arrivée imminente du *Saint-Louis*. Decker, avec l'aide des Anglais, réussit à s'échapper et à se réfugier à la cour du roi de Bantam, qui refusa sèchement de livrer son hôte. Coen décida d'envoyer le *Saint-Michel* à Jacatra, un port situé à moins d'une centaine de kilomètres à l'est de Bantam, où ses voiles et son gouvernail lui furent ôtés. Pire encore, le navire malouin fut mis à la chaîne, son équipage étant accusé de s'être livré à la piraterie dans la mer Rouge et dans l'océan Indien, qui plus est en arborant le pavillon hollandais⁹⁵. Un manuscrit hollandais postérieur aux événements, rédigé par un avocat de la VOC nommé Pieter van Dam, nous apprend que les Français abandonnèrent leur navire et transportèrent leur cargaison à Bantam⁹⁶.

93. D'abord nommé directeur général du commerce et président de la factorerie hollandaise de Bantam, Jan Pieterszoon Coen (1587-1629) succéda à Laurent Réal dans les fonctions de gouverneur général de la VOC de 1619 à 1623 puis de 1627 à 1629. Il fut le véritable fondateur de la puissance néerlandaise aux Indes orientales.

94. Voir COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, *op. cit.*, p. 42, qui cite DE JONGE, Johan K.J., *De Opkomst...*, *op. cit.*, t. IV, p. 73 (voir aussi p. XLIII-XLVI).

95. *Ibidem*, p. 43 / 79 (lettre de Coen aux directeurs de la VOC du 11 mars 1618).

96. « Les Français s'étant montrés récalcitrants, les nôtres ont mis le *Saint-Michel* à la chaîne, sur quoi tout l'équipage sur l'ordre du capitaine l'a quitté et même abandonné, après avoir enlevé tout ce qui leur plaisait et avoir transporté leurs marchandises à Bantam sans la moindre opposition » (cité par COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, *op. cit.*, p. 45, d'après VAN DAM, Pieter, *Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie door wylen den advocaat Pieter van Dam [Description de la Compagnie des Indes orientales, par feu l'avocat Pieter van Dam]*, t. I, partie 2, chap. XLIII, « La France et la Compagnie en cet endroit, questions et différends, etc. », p. 443). Pieter van Dam (1621-1706) fut avocat de la VOC de 1652 à 1706, il était évidemment très bien informé. Son manuscrit, rédigé à la demande de son employeur entre 1693 et 1701, contient plus de 8000 pages. La VOC souhaitait limiter aussi drastiquement que possible l'accès à ses archives et n'autorisa jamais qu'il soit rendu public. Sitôt achevé, il fut solennellement enfermé dans un coffre, d'où il ne fut sorti qu'au XIX^e siècle. Il était conservé en 1910 aux Archives du royaume des Pays-Bas. Il a été publié en 1927 par Frederik W. STAPEL (La Haye, Nijhoff) et se trouve disponible en ligne sur le site [<http://www.historici.nl>].

Voilà donc peut-être les véritables circonstances de « l'établissement » du comptoir malouin à Bantam, passablement éloignées de celles décrites dans les documents français. Toutefois, il reste certain qu'André Jocet et quelques autres compatriotes sont restés à Bantam « et y entretenrent pendant longtemps un commerce d'une certaine importance, mais ne cessèrent pas d'être molestés par les Hollandais⁹⁷ ».

De son côté, Hans de Decker, soutenu par les Anglais, avait gagné le roi de Bantam à sa cause en lui offrant de somptueux cadeaux. Celui-ci, réclamant la libération du *Saint-Michel*, interdit aux Hollandais de charger du poivre et menaça de les chasser par la force⁹⁸. Coen répliqua aussitôt en brandissant à son tour la menace que les Hollandais quittent Bantam définitivement et transfèrent le commerce des épices dans un autre lieu, ce qui eut pour effet de ramener immédiatement le roi à la raison, les intérêts commerciaux en jeu étant trop importants. Decker parvint tout de même à repartir vers l'Europe à bord d'un navire anglais, le *Charles*, mais mourut sur la route du retour⁹⁹.

Le *Saint-Michel* fut dépouillé de son artillerie et déclaré de bonne prise. Les vêtements de Decker et d'autres officiers décédés furent exposés par les tailleurs de Jacatra et une partie des canons fut vendue au roi de Bantam¹⁰⁰. Le navire malouin fut par la suite utilisé par les Hollandais pour le commerce dans l'océan Indien, tandis que la saisie de sa cargaison, estimée à deux millions de livres¹⁰¹, donna lieu à de vives réclamations de la part des Français. Quelques rescapés montèrent à bord du *Saint-Louis*, arrivé à son tour à Bantam et dont les officiers, après avoir tenté sans succès pendant plusieurs mois de se faire restituer le navire confisqué, durent finalement se résoudre à repartir. Le *Saint-Louis* rentra finalement à Saint-Malo en mai 1619, avec seulement une trentaine d'hommes mais avec une riche cargaison estimée à un million et demi de livres¹⁰². Pourtant, en

97. COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, op. cit., p. 49.

98. *Calendar of State Papers...*, p. 113, n° 254, Bantam, 26 janvier 1618.

99. *Ibidem*, p. 215, n° 499, 1^{er}-4 décembre 1618.

100. *Ibid.*, p. 168, n° 359, Jacatra, 30 mai 1618; p. 183, n° 406, Jacatra, 17 août 1618.

101. La cargaison du *Saint-Michel* comportait une « grande multitude de poivres, clou de girofle, muscades, indigo, massis, ambre gris, bézoûarts, pierreries tant polies que brutes, nombre de coffres et ballots de toile de coton, vaisselle d'argent, soyries, tapis brodé d'or, ouvrages et tentures de la Chine et autres richesses évaluées à deux millions de livres tournois » (« Au Roy... », p. 67). On sait aussi que les Malouins ont laissé à Bantam des « pièces de toiles de coton, plusieurs pierreries et offion brutes, grand nombre de poivres et autres marchandises, revenant selon l'évaluation de France et factures, à plus de 1 500 000 livres » (*ibid.*, p. 64).

102. « 6 230 sacs de poivres d'Achem et Bantam, 52 sacs d'indigo, une cassette remplie de six vingt diamants et autres pierreries, deux sacs de pierres brutes de Ceylan, plusieurs coffres de la Chine, balles de satin, toiles de coton, soyes escurës, et autres marchandises de valeur de plus de quinze cens mille livres » (« Au Roy... », art. cit., p. 68) ; « pierreries, lingots d'or, poudre d'or, barres d'argent coffres de l'Achine, tapis brodez d'or, massis, ambre gris, pieces de satin, toiles de coton, de plusieurs poivres & autres marchandises d'Orient de valeur de plus de quinze cent mil livres » (« Memoire instructif... », art. cit., f° 308).

décembre 1622, lorsque François du Noyer, sieur de Saint-Martin, soutient devant les États de Bretagne réunis à Nantes son projet d'une « Royale Compagnie de la navigation et commerce pour les voyages de long cours », les députés malouins, qui s'y opposent, prétendent que les voyages aux Indes orientales génèrent « beaucoup de perte ». Du Noyer affirme qu'au contraire, le retour du *Saint-Louis* a rapporté 200 % de bénéfices et prouve qu'il a raison en faisant produire par le procureur-syndic des États le journal de bord du navire, qui n'est malheureusement pas parvenu jusqu'à nous¹⁰³.

Les Malouins qui sont rentrés, malgré la capture du *Saint-Michel*, ont dressé un bilan très positif de leur expérience et ont largement mis en avant les perspectives d'avenir qu'elle ouvre. Dans l'une des pièces du procès qui nous renseigne sur cette expédition, quelques extraits mettent en exergue, de façon sans doute volontairement enjolivée, la rapidité et la facilité du voyage ainsi que les considérables gains qui peuvent en être retirés : « la route aisée de cette heureuse navigation », deux navires « dont la course et l'expédition fut courte et d'un immense produit », ou bien « La flotte trouva partout la mer si facile¹⁰⁴ ». Plus encore, on trouve dans ce document deux rubriques intitulées « Observations dudit voyage des Indes » et « Expériences notables dudit voyage et commerce des Indes¹⁰⁵ », établies d'après les rapports des officiers du *Saint-Louis*. Cela démontre la très forte volonté des Malouins, en 1619, d'établir durablement et solidement leur commerce avec les Indes orientales. Dans l'optique d'expéditions futures, les rescapés ont collecté un maximum d'informations et ont retenu les points positifs de leur voyage (facilité et rapidité du voyage, accueil partout favorable de la part des indigènes, bénéfices très importants¹⁰⁶), certainement enjolivés afin d'inciter les investisseurs potentiels et ainsi d'encourager de nouvelles expéditions.

103. BnF, ms fr. 17329, f° 230 v°-231. Voir LA RONCIÈRE, Charles DE, « Les routes de l'Inde. Le passage par les pôles et l'isthme de Panama au temps d'Henri IV », *Revue des questions historiques*, t. LXXVI, 1904, p. 203-209, ainsi que son *Histoire de la marine française, op. cit.*, t. IV, p. 481-484 : « Un précurseur ».

104. « Au Roy... », art. cit., p. 62 et 63.

105. *Ibidem*, p. 64-67 et 69-70.

106. « une sympathie si universelle à l'humeur françoise que cette petite flotte et ses envoyez avoient esté receus par tout à cœur ouvert » ; « La première de ces véritéz et expériences est la facilité de la route et navigation commode ausdites Indes Orientales, soit aux allées et retour, soit au séjour, courses des isles et communication sur les lieux. La seconde est la sympathie des Indiens à l'humeur et générosité françoise, sympathie si puissante et effective que tout ce que les autres estrangiers ont jamais exploitéz chez eux par la force des armes, y est aisé aux François par celles du cœur. La troisieme est la brièveté du temps qui suffit à l'entreprise, séjour et retour de chaque voyage, dont l'accomplissement se consomme en moins de deux ans et demy. [...] La quatrieme est le profit immense de ce riche commerce » (« Au Roy... », art. cit., p. 64 et 69).

Forts de leur expérience, les officiers du *Saint-Louis* ont remis à leur retour un véritable « devis¹⁰⁷ » et proposé que le capital soit porté d'un à cinq ou six millions de livres, une somme qui devait permettre de mener à bien un vaste projet commercial. Pour que ce projet remarquable soit mis à exécution, il demeurait toutefois un problème de taille, qui se révéla insoluble : il fallait au préalable obtenir l'accord des concurrents européens afin de pouvoir commercer librement aux Indes orientales, ce qui relevait de l'utopie. Le fameux *Mare liberum* énoncé en 1609 était loin d'être entré dans les mœurs et la concurrence était féroce. Les alliances qui avaient cours en Europe, comme celle qui existait entre la France et les Provinces-Unies, n'étaient plus valables dans l'océan Indien. Trop d'intérêts étaient en jeu et, si les Ibériques se trouvaient plus ou moins hors course, les Hollandais firent tout leur possible afin de faire avorter les tentatives françaises vers les Indes orientales, et ils y parvinrent.

Toutefois, l'affaire de la prise du *Saint-Michel* n'en resta pas là. Les Malouins, par l'intermédiaire des États de Bretagne et du roi Louis XIII, adressèrent en 1619 aux États de Hollande d'énergiques réclamations dans lesquelles ils se plaignaient d'avoir été troublés « par la Compagnie de Hollande dans le commerce des isles Moluques, du Japon, Sumatra et Madagascar¹⁰⁸ », ce qui démontre encore une fois l'ampleur de leurs ambitions. Arnel Martin de la Parisière¹⁰⁹ fut envoyé en Hollande afin d'obtenir réparation du préjudice, estimé à 2,4 millions de livres, mais il ne parvint à en obtenir que 550 000, selon un accord passé en 1623, qui ne fut appliqué que partiellement¹¹⁰. Mais à leur tour, les Malouins furent accusés d'avoir conservé pour eux le bénéfice des marchandises ramenées des Indes orientales, ce qui aurait provoqué la ruine de leurs associés anversois¹¹¹. Pire encore, ils seraient allés jusqu'à incendier leur propre navire, le *Saint-Louis*, dans la rade de Saint-Malo. Ce sont ces différents points qui font l'objet du procès, toujours en cours en 1664, entre les héritiers des marchands malouins et ceux de leurs commanditaires anversois¹¹².

107. Ce terme est employé dans le document, p. 65. Pour le détail du « devis », voir p. 64-67.

108. BnF, ms fr. 8290, f° 473 : Délibération des États de Bretagne du 3 octobre 1619, à la suite d'une réponse royale du 4 novembre 1618.

109. Il était le fils d'Alain Martin, seigneur de La Chapelle-Malterre, et de Jeanne Le Large. Il épousa en 1600 Jeanne Porée. Des Martin étaient mariés avec des Gravé, des Jocet, des Le Large, des Porée, des Grout, des Boulain, etc.

110. Transaction du 20 octobre 1623, à La Haye, citée par LA RONCIÈRE, Charles DE, *Histoire de la marine...*, op. cit., t. IV, p. 295, n. 4, d'après DE JONGE, Johan K.J., *De Opkomst...*, op. cit., t. IV, p. XLVI, n. 1, qui conclut : « *Het eigenlijke doel, het verijdelen der fransche onderneming was intusschen bereikt* » (« Le véritable objectif, l'échec de l'entreprise française, avait entre-temps été atteint »). C'est moi qui traduis.

111. « Memoire instructif... », art. cit., f° 309. Voir également COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, op. cit., p. 46-47.

112. « Au Roy... », art. cit., p. 68-69 et 70-71 ; « Factum... », art. cit., p. 71-72. Voir également COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, op. cit., p. 46, qui cite le manuscrit de l'avocat de la VOC Pieter van Dam déjà rencontré, *Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie...*, op. cit., t. I, partie 2, chap. XLIII, p. 945.

Une dernière expédition, à laquelle participent les Malouins (1619-1622)

Après le retour du *Saint-Louis*, il devient nécessaire de rapprocher les deux « partis » qui avaient armé séparément le *Montmorency* et la *Marguerite* d'un côté et le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* de l'autre. Malgré les réticences et les antagonismes qui ne devaient pas manquer, l'intérêt était réciproque car chaque parti, seul, était trop faible.

Organisée et financée par la Compagnie, qui comptait au moins des associés de Paris, Rouen, Dieppe et Saint-Malo, une nouvelle expédition quitte ainsi Honfleur le 2 octobre 1619 à destination des Indes orientales, sous le commandement d'Augustin de Beaulieu¹¹³. Elle comporte trois navires : le *Montmorency*, l'*Espérance* et l'*Hermitage*, qui se séparent à la pointe de l'Afrique. L'*Espérance*, commandée par le Malouin Robert Gravé¹¹⁴, doit se rendre directement à Bantam, tandis que les deux autres navires abordent à Ticou, sur la côte occidentale de Sumatra. De là, l'*Hermitage* part pour aller retrouver l'*Espérance* à Bantam, tandis que le *Montmorency* effectue à Atjeh un long séjour, entrecoupé d'une « escale » à l'île de Langkawi (Malaisie).

L'*Espérance*, décimée par les maladies, parvient d'abord en décembre 1620 à Jacatra, devenue depuis le printemps 1619 la capitale des établissements hollandais, sous le nom de Batavia¹¹⁵. Là, un accord est conclu avec

113. On connaît cette expédition dans ses détails grâce au récit qu'il en a fait : *Mémoires du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu dressés par lui-même*, publié seulement une quarantaine d'années après son retour, en 1664, par Melchisédec THÉVENOT dans son recueil intitulé *Relations de divers voyages curieux...*, Paris, Cramoisy, 1664-1666, 2 vol. Le récit de Beaulieu se trouve dans la seconde partie du volume I, p. 1-128 (chaque récit est paginé séparément). Voir également l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé PRÉVOST, t. IX, Paris, Didot, 1751, p. 317-337 : « Voyage d'Augustin de Beaulieu, aux Indes Orientales », et p. 338-352 : « Description de l'Isle de Sumatra ». Voir enfin l'édition réalisée par LOMBARD, Denys, *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622. Augustin de Beaulieu, un marchand normand à Sumatra*, Paris, École française d'Extrême-Orient/Maisonnette et Larose, 1996 (orthographe et ponctuation modernisées), avec une préface « Introduction », p. 5-26.

114. Robert Gravé (v. 1585-1621) était issu d'une des grandes familles de Saint-Malo. Son père était François Gravé du Pont (aussi appelé Pont-Gravé ou Du Pont-Gravé), le compagnon de Samuel de Champlain au Canada; il était né à Saint-Malo en 1560, puis s'était établi à Honfleur en 1599. Avant de partir pour les Indes orientales, Robert séjourna lui-même longuement en Acadie, où il participa activement, comme son père, au trafic des fourrures et aux relations avec les Indigènes. Sur leur rôle respectif, voir THIERRY, Éric, *La France de Henri IV en Amérique du Nord*, Paris, Honoré Champion, 2008, et TRUDEL, Marcel, *Histoire de la Nouvelle-France*, t. I et II, Paris/Montréal, Fides, 1963-1966. La famille Gravé entretenait des liens matrimoniaux notamment avec les familles Le Fer, Pépin, Frotet, Grout, Jocet, Martin, Picot, Boulain, Jonchée, Porée, etc. On a vu aussi que dès le début des années 1560, Macé et Vincent Gravé (qui étaient deux frères du grand-père de Robert, nommé Robin) étaient en relation avec Pierre de Moucheron à Anvers. Un quatrième frère, nommé Julien, était quant à lui marié à Jeanne Le Cocq, de Vitré. L'un des cousins de Robert, Thomas Gravé (1587-1618), avait participé à l'expédition du *Saint-Louis* et du *Saint-Michel*, puisque l'on trouve sa trace dans les registres paroissiaux de Saint-Malo avec la mention « mort aux Mollucques ».

115. Il s'agit de l'actuelle Djakarta, la capitale de l'Indonésie.

le gouverneur général de la VOC, Jan Pieterszoon Coen (1619-1623), selon lequel les Français acceptent de partager avec les Anglais et les Hollandais présents à Bantam le poivre qu'ils vont y acquérir, au prix de 2 réales le sac. Rejointe sur ces entrefaites par l'*Hermitage*, l'*Espérance* atteint enfin Bantam à la fin du mois de janvier 1621. Les Français sont bien reçus par le roi, qui fixe le prix du poivre à 4 réales le sac. Devant son refus de le baisser, Gravé et ses hommes demandent aux Hollandais si leur accord est toujours valable. En l'absence de réponse et d'autant plus que le roi, après une série de malentendus et de désaccords, renonce à faire affaire avec les Européens, ils décident de charger pour eux seuls du poivre. Gravé avait auparavant rencontré « monsieur de Lymmoney, le sieur André Iosset Commis pour messieurs de la Compagnie de S. Malo¹¹⁶ », resté à Java lors de l'expédition précédente en compagnie de quelques hommes avec pour mission de « préparer la charge de nouvelles flottes ». Les deux hommes étaient apparentés¹¹⁷, et c'est grâce à André Jocet que la cargaison de poivre de l'*Espérance* put être complétée, moyennant la vente de l'*Hermitage* :

« [...] ils eurent le restant de leur charge du sieur Limonné, commis pour messieurs de la compagnie de S. Malo à Bantan, qui prit en payement la patache l'Hermitage au prix de 1500. reales, avec quelques marchandises & argent [...]»¹¹⁸.

L'*Espérance* s'apprête alors à repartir vers la France lorsque trois navires hollandais l'obligent à se rendre à Batavia. Le capitaine Gravé, accusé malhonnêtement de n'avoir pas respecté l'accord conclu, est arrêté et, malgré ses vigoureuses protestations, les Hollandais s'emparent par la force de la cargaison et même de l'artillerie, puis incendient lâchement le navire français, peut-être en octobre 1621, ou dans la nuit du 16 juin d'après les sources hollandaises, qui livrent là encore une version quelque peu différente des événements :

« Les Français furent priés par les deux compagnies de faire la livraison des 2 / 3 du poivre sus-mentionné, ils s'y montrèrent peu disposés et s'y refusèrent finalement en nous faisant savoir que si nous voulions avoir ces épices, nous aurions à les prendre par la force. [...] ceux de l'*Espérance* après avoir refusé pendant quelques jours de céder, finirent néanmoins par envoyer une partie du poivre aux deux compagnies¹¹⁹. »

116. *Mémoires du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu...*, op. cit., p. 90.

117. Deux cousins du père d'André Jocet étaient mariés avec des Gravé : Jacques Jocet (mort en 1614), sieur de la Barbotaye, avait épousé en secondes noces en 1607 Berteline (ou Bertranne) Gravé, et son frère Nicolas Jocet (1583-1639), sieur des Vergers, avait épousé en 1617 Marie Gravé.

118. *Mémoires du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu...*, op. cit., p. 88. La somme de 1500 réaux paraissant dérisoire, il se peut qu'il y ait ici une erreur, à moins que les « quelques marchandises & argent » aient eu une valeur très importante.

119. D'après le manuscrit de Pieter VAN DAM déjà rencontré : *Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie...*, livre I, titre II, chap. XXXIII, p. 1078-1079, cité par COLLET, Octave J.-A., *L'île de Java...*, op. cit., p. 59-61.

Mais finalement toute la cargaison est saisie. Quant à l'incendie de l'*Espérance*, il aurait été accidentel et dû à la négligence des Français. Les rescapés parviennent à retourner à Bantam, d'où, à bord de l'*Hermitage* appartenant désormais aux Malouins, ils rejoignent Beaulieu à Atjeh au début du mois de novembre 1621, quelques jours avant la mort du capitaine Gravé, « atteint d'une vehemente fievre causée de fascherie¹²⁰ ».

À la mi-décembre, Beaulieu ayant enfin obtenu l'autorisation d'aller acheter du poivre à Ticou, le *Montmorency* quitte Atjeh, laissant là l'*Hermitage* entre les mains des Malouins. En effet, André Jocet lui explique qu'il a « des marchandises à vendre icy, dont il ne se pouvoit si tost desfaire¹²¹ ». Le *Montmorency*, reparti seul de Ticou le 1^{er} février 1622, accosta au Havre le 1^{er} décembre suivant, avec une cargaison essentiellement composée de poivre.

Vingt-cinq hommes étaient restés au service du commis malouin, parmi lesquels un dénommé Pierre Berthelot, un « aide pilote » originaire d'Honfleur embarqué au départ sur l'*Espérance*, dont on connaît la suite des aventures par ailleurs¹²², ce qui nous renseigne également en partie sur celles vécues par l'équipage de l'*Hermitage*. La patache, rebaptisée la *Petite Espérance*, quitta Atjeh le 1^{er} mars 1622. Capturée quelque temps par un navire hollandais, elle fut menée d'abord à Jambi¹²³, où de nombreux marins moururent de faim et de soif, puis à Batavia. Libérée, elle parvint vers la fin mai à Makassar, un port important situé sur l'île de Célèbes (Sulawesi), à l'est de Bornéo. Puis les conflits entre les Français dégénérèrent, jusqu'à l'assassinat d'André Jocet. En novembre 1623, son successeur, Guillaume Gauthier de la Terrerie, fut autorisé par le nouveau gouverneur général des établissements hollandais, Pieter Carpentier (1623-1627), à trafiquer notamment à Japara, une ville située sur la côte nord de Java, à environ 500 kilomètres à l'est de Bantam. Au retour d'un voyage aux Philippines, la patache fut interceptée sur le chemin d'Atjeh par les Hollandais, qui s'emparèrent de la cargaison, estimée à près d'un million de livres, et massacrèrent l'équipage jusqu'au dernier. C'est ce que nous apprend un « Memoire de la compagnie des Indes orientales contre les

120. *Mémoires du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu...*, op. cit., p. 90.

121. *Ibidem*, p. 91.

122. La vie de Pierre Berthelot est assez bien connue grâce à son biographe, le révérend père Philippe de la Très Sainte Trinité, qui a partagé ses dernières années et qui publia en latin en 1649 un *Itinerarium Orientale*, dans lequel plusieurs chapitres étaient consacrés à son ami. La traduction française parut trois ans plus tard : *Voyage d'Orient*, Lyon, Jullieron, 1652, p. 435-522, en particulier livre VIII, chap. vi, p. 435-442. Voir notamment BRÉARD, Charles, *Histoire de Pierre Berthelot, pilote et cosmographe du roi de Portugal aux Indes orientales, carme déchaussé*, Paris, Picard, 1889; GONTIER, Paul, *Vie admirable de Pierre Berthelot en religion et devant l'Eglise, bienheureux Denis de la Nativité, pilote major et cosmographe du roi de Portugal aux Indes orientales, prêtre, carme et martyr 1600-1638*, Caen, L. Jouan, 1918; LA RONCIÈRE, Charles DE, « La première hydrographie française des mers orientales », *Bulletin de la Section de géographie*, t. XXXII, 1917, p. 392-399.

123. Grand port fluvial situé sur la côte orientale de Sumatra, où la VOC avait établi un comptoir.

hollandois », qui démontre que les Malouins ont participé à cette nouvelle tentative française. Il s'agit en fait d'une requête (non datée) adressée au roi par les associés malouins de la compagnie qui se plaignaient toujours de la capture du *Saint-Michel* (1617), mais aussi de la perte de l'*Espérance* (1621), ainsi que de la capture et du massacre de l'équipage de l'*Hermitage* survenus un peu plus tard :

« Les associez de la Compagnie des Indes orientales habitans de vostre ville de Saint Malo Vous remonstrent treshumblement que depuis cinq ans ilz ont esté continuellement aux piedz de Vostre Majesté pour implorer sa Justice sur la deppredation quilz ont receue des hollandois au voyage par eulx fait aux Indes orientales par la prise dun vaisseau [le *Saint-Michel*] chargé de grandes riches & precieuses marchandises, de valleur de plus de deux millions de livres outre la perte de plus de deux cens hommes qui s'estoient embarques sur ledit vaisseau desquelz il n'en est retourné que vingt huit [...] ilz leur ont fait une autre tresgrande & nouvelle deppredation depuis peu. Qui est qu'apres la premiere lesdits supplians ayant laissé six hommes pour leurs facteurs & commissionnaires a Bantan avec des moyens & effets pour faire achat de nouvelles marchandises & preparer la charge de quelques vaisseaux quilz leur devoient envoyer pour continuer le commerce & trafficq et apporter en vostre Royaume de grandes richesses lesquelles se feussent respandues dans toutes les Provinces d'icelluy. Lesdits hommes feirent un grand amas de choses rares, precieuses, exquis, & de grand prix en intantion de les amener avec eulx en france silz pouvoient faire rencontre de quelque bon vaisseau ce qui leur arriva par la venue de la flotte de ceulx de la Compagnie des associez de vos villes de Paris, Rouan, & Dieppe qui ayant fait un pareil voyage ausdictes Indes orientales et esté aussy mal traictez par lesditz hollandois qui leur bruslerent leur vice admiral [l'*Espérance*] aupres dudit Bantan avec pertes & mort de plusieurs de leurs gens vendirent ausdits facteurs leur troiziesme vaisseau [...] voyagerent vers les Isles philippines & aillieurs, d'ou ils rapportèrent diverses & riches marchandises et retournans a Achim [Atjeh], feirent rencontre desdictz hollandois qui comme il fault que le plus foible cede au plus fort se saisirent de leur dict vaisseau [l'*Hermitage*] de leurs personnes & marchandises qui valloient plus de neuf cens mil livres et apres les avoir pris se rendirent maistres de leurs vies. Car ilz les tuerent tous les uns apres les autres les esgorgerent et jetterent en mer affin quil n'en feut jamais nouvelle ny fait aucune plaincte a vostre Majesté¹²⁴. »

•

Si on ne connaît pas avec précision les objectifs des Malouins et des Vitréens ni les produits qu'ils venaient chercher aux Indes orientales – pas plus que ceux qu'ils y emportaient¹²⁵ – on en sait désormais un peu plus sur

124. « Memoire de la compagnie des Indes orientales contre les hollandois », BnF, ms fr. 16738, f° 14-15.

125. On trouve simplement dans les différents récits les éléments suivants. Lors de l'escale du *Corbin* et du *Croissant* à l'île d'Annobón, Pyrard parle d'une somme de 1500 *crudados* à laquelle s'ajoutent du vin, des biscuits, de la poudre à canon et des mousquets. Le récit de Martin semble lui indiquer plutôt que le total des produits (argent, vin, pain, sel, poudre à canon, plomb, toiles, mousquets et autres) qu'ils ont remis aux Portugais atteint la somme de 1500 écus (PYRARD 1619, p. 15, 1; Martin 1604, p. 11). Les Malouins

ceux qu'ils en ont rapportés. Toutefois, on peut tout de même raisonnablement imaginer qu'ils essayaient inévitablement, outre les précieuses épices, de se procurer des teintures, des mordants et tout produit nécessaire à la fabrication des toiles, dont le commerce était l'une de leurs sources de profit les plus importantes. Ils espéraient sans doute trouver les mêmes produits, ou même d'autres, qu'en Amérique, mais à des coûts moins élevés; ils étaient aussi à la recherche d'autres marchés, d'autres débouchés pour les toiles notamment. Plus encore, comme le démontre par exemple le fait qu'ils aient laissé à plusieurs reprises des hommes à Atjeh puis à Pondichéry et à Bantam en vue de futures expéditions ou encore les perspectives énoncées par les officiers du *Saint-Louis*, les Malouins nourrissaient de larges ambitions. Il est évident que leur objectif était d'établir des relations commerciales durables afin d'en retirer d'importants bénéfices, car le commerce des Indes orientales – et celui des épices en particulier – s'avérait très lucratif, aussi ces hardis marchands ne pouvaient pas ne pas s'y intéresser et tenter d'y participer. Plus largement, les Malouins ont joué un rôle pour le moins actif dans les tentatives françaises pour prendre part au commerce des Indes orientales au début du XVII^e siècle, afin d'ouvrir la route des épices à leurs compatriotes; en cela, ils ont même été des précurseurs. Pourtant ces efforts louables se sont révélés infructueux, notamment en raison de l'hostilité des Hollandais qui, devenus les nouveaux maîtres des lieux, n'entendaient pas partager le monopole dont ils venaient eux-mêmes de s'emparer au détriment des Portugais. Les tentatives décrites ici sont restées sans suite pendant plus d'un demi-siècle, les débuts de l'empire colonial français en Asie datant seulement de la seconde partie du règne de Louis XIV.

avaient aussi embarqué des produits classiques pour effectuer le troc avec les indigènes, comme à Madagascar : « des cueilliers de cuivre, des patenostres [chapelets] de voire », « des Cuillers de cuivre, jettons & autres chose de peu de valeur » (Martin 1604, p. 21 et 22); « [...] la clinquaille, & petites bagatelles de Flandres [...] pour deux jettons ou pour une cueillier de cuyvre ou d'estain, nous avons une vache ou un taureau, ou trois brebis ou belliers » (PYRARD 1619, p. 32, 1). Ou encore aux Comores : « des clinquailles de fer de peu de valeur », « de la petite clinquaille & autres bagatelles de Flandres » (PYRARD 1619, p. 44 et 48-49, 1). Le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* emportaient « quantité de toiles, dentelles, couteaux, et autres marchandises de Flandres » (« Memoire instructif... », f^o 308). Augustin de Beaulieu, en 1619-1622, devait certainement emporter une importante quantité d'argent, puisqu'il parle à de nombreuses reprises du prix du poivre qui semble être payé en réales.

RÉSUMÉ

À la fin du xvi^e siècle et au début du xvii^e, les Anglais et les Hollandais se lancent à l'assaut de l'empire établi depuis un siècle dans l'océan Indien par les Portugais qui contrôlaient le lucratif commerce des Indes orientales, notamment celui des épices. Avec une longueur de retard, les Français s'engagent eux aussi dans la course aux épices, par l'intermédiaire principalement des marchands malouins et vitréens. C'est ainsi qu'en 1601, deux navires armés par des marchands de Saint-Malo, Vitré et Laval quittent la France. Le *Corbin* fait naufrage aux îles Maldives, tandis que le *Croissant*, après avoir chargé des épices à Sumatra, coule au retour près des côtes ibériques. En 1616, une deuxième tentative est menée par des Malouins associés à des marchands zélandais et anversoïis. Le *Saint-Michel* est capturé par les Hollandais à Java, mais le *Saint-Louis* parvient à rapporter une cargaison d'épices en 1619. La même année, les Malouins participent à une nouvelle expédition, au sein de la Compagnie française des Indes orientales fondée en 1604 par Henri IV. Les Hollandais s'emparent de l'*Espérance*, détruite par un incendie à Java, pendant que le *Montmorency* rentre en France en 1622 chargé de produits orientaux. L'*Hermitage*, après quelques pérégrinations, est lui aussi capturé par les Hollandais, et son équipage assassiné. C'est l'histoire de ces différentes expéditions, mal connues et restées sans suite durant un demi-siècle, qui est relatée ici.

ABSTRACT

At the end of the 16th century and the beginning of the 17th century, the English and the Dutch set out to conquer the empire established a century earlier in the Indian Ocean by the Portuguese, who had the control over the lucrative trade in East India, especially the spice trade. Lagging behind, the French were also engaged in the spice race, mainly through the merchants of Saint Malo and Vitré. Thus in 1601, two ships armed by merchants of Saint Malo, Vitré and Laval left France. The Corbin was shipwrecked in the Maldive Islands, while the Croissant, after loading spices in Sumatra, sank off the Iberian coast. In 1616, a second attempt was made by Malouins associated to merchants of Zeeland and Antwerp. The Saint-Michel was captured by the Dutch in Java, but the Saint-Louis managed to bring back a cargo of spices in 1619. The same year, the Malouins participated in a new expedition, within the French East India Company founded in 1604 by Henri IV. The Dutch seized the Espérance, destroyed by fire in Java, while the Montmorency returned to France in 1622 loaded with oriental products. The Hermitage, after some wanderings, was also captured by the Dutch, and its crew murdered. The story of these different expeditions, poorly known and without follow-up for half a century, is examined here.