Les précurseurs de la Compagnie française des Indes orientales, 1601-1622

Guillaume Lelièvre

▶ **To cite this version:**

Guillaume Lelièvre. Les précurseurs de la Compagnie française des Indes orientales, 1601-1622. Histoire. Université de Caen Basse Normandie, 2014. Français. NNT : . tel-01658114

HAL Id: tel-01658114

https://normandie-univ.hal.science/tel-01658114

Submitted on 7 Dec 2017

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

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

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Université de Caen Basse-Normandie

École doctorale 558 : Histoire, Mémoire, Patrimoine, Langage

Thèse de doctorat

présentée et soutenue le 8 février 2014

par

Guillaume LELIÈVRE

pour obtenir le

Doctorat de l'Université de Caen Basse-Normandie

Spécialité :
Histoire et civilisations : histoire des mondes modernes, histoire du monde contemporain

Les précurseurs de la Compagnie française des Indes orientales, 1601-1622

sous la direction du professeur André ZYSBERG

Jury

Jean-Pierre DUTEIL, professeur d'histoire moderne à l'Université de Paris VIII (rapporteur)

Alain HUGON, professeur d'histoire moderne à l'Université de Caen (examinateur)

Frank LESTRINGANT, professeur de littérature du XVI^{e} siècle à l'Université de Paris-Sorbonne (examinateur)

Michel VERGÉ-FRANCESCHI, professeur d'histoire moderne à l'Université François Rabelais de Tours (rapporteur)

André ZYSBERG, professeur émérite de l'Université de Caen (directeur)

SOMMAIRE

Remerciements……6

Introduction générale……...7

PREMIÈRE PARTIE :
LES SOURCES……....17

I. Les sources françaises sur l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*……18

A. François Martin……18

1. La première édition de la *Description du premier voyage*... (1604)……...18

2. La seconde édition de la *Description du premier voyage*... (1609)……20

B. François Pyrard……22

1. L'histoire de la rédaction des trois premières éditions : le rôle primordial de Pierre Bergeron……22

2. L'édition de 1611……29

3. L'édition de 1615……30

4. L'édition de 1619……32

5. L'édition de 1679 : une édition remaniée et ses « victimes »……..33

5.1. Jean Mocquet……..35

5.2. Henri de Feynes……..37

5.3. Le jésuite flamand Nicolas Trigaut……38

5.4. Une « victime collatérale » : le jésuite normand Étienne de la Croix……39

5.5. Une haine de Pierre Du Val pour les Anglais ?……...41

6. Les éditions en portugais et en anglais……43

C. L'intérêt multiple de ces deux récits……44

II. Les sources sur les voyages anglais et hollandais……...45

1. Sources anglaises……..46

2. Sources hollandaises……49

III. Les sources sur la première Compagnie française des Indes orientales (1604-1622)……51

1. 1604-1610……51

2. 1611-1615……53

3. La première expédition de la Compagnie (1616-1618)……53

4. Une expédition malouine menée en parallèle (v. 1616-1618)……..54

5. Un troisième voyage (1619-1622)……55

DEUXIÈME PARTIE :
L'EXPÉDITION DU *CORBIN* ET DU *CROISSANT*
D'APRÈS LES SOURCES FRANÇAISES……57

Introduction……58
I. François Pyrard et François Martin avant leur départ……59
1. François Pyrard……59
1.1. Sa famille……59
1.2. Remise en cause de ses origines……60
1.3. Sa profession……62
2. François Martin……63
2.1. Vitré et Saint-Malo au XVI[e] siècle……63
2.2. Sa famille……65
2.3. Avant 1601……66
II. Le récit de l'expédition par Pyrard et Martin……68
1. Le voyage aller……68
2. Le séjour à Sumatra……75
3. Le voyage retour……77
4. Compléments sur le voyage retour……78
5. Chronologie du voyage……81
III. Motivations et destination du voyage……82
IV. Les équipages……86
1. Origine et nombre……86
2. Les deux capitaines……89
3. Les deux pilotes……90
V. Analyse de l'itinéraire et bilan de l'expédition……92
1. Le voyage aller……92
1.1. La route des Portugais……94
1.2. Itinéraire du *Corbin* et du *Croissant* et comparaisons……96
1.3. Bilan et comparaisons……105
2. Le voyage retour……106
2.1. La route des Portugais……106
2.2. Itinéraire du *Croissant* et comparaisons……107
2.3. Bilan et comparaisons……108
3. Bilan de l'expédition……109
3.1. La cargaison du *Croissant*……109
3.2. Un voyage très meurtrier……110

VI. La suite des aventures de Pyrard et la fin de la vie de Martin……..113

1. Des Maldives à Laval……..113

2. Le récit de Pyrard : un ouvrage destiné à ses successeurs……..119

3. La fin de la vie de François Martin…….129

Conclusion……132

TROISIÈME PARTIE :
LES VOYAGES DES ANGLAIS ET DES HOLLANDAIS :
DES RENCONTRES TRÈS INSTRUCTIVES……..133

Introduction……..134

I. L'apparition des Anglais et des Hollandais dans l'océan Indien……..135

1. Les raisons……..138

2. Les débuts……...139

3. L'organisation…….146

II. Les rencontres des Français avec les Hollandais lors du voyage aller……..148

1. Balthazar de Moucheron…….148

1.1. Les origines familiales et les débuts de Balthazar……..148

1.2. Une carrière brillante, tournée vers les Indes orientales……149

1.3. Les Moucheron : « une tribu dispersée à travers l'Europe », liée à Vitré et à Saint-Malo……153

2. Guyon Lefort : le lien entre les Français et les Hollandais…….156

2.1. Une famille établie à Vitré et liée à l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*…….156

2.2. Son premier voyage aux Indes orientales (1598-1600)……..157

3. Le voyage aller de la flotte de Spilberg, ponctué par les rencontres avec les Français……..162

3.1. Dans l'Atlantique……...162

3.2. La *Brebis* et l'*Agneau* rencontrent les Français au cap de Bonne-Espérance (27 décembre 1601-1er janvier 1602)…….164

3.3. Le *Bélier* rencontre les Français à Madagascar (février-mars 1602) : une rencontre fortuite ?……..167

3.4. La *Brebis* et le *Bélier* se retrouvent à Ceylan, puis parviennent à Atjeh……171

III. L'escale commune à Atjeh……..173

1. Les Français……174

2. Les Hollandais……175

3. Les Anglais…….179

4. Bilan : la montée en puissance des Hollandais et des Anglais……183

IV. Les rencontres des Français avec les Anglais et les Hollandais lors du voyage retour……189

V. Le retour de la *Brebis* et de l'*Agneau* : une tentative de détournement par Balthazar de Moucheron, au service d'Henri IV et de la France……...194

Conclusion……199

QUATRIÈME PARTIE :
LA PREMIÈRE COMPAGNIE FRANÇAISE DES INDES ORIENTALES (1604-1622)……...200

Introduction……..201

I. 1604-1610……..202

1. L'exploitation du récit de François Martin par Henri IV……202

1.1. Un ouvrage commandé par Henri IV, qui récompense Martin……..202

1.2. Un récit « orienté »……203

2. La fondation de la première Compagnie française des Indes orientales par Henri IV (1er juin 1604)……..208

3. Une existence agitée jusqu'à la mort du roi (1604-1610)……...213

II. 1611-1615……228

1. Renouvellement du privilège et tentatives contrées par les Anglais……...229

2. Les lettres patentes du 2 juillet 1615 : la Compagnie des Moluques ou Flotte de Montmorency……..231

III. La première expédition de la Compagnie : le *Montmorency* et la *Marguerite* (1616-1618)…….233

1. Le voyage aller……234

2. Le début du séjour à Bantam d'après les sources françaises……..237

3. Points négatifs et motifs d'espoir……245

4. Les compléments apportés par les sources anglaises et hollandaises…….248

IV. Une expédition malouine menée en parallèle : le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* (v. 1616-1618)……...252

1. Les Malouins et la Compagnie des Moluques……252

2. Le récit de l'expédition d'après les sources françaises……...256

3. Les compléments apportés par les sources anglaises et hollandaises…….258

4. Perspectives d'avenir……..261

5. Une affaire encore non résolue un demi-siècle plus tard……262

V. Un troisième voyage : le *Montmorency*, l'*Espérance* et l'*Hermitage* (1619-1622)……..265

1. L'organisation……265

2. Le voyage aller……267

3. Séjours à Sumatra et sur l'île de Langkawi……280
3.1. À Ticou (1er décembre 1620-3 janvier 1621)…….280
3.2. À Atjeh (30 janvier-24 juillet 1621)……...283
3.3. À Langkawi (7 août-12 octobre 1621)……...288
3.4. De Langkawi à Atjeh (12 octobre-5 novembre 1621)……290
3.5. Dernières escales à Atjeh (5 novembre-16 décembre 1621) et à Ticou (1er-31 janvier 1622)……..293
4. Le voyage retour…….296
5. La fin de la vie de Beaulieu : au service du roi et des projets pour le commerce des Indes orientales…….298
Conclusion……302

Conclusion générale……..303

Annexes de la quatrième partie……313

Bibliographie……...361

Index des noms de personnes……376

Index des noms de lieux……...381

TABLE DES CARTES

1. Les Indes orientales au début du XVIIe siècle……16

2. Le voyage aller du *Corbin* et du *Croissant* (1601-1602)……69

3. La route des Portugais……95

4. Le voyage aller de la flotte de Lancaster (1601-1602)……...98

5. Le voyage aller de la flotte de Spilberg (1601-1602)…….99

6. L'empire portugais aux Indes orientales vers 1600……..137

7. Le voyage aller du *Montmorency* et de la *Marguerite* (1616-1617)…….235

8. Le voyage aller du *Montmorency*, de l'*Espérance* et de l'*Hermitage* (1619-1620)…….268

9. Sumatra, Java et la presqu'île de Malaisie vers 1620……...281

REMERCIEMENTS

Je voudrais ici exprimer mes remerciements à :

- mon directeur de thèse, le professeur André Zysberg, qui m'a permis de connaître François Pyrard et qui a suivi mon travail durant ces longues années ;
- la direction des Presses universitaires de Caen, qui m'a encouragé et aidé à obtenir un congé de formation professionnelle, sans lequel cette thèse n'aurait pas pu être achevée ;
- mes parents, qui ont financé mes études, qui m'ont soutenu et encouragé et qui ont toujours été très présents, même dans les moments les plus sombres ;
- mon père, Olivier Desbordes, Claire Hanusse et Alain Bloquel pour leur aide dans la transcription des manuscrits ;
- mon père, pour les recherches généalogiques ;
- Michel Daeffler pour la réalisation des cartes.

Enfin, je dédie ce travail à mon petit prince Quentin, ainsi qu'à son petit frère ou sa petite sœur qui va naître prochainement.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

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 commerce des épices. L'objectif de cette thèse est d'étudier quelle part ont pris les Français dans ce grand mouvement économique qui porta les nations européennes à exploiter les richesses des Indes orientales, dans le premier quart du XVII^e^ siècle.

L'expression « Indes orientales » englobe les rives de l'océan Indien, du cap de Bonne-Espérance aux îles de la Sonde, c'est-à-dire principalement Sumatra, Java et les Moluques, dans l'Indonésie actuelle. C'est là que se déroulait le commerce des épices – poivre, cannelle, clou de girofle, noix muscade… – et d'autres marchandises de valeur comme les pierres précieuses ou encore les porcelaines de Chine. 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, les *Voyages* de Jean de Mandeville, ou encore les *Mirabilia descripta* de Jourdain Cathala de Séverac.

Après la mise en communication des deux mondes réalisée en 1498 par Vasco de Gama, les Portugais s'étaient progressivement établis dans les principaux points qui permettaient de contrôler le commerce des épices dans l'océan Indien, se substituant ainsi aux marchands arabes. Mais, en dépit de leurs efforts pour conserver les secrets de leur navigation, des informations filtraient jusque dans les ports de leurs voisins et rivaux européens, attisant les convoitises des marchands anglais et hollandais notamment.

En France, s'il existait bien des *Cosmographies universelles* comme celles de Guillaume Le Testu (1556[1]), André Thevet (1575) ou François de Belleforest (1575), le règne d'Henri IV est marqué, selon Frank Lestringant, par « ce qu'il serait à peine exagéré d'appeler un naufrage géographique »[2], qui perdure jusqu'à la première édition des *Estats, empires et principautez du monde* de Pierre d'Avity, en 1614. De plus, l'intérêt des Français se porte essentiellement vers des contrées plus proches que les Indes orientales, en particulier vers les rives de la Méditerranée, le Levant et la Terre Sainte, comme en témoigne le succès des *Observations* de Pierre Belon du Mans (1553) et plus encore des *Voyages du Seigneur de Villamont* (1595). L'Amérique attire aussi les lecteurs, avec notamment *Les singularitez de la France antarctique* d'André Thevet (1557), l'*Histoire d'un voyage faict en la terre du Brésil* de Jean de Léry (1578), mais aussi le traité *Des*

1 Récemment mise à la disposition d'un large public par F. Lestringant : *Cosmographie universelle selon les navigateurs tant anciens que modernes par Guillaume Le Testu*, Paris, Arthaud, 2012.

2 F. Lestringant, « La littérature géographique sous le règne d'Henri IV », in *Les Lettres au temps d'Henri IV* (Actes du colloque d'Agen-Nérac, 18-20 mai 1990), Pau, J & D Éditions, 1991, p. 283 (p. 281-308) ; publié également dans F. Lestringant, *Écrire le monde à la Renaissance. Quinze études sur Rabelais, Postel, Bodin et la littérature géographique*, Caen, Paradigme, 1993, p. 341-368. Voir, du même auteur, *L'atelier du cosmographe ou l'image du monde à la Renaissance*, Paris, Albin Michel, 1991 ; *André Thevet, cosmographe des derniers Valois*, Genève, Droz, 1991 ; *Sous la leçon des vents : le monde d'André Thevet, cosmographe de la Renaissance*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2003, ainsi que N. Broc, *La géographie de la Renaissance, 1420-1620*, Paris, CTHS, 1980.

Sauvages publié par Samuel de Champlain en 1603 et l'*Histoire de la Nouvelle France* de Marc Lescarbot (1609). Le véritable intérêt pour l'Asie plus lointaine, c'est-à-dire la Perse et les Indes orientales, viendra plus tard, dans la seconde moitié du XVII^e^ siècle, avec des voyageurs célèbres tels que Jean-Baptiste Tavernier, Jean Thévenot, Jean Chardin ou François Bernier. C'est en effet seulement à partir des années 1660 que la vogue du récit de voyage se développe, jusqu'à devenir au XVIII^e^ siècle un véritable genre littéraire très prisé du public.

Pourtant, plusieurs tentatives avaient été effectuées dès 1524-1530 afin d'établir une liaison maritime directe avec les Indes orientales, mais elles étaient restées sans suite et avaient disparu des mémoires ; le seul récit dont l'on dispose aujourd'hui, celui de l'expédition des frères Parmentier, n'ayant été publié pour la première fois qu'au XIX^e^ siècle[3].

La fin des Guerres de religion et du conflit avec l'Espagne en 1598 permet, dans la seconde moitié du règne d'Henri IV, le retour à une paix relative ainsi qu'une certaine reprise économique. L'idée naît alors également en France – un peu plus tardivement qu'aux Provinces-Unies et en Angleterre – d'aller s'approvisionner en épices directement à leur source : les îles de la Sonde.

C'est ainsi qu'en 1601, deux navires malouins, le *Corbin* et le *Croissant*, partent à destination de Sumatra. Cette expédition marque le début d'une période d'une vingtaine d'années pendant laquelle les Français tentent à nouveau de prendre part au commerce des Indes orientales, à la lutte avec les Anglais et les Hollandais, qui remettent en cause le monopole portugais. Cette ambition retrouvée est portée par le roi de France lui-même, mais même sa mort brutale n'interrompt pas cette dynamique. En dépit d'un contexte politique pour le moins défavorable et instable sous la régence de Marie de Médicis, puis dans les premières années du règne personnel du jeune Louis XIII, trois nouveaux voyages sont effectués vers les Indes orientales. Mais ce nouvel élan est coupé net en 1622 après le retour en France du *Montmorency*, qui marque pour plus d'un demi-siècle la fin des voyages français vers les îles aux épices.

L'histoire des Français aux Indes occidentales, c'est-à-dire en Amérique, est bien connue parce qu'elle a ses figures tutélaires, comme Jacques Cartier et Samuel de Champlain, et grâce aux nombreux travaux publiés sur le sujet, jusqu'à la récente *Histoire de l'Amérique française* de Gilles Havard et Cécile Vidal (2008)[4]. Les expériences au Brésil et en Floride au XVI^e^ siècle, puis au

3 En 1832, l'historien normand Louis Estancelin publia le *Journal du voyage de Jean Parmentier, de Dieppe, à l'île de Sumatra, en l'année 1529* dans son ouvrage *Recherches sur les voyages et les découvertes des navigateurs normands en Afrique, dans les Indes orientales et en Amérique*, Paris, A. Pinard, 1832 (rééd. Brionne, Montfort, 1973), p. 241-312. Un demi-siècle plus tard, l'historien Pierre Margry publia le « Journal d'une navigation des Dieppois dans les mers orientales sous François I^er^ (1529-1530) », dans le *Bulletin de la Société normande de géographie*, t. V, 1883, p. 168-184 (mars-avril 1883), 233-248 (juillet-août 1883) et 321-339 (septembre-octobre 1883). La même année, Charles Schefer, membre de l'Institut, publia à son tour *Le Discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier, de Dieppe, voyage à Sumatra en 1529*, Paris, E. Leroux (Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie ; IV), 1883 (rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1971). Voir également *Pierre Crignon : poète et navigateur. Œuvres en prose et en vers*, J. Nothnagle (éd.), Birmingham, Summa Publications Inc., 1990.

4 Paris, Flammarion, 2008. Il s'agit là d'une édition entièrement revue. L'ouvrage est paru pour la première fois en 2003. Voir également C.-A. Julien, *Les Français en Amérique pendant la première moitié du XVI^e^ siècle*, Paris, PUF, 1946 ; S. Lussagnet, *Les Français en Amérique pendant la deuxième moitié du XVI^e^ siècle*, Paris, PUF, 1958 ;

Canada au début du XVII[e] ont fait l'objet de travaux à la fois nombreux et récents[5]. Au contraire, l'histoire de la pénétration française aux Indes orientales a été quelque peu éludée et a souffert de ce vif intérêt pour le Nouveau-Monde. Il est vrai qu'elle n'a pas donné lieu à de véritables tentatives de colonisation, à l'exception de celle menée à Madagascar à partir de 1642, postérieure à la période retenue ici. En toute logique, les histoires de la colonisation française sont consacrées essentiellement à l'Amérique.

À partir de la fin du XIX[e] siècle, paraissent plusieurs ouvrages qui commencent à évoquer les débuts de la présence française dans l'océan Indien. Dans *L'Inde française avant Dupleix* (1887), Henri Castonnet des Fossés rassemble dans un seul chapitre les « Premières expéditions des Français – Établissement à Madagascar – Fondation de la Compagnie des Indes orientales, en 1664 ». Pierre Bonnassieux, dans son étude sur *Les grandes compagnies de commerce* (1892), consacre cinq pages aux « Premiers essais de Compagnies, 1604-1663 ». En 1897, Gustave Fagniez délivre quelques nouveaux renseignements dans *L'économie sociale de la France sous Henri IV, 1589-1610*.

Ensuite, des études de plus grande ampleur apparaissent. En 1903, Eugène Guénin publie *La route de l'Inde*, où l'on trouve un chapitre consacré à « Navigation et naufrage du *Croissant* et du *Corbin* » et un autre à « Un navigateur rouennais : Augustin de Beaulieu ». L'année suivante, Henry Weber, dans *La Compagnie française des Indes, 1604-1875*, consacre son premier chapitre à la « Création de la Compagnie des Indes par Henri IV – La Compagnie des Moluques ».

Toutefois, c'est à l'historien de la marine Charles de la Roncière que l'on doit une grande partie de nos connaissances sur le sujet. Dans le quatrième volume de sa monumentale *Histoire de la marine française*, qui connut plusieurs éditions au début du XX[e] siècle, il synthétise ses propres recherches avec les informations recueillies jusqu'à cette époque dans une partie intitulée « Les routes de l'Inde ». Charles de la Roncière a collaboré notamment avec un ingénieur belge, Octave-J.-A. Collet, qui publie à Bruxelles en 1910 un essai sur *L'île de Java sous la domination française*, dont le premier livre s'ouvre par soixante-dix pages très riches sur l'activité des Français aux Indes orientales à l'époque qui nous concerne. Enfin, en 1916, l'abbé Albert Anthiaume publie deux volumes consacrés aux *Cartes marines, constructions navales et voyages de découvertes chez les Normands 1500-1650*.

M. Trudel, *Histoire de la Nouvelle-France*, Paris – Montréal, Fides, 1963-1979, 3 vol. ; Y. Cazaux, *Le rêve américain, de Champlain à Cavelier de la Salle*, Paris, Albin Michel, 1988 ; J. Mathieu, *La Nouvelle-France : les Français en Amérique du Nord, XVI[e]-XVIII[e] siècle*, Québec, Les Presses de l'Universite Laval, 2001.

5 Voir F. Lestringant, *L'expérience huguenote au Nouveau Monde*, Genève, Droz, 1996 ; *Id*., *Le Huguenot et le Sauvage. L'Amérique et la controverse coloniale en France au temps des Guerres de religion (1555-1589)*, 3[e] éd. revue et augmentée, Genève, Droz, 2004 ; *Champlain : la naissance de l'Amérique française*, R. Litalien, D. Vaugeois (dir.), Québec – Paris, Éditions du Septentrion – Nouveau Monde Éditions, 2004 ; É. Thierry, *La France de Henri IV en Amérique du Nord : de la création de l'Acadie à la fondation de Québec*, Paris, Champion, 2008.

Dans les années 1920, Geoffroy Atkinson est l'auteur de deux ouvrages importants sur *Les relations de voyage du XVII^e siècle et l'évolution des idées* (1924) et sur *La littérature géographique française de la Renaissance* (1927). En 1935, paraît dans la *Revue d'histoire moderne* un article de Johannes G. Van Dillen consacré au marchand hollandais Isaac Le Maire, qui proposa à Henri IV un projet de compagnie des Indes orientales en 1608-1609. En 1939, Louis Irissou publie dans la *Revue d'histoire de la pharmacie* un article sur un des rescapés du *Croissant* qui a relaté ses aventures : « François Martin, apothicaire et explorateur ».

Il faut ensuite attendre une trentaine d'années pour que de nouveaux travaux soient réalisés dans le cadre des colloques internationaux d'histoire maritime édités par Michel Mollat. Lors du sixième en 1962, Jean Barassin présente une contribution intitulée « Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'océan Indien au XVII^e siècle ». Concernant l'activité maritime des Français dans l'océan Indien, il déplore « combien le XVII^e siècle français est mal connu ; qu'il n'est guère étudié, faute de sources : la raison principale en est l'incendie des archives de Dieppe ». Il pointe « la pauvreté des sources françaises » et conclut en énonçant que « la navigation française dans l'océan Indien est assez bien connue pour le troisième tiers du XVII^e siècle ; mais que l'histoire de ce siècle, avant 1665, comporte bien des lacunes et des obscurités »[6]. Quatre ans plus tard, le huitième colloque contient trois contributions relatives à notre sujet : celle de Robert Mantran sur « Les origines des compagnies », ainsi que celles de Louis Dermigny sur « L'organisation et le rôle des compagnies » et sur « East India Company et Compagnie des Indes »[7]. C'est également dans les années 1960 que paraissent l'*Histoire de l'océan Indien* d'Auguste Toussaint (1961), ainsi que l'étude de Denys Lombard sur *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda, 1607-1636* (1967), qui évoque le passage de deux expéditions françaises à Atjeh, un grand carrefour commercial situé sur l'île de Sumatra.

Ce n'est qu'à partir de la fin des années 1980 que vont apparaître des études plus approfondies, en premier lieu sur l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*. En 1988, John Nothnagle publie dans le *Sixteenth Century Journal* une analyse comparative avec le voyage des frères Parmentier : « Two Early French Voyages to Sumatra ». L'année suivante paraît dans la revue *Studia* un article en anglais sur un des rescapés du *Corbin*, François Pyrard, signé par Geneviève Bouchon : « A French Traveller in Portuguese India (1601-1610) : François Pyrard de Laval ». En 1994, Pierre Gentile consacre sa thèse de pharmacie à *François Martin (1575-1631), apothicaire et « marchand d'oultre-mer » à Vitré*. Deux ans plus tard, Michel Nassiet décrit « Le premier voyage des Malouins à Sumatra » dans les *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*. François Martin

6 J. Barassin, « Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'océan Indien au XVII^e siècle », in *Océan Indien et Méditerranée* (6^e colloque international d'histoire maritime, Lourenço Marquès, 1962), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1964, p. 373, 388 et 387 (p. 373-389). Cet article fut publié également dans *Studia*, XI, 1963, p. 373-388.

7 *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien* (8^e colloque international d'histoire maritime, Beyrouth, 1966), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1970, respectivement p. 399-413, 443-451 et 453-469.

fait également l'objet d'un article de Denys Lombard dans la revue *Archipel* en 1997 : « Martin de Vitré, premier Breton à Aceh (1601-1603) ». Enfin, le récit de François Pyrard a été publié en 1998 par les Éditions Chandeigne sous le titre : *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)*, avec en annexes une partie du texte de François Martin.

De la même manière, Denys Lombard et Anne Lombard-Jourdan ont œuvré dans les années 1990 pour la mise en valeur des deux voyages effectués aux Indes orientales par un marchand rouennais, Augustin de Beaulieu. Le premier, qui l'a mené sur l'île de Java en 1617, a fait l'objet de deux articles de leur part, parus en 1995 et en 1996 dans la revue *Archipel* : « 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 ». Lors du second voyage, les navires commandés par Beaulieu ont parcouru Sumatra, Java et la péninsule de Malaisie en 1620-1622. Le récit qu'il en a fait a été publié en 1996 par Denys Lombard : *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622. Augustin de Beaulieu, un marchand normand à Sumatra*. Enfin, Anne Lombard-Jourdan a fait paraître en 1997 et en 1998, toujours dans la revue *Archipel*, deux derniers articles qui permettent de connaître encore mieux Augustin de Beaulieu : « Augustin de Beaulieu et son *Dessein touchant les Indes orientales* (1631-1632) » et « À propos d'Augustin de Beaulieu. Quelques documents inédits ».

C'est aussi assez récemment que des travaux ont visé à mettre en avant l'intérêt d'Henri IV pour l'outre-mer. Après la monumentale biographie de Jean-Pierre Babelon (1982), Yves Cazaux a publié un ouvrage sur *Henri IV. Les horizons du règne* (1986), avant de contribuer aux actes du colloque de Pau-Nérac (14-17 septembre 1989) sur *Henri IV, le roi et la reconstruction du royaume*, qui contiennent notamment une partie intitulée « Henri IV et l'Outre-mer » (1990). De son côté, Bernard Barbiche, déjà auteur en collaboration avec Ségolène de Dainville-Barbiche d'une biographie de Sully (1997), a consacré un article à « Henri IV et l'outre-mer : un moment décisif » dans l'ouvrage *Champlain : la naissance de l'Amérique française* (2004). Enfin, Emmanuel Le Roy Ladurie a publié *Henri IV ou l'ouverture* (2005).

Pour terminer ce point sur l'historiographie, il convient de ne pas seulement s'en tenir aux ouvrages historiques, mais aussi de mettre en avant l'apport des recherches récentes menées dans le domaine de la littérature de voyage, initiées par les travaux fondateurs de Jean-Paul Duviols sur l'Amérique[8] et qui analysent les faits sous un autre angle, permettant ainsi de faire évoluer la connaissance de certains récits. Dans le cadre du centre de recherche fondé par François Moureau à l'université Paris-Sorbonne en 1984, Sophie Linon-Chipon a soutenu en 1993 une thèse qui porte

8 J.-P. Duviols, *Voyageurs français en Amérique. Colonies espagnoles et portugaises*, Paris, Bordas, 1978 ; *L'Amérique espagnole vue et rêvée : les livres de voyages de Colomb à Bougainville*, Paris, Promodis, 1986. Voir également G. Chinard, *L'Amérique et le rêve exotique dans la littérature française au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle*, Paris, Librairie Hachette et C^ie^, 1913 et Paris, Droz, 1934, ainsi que les travaux de G. Atkinson, outre les deux déjà cités : *The Extraordinary Voyage in French Literature before 1700*, New York, Columbia University Press, 1920 et *Les nouveaux horizons de la Renaissance française*, Paris, Droz, 1935.

sur *Le genre de la relation de voyage française sur la route maritime des épices des origines à 1722*[9], tandis qu'en 2006 Grégoire Holtz a consacré la sienne à *Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, en étudiant particulièrement le récit de François Pyrard, mais aussi ceux d'autres voyageurs français : Jean Mocquet, Vincent Le Blanc et Pierre-Olivier Malherbe de Vitré[10]. Enfin, il faut bien évidemment citer les travaux du professeur Duteil sur les *Littératures de voyage*, dont le second volume, consacré au XVII^e^ siècle, est paru l'année dernière[11].

Ainsi, par rapport aux autres nations concernées (Portugais, Hollandais, Anglais), pour lesquelles on trouve une bibliographie riche et récente sur le sujet, avec des synthèses et des études d'ensemble[12], il existe en France un certain déficit, une insuffisance de données sur cette période pourtant essentielle que représente le premier quart du XVII^e^ siècle. L'on dispose de travaux parfois anciens et d'une documentation assez mince, particulièrement avant 1664, date à laquelle Colbert a créé la Compagnie française des Indes orientales, qui était en réalité loin d'être la première de ce type mais qui est la seule à avoir été retenue par l'histoire. Il est d'ailleurs très fréquemment admis que les relations de la France avec le Sud-Est asiatique n'ont débuté qu'à partir de cette date.

Mon travail tente de remettre en cause cette idée reçue et, au contraire, de mettre en valeur les tentatives effectuées par les Français afin de prendre part au commerce des Indes orientales. Quel rôle ceux-ci ont-ils joué dans cette redistribution des cartes qui se joue au début du XVII^e^ siècle ? Comment se sont-ils positionnés par rapport aux Anglais et aux Hollandais qui tentaient de s'accaparer le trafic des épices au détriment des Portugais qui le contrôlaient depuis un siècle ? Je vais tenter d'apporter un éclairage sur cette période peu étudiée de l'histoire maritime française.

L'histoire de ces expéditions est connue, en partie, grâce à des récits de voyage français, anglais et hollandais. Même si leur apport documentaire est inégal, l'intérêt de ces récits fascinants est de livrer de précieux témoignages sur des contrées encore peu ou pas explorées par les Européens et de permettre le développement des connaissances géographiques et ethnologiques. Cependant, ils ne laissent pas pour autant de poser des problèmes d'analyse et d'interprétation. En premier lieu, les

9 Thèse de doctorat de littérature française sous la direction de L. Versini, Université Paris-Sorbonne – Paris IV, 1993, 3 vol. Une version remaniée et corrigée est parue en 2003 aux Presses de l'université de Paris-Sorbonne (PUPS) dans la collection « Imago Mundi », sous le titre *Gallia orientalis. Voyages aux Indes orientales, 1529-1722. Poétique et imaginaire d'un genre littéraire en formation*.

10 Thèse de doctorat de littérature française sous la direction de F. Lestringant, Université Paris-Sorbonne – Paris IV, 2006 ; publiée sous le titre *L'ombre de l'auteur. Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, Genève, Droz (Travaux d'Humanisme et Renaissance), 2011.

11 J.-P. Duteil, *Les littératures de voyage : la découverte du monde, XIV^e^-XV^e^-XVI^e^ siècles*, Paris – Versailles, Arguments – Quae, 2007 ; *Histoire des littératures de voyage – Le XVII^e^ siècle. Relations de voyages et réflexions inspirées par la découverte de civilisations différentes au cours du XVII^e^ siècle*, Sarrebruck, Éditions universitaires européennes, 2013.

12 Citons, pour les Portugais : C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, Londres, Carcanet Press, 1991 et S. Subrahmanyam, *L'empire portugais d'Asie, 1500-1700 : histoire politique et économique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999 ; pour les Hollandais : C.R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, Londres, Penguin, 1990 et R. Parthesius, *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 ; et enfin pour les Anglais : J. Keay, *The Honourable Company. A History of the English East India Company*, Londres, Harper Collins, 1993 et N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea : a Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, Harper Collins, 1997.

hommes qui revenaient de lointains périples étaient souvent associés, depuis Marco Polo au moins, à l'adage populaire plein de scepticisme « À beau mentir qui vient de loin ». Leurs dires étant en général invérifiables pour leurs contemporains, il leur était aisé d'exagérer, d'amplifier certains faits, ou bien d'en passer d'autres sous silence volontairement. D'où toujours une certaine défiance et une suspicion plus ou moins justifiée vis-à-vis des relations de voyage, qu'il est nécessaire de garder à l'esprit lorsqu'on les étudie. Leur lecture permet également de se représenter ce qu'a été, pour les Européens, la découverte de l'Autre, avec tout ce que cela implique. Les nouveaux venus arrivaient pour la plupart avec leurs références, leurs certitudes, leurs préjugés et surtout un relatif complexe de supériorité. Le choc culturel était souvent important et l'incompréhension était renforcée par la barrière de la langue, malgré les « truchements ». Pour pallier à cette subjectivité et à cette partialité, on ne dispose que trop rarement de ce qui a été appelé, du moins pour l'Amérique, « la vision des vaincus », même si des travaux novateurs ont été entrepris dans ce sens[13]. De plus, le défaut d'objectivité s'applique tout aussi bien aux critiques émises contre les autres Européens, comme le démontre – pour ne citer que lui – l'exemple de Jean Mocquet, dont les *Voyages* contribuèrent largement à la « légende noire » de l'empire portugais. Il ne faut pas oublier non plus que les voyages qui nous concernent ici ont en commun d'avoir été entrepris dans un but commercial, guidés par l'appât du gain, dans le cadre d'une course aux épices dont les enjeux économiques étaient considérables. Il ne s'agit pas toujours de récits de première main, qui ont pu subir des modifications ou des aménagements de différentes natures visant, par exemple, à faire l'éloge de ces hommes qui étaient parmi les premiers, pour leurs pays respectifs, à ouvrir la route des épices à leurs compatriotes. Enfin, le contenu d'une relation de voyage variait bien sûr en fonction de la catégorie sociale de l'auteur, de sa personnalité, de sa culture, de ses motivations, ou encore de la durée de son séjour.

Cette thèse débutera par une présentation des diverses sources utilisées : des récits de voyage (français, anglais et hollandais) bien entendu, mais aussi des documents manuscrits conservés à la Bibliothèque nationale de France, des pièces de procès postérieurs aux faits ou encore d'autres documents issus des archives anglaises ou hollandaises.

Dans la seconde partie, une analyse complète de l'expédition du *Corbin* et du *Croissant* sera menée à partir des deux sources françaises dont l'on dispose. Que sait-on sur cette expédition ? Qui étaient François Martin et François Pyrard, les auteurs des deux récits de voyage qui nous permettent de la connaître ? Qui étaient ces hommes qui partaient hardiment vers la lointaine île de Sumatra ? Quelles étaient leurs motivations ? Dans quelles conditions voyageaient-ils ? Quelles

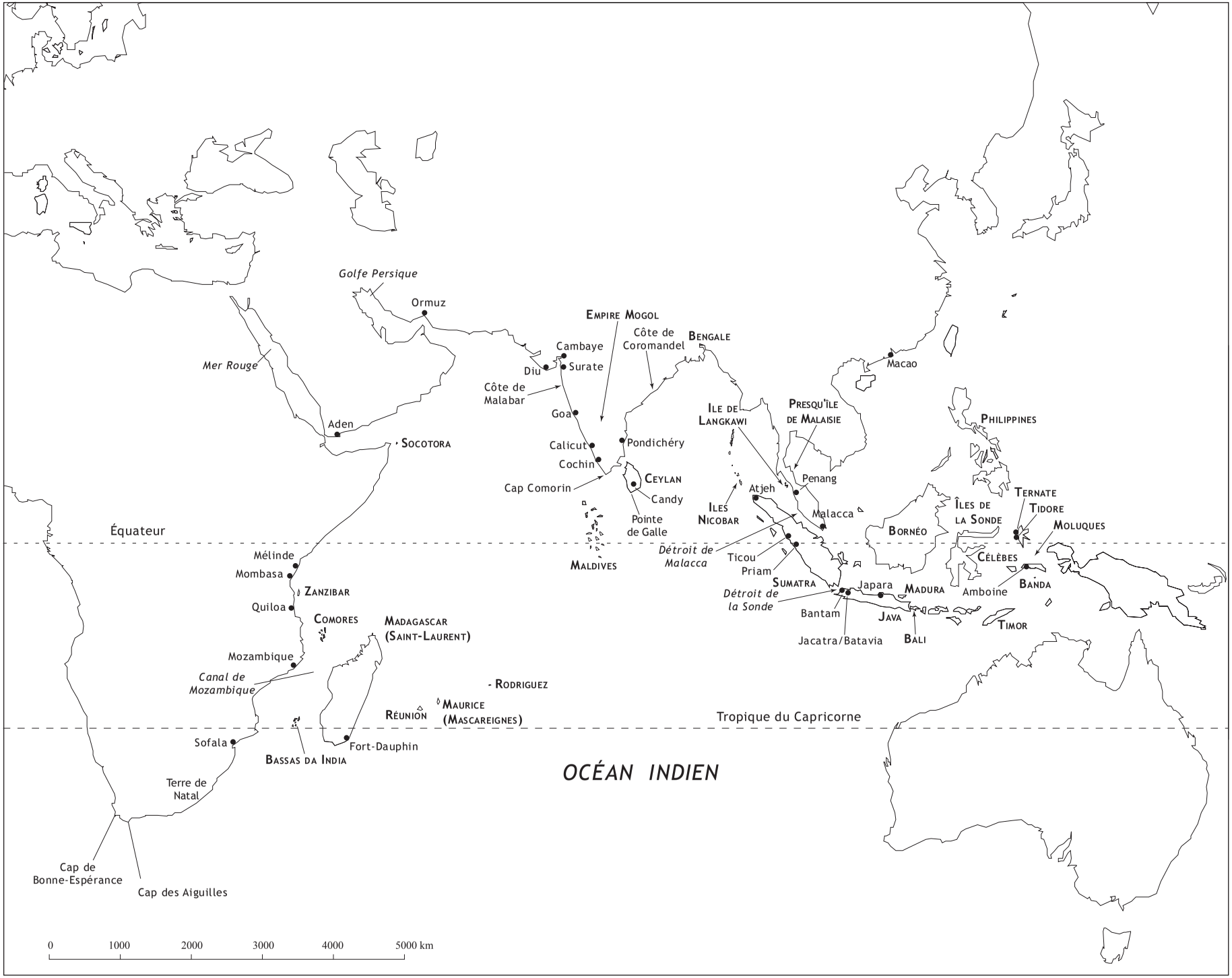
13 Voir N. Wachtel, *La vision des vaincus : les Indiens du Pérou devant la conquête espagnole, 1530-1570*, nouv. éd., Paris, Gallimard, 1992 ; T. Todorov, *La conquête de l'Amérique : la question de l'autre*, Paris, Seuil, 1991 ; K.M. Panikkar, *L'Asie et la domination occidentale du XV^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1956 (édition originale en anglais en 1953) ; R. Bertrand, *L'histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI^e-XVII^e siècle)*, Paris, Seuil, 2011.

aventures ces deux navires ont-ils connues ? Quels itinéraires ont-ils suivis ? Quel fut le bilan de cette expédition ?

La troisième partie sera consacrée à l'étude des rencontres effectuées à plusieurs reprises par les Français avec des navires anglais et hollandais, qui venaient comme eux acquérir des épices aux Indes orientales. En les croisant avec les deux récits français, quels compléments les sources anglaises et hollandaises apportent-elles à notre connaissance de l'expédition du *Corbin* et du *Croissant* ? Et plus encore sur la présence de tous ces nouveaux venus européens dans les mers des Indes ?

Enfin, dans la dernière partie, sera relatée l'histoire de la première Compagnie française des Indes orientales entre 1604, date de sa fondation, et 1622, le terme de notre étude. Quel rôle a joué Henri IV dans ses premières années d'existence ? Quelles difficultés a-t-elle rencontrées ? De quelle manière a-t-elle évolué après l'assassinat du roi de France ? Trois autres expéditions françaises sont ensuite parties vers les îles aux épices entre 1616 et 1622. Comment se sont-elles déroulées ? À quels obstacles se sont-elles heurtés ? Quels résultats ont-elles obtenus ?

Les Indes orientales au début du XVII^{e} siècle



PREMIÈRE PARTIE :

LES SOURCES

CHAPITRE I
LES SOURCES FRANÇAISES SUR L'EXPÉDITION DU *CORBIN* ET DU *CROISSANT*

Cette expédition est connue grâce aux récits de deux des survivants : François Martin et François Pyrard. Ces deux hommes n'ont pas vécu les mêmes aventures, puisque le premier a fait partie des rares rescapés du *Croissant* qui sont rentrés en France en juin 1603, tandis que le second se trouvait à bord du *Corbin* lorsque celui-ci a fait naufrage aux îles Maldives en juillet 1602. Il a ensuite connu de nombreuses tribulations et il ne rentra enfin en France qu'au début de l'année 1611.

A. François Martin

François Martin a publié son récit au début de l'année 1604 sous le titre : *Description du premier voyage faict aux Indes orientales par les François en l'an 1603*, qui connut une seconde édition en 1609.

1. La première édition de la Description du premier voyage… *(1604)*

Le titre complet est le suivant : *Description du premier voyage faict aux Indes Orientales par les François en l'An 1603. Contenant les moeurs, loix, façon de vivre, religions & habits des Indiens : Une description et remarque des Animaux, Epiceries, Drogues Aromatiques & fruicts qui se trouvent aux Indes : Un traicté, du Scurbut qui est une maladie estrange qui survient a ceux qui voyagent en ces contrees. Dedié au Roy, Par François Martin de Vitré*. A Paris, Chez Laurens Sonnius rüe S. Iacques au Cocq & Compas d'or. M.DC.IV.

Ce volume, paru en février 1604 (le privilège du roi est daté du 3 février), est d'un format 13,4 x 7,4 centimètres et contient 134 pages. Il en subsiste aujourd'hui très peu d'exemplaires[14].

Après le frontispice, vient la dédicace *Au Roy*, signée : « Vostre tres-humble tres-obeissant subiect & serviteur François Martin de Vitré » (3 p.), puis une *Ode sur le voyage du sieur François Martin de Vitré*, signée : « Faict par Madamoyselle De Beaulieu » (3 p.).

Le texte paginé (p. 1-134), comprend :

- *Description du premier voyage que les marchandz François de S. Malo, Vitré & la Val ont fait aux Indes Oriantales commencé le 18. May mil six cens un & fini en lannée mil six cens trois. Par François Martin de Vitré* (p. 1-66), avec deux titres à l'intérieur : *Les manieres de vivre que nous*

14 Localisations trouvées en août 2013 : BnF Tolbiac Réserve RES-02K-23 et haut-de-jardin R 24860 ; BM Dijon Fonds CGA 3708 ; Muséum national d'histoire naturelle à Paris 23 510-1 ; Bibliothèque Mazarine à Paris 8Ê 33476-6 ; Service historique de la Marine à Vincennes VI-12°R767 ; British Museum à Londres C 32 b 30.

avons observés durant nostre ceiour aux Indes (p. 38) et *De leurs pois, mesures, & Monnoies* (p. 55).

- *Dictionnaire malaique. Dictionnaire ou recueil d'aucuns motz du langage commun aux Indes, lequel est appellé Malaique, où Melaisin, & est tenu pour aussy eloquent en toute l'Inde Oriantale, comme la lange Latine par deca. Et ceux qui paroissent par dessus le commun peuple, s'y estudient & le scavent de façon que par toutes les Indes, ilz sont entendus avec ce langage, bien qu'il s'en trouve plusieurs qui parlent Portugais* (p. 66-69).

- *Description et remarque de quelques animaux, episceries, Drogues, Aromatiques, & fruicts qui se trouvent aux Indes* (p. 70-120), avec le faux titre p. 70, suivi d'une page blanche non paginée, et d'une dédicace *A Monseigneur des Nuptumieres, conseiller du Roy en ces conseils d'estat et privé, et President en sa Court de Parlement de Bretaigne*, signée : « Vostre tres-humble tres-obeissant & Tres-affectionné serviteur François Martin » (p. 71-72). Le texte commence page 75 (il n'y a pas de pages 73-74), il est divisé en vingt-deux chapitres très courts.

- *A Monsieur Du Laurens conseiller et Medecin ordinaire, du Roy, premier de la Royne, & Chancelier en l'Université de Monpellier* (p. 121-122).

- *Sur la navigation du sieur Francois Martin de Vitre. Sonnet*, signé : « De Fontenay » (p. 122).

- *Traicté du Scurbut qui est la maladie en laquelle tumbent ceux qui Voiagent sur Mer, Avec le moyen de sen guarentir* (p. 123-133).

- Extraict du privilege du Roy, daté du 3 février 1604 (p. 134).

Plusieurs remarques peuvent être ajoutées.

Il n'y a pas de table des matières.

On relève quelques erreurs de pagination : 36 au lieu de 39 ; pas de pages 57 et 58 ; deux pages 66 ; pas de pages 73 et 74.

Lors de son séjour à Paris, François Martin, par son expérience inédite aux Indes orientales (en attendant le récit de celle de Pyrard), semble avoir suscité le plus vif intérêt dans le milieu savant et même peut-être jusqu'à la Cour, puisqu'il explique qu'il a rédigé sa *Description et remarque de quelques animaux, episceries, Drogues, Aromatiques, & fruicts qui se trouvent aux Indes*, dédicacée au président du parlement de Bretagne « Monseigneur des Nuptumieres », afin de répondre à la curiosité de « plusieurs personnes de qualité »[15].

On trouve également dans l'ouvrage deux courts textes à la gloire de François Martin : *Ode sur le voyage du sieur François Martin de Vitré* et *Sur la navigation du sieur Francois Martin de Vitre.*

15 « […] en ayant au commencement dressé quelques memoires pour m'enprevaloir en particulier : plusieurs personnes de qualité s'enquerant curieusement des choses exquises que y ay remarquées : & monstrant d'en reçepvoir du contentement, ie me suis laissé persuader par leurs prieres de les mettre en lumiere, affin de satisfaire par une seule responce, & mieux articulée : a toutes leurs interrogations : s'y cela reusit, comme ilz m'en ont donné esperance, en cela leur en auré l'obligation : sinon ilz seront tenus de me servir de garans, de la hardiesse que iay prise de les faire imprimer pour m'acomoder a leur desir » (Martin 1604, p. 75-76).

Sonnet. Leurs auteurs, « Madamoyselle De Beau-lieu » et « De Fontenay », ne sont pas identifiés précisément, mais ils encensent François Martin et vantent exagérément ses mérites, le second le qualifiant même de « Jason de Vitré » et allant jusqu'à le comparer avec Christophe Colomb et Amerigo Vespucci ! La plus grande prudence est de mise dans la lecture de ces textes plus qu'élogieux, mais on pourrait éventuellement en retirer que François Martin avait un certain talent de conteur et que ses récits, spectaculaires et inédits, suscitaient véritablement un vif intérêt dans la haute société, et peut-être même jusqu'à la Cour.

Le « Traité du scorbut » est dédié à André Du Laurens, professeur de médecine puis chancelier de la Faculté de Montpellier, où Martin l'avait sans doute connu lors de ses études. Il fut premier médecin d'Henri IV et de Marie de Médicis et l'un des médecins les plus remarquables de son temps.

En 1998, les Éditions Chandeigne, à la fin du second volume de leur édition des aventures de François Pyrard, ont publié en annexes, mais en partie seulement, le récit de François Martin. Il y manque la dédicace *Au Roy*, l'*Ode sur le voyage du sieur François Martin de Vitré* par Mademoiselle de Beaulieu, le *Dictionnaire malaique*, la *Description et remarque de quelques animaux, espisceries, Drogues, Aromatiques, & fruicts qui se trouvent aux Indes* et le sonnet *Sur la navigation du sieur François Martin de Vitré* par De Fontenay. C'est-à-dire que l'on y trouve uniquement le récit du voyage et le « Traité du scorbut »[16].

2. La seconde édition de la Description du premier voyage… *(1609)*

En 1609, l'ouvrage de François Martin connaît une seconde édition, quasiment identique. Celle-ci, comme la première l'avait été avec certitude, a sans doute été effectuée à la demande d'Henri IV, qui aurait souhaité par ce moyen relancer ses projets concernant le commerce avec les Indes orientales, mais aucun élément ne le prouve.

Le titre complet est le suivant : *Description du premier voyage faict aux Indes orientales par les François en l'An 1603. Contenant les mœurs, loix, façon de vivre, religions & habits des Indiens : une description et remarque des Animaux, Epiceries, Drogues Aromatiques & fruicts qui se trouvent aux Indes : un Traicté du Scurbut qui est une maladie estrange qui survient à ceux qui voyagent en ces contrees. Dedié au Roy, par François Martin de Vitré.* A Paris, chez Laurens Sonnius rue S. Jacques au Cocq & Compas d'or, M.DC.IX.

16 *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)*, G. Bouchon, X. de Castro (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1998, 2 vol., t. II, p. 905-932. Comme pour le récit de Pyrard, l'orthographe et la ponctuation ont été modernisées. L'on n'y trouve aucune indication biographique sur François Martin. Toutes les citations sont données ici dans leur forme originale de 1604 et indiquées sous la forme : Martin 1604, suivie de la pagination originale puis de celle de l'édition Chandeigne.

Ce volume est paru en 1609, à une date qu'on ne connaît pas plus précisément, puisque c'est le privilège de l'édition de 1604 qui est reproduit à la fin. Il est d'un format 11,5 x 5,6 centimètres et contient 201 pages, soit 67 de plus que dans la première édition (134 p.), ce qui s'explique par le format différent des deux ouvrages (13,4 x 7,4 centimètres en 1604). Là aussi, il en subsiste aujourd'hui très peu d'exemplaires[17].

Les deux éditions sont identiques, le contenu est le même, à quelques détails près :

– un passage sur les huit indigènes de Sumatra ramenés à Saint-Malo a été actualisé[18] ;

– les erreurs de pagination ont été corrigées, mais on en trouve une nouvelle : deux pages 178 ;

– une seconde dédicace au sieur des Nuptumières, intitulée « Au mesme » et signée « F. Martin », a été ajoutée entre la première dédicace et le « Traité du scorbut » (p. 110).

En dehors de ces points de détail, les éléments sont les mêmes ; seule la pagination a changé.

Au début de l'ouvrage, il n'y a que six pages non paginées au lieu des huit de l'édition de 1604 car la pagination, qui commence à 7, démarre sur la seconde page de l'*Ode sur le voyage*… Les deux dernières pages de l'ode sont paginées 7 et 8.

Le frontispice, à l'exception de la date bien entendu, est identique.

On trouve la même dédicace *Au Roy* et la même *Ode sur le voyage*... par M^lle^ de Beaulieu.

Le texte paginé (p. 9-201) comprend :

- *Description du premier voyage*... (p. 9-101), avec les deux mêmes titres à l'intérieur (p. 63 et 88).

- *Dictionnaire malaique*... (p. 102-106).

- *Description et remarque de quelques animaux, episceries, Drogues, Aromatiques, & fruicts qui se trouvent aux Indes* (p. 107-180), avec le faux titre p. 107, p. 108 blanche, et la même dédicace (p. 109-110). Le texte commence p. 111. Même division en 22 chapitres.

- *A Monsieur Du Laurens*... (p. 181-182).

- le même *Sonnet* signé « De Fontenay » (p. 183).

- *Traicté du Scurbut*... (p. 184-200).

- Extraict du privilege du Roy, daté du 3 février 1604 (p. 201).

Il n'y a pas non plus de table des matières.

Un fac-similé de cette édition, écrit au XIX^e^ siècle de la main d'Arthur de la Borderie (1827-1901), grand historien de la Bretagne, se trouve aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine à Rennes (cote 1 F 944).

17 Localisations trouvées en août 2013 : BnF Tolbiac Réserve RES-02K-23 (A) et Fonds Smith Lesouef R-286 bis ; BnF Richelieu Cartes et plans GE FF-2310 ; Bibliothèque Méjanes à Aix-en-Provence Fonds Patrimoine D. 0713 ; Bibliothèque Sainte-Geneviève à Paris 8 G 238 INV 2799 ; Bibliothèque centrale du Conservatoire national des arts et métiers à Paris 12 Va 92 ; British Museum à Londres 1050 a 28.

18 « amenant avec nous huict Indiens qui sont encores a present a sainct Mallo » (Martin 1604, p. 56 / p. 926) / « amenant avec nous huict Indiens » (édition de 1609, p. 90). On peut en déduire que les huit indigènes ont quitté Saint-Malo entre 1604 et 1609 ou bien qu'ils n'ont pas survécu à leur séjour en France.

Une reproduction en fac-similé est parue à Rennes aux Éditions Les Portes du large en juillet 2009[19].

B. François Pyrard

Après le naufrage du *Corbin* aux îles Maldives dans la nuit du 1er au 2 juillet 1602, François Pyrard vit une véritable odyssée. 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. Pyrard retrouve enfin sa liberté et parvient à rentrer en France en février 1611.

L'année même de son retour, son récit est publié sous le titre *Discours du voyage des François aux Indes Orientales*. Deux autres éditions augmentées suivent rapidement en 1615 et en 1619, sous le titre *Voyage de François Pyrard de Laval, contenant sa navigation aux Indes orientales, aux Moluques, & au Brésil*. On distinguera nettement ici ces trois éditions de la quatrième et dernière, parue soixante ans après la troisième, en 1679, dans un contexte différent et quelque peu modifiée par le géographe Pierre Du Val.

1. L'histoire de la rédaction des trois premières éditions : le rôle primordial de Pierre Bergeron

Rentré dans sa ville natale de Laval le 16 février 1611, Pyrard ne tarde pas à se rendre à Paris, où ses récits inspirent un vif intérêt. Cependant, il n'est pas véritablement l'auteur de ces trois éditions.

La première, imprimée dès l'été 1611, fut en réalité mise en forme par l'érudit Jérôme Bignon, célèbre pour avoir été nommé par Louis XIII Grand maître de la Bibliothèque du roi, en 1642, et dont la famille était elle aussi originaire de la Mayenne[20]. Son biographe, l'abbé Pérau, l'indique un siècle après sa mort, même s'il commet une erreur sur la date de l'édition concernée :

19 François Martin de Vitré, *Description du premier voyage faict aux Indes Orientales par les Français*, Rennes, Éditions Les Portes du large, 2009. Il y est précisé que l'exemplaire utilisé pour réaliser cet ouvrage appartient à Yvonne Preteseille, libraire à Bécherel (Ille-et-Vilaine).

20 Jérôme Bignon (1589-1656) était un jeune prodige qui, à seize ans, avait déjà publié une *Chorographie, ou Description de la Terre Sainte* (1600), un *Discours de la ville de Rome* (1604) et un *Traité sommaire de l'élection du pape* (1605). Henri IV le fit venir à la Cour en qualité d'enfant d'honneur auprès du Dauphin, et Bignon y demeura jusqu'en 1612, publiant au passage en 1610 un traité intitulé *De l'excellence des rois et du royaume de France*. Pourvu d'une charge d'avocat général au Grand Conseil en 1620, Louis XIII le nomma par la suite conseiller d'État, puis avocat général au Parlement en 1625. Bignon était une figure du parlementarisme gallican, héritier de l'idéologie des Politiques de la fin du siècle précédent, proche de Grotius, de Peiresc, des frères Dupuy et de De Thou, auquel il succéda dans la charge de Grand maître de la Bibliothèque du roi.

> « M. Bignon ne donna rien à l'impression depuis ses notes sur Marculse : on lui est cependant redevable de la relation d'un *Voyage aux Indes orientales, Maldives, Moluques, & au Bresil*, qui fut imprimé à Paris *in-80.* en 1615. Mais comme il n'avoit été que le rédacteur de ce qu'il avoit appris du Voyageur, il n'eût garde de se l'approprier, & il le fit paroître sous le nom de celui qui étoit censé en être le premier auteur.
>
> Ce voyageur s'appelloit François Pyrard, originaire de Laval ; c'étoit un homme d'assez bon sens, mais peu capable de s'énoncer par écrit. M. Bignon ayant eu occasion de faire connoissance avec lui, l'entendit avec plaisir, & trouvant que les découvertes qu'il avoit faites pourroient être avantageuses au public, il lui proposa de les mettre au jour. Cette entreprise paroissant au-dessus des forces de Pyrard, M. Bignon l'attira chez lui, & sur les conférences qu'il eut habituellement avec ce voyageur, il en forma une relation qui parut comme j'ai dit en 1615 en deux volumes *in*-8°. Il y en eut une nouvelle édition en 1679 augmentée de divers traités »[21].

Le rôle de Jérôme Bignon dans la rédaction de la première édition du récit de Pyrard est confirmé par cet extrait du texte intitulé « Au lecteur » qui débute la quatrième édition de 1679 :

> « […] il y a des avantures si extraordinaires, qu'elles passeroient pour des incidents de Roman, si l'on n'estoit pas persuadé de la sincérité de l'auteur, qui n'estant pas homme sçavant, avoit pris la précaution de communiquer ses cayers, et de prendre les avis des plus sçavans hommes de son temps, et entr'autres de feu Monsieur HIEROSME BIGNON, Advocat General, qui a esté un des premiers hommes de son siècle, et qui a eu la bonté de redresser nostre voyageur dans les choses qui surpassoient ses connoissances ».

L'intérêt que revêtait le témoignage de Pyrard sur les Indes orientales, ainsi que l'empressement avec lequel avait été réalisée cette première édition, parue seulement six mois après le retour en France du voyageur, nécessitaient qu'elle soit reprise et affinée. Jérôme Bignon, trop occupé par ailleurs par ses propres activités, délégua cette tâche à Pierre Bergeron, un spécialiste de la rédaction des récits de voyages. Les deux hommes fréquentaient le même milieu savant (Peiresc, les frères Dupuy…) et, par exemple, ils faisaient tous les deux partie de l'équipe d'érudits missionnée par Marie de Gournay afin de retrouver toutes les références aux Anciens faites par Montaigne dans ses *Essais*, pour l'édition qui devait être publiée en 1617.

Pierre Bergeron (1580-1637) était apparenté au célèbre jurisconsulte et polygraphe Nicolas Bergeron. Il devint conseiller du roi et référendaire à la chancellerie du parlement de Paris, puis il se spécialisa dans l'écriture des récits de voyages. Il a publié notamment en 1629 un très intéressant *Traicté de la navigation et des voyages de descouvertes et conquestes modernes, et principalement des François*, suivi de l'*Histoire de la première découverte et conquête des Canaries, faite dès l'an 1402, par messire Jean de Béthencourt* (Paris, chez Jean de Heuqueville et M. Soly) et en 1634 un *Traicté des Tartares*, suivi de *Relations des voyages en Tartarie de Fr. Guillaume de Rubruquis, Fr. Jean du Plan Carpin, Fr. Ascelin…* (Paris, M. Soly)[22]. Ces ouvrages, dans l'esprit ambitieux de

21 *Vie de Jérôme Bignon, avocat general et conseiller d'État, Par M. l'Abbé Pérau*, Paris, Jean-Thomas Herissant, 1757, p. 88-89. Dans la marge, il est indiqué : « Ouvrage rédigé par Mr Bignon ». Pérau confond la seconde édition de 1615 avec la première édition de 1611 et ne mentionne pas la troisième, parue en 1619.

22 Ces ouvrages ont été réédités au XVIII[e] siècle (avec une orthographe et une syntaxe légèrement modernisées) dans une compilation intitulée *Voyages faits principalement en Asie dans les XII, XIII, XIV, et XV siecles, par Benjamin de Tudele, Jean du Plan-Carpin, N. Ascelin, Guillaume de Rubruquis, Marc Paul Venitien, Haiton, Jean de Mandeville, et Ambroise Contarini, accompagnés de L'Histoire des Sarasins et des Tartares, et precedez d'une introduction concernant les voyages et les nouvelles decouvertes des principaux voyageurs, par Pierre Bergeron*, La Haye, J. Neaulme, 1735, vol. I.

Bergeron, devaient constituer un véritable triptyque qui se voulait l'équivalent des *Navigazioni e viaggi* de Giovanni Battista Ramusio et des *Principal Navigations* de Richard Hakluyt.

Grégoire Holtz a consacré sa remarquable thèse de littérature à ce personnage aux multiples facettes[23]. Il classe Pierre Bergeron parmi « les nombreux rédacteurs de la littérature des voyages, qui pour beaucoup sont oubliés ou encore inconnus » et le définit comme « un spécialiste de la mise en forme du témoignage », « un polygraphe ». Mais bien au-delà, Bergeron est un historien et un propagandiste dont l'argumentaire colonialiste va de la critique anti-espagnole à l'affirmation de la liberté des mers. Il « s'affirme comme un expert dans la réécriture du témoignage, mais aussi comme un historien de la colonisation et un éditeur scientifique de récits de voyage médiévaux. La pluralité de ses activités éditoriales semble être ainsi unifiée par la mise en œuvre d'une rhétorique de la conquête chargée de promouvoir l'engagement de la couronne française dans la course aux colonies et surtout dans le commerce des épices avec les Indes orientales ». Bergeron est « un "écrivant" qui met ses savoirs et ses talents rédactionnels au service de la voix d'un autre et d'un objectif militant ». C'est un « historien de la colonisation, qui introduit en France l'argumentaire de Grotius sur la liberté des mers » et qui développe une « rhétorique de la conquête [qui] se comprend comme un discours de propagande coloniale, fondé sur la diffusion de traités historiques et d'éditions d'anciens récits de voyage afin de mieux stimuler un nouvel investissement de la France dans la conquête des Indes orientales » ; « sans jamais revendiquer le statut d'auteur, le polygraphe est à la fois un promoteur des conquêtes anciennes et futures de la couronne française, mais aussi un spécialiste de la mise en récit, capable de s'approprier et de conquérir la matière d'une expérience, qu'il va modeler pour en faire un témoignage publiable ». Bergeron, « réformé converti comme son roi Henri IV, apparaît comme porte-plume de la célébration monarchique, qui est alors en pleine restructuration »[24] et s'inscrit lui-même dans la lignée de théoriciens protestants comme La

23 G. Holtz, *Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance (les récits de Jean Mocquet, François Pyrard de Laval et Vincent Le Blanc)*, thèse de doctorat de littérature française sous la direction de F. Lestringant, Université Paris-Sorbonne – Paris IV, 2006 ; publiée sous le titre *L'ombre de l'auteur. Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, Genève, Droz (Travaux d'Humanisme et Renaissance), 2011, en particulier le chapitre IV : « Pierre Bergeron, chantre de la colonisation », p. 147-178. Voir également R.O. Lindsay, « Pierre Bergeron : a forgotten editor of french travel literature », *Terrae incognitae*, n° 7, 1975, p. 31-38 ; G. Holtz, « Hakluyt in France : Pierre Bergeron and Travel Writing Collections », in *Richard Hakluyt and Collected Travel Writing in Early Modern Europe*, D. Carey, C. Jowitt (éd.), Londres, Ashgate, 2012.

24 G. Holtz, *L'ombre de l'auteur…*, p. 13, 14, 147, 319-320 et 16.

Popelinière[25], Marc Lescarbot[26] et le Normand Antoine de Montchrétien[27], qui militaient pour une expansion de la France outre-mer, suivant en cela les idées de l'amiral Gaspard de Coligny[28].

D'après Bergeron, au-delà de la découverte et de l'évangélisation, l'intérêt premier des expéditions lointaines serait de permettre à la France de prendre part au lucratif commerce avec les Indes orientales, notamment celui des épices[29]. De plus, le développement de ce commerce permettrait également à la France de se libérer de ces « maux qui l'accablent »[30]. Plus largement, Bergeron utilise la traditionnelle théorie inspirée par Coligny et déjà reprise par La Popelinière selon laquelle la France aurait pu s'épargner les Guerres de religion en envoyant ses éléments

25 H. Lancelot Voisin de La Popelinière, *Les Trois Mondes*, Paris, P. L'Huillier, 1582 ; édition scientifique récente par A.-M. Beaulieu, Genève, Droz, 1997, et *L'Histoire des Histoires*, Paris, M. Orry, 1599 ; édition scientifique récente par P. Desan, Paris, Fayard, 1989, 2 vol. Voir également, entre autres, G. Ferretti, « La Popelinière et le mythe du continent austral », in *La Découverte de nouveaux mondes : aventure et voyages imaginaires au XVII^e siècle* (Actes du colloque du Centre méridional de rencontres sur le XVII^e siècle, Gênes, 23-25 janvier 1992), C. Rizza (éd.), Fasano, Schena Editore, 1993, p. 287-298 ; G. Martinière, « Autour de La Popelinière », in *Coligny, les protestants et la mer* (Actes du colloque de La Rochelle et Rochefort, 3-4 octobre 1996), M. Acerra et G. Martinière (éd.), Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 45-50 ; M. Yardeni, « La conception de l'histoire dans l'œuvre de La Popelinière », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 11, 1964, p. 109-126 ; C.-G. Dubois, « Les écrits théoriques de La Popelinière », in *La conception de l'histoire en France au XVI^e siècle*, Paris, Nizet, 1977, p. 124-153 ; G. Huppert, *L'idée d'histoire parfaite*, Paris, Flammarion, 1973, p. 141-156.

26 M. Lescarbot, *Histoire de la Nouvelle France*, Paris, J. Milot, 1609, 1611, 1612, 1617, 1618… ; édition scientifique récente par M.-C. Pioffet : M. Lescarbot, *Voyages en Acadie, 1604-1607*, Paris – Sainte-Foy, Presses de l'université Paris-Sorbonne – Presses de l'université Laval, 2007. Voir É. Thierry, *Marc Lescarbot (vers 1570-1641). Un homme de plume au service de la Nouvelle-France*, Paris, Champion, 2001 ; *Id*., *La France de Henri IV en Amérique du Nord : de la création de l'Acadie à la fondation de Québec*, Paris, Champion, 2008 ; M. Bideaux, « Le discours expansionniste dans l'*Histoire de la Nouvelle France* de Marc Lescarbot », in *La France-Amérique (XVI^e-XVIII^e siècles)* (Actes du XXXV^e colloque international d'études humanistes), Paris, Champion, 1998, p. 167-191 ; H.P. Biggar, « The French Hakluyt : Marc Lescarbot of Vervins », *American Historical Review*, vol. 6, n° 4, juillet 1901, p. 671-692 ; P. Carile, *Le regard entravé. Littérature et anthropologie dans les premiers textes sur la Nouvelle-France*, Rome, Aracne, 2005.

27 A. de Montchrétien, *Traité de l'œconomie politique*, Rouen, J. Osmont, 1615 ; T. Funck-Brentano (éd.), Paris, Rivière (Collection des économistes et des réformateurs sociaux de la France ; 14), 1889 ; édition scientifique récente parue à Genève chez Droz en 1999, réalisée par F. Billacois, également auteur d'une contribution dans les Actes du colloque *Coligny, les protestants et la mer* déjà cités : « Une vision calviniste de la mer : l'œconomie politique de Montchrestien », p. 197-201. Montchrétien est né en 1575 à Falaise (Calvados).

28 Voir F. Lestringant, *Le Huguenot et le Sauvage. L'Amérique et la controverse coloniale en France au temps des Guerres de religion (1555-1589)*, 3^e éd. revue et augmentée, Genève, Droz, 2004, notamment « Les Protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius », p. 449-462 (en particulier p. 455-462 : « Pierre Bergeron, continuateur du "corpus huguenot" ») [déjà publié dans les Actes du colloque *Coligny, les protestants et la mer*, p. 25-33]. Voir, du même auteur : *L'expérience huguenote au Nouveau Monde*, Genève, Droz, 1996 ; « La littérature géographique sous le règne d'Henri IV », in *Les Lettres au temps d'Henri IV* (Actes du colloque d'Agen-Nérac, 18-20 mai 1990), Pau, J & D Éditions, 1991, p. 281-308 [publiée également dans F. Lestringant, *Écrire le monde à la Renaissance. Quinze études sur Rabelais, Postel, Bodin et la littérature géographique*, Caen, Paradigme, 1993, p. 341-368]. Voir aussi les Actes du colloque *Coligny, les protestants et la mer* déjà cités, ainsi que *L'Amiral de Coligny et son temps* (Actes du colloque de Paris, 24-28 octobre 1972), Paris, Société de l'histoire du protestantisme français, 1974, en particulier la contribution de M. Bataillon : « L'Amiral et les "nouveaux horizons" français », p. 41-52 ; et J. Viénot, « L'amiral Coligny et l'expansion française au XVI^e siècle », *Bulletin de la Société de l'histoire du protestantisme français*, 80^e année, avril-juin 1931, n° 2, p. 147-166. Voir enfin P. Carile, *Huguenots sans frontières. Voyage et écriture à la Renaissance et à l'Âge classique*, Paris, Champion, 2001, en particulier le chapitre II : « Vers Taprobane : les rêves des navigateurs et des hommes de lettres », p. 53-96, qui contient toutefois quelques erreurs, notamment en indiquant que le *Croissant* est rentré en France en 1604 et que François Pyrard était le capitaine du *Corbin* (p. 64-65).

29 P. Bergeron, *Traité de la navigation*, Paris, chez Jean de Heuqueville et M. Soly, 1629, p. 15 : « Or l'un des premiers fruicts que l'on tire de ceste navigation, outre ce qui est de la cognoissance des divers païs du monde pour la propagation de la foy, & l'entretien de la société entre les hommes, c'est le commerce & debit de toutes sortes de marchandises, riches metaux, pierreries & drogues, qui estans esparses çà & là en lieux fort esloignez l'un de l'autre, selon les diverses saveurs du ciel & de la nature, sont par ce moyen communiquees par tout comme en une foire universelle. Mais ce trafic est principalement pour les espiceries & autres denrees qui nous viennent de l'Orient ». Plus loin dans son ouvrage, Bergeron explique que tous les voyages maritimes qu'il cite doivent créer l'émulation

perturbateurs découvrir et coloniser, comme l'a fait l'Espagne[31]. S'il y a bien eu des tentatives françaises au XVI^e^ siècle et au début du XVII^e^, motivées par le désir d'évangélisation et par une certaine volonté de développer le commerce, celles-ci ont échoué pour des raisons que Dieu seul connaît (les voies du Seigneur sont impénétrables), même si « l'inconstance & peu d'ordre des nostres », déjà mis en avant par La Popelinière et Lescarbot, peuvent être évoqués[32].

Toujours selon Bergeron, les Français – et en particulier Jean de Béthencourt, le découvreur des Canaries au début du XV^e^ siècle – ont été les précurseurs des découvertes et les Ibériques n'ont fait que suivre le chemin ouvert avant eux. Les querelles et les rivalités empêchent la réussite des entreprises françaises et Bergeron pointe ici un des principaux défauts de ses compatriotes : en France, l'intérêt particulier passe avant l'intérêt national[33]. Les Espagnols et les Portugais n'ont pas

car la volonté divine est que le monde soit découvert dans sa totalité, et que tous les peuples qui l'habitent soient évangélisés : « Ces celebres voyageurs suffiront pour beaucoup d'autres qui ne sont venus à nostre cognoissance […] Et la postérité mesme s'en estonnera, & sera excitee par là à en faire davantage, puisque suivant le tesmoignage de la divine parole, il faut que toutes les choses cachees soient en fin revelees, & que le reste des pays du monde qui nous sont encor incognus vers le Midy & Septentrion, soit descouvert, afin que la lumiere de l'Evangile y parvienne, & le nom de Dieu soit espandu d'un bout de la terre à l'autre avant le second avenement de son fils » (p. 201).

30 *Ibid*., p. 33-34 : « Ce qui seroit un bon employ de ce qu'elle a de trop, & un salutaire remede aux maux qui l'accablent, comme est la faineantise, la mendicité, les duels, les proces, le nombre excessif d'officiers de Iustice & de finances, la multiplication non necessaire de gens qui estudient, & qui pourroient plus utilement estre employez au trafic, peuplades, arts & agriculture ». Voir aussi p. 183 : « […] remedier aux maux & inconveniens qui sont causez par la faineantise & le mauvais employ de la plus part de nos hommes ».

31 *Ibid*., p. 115-116 : « […] nos Roys eussent bien peu eviter les guerres civiles en continuant ces voyages [Bergeron parle notamment des voyages de Verrazano et de Cartier au Canada, ainsi que des tentatives de Villegagnon au Brésil et de Ribaut et de Laudonnière en Floride], qui servoient d'un tres-bon divertissement aux esprits remuans des François, & d'une utile descharge des mauvaises humeurs dont cet Estat estoit si souvent troublé. Ferdinand Roy d'Espagne fut plus sage, qui apres les guerres de Grenade, ne sceut trouver un plus beau moyen d'employer ses gens de guerre, que de les envoyer aux Indes, faisant ainsi d'une pierre deux coups, à sçavoir de preserver le dedans & gaigner au dehors ».

32 *Ibid*., p. 98-100 : « Depuis ces voyages de terre & de mer, les François delaisserent pour quelque temps cela, à cause des grandes guerres civiles & estrangeres, dont la France fut alors agitee & presque abbatüe […] A l'exemple de Bethencourt, les Portugais & Espagnols ayans plus au loing & plus heureusement estendu leurs descouvertes & conquestes, cela resveilla de puis l'esprit de nos François à vouloir reprendre ces premieres erres, poussez principalement du desir de Chrestienner & civiliser les peuples sauvages & idolatres, ainsi que le tesmoignent les Roys François I. en la commission donnee à Iacques Cartier l'an 1540., Henry le Grand en celle du Marquis de la Roche en 1598. & Louys 13. en ses dernieres pour le Bresil, Canada & ailleurs ; comme aussi pour establir le commerce avec un honneste guain sous la douceur & franchise de leur Seigneurie. Et toutefois il ne leur a pas si bien succedé qu'à d'autres qui en ont usé autrement, & cela pour des raisons que Dieu a voulu cacher dans l'abysme de ses iustes iugemens. Ce qui monstre qu'il ne faut pas tousiours iuger de la iustice ou iniustice des entreprises par les evenemens, dont Dieu se veu reserver à luy seul la gloire, pour faire voir que tout depend de sa providence, & non de la prudence des plus sages, ny de la puissance des plus forts. Combien que l'on en puisse humainement rapporter la cause à l'inconstance & peu d'ordre des nostres, ainsi que souvent il a esté bien remonstré par nos escrivains, qui taschent tant qu'ils peuvent d'exciter la generosité Françoyse à choses dignes de leur ancienne gloire & reputation » (Bergeron cite en marge *Les trois mondes* de La Popelinière et l'*Histoire de la Nouvelle France* de Lescarbot).

33 *Ibid*., p. 30-31, 32-33 et 34-35 : « Ce qui sert à rabatre d'autant la vanité des Portugais & Castillans qui se vantent d'estre les premiers descouvreurs & conquesteurs de nouvelles terres, depuis prés de 200. ans ou environ : veu que nos François les ont precedé en cela, & leur ont rompu la glace & monstré le chemin qu'ils ont fort bien suivy, & leur a plus heureusement & utilement reüssi qu'à nous, pour y avoir apporté plus d'ordre, de patience, de resolution, & autres qualitez, dont avec raison ils s'avantagent sur nous. […] alors la France estoit si broüillée, qu'elle avoit assez à faire à se maintenir au dedans, sans songer au dehors. Ce n'est pas que les Espagnols ayent esté plus avisez au commencement de leurs nouvelles entreprises […]. Mais ils devinrent sages de bonne heure à leurs despens, par la prudente conduite de leurs chefs. Ce qui n'arrive pas si aisément entre nous, qui ne faisons pas gueres profit de nos fautes, que nous laissons venir à tel comble, que tout remede apres y est inutile & mesme dangereux. Ce qui vient ordinairement du peu d'ordre qui est parmy les nostres, & que la plus part sont plus touchez de leur particulier interest que de celuy du public, & de la gloire de la nation & de l'Empire François : qui est au contraire ce qui picque principalement les Espagnols, & qui leur a acquis ce tres grand estat qu'ils possedent auiourd'huy. A la verité

commis les mêmes erreurs, notamment les seconds qui ont fait preuve de sagesse et de prudence dans leur découverte progressive de la côte africaine. Il faut remarquer que, si Bergeron se livre à une sévère critique anti-espagnole, il se montre plus mesuré avec les Portugais, qui ont établi leur commerce dans l'océan Indien de manière pacifique – d'après lui, mais ce point est largement discutable[34] – tandis que leurs voisins espagnols ont exterminé les Indiens.

Bergeron proteste contre le monopole ibérique (principalement celui des Espagnols), auquel il oppose la théorie de la liberté des mers récemment développée par Hugo Grotius – qu'il a sans doute connu personnellement – dans son *Mare liberum* paru en 1609[35]. Il invoque également le dominicain espagnol Francisco de Vitoria, théologien de l'université de Salamanque qui remet en cause les conquêtes de ses compatriotes (ironie de l'histoire…), en vertu notamment du « droit de voyager, trafiquer & s'habituer en quelque lieu, qui est un droict commun à tous les peuples du monde, & dont on ne peut estre raisonnablement empesché »[36], et plus largement de la théorie du

---

nostre nation seroit assez disciplinable, voire autant ou plus qu'autre qui soit, si elle estoit conduite & menée comme il faut […] En fin donc il faut que les estrangers, veüillent ou non, nous cedent en ce point des premieres conquestes de terres nouvelles. […] Ainsi peut on dire que *Bethencourt* & les François ont esté ceste estoille matiniere qui par son lever a ouvert la porte à la lumiere du Soleil, par laquelle le monde en ces derniers iours a esté remply de la veuë & de la cognoissance de soy-mesme ».

34 D'autant plus que Bergeron lui-même fait preuve d'une forte incohérence, puisque dans le quatrième livre du récit des voyages de Jean Mocquet, qu'il rédige parallèlement à celui de Pyrard, il se livre à une très sévère critique de l'empire portugais, contribuant ainsi activement à sa « légende noire » : *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales & Occidentales. Faits par Jean Mocquet, Garde du Cabinet des singularitez du Roy, aux Tuilleries. Divisez en six livres, & enrichis de Figures. Dediez au Roy*, Paris, Jean de Heuqueville, 1617. Voir l'édition scientifique récente : *Voyage à Mozambique et Goa. La relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, X. de Castro (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1996.

35 Hugo Grotius, *Mare liberum – De la liberté des mers* [1609] ; reprint Caen, Presses universitaires de Caen (Bibliothèque de philosophie politique et juridique), 1990. La thèse de Grotius fut contestée par celle de la *Mare clausum* développée par le théoricien anglais John Selden, à la demande de son roi Charles I[er], dans l'ouvrage éponyme paru en 1635. L'ouvrage le plus connu de Grotius reste son traité *Du droit de la guerre et de la paix*, publié à Paris en 1625 ; reprint Caen, Presses universitaires de Caen (Bibliothèque de philosophie politique et juridique), 2011, d'après la traduction qu'en publia Jean Barbeyrac en 1724 à Amsterdam. Bergeron évoque directement Grotius dans son *Traité de la navigation* : « Sur ce que l'Autheur du livre de *la Mer libre*, monstre par bonnes & fortes raisons que la mer est commune à tous pour y naviger, selon le droit des gens, & que de vouloir empescher l'usage d'une chose ainsi commune, lors que pour cela elle ne deperit en rien pour les autres, c'est une extreme envie & ingratitude » (p. 165). Il cite également la reine Elizabeth d'Angleterre, qui aurait répondu à l'ambassadeur espagnol Mendoza qui se plaignait des expéditions anglaises aux Indes : « Que la mer aussi bien que l'air, estoit chose libre & commune à tous, & une nation particuliere n'y pouvoit pretendre droit à l'exclusion des autres, sans violer les droits de la nature & de l'usage public » (p. 151).

36 P. Bergeron, *Traité de la navigation*, p. 158. Voir principalement les § 23-25, p. 148-180. Francisco de Vitoria, auteur d'une *Relectio de Indis o Libertad de los Indios* (1532), s'opposait particulièrement – ce que l'on a appelé « la querelle des justes titres » – aux idées du canoniste portugais Séraphin Freitas, titulaire de la chaire de droit canon à l'université de Valladolid, qui lui tentait, en réplique à Grotius, de justifier les conquêtes espagnoles et portugaises dans son *De justo imperio Lusitanorum Asiatico* (1625). Voir F. de Vitoria, *Leçons sur les Indiens et sur le droit de guerre*, M. Barbier (trad.), Genève, Droz, 1966 ; *Freitas contre Grotius sur la question de la liberté des mers. Justification de la domination portugaise en Asie*, A. Guichon de Grandpont (trad.), Paris, Aillaud, Guillard et C°, 1893 ; J. Pérez, « Conquête et colonisation du Nouveau Monde : la querelle des justes titres chez les penseurs espagnols du XVI[e] siècle », in *Le juste et l'injuste à la Renaissance et à l'Âge classique* (Actes du colloque de Saint-Étienne, 21-23 avril 1983), C. Lauvergnat-Gagnière et B. Yon (éd.), Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, 1986, p. 127-138. En compagnie de son célèbre confrère Bartholomé de Las Casas (cité et même paraphrasé p. 153-154 par Bergeron, qui résume la controverse de Valladolid), Francisco de Vitoria condamnait également les excès des conquistadores en Amérique. La *Très brève relation de la destruction des Indes* de Las Casas parut à Séville en 1552 et fut traduite en français par le protestant Jacques de Miggrode en 1579 sous le titre : *Tyrannies et cruautés des Espagnols perpétrées ès Indes occidentales qu'on dit le Nouveau Monde* (Anvers, F. de Ravelenghein). Voir *La Destruction des Indes de Bartolomé de Las Casas (1552)*, A. Milhou (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1995, et B. de Las Casas, *Histoire des Indes*, J.-P. Clément et J.-M. Saint-Lu (éd. et trad.),

jus communicationis : en raison de sa nature même, la mer échappe aux particularismes étatiques et, en tant que communauté primitive, appartient tout entière à tous.

Tous ces aspects apparaissent clairement dans l'œuvre de Bergeron, en particulier dans son *Traité de la navigation*[37], et permettent de mieux cerner l'état d'esprit de celui qui fut le véritable rédacteur de la seconde et de la troisième édition de la relation de Pyrard, comme le confirment trois sources contemporaines.

Dans une lettre adressée au voyageur marseillais Vincent Le Blanc, datée de Paris le 30 juillet 1619, le célèbre savant et érudit Nicolas Claude Fabri de Peiresc (1580-1637) conseillait à son destinataire de fournir ses manuscrits à Pierre Bergeron afin que celui-ci les mette en forme, comme il l'avait déjà fait pour les récits de voyage de François Pyrard et de Jean Mocquet :

> « Car j'ay trouvé icy [à Paris] un fort honneste homme nommé M^r^ Bergeron qui sera trez aise de prendre la peine à mettre tous voz meilleurs memoires en bons termes, comme il a desja faict des memoires de voiage du s^r^ Pyrard et de celuy de Mocquet qui ont esté imprimez et fort bien receuz »[38].

L'écrivain Gédéon Tallemant des Réaux (1619-1692), dans ses *Historiettes* recueillies à partir de 1657, indique que pendant deux ans Bergeron aurait travaillé directement avec Pyrard au château de Blairancourt, en Picardie, où il était le précepteur de Charlotte de Vieuxpont, l'épouse du maître des lieux :

> « Ce bonhomme [Bergeron] aimoit fort les voyages ; il tint Pirard deux ans à Blairancourt : de temps en temps, il le faisoit parler des mesmes choses, et marquoit ce qu'il luy disoit, pour voir s'il ne vacilloit point ; car Pirard n'estoit qu'un brutal et un ivrogne. Cest ainsy que le bonhomme Bergeron a fait le livre des *Voyages de Pirard* : il prit tout ce soing-là parce que c'est la seule relation que nous ayons des Maldives. Ce bon vieillard n'y mit point son nom […] »[39].

Enfin, une note manuscrite de l'évêque d'Avranches Pierre-Daniel Huet[40] sur l'exemplaire qu'il possédait de l'édition de 1619, aujourd'hui conservé à la Bibliothèque nationale de France, identifie formellement Pierre Bergeron comme le véritable metteur en œuvre des souvenirs de Pyrard :

> « Le véritable auteur de ce livre est Pierre Bergeron, qui ayant ouï parler des diverses aventures de Pyrard, lorsqu'il fut de retour à Paris, il le prit chez soi, et se les fit raconter avec toute l'exactitude que l'on peut remarquer dans cet ouvrage. Comme Pyrard était toujours ivre, Bergeron pour discerner la vérité de ses paroles lui faisait dire plusieurs fois et à divers temps une même chose, et quand il la rapportait constamment d'une même façon et sans varier, il la prenait pour véritable : sinon il la rejetait comme suspecte. Je tiens cela de Mr Conrart »[41].

Paris, Éditions du Seuil, 2002, 3 vol.

37 Voir G. Holtz, *L'ombre de l'auteur…*, p. 158-178.

38 *Lettres de Peiresc publiées par P. Tamizey de Laroque*, Paris, Imprimerie nationale (Collection des documents inédits sur l'histoire de France), 1888-1898, 7 vol., t. VII (1898), p. 645-646.

39 G. Tallemant des Réaux, *Historiettes*, Paris, Jechener, 1857, t. VI, p. 502. Les *Historiettes*, dont le sous-titre est *Mémoires pour servir à l'histoire du XVII^e^ siècle*, sont longtemps restées manuscrites et ne furent publiées pour la première fois qu'en 1834-1836.

40 Érudit normand (né à Caen en 1630), et évêque d'Avranches. En 1670, il fut adjoint à Bossuet pour l'éducation du Dauphin, avec le titre de sous-précepteur. Élu à l'Académie française en 1674, il fut l'un des hommes les plus savants de son temps (mathématiques, philosophie, théologie, philologie, astronomie, anatomie…). Il a été lui-même l'auteur, entre autres, de l'*Histoire du commerce et de la navigation des Anciens* (1716). Il est mort à Paris en 1721.

41 Valentin Conrart (1603-1675) fut, avec Richelieu, le fondateur de l'Académie française.

On pourrait ajouter une source de seconde main, J.-M. Quérard, auteur au XIX^e siècle d'un ouvrage sur *Les supercheries littéraires dévoilées*, qui renvoie lui-même à deux autres sources :

> « PYRARD (François) [Pierre Bergeron]
> *Voyage contenant sa navigation aux Indes orientales, Maldives, Moluques et Brésil, depuis 1601 jusqu'à 1611*. Paris, 1615-16, 2 part. in-8, et 1679, in-4.
> Une première rédaction bien moins développée avait été publiée avec le nom de Pyrard sous le titre : "Discours du voy. des Franç. aux Indes orient.", 1611, petit in-8. Huet (le "Manuel" signale cette particularité[42]) a mentionné sur son exemplaire, possédé par la Bibliothèque impériale, que Pyrard n'avait fait que fournir les mémoires sur lesquels Bergeron écrivit cette relation : ce fait est confirmé par le témoignage de Sorbière, qui déclare : "ce Pirard chirurgien assez idiot et qui n'eût pas été capable de former un discours de longue haleine". ("Sorberiana", p. 115) »[43].

Même s'il « apparaît difficile – et sans doute chimérique – de prétendre distinguer quelle est la part du voyageur de celle de son rédacteur »[44], Pierre Bergeron apparaît donc comme le véritable rédacteur du récit de Pyrard : c'est lui qui a structuré et mis en forme les souvenirs du voyageur. Cependant, il n'a jamais fait apparaître son nom sur les différentes éditions[45], ceci pour deux raisons : il ne recherchait pas la gloire personnelle et il était le premier conscient que quelle que soit la qualité de son travail, il ne pouvait pas remplacer l'inestimable expérience d'un homme de terrain dont les descriptions de villes, de paysages, d'hommes et de leurs coutumes, d'animaux, sont d'une précision remarquable, particulièrement dans les chapitres sur les Maldives, inconnues alors en Europe.

2. L'édition de 1611

La relation du voyage de Pyrard parut pour la première fois l'année même de son retour sous le titre complet de : *Discours du voyage des François aux Indes orientales, ensemble des divers accidens, adventures & dangers de l'Auteur en plusieurs Royaumes des Indes, & du seiour qu'il y a*

42 Il s'agit ici d'un renvoi au *Manuel du libraire et de l'amateur de livres* de J.-C. Brunet (5^e éd., Paris, Dorbon-Ainé, 1860-1865, 6 vol.), t. IV, p. 991 : « PYRARD de Laval (*Franç.*). Voyage contenant sa navigation aux Indes orientales, Maldives, Moluques et Brésil, depuis 1601 jusqu'à 1611. *Paris*, 1615 et 1616, 2 part. en 1 vol. in-8. 5 à 6 fr. [20036]. Relation intéressante et qui passe pour fort exacte. Si l'on se rapporte à une note que le savant Huet a faite sur son exemplaire de ce livre (qui est maintenant à la Bibliothèque impériale de Paris), le véritable auteur de l'ouvrage est Pierre Bergeron, qui l'écrivit d'après les récits de Pyrard. Cependant l'abbé Péraud l'attribue à Jérôme Bignon (voy. *Vie de Jér. Bignon*, Paris, 1756, page 88). L'édition de *Paris, Louis Billaine*, 1679, in-4., est préférable à celles-ci, par rapport aux divers traités et relation curieuse, et aux observations géographiques de Ch. Duval, qui s'y trouvent, et à la carte dont elle est augmentée ; mais on en a retranché le petit dictionnaire de la langue des Maldives, qui fait partie de l'édition de *Paris*, 1619, 2 part. in-8. L'édition in-4., qui se paye ordinairement de 8 à 12 fr., a été vend. jusqu'à 29 fr. Langlès, 12 sh. Heber. Il avait d'abord paru un *Discours du voyage des François aux Indes orientales, par François Pyrard*, Paris, 1611, pet. in-8. de 372 pp., ouvrage qui commence comme le précédent, mais auquel on a donné bien moins de développement ».

43 J.-M. Quérard, *Les supercheries littéraires dévoilées*, 2^e éd., Paris, Daffis, 1869-1879, 7 vol., t. III (1870), p. 275, qui renvoie ici à S.-J. Sorbière, *Sorberiana, sive excerpta ex ore Samnelis Sorbière. Prodeunt ex musaeo Francisci Graverol* [*Sorberiana ou Les Pensées critiques de M. de Sorbiere, recueillies par M. Graverol*], Toulouse, 1691, p. 190 : « PIRARD. Les voiages de Pirard en deux volumes, où l'Auteur s'amuse à nous raconter beaucoup de petites avantures particuliéres, que le lecteur lit avec autant de dégoût qu'il les écrivoit sans doute avecque plaisir. Tout ce que j'y apris fut l'histoire des Cocos, dont il parle fort au long. On m'a assuré que le livre avoit été composé par Mr. B…… sur les mémoires de ce Pirard chirurgien, assez idiot, & qui n'eût pas été capable de former un discours de longue haleine ».

44 G. Holtz, *L'ombre de l'auteur…*, p. 14.

45 Bergeron « s'est systématiquement effacé derrière les relations qu'il a récrites » (*ibid.*, p. 16).

fait par dix ans, depuis l'an 1601. iusques en ceste année 1611. Contenant La description des païs, les mœurs, Loix, façon de vivre, Religion de la plus part des habitans de l'Inde, l'accroissement de la Chrestienté, le trafic & diverses autres singularitez, non encore écrittes ou plus exactement remarquees. Traité et description des Animaux, arbres & fruicts des Indes orientales, observees par l'Auteur. Plus un brief Advertissement & Advis pour ceux qui entreprennent le voyage des Indes. Dedié a la Reyne regente en France. Par Francois Pirard de Laval. A Paris, Chez David le Clerc, ruë Frementel, au petit Corbeil, prés le puits Certain. M.DC.XI. Avec privilege du Roy.

Cette édition est en un seul volume, de format 18 x 12 cm, et contient 372 pages[46]. L'ouvrage dans son ensemble est dédié à la reine régente, Marie de Médicis. Le traité de botanique est plus particulièrement dédié au président Jeannin[47], qui aurait encouragé Pyrard à mettre ses souvenirs par écrit[48]. Son rôle exact reste toutefois assez difficile à définir.

Le privilège de l'ouvrage est daté du 22 août 1611, soit seulement six mois après le retour de Pyrard, rentré le 16 février à Laval. Cette première édition, due à Jérôme Bignon, est très brève et le récit de ses aventures compte seulement douze chapitres[49]. Il ne s'agit en fait que d'un premier jet, dont environ 30 % sont consacrés aux Maldives. C'est un texte spontané qui correspond à ce qui est le plus frais dans la mémoire de Pyrard : il n'y rapporte que ce dont il se rappelle le mieux, car il n'a pas eu le temps de bien repenser à tous les détails de ses aventures. Cette édition est par conséquent beaucoup moins complète et détaillée que les deux qui suivent.

3. L'édition de 1615

Quatre ans plus tard, en 1615, paraît une seconde édition : *Voyage de François Pyrard de Laval, contenant sa navigation aux Indes orientales, aux Moluques, & au Brésil, les divers accidens, adventures & dangers qui lui sont arrivez en ce voyage en allant et retournant pendant dix ans de séjour. Avec la description des païs, mœurs, loix, façon de vivre, police et gouvernement, du trafic*

46 Localisations trouvées en août 2013 : BnF Tolbiac Réserve 8-02K-24 et haut-de-jardin 16243 ; BnF Richelieu Cartes et plans GE FF-2311 ; BM Laval Fonds ancien 70329 et 71003 ; Bibliothèque Sainte-Geneviève à Paris 8 G 235 INV 2796.

47 Pierre Jeannin (Autun 1540-Paris 1622) prit part en 1588 aux États généraux de Blois, où il fut l'un des deux orateurs qui exprimèrent la parole du Tiers État du royaume. Catholique zélé, il rejoignit la Ligue. Après la soumission du duc de Mayenne en 1596, Henri IV s'attacha ses services et en fit rapidement un de ses principaux ministres. Il travailla à l'élaboration de l'édit de Nantes et remplit des missions diplomatiques très importantes : il fut notamment un des principaux artisans de la trêve signée en 1609 entre les Provinces-Unies et l'Espagne. Unanimement reconnu pour pour son habileté dans les négociations diplomatiques, Jeannin a laissé un ouvrage intitulé *Négociations*, qui servit notamment d'instruction à Richelieu. Après la mort d'Henri IV et la retraite de Sully, Marie de Médicis se reposa sur Jeannin des plus grandes affaires, et lui confia l'administration des finances. C'est donc à un des principaux personnages du royaume que Pyrard dédicaça son traité de botanique. Signalons que, par exemple, Marc Lescarbot, l'auteur de l'*Histoire de la Nouvelle France* parue en 1609, dédicaça lui aussi son ouvrage au président Jeannin (« Vous qui aymez les belles entreprises des voyages et navigations »). Voir H. Ballande, *Rebelle et conseiller de trois souverains : le président Jeannin, 1542-1623*, Paris, Barre-Dayez éditeurs, 1981.

48 « Ayant esté après un accueil si favorable induit par vous à mettre par escrit ce qui estoit de mon voyage et du long séjour que j'ay fait aux Indes ».

49 Cette édition comprend une introduction (p. 1-6), le récit des aventures de Pyrard (p. 7-292), le traité de botanique (p. 293-364) et le traité final (p. 365-373).

& commerce qui s'y fait, et plusieurs autres singularitez. Traité et description des Animaux, arbres et fruits des Indes orientales observées par l'Auteur. Plus un brief Advertissement & Advis pour ceux qui entreprennent le voyage des Indes. A Paris, chez Samuel Thiboust au Palais en la galerie des prisonniers, et chez Rémy Dallin, au mont S. Hilaire, rue des sept voyes, à l'Image S. Hilaire, M.DC.XV. Avec privilege du Roy.

Cette édition parut sous la forme de deux volumes de format 16,5 x 12 cm, comptant respectivement 738 et 717 pages, pour un total de 1455 pages[50]. Le premier est dédié à la reine régente Marie de Médicis, avec la même dédicace que dans l'édition précédente. Le second est dédié à Léonard des Trappes (ou D'Estrappes), archevêque d'Auch de 1597 à 1629, qui aurait recueilli Pyrard et l'aurait même reçu chez lui afin d'augmenter et de préciser cette seconde édition[51]. Le traité de botanique est lui dédié à Guillaume Lusson, président de la Cour des monnaies mais aussi un proche de Grotius et de Pierre Bergeron, qui aurait également reçu favorablement Pyrard et l'aurait lui aussi encouragé à mettre ses aventures par écrit[52].

Cette nouvelle édition, dont l'achevé d'imprimer est daté du 31 août 1615, contient beaucoup plus d'informations car Pierre Bergeron a pu prendre le temps d'interroger longuement Pyrard. Elle est presque trois fois plus longue que la précédente et la narration y est nettement plus détaillée, avec les moindres anecdotes. Les principales augmentations concernent l'épisode du naufrage du *Corbin*, le séjour aux Maldives, les descriptions de Goa et des royaumes du Bengale et de Calicut, les chapitres qui portent sur les régions visitées par Pyrard lors de ses deux années passées en tant que soldat enrôlé par les Portugais, ou celles dont il a entendu parler : Ceylan, les îles de la Sonde, Ormuz, les territoires du Grand Mogol, mais aussi l'organisation des Portugais, principalement dans le domaine du commerce maritime. La table des matières de l'édition de 1611 ne comprenait que douze chapitres ; celle-ci en compte cinquante-six, comme les deux autres éditions qui suivront en 1619 et en 1679. La structure ne bougera plus ; seul le contenu va être encore augmenté, puis remanié.

50 Localisations trouvées en août 2013 : BnF Tolbiac rez-de-jardin 8-02K-25 (1) et (2) ; BM Bordeaux Fonds patrimoniaux 910278462 ; BM Châlons-en-Champagne Ancien fonds AF 15523 ; BM Laval Fonds ancien 70993 ; Médiathèque du Mans Fonds anciens H 8* 478 ; Université de Montpellier BU Médecine Fa 144 in-8 ; BM Rennes Fonds ancien 88246 Rés. ; Bibliothèque Sainte-Geneviève à Paris 8 G 236 INV 2797 ; Médiathèque de Rodez Fonds général MAG 39849.

51 « Cette Seconde Partie de mon Voyage aux Indes Orientales et de ce que j'y ay veu, apris et remarqué pendant un si long séiour, sera recommandable par l'inscription de vostre nom. Aussi qu'elle vous est très instement deue, comme à celuy qui m'avez recueilli de ce misérable naufrage, m'avez aydé, secouru et assisté en tant de sortes, comblé de plusieurs bienfaits, et mesme receu en vostre maison. C'est ce qui m'a donné le loisir et le moyen de revoir les premiers mémoires que j'en avois recueilliz, d'y penser plus particulièrement et de me ressouvenir du tout, la rédiger par escrit simplement sans aucun artifice affecté (ce que je ne sçaurois faire) mais selon la pure vérité des choses que j'ay veues, cogneues et expérimentées ».

52 « […] non seulement avez pris plaisir au récit que je vous en faisais, et en avez fait estime, et mesme m'avez excité et encouragé à le mettre par escrit, et approuvé mon ouvrage pour estre donné au public. Et qui plus est, vous m'avez encore de votre grace assisté tellement en mes extremes misères et afflictions, que je puis dire après Dieu, vous estre redevable de la vie mesme, et de qu'encores je respire ».

4. L'édition de 1619

La troisième édition est publiée en 1619 sous le même titre que la précédente, en un seul volume divisé en deux parties respectivement de 486 et 434 pages, de format 18 x 12 cm, qui contient 920 pages[53]. La première partie est dédiée à Guillaume Du Vair, évêque et comte de Lisieux et Garde des Sceaux de France[54], la seconde à Charles Duret, président de la Chambre des comptes[55], et le traité de botanique à Guillaume Lusson, président de la Cour des monnaies, avec la même dédicace que dans l'édition précédente.

Cette édition, dont le privilège et l'achevé d'imprimer sont datés respectivement du 6 et du 15 avril 1619, est la plus complète. Bergeron a réinterrogé Pyrard, qui a apporté de nouveaux détails, ce qui a permis le rajout de passages entiers, par exemple sur le séjour à l'hôpital de Goa, des anecdotes concernant les Européens rencontrés au Brésil, une description des mœurs des pirates de la côte de Malabar, des considérations politiques, historiques ou lexicales, des informations linguistiques… Bergeron, qui a aussi porté diverses corrections et déplacé de courtes séquences, a parfois seulement précisé des points de détails en ajoutant des phrases, voire de simples mots sans changer en rien la structure et en conservant les cinquante-six chapitres de l'édition précédente, qui s'est trouvée ainsi augmentée d'environ 30 %. En plus de l'augmentation du récit, il a été ajouté à la fin de l'ouvrage un intéressant *Dictionnaire de quelques mots de la langue des Maldives interpretez en François*, inédit à l'époque. C'est la seule édition où il figure, car il disparaît dans celle de 1679.

53 Localisations trouvées en août 2013 : BnF Tolbiac rez-de-jardin 8-02K-25 (A) ; BnF Arsenal 8-H-1274 ; BnF Richelieu Cartes et plans GE FF-2065 ; Bibliothèque Méjanes à Aix-en-Provence Fonds Patrimoine D. 0768 ; BM Dijon Fonds CGA 3094 ; BM Grenoble Fonds CGA E 17951 et C 16621 ; BM Laval Fonds ancien 70330 ; BM Niort Fonds ancien 3792 ; Bibliothèque Sainte-Geneviève à Paris 8 G 237 INV 2798 ; École française d'Extrême-Orient à Paris VOY 42. EFEOB ; Muséum national d'histoire naturelle à Paris 25902 ; BM Poitiers Fonds ancien D 13132 ; BM de Troyes Fonds histoire aa.11.3131 ; Service historique de la Marine à Vincennes VI-12°R689.

54 Guillaume Du Vair (1556-1621) : conseiller au parlement de Paris, il fut l'un des plus illustres représentants de l'éloquence parlementaire de son époque. C'était un Gallican opposé au fanatisme politique et religieux, et donc à la Ligue. Il fut l'un des principaux auteurs de l'arrêt sur la loi salique (ou arrêt Le Maistre), qui participa à faire monter Henri IV sur le trône de France. Ses services furent récompensés par la charge de maître des requêtes et l'intendance générale de la justice à Marseille. Il devint en 1599 premier président du parlement de Provence. Nommé par Marie de Médicis, il fut Garde des Sceaux pendant six mois en 1616. Après la mort de Concini, Louis XIII le rappela à cette charge, qu'il occupa jusqu'à sa mort, survenue lors du siège de Nérac (août 1621), où il accompagnait le roi. Il avait été nommé en 1617 évêque de Lisieux. Il s'était lié d'une étroite amitié avec l'érudit Nicolas Claude Fabri de Peiresc, qui fut un de ses légataires. Il était également un proche du président Jeannin. Voir la thèse de doctorat de littérature française d'A. Tarrête, *Éloquence, politique et stoïcisme à la fin des Guerres de religion : les « Traictez philosophiques » de Guillaume Du Vair (1606)*, sous la direction de F. Lestringant, Université Paris-Sorbonne – Paris IV, 2000, et *Guillaume Du Vair, parlementaire et écrivain* (Actes du colloque d'Aix-en-Provence, 4-6 octobre 2001), B. Petey-Girard, A. Tarrête (dir.), Genève, Droz, 2005.

55 Charles Duret (1564-1636) : nommé président de la Chambre des comptes en 1609, puis intendant des finances en 1615, il sera également contrôleur général des finances de 1634 à 1636. La dédicace laisse entendre qu'il aurait peut-être aidé financièrement Pyrard depuis 1611 : « Il me souvient que quand i'eus l'honneur de vous presenter la première edition de mon Livre, non seulement vous daignates le recevoir d'un bon œil, mais mesme me voulustes, de vostre grace, faire ressentir tellement les effects de vostre courtoisie & liberalité, que depuis ce temps-là ie me suis trouvé grandement vostre redevable ».

Ainsi, du vivant du voyageur – et du véritable rédacteur de l'ouvrage – sont parues en l'espace de moins de huit ans trois éditions de son récit qui ont été successivement augmentées, donnant ainsi naissance à un chef-d'œuvre de la littérature de voyage, amélioré et complété au fil des éditions[56]. Pyrard n'avait pas rapporté de notes ou de mémoires ; il n'a donc rien rédigé. C'est Bergeron qui l'a très longuement interrogé à de multiples reprises[57] et qui prenait des notes toujours susceptibles d'être alimentées en fonction des questions posées et surtout de la mémoire plus ou moins chancelante du voyageur, même s'il a aussi emprunté à d'autres récits de voyages déjà publiés : principalement l'*Itinerario* de Linschoten, traduit en français en 1610[58], et le récit de Jean Mocquet paru en 1617[59], qu'il rédigea parallèlement. Il connaissait aussi forcément l'ouvrage de François Martin, qui avait connu deux éditions en 1604 et en 1609 et qui relatait en partie les mêmes faits, du moins jusqu'au naufrage du *Corbin* aux Maldives.

Le récit de Pyrard, à partir de la troisième édition de 1619 qui est donc 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)*, avec une riche préface de Geneviève Bouchon et un appareil de notes conséquent[60]. Cela permet au grand public d'accéder aisément à ce remarquable chef d'œuvre de la littérature de voyage.

5. L'édition de 1679 : une édition remaniée et ses « victimes »

Cette quatrième édition, parue sous le même titre, est en un seul volume (divisé en trois parties respectivement de 327, 218 et 145 pages), de format 24 x 19 cm, qui contient 690 pages[61]. Il n'y a

56 Voir G. Holtz, *L'ombre de l'auteur…*, p. 297-320 : « La pérégrination de François Pyrard de Laval (1615-1619) ».

57 Ce mode de composition d'un récit de voyage n'était pas inédit : ce fut le cas pour *La description du monde* de Marco Polo, dictée dans une prison génoise en 1298 à Rustichello, et aussi pour le récit de Nicoló de' Conti, interrogé par le Pogge à Rome lors de son retour en 1439. Voir *Le voyage aux Indes de Nicoló de' Conti (1414-1439)*, D. Ménard, G. Bouchon et A.-L. Amilhat-Szary (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 2004, et *De l'Inde. Les voyages en Asie de Niccoló de Conti (De varietate fortunae, IV)*, M. Guéret-Laferté (éd.), Turnhout, Brepols, 2004.

58 *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales*, Amsterdam, Henry Laurent, 1610. Cette édition, comme la version latine parue à La Haye en 1599, était illustrée par les gravures de Théodore De Bry, que Bergeron a peut-être utilisé pour enrichir ses descriptions, comme celle de Goa par exemple.

59 J. Mocquet, *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales & Occidentales. Faits par Jean Mocquet, Garde du Cabinet des singularitez du Roy, aux Tuilleries. Divisez en six livres, & enrichis de Figures. Dediez au Roy*, Paris, Jean de Heuqueville, 1617. Cet ouvrage comporte six livres, qui relatent tous les voyages de Mocquet. Le quatrième livre, celui consacré à son voyage aux Indes orientales, a été réédité récemment : *Voyage à Mozambique et Goa. La relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, X. de Castro (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1996. Toutes les citations sont données ici dans leur forme originale de 1617 et indiquées sous la forme : Mocquet 1617, suivie de la pagination originale, puis de celle de l'édition Chandeigne.

60 *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)*, G. Bouchon, X. de Castro (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1998, 2 vol. L'orthographe et la ponctuation ont été modernisées. Toutes les citations sont données ici dans leur forme originale de 1619 et indiquées sous la forme : Pyrard 1619, avec la pagination et entre parenthèses la partie (I, II ou TF pour le « Traité final »), suivies de la pagination dans l'édition Chandeigne. On trouve de larges extraits du récit de Pyrard dans le huitième volume de l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost (Paris, Didot, 1750), étrangement au milieu des « Voyages des Hollandois aux Indes Orientales » (p. 67-550) : « Voyage de François Pyrard, qui est le premier des François aux Indes Orientales » (p. 198-269).

61 Localisations trouvées en août 2013 : BnF Tolbiac rez-de-jardin 4-02K-25 (B), FB-13307, haut-de-jardin R 45056 ; BnF Arsenal 4-H-512 ; Bibliothèque Méjanes à Aix-en-Provence Fonds Patrimoine D. 0069 ; BM Albi Fonds

plus de dédicace, mais on trouve une sorte de préface, intitulée « Au lecteur » et peut-être rédigée par l'imprimeur, Louis Billaine.

Elle paraît soixante ans après la troisième, dans un contexte totalement différent. Elle n'a pas le même objet et l'époque n'est pas la même : la grande Compagnie des Indes orientales a été créée par Colbert quinze ans auparavant et les Français ne sont plus du tout à la recherche d'informations sur les Indes orientales, désormais bien connues. D'une certaine façon, les renseignements fournis par Pyrard sont devenus obsolètes. Par exemple, les Portugais, omniprésents dans son récit, ont depuis longtemps disparu des rives de l'océan Indien, remplacés par les très puissants Hollandais et Anglais ; les Français eux-mêmes sont solidement installés à Pondichéry, entre autres.

Cette nouvelle édition est due à Pierre Du Val (1618-1683), un géographe du roi très réputé à son époque qui a rédigé de nombreux ouvrages, dont le plus connu est *La France depuis son agrandissement par les conquêtes du roi, avec les cartes et blasons des provinces* (1681)[62]. Si l'adresse « Au lecteur » la présente comme « plus correcte et plus ample que les precedentes », cette quatrième édition a en réalité été relativement remaniée. Certes Du Val y a ajouté différents traités, personnels ou non[63], ainsi qu'une carte représentant les aventures de Pyrard, qui contient toutefois quelques erreurs[64]. Mais il a aussi, par exemple, supprimé le *Dictionnaire de quelques mots de la langue des Maldives interpretez en François.* Si en apparence, par rapport à l'édition précédente, la table des matières est identique[65] et comprend toujours les mêmes cinquante-six chapitres, Du Val a

Rochegude Res. Roch. 04014 et 04015 ; BM Amiens Histoire H 368 B ; BM Angers Histoire 1 523 ; BM Besançon Fonds ancien 51664 ; Université de Bordeaux III, BU Lettres de Pessac 3MAG9 ; BU Caen 111626 Réserve ; BM Châlons-en-Champagne Ancien fonds AF 6910 ; BM Châlons-sur-Saône Catalogue Millot RES. in-4 938 ; Médiathèque de Jaude à Clermont-Ferrand Fonds Vimont 51740 ; BM Dijon Fonds CGA 16654 ; BM Grenoble Fonds CGA C 1926 ; BM Laval Fonds ancien 70329 ; BM Lille Fonds ancien avant 1952 96693 ; BM Lyon Fonds CGA A 492097 et 303955 ; BM Marseille Fonds ancien 23218 ; BM Montauban Fonds ancien CEN MAG-ADULTES LIV 15788 ; BM Montpellier Fonds ancien 16134 ; Bibliothèque Carré d'art à Nîmes Registre Valz 22025 ; Médiathèque d'Orléans Histoire E 292 ; Bibliothèque de l'Assemblée nationale à Paris Histoire Eb" 36 ; Bibliothèque universitaire des langues et civilisations à Paris RES-8-1817 ; Bibliothèque interuniversitaire de médecine et d'odontologie à Paris 7507 ; Bibliothèque centrale du Conservatoire national des arts et métiers à Paris 4 Va 42 ; Muséum national d'histoire naturelle à Paris Fonds FHNV ; BM Reims Fonds régional M 854 ; BM Rennes Fonds ancien 15101 ; BM Rouen Fonds Cas Montbret M 5710 ; BM Toulouse Fonds ancien Fa C 622 ; BM Troyes Fonds histoire Z.6.1384 ; BM Versailles Fonds patrimoniaux F.A. in-4 212a ; Service historique de la Marine à Vincennes VI-8°R603.

62 On peut citer également une *Géographie universelle* (1658) et un *Traité de géographie* (1659).

63 On trouve à la fin de la « Table des chapitres du Voyage de François Pyrard » : « Les Traittez suivans ont esté adjoûtez dans cette nouvelle Edition : *Discours des voyages aux pays éloignez, & des preparatifs necessaires pour les entreprendre utilement, & en composer des Relations exactes, par M. N. N.* ; *Des preparatifs necessaires pour voyager utilement aux pays plus éloignez* ; *Ce que dans le voyage on doit faire & observer mieux qu'on n'a de coustume* ; *Des Relations* ; *Description exacte de la Coste d'Afrique* ; *Observations Geographiques sur le voyage de François Pyrard, par P. Du Val, Geographe du Roy* et *Table des choses les plus remarquables contenues dans les trois parties du voyage de Francois Pirard* ».

64 « Carte du Voyage de Pirard, aux Indes Orientales, Les Années 1601 et les suivantes, Par P. Du-Val Geographe du Roy, A Paris Chez l'Auteur, Avec Privilege de Sa Maiesté 1666 ». Elle se situe au début de l'ouvrage, après la « Table des chapitres » et avant le début du récit. Sur l'itinéraire aller, Du Val ne retrace pas le passage des deux navires français à l'île de Sainte-Hélène, ni au large du Brésil près des dangereux écueils des Abrolhos, pas plus que le demi-tour effectué dans le canal de Mozambique. Sur l'itinéraire retour, sans doute par commodité et par manque de place, Du Val s'est contenté de tracer une ligne droite entre le Brésil et les Açores, alors que le navire à bord duquel se trouvait Pyrard a décrit une large boucle dans l'Atlantique-Nord et a traversé la mer des Sargasses. Cette carte est reproduite dans la préface de l'édition Chandeigne, p. 16-17.

65 Du moins en ce qui concerne véritablement le récit de Pyrard. Je ne prends pas en compte ici ce qui se trouve avant (« Au lecteur », la « Table des chapitres » et la carte) et après (les traités ajoutés par Du Val).

pourtant corrigé et remanié certains paragraphes et, surtout, il a volontairement modifié ou même supprimé des passages entiers, notamment ceux qui évoquent d'autres voyageurs contemporains qui ont publié le récit de leurs aventures : Jean Mocquet, Henri de Feynes et le jésuite « Wallon » Nicolas Trigault. Dans l'édition de 1619, la plus complète, ces personnages étaient évoqués par Pyrard à la fin du chapitre XXI de la seconde partie : « Embarquement de l'Autheur à Goa : Estat des Indes alors : Prison de l'Autheur & sa delivrance. Arrivee de Caraques & autres choses à ce propos ». Dans l'édition de Pierre Du Val, toute la fin de ce chapitre a été remaniée et amputée, provoquant même une « victime collatérale » en la personne du jésuite normand Étienne de la Croix. Enfin, nous verrons un ultime exemple avec le dernier paragraphe du chapitre précédent (XX : « Plusieurs prises de vaisseaux Portugais, Et autres choses arrivées és Indes durant le seiour de l'Autheur à Goa ») qui a lui aussi subi des modifications, notamment un passage qui concerne des Anglais que Pyrard a rencontrés à Goa.

5.1. Jean Mocquet

Dans l'édition de 1619 uniquement, Pyrard parle de Jean Mocquet lorsqu'il raconte leur départ de Goa à bord d'une flotte de quatre caraques portugaises qui retourne à Lisbonne. Mocquet se trouve sur la caraque commandée par Dom André Furtado de Mendonça, l'ancien vice-roi, qui est la première à partir le 26 décembre 1609 d'après le récit de Pyrard, le 2 janvier 1610 selon celui de Mocquet (Pyrard, lui, embarque sur la quatrième, qui ne part que le 3 février) :

> « Il s'embarqua aussi avec luy [Dom André Furtado de Mendonça] un François nommé *Iean Moquet*, qui estoit venu de Lisbone à Goa, avec un Vice-Roy, nommé le Comte *de la Fera*, qui estoit mort par le chemin, comme j'ay dit. Ie l'ay souvent veu à Goa, & eut autant de sujet de se loüer des Portugais comme nous car il eut sa part du bon traictement que l'on nous fit, comme vous pouvez voir plus particulierement au livre qu'il a fait de ses voyages aux Indes. Il s'estoit embarqué à Lisbone pour domestique de ce Vice-Roy, & en qualité d'Arboriste & Apothicaire, comme il le fut encor à son retour de *Don André Furtado*, qui luy donnoit apointement. Durant qu'il fut à Goa, il fut quelques temps Apothicaire de l'Hospital Royal, puis s'en retourna comme j'ay dit avec ce Seigneur Don André Furtado, lequel on tenoit avoir esté empoisonné : car il estoit malade de long-temps, & aux Indes on donne des poisons lents, & qui durent tant qu'ils veulent. Nous taschasmes donc, comme j'ay dit, de nous embarquer en son Navire, mais il n'y eut moyen […] »[66].

François Pyrard aurait donc fait la connaissance de Jean Mocquet à Goa. Le récit de celui-ci semble le confirmer :

66 Pyrard 1619, p. 388-289 [288-289] (II) / p. 770-771 (l'exemplaire consulté contient des erreurs de pagination : les pages 269-288 de la seconde partie sont paginées par erreur 369-388 ; j'indique entre crochets ce qui devrait être la bonne pagination). Afin d'éclairer la transformation effectuée par Du Val, je précise que ce passage est précédé par : « Mais quand on sçeut que *Don André Furtado* s'en devoit aller, chacun l'alla trouver pour se faire coucher sur le roolle ; car il avoit fait mettre des vivres pour prés de deux cens personnes avec ses domestiques. Les Peres Iesuites, & nous tous ensemble fismes tout ce que nous peusmes pour y estre enroollez aussi, mais il nous fut impossible d'obtenir cela, à cause du grand nombre de Portugais qui s'en alloient avec luy ; & aussi que les Peres Iesuites qui avoient amené ces quatre Anglois de Mogor, y avoient retenu place pour eux, comme de fait ils s'y en allerent avec beaucoup de peine ».

> « I'en vis aussi trois autres [des Français] qui s'estoient sauvez des Maldives, entre lesquels estoit un nommé François Pirard Breton qui a fait l'histoire de ses Voyages »[67].

Pourtant dans les éditions de 1611 et de 1615, il n'est pas fait mention de lui. Est-ce un simple oubli ? Est-ce une omission volontaire ? Est-ce que c'est la parution en 1617 du récit de Mocquet qui a rafraîchi la mémoire de Pyrard ? Cela pourrait plutôt être Pierre Bergeron – qui, comme le démontre la lettre de Peiresc citée plus haut, a rédigé l'ouvrage de Mocquet – qui aurait ajouté ce paragraphe instructif dans la troisième édition de 1619, comme il aurait peut-être ajouté l'évocation de l'ouvrage de Pyrard dans celui de Mocquet citée plus haut[68]. Ceci dans le même but : inviter à la lecture et faire de cette manière la « promotion » d'un autre récit de voyage français aux Indes orientales qui donne plus particulièrement de précieuses informations sur Goa, un des principaux carrefours commerciaux et la capitale de l'empire portugais. On pourrait ici être tenté de dire que Bergeron fait la promotion d'un ouvrage dont il est le rédacteur, mais ce n'est pas du tout le cas. Il est certain qu'il a – au moins – mis en forme les récits de Pyrard, de Mocquet, ainsi que celui d'un autre voyageur français, le Marseillais Vincent Le Blanc (même si la première édition est parue en 1648, après la mort de Bergeron, survenue en 1637)[69], mais il n'a jamais fait apparaître son nom sur ces différents ouvrages, ne recherchant aucunement la gloire personnelle.

Quoi qu'il en soit, ce passage sur Jean Mocquet est absent de la quatrième édition, en 1679, à l'exception de la phrase qui concerne l'empoisonnement supposé de Dom Furtado, qui est rattachée au paragraphe précédent. En procédant à quelques remaniements, Pierre Du Val reprend son texte un peu plus loin comme si de rien n'était ; il a purement et simplement fait disparaître tout ce qui concerne Jean Mocquet :

> « Mais quand on sceut que *Dom Furtado*, s'en devoit aller, chacun l'alla trouver pour se faire coucher sur le roolle ; car il avoit fait mettre des vivres pour prés de deux cens personnes avec ses domestiques. On tenoit que ce Seigneur estoit empoisonné, car il estoit malade de long-temps ; & aux Indes on donne des poisons lents, & qui durent tant qu'ils veulent. Nous taschasmes de nous embarquer en son Navire, mais il n'y eut pas moyen […] »[70].

---

67 Mocquet 1617, p. 352 / 142. Je me permets ici de renvoyer à mon article intitulé « Trois voyageurs français à Goa en 1609 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 36, 2011, *Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Recueil d'études en hommage à André Zysberg*, p. 39-60, notamment p. 45-50.

68 Dans sa thèse sur Pierre Bergeron, Grégoire Holtz évoque la possibilité que Pyrard et Mocquet ne se soient en fait pas rencontrés à Goa, et que ce soit Bergeron qui ait introduit cet épisode, utilisant ainsi « un procédé de légitimation du récit d'un voyageur par la référence au témoignage d'un tiers » afin de « pouvoir valider un témoignage par la circulation d'informations transitant d'un récit à l'autre » (*Pierre Bergeron et l'écriture du voyage…*, p. 422).

69 *Les Voyages fameux du sieur Vincent Le Blanc*, Paris, chez Gervais Clouzier, 1648, 1649 et 1658. L'ouvrage fut aussi traduit en néerlandais (1654) et en anglais (1660). Voir la thèse de G. Holtz, *Pierre Bergeron et l'écriture du voyage…*, p. 337-364 ; M. Laugaa, « *Les voyages fameux du Sieur Vincent Leblanc* par Vincent Leblanc, Pierre Bergeron et Louis Coulon (1648) », in *La Découverte de nouveaux mondes : aventure et voyages imaginaires au XVII^e siècle* (Actes du colloque du Centre méridional de rencontres sur le XVII^e siècle, Gênes, 23-25 janvier 1992), C. Rizza (éd.), Fasano, Schena Editore, 1993, p. 253-273 ; R.O. Lindsay, « *Les Voyages Fameux* : a Seventeenth-Century Travel Account », *Australian Journal of French Studies*, XVI, 3-4, 1979, p. 323-338 ; H. Barré *et al.*, *Voyageurs et explorateurs provençaux*, Marseille, Barlatier, 1905, p. 39-51 ; G. Atkinson, *The Extraordinary Voyage in French Literature before 1700*, New York, Columbia University Press, 1920, p. 25-34.

70 Pyrard 1679, p. 176 (II).

La seule hypothèse que l'on peut avancer est que Pierre Du Val a agi de cette façon car, à l'inverse de Bergeron qui en faisait la promotion, il craignait la « concurrence » de l'ouvrage de Mocquet, dont le récit des aventures dans les Indes portugaises comportait bien sûr des points communs avec celui de Pyrard. Même si cette nouvelle édition du *Voyage de Pyrard* est publiée plus d'un demi-siècle plus tard, l'ouvrage de Jean Mocquet pouvait « concurrencer » celui de Pyrard car il avait connu un succès important depuis sa première édition en 1617 puisqu'il avait été réédité en 1645 et 1665[71].

5.2. Henri de Feynes

Pierre Du Val a procédé de la même manière avec Henri de Feynes, un autre voyageur français qui s'est rendu aux Indes orientales et qui a publié son récit, bien qu'un peu plus tardivement[72]. Dans l'édition de 1619 uniquement, il est évoqué lui aussi au moment du départ de Goa au début de l'année 1610 :

> « […] il me conta entre-autres choses qu'il avoit veu à Goa un Gentil-homme François, qui se faisoit appeller le Comte de Montfar, autrement le sieur de Feines, qui estoit venu de Venise par mer jusqu'en Alexandrete, puis par terre à Alep, & de là avec la Caravane jusqu'en Babylone, puis en Perse à la Cour du Roy de Perse à Spahan, où il avoit demeuré quelque temps, puis s'en estoit venu par terre à Ormus, & de là à Goa, où il avoit esté quelque temps prisonnier comme les autres, & en fin s'en estoit revenu en Portugal dans un Galion de Lisbone avec un *viador de Fasienda* nommé *Bras Courayge* ; mais ie sceu depuis que si tost qu'il fut arrivé à Lisbone, il fut mis prisonnier sans sçavoir pourquoy, & y demeura quatre ans entiers, jusques à ce que Monsieur de Mayenne allant en Espagne pour les mariages l'an 1613. l'en fit sortir par sa faveur et recommandation »[73].

Comme celui sur Mocquet, ce passage est absent des deux premières éditions (1611 et 1615) et disparaît dans celle de Pierre Du Val en 1679. Voici donc un deuxième exemple des modifications et

71 Les *Voyages* de Mocquet connurent une dernière édition française en 1830, imprimée « aux frais du gouvernement pour donner du travail aux ouvriers typographes ». L'ouvrage fut aussi traduit en néerlandais (1656 et 1717), en allemand (1668) et en anglais (1696). Voir H. Jouan, « Un voyageur français au commencement du XVII[e] siècle : Jean Mocquet, 1601-1615 », *Mémoires de la Société nationale académique de Cherbourg*, 1904-1905, p. 1-24 ; J. Des Cilleuls, « Les grands voyages de Jean Mocquet, apothicaire du "Cabinet des Singularitez" de Louis XIII aux Tuileries », *Revue d'histoire de la pharmacie*, 49[e] année, 1961, n° 168, p. 10-17 et n° 169, p. 78-85 ; ainsi que les travaux de G. Holtz : *L'intertextualité entre histoire tragique et récit de voyage dans la relation de Jean Mocquet aux Indes orientales (1617)*, mémoire de DEA de Lettres modernes sous la direction de F. Lestringant, Université de Paris IV, 2000 ; « Les histoires tragiques dans la relation de Jean Mocquet aux Indes orientales (1617) », *Bulletin de l'Association d'études sur la Renaissance, l'Humanisme et la Réforme*, vol. 53, décembre 2001, p. 33-55, et en dernier lieu sa thèse déjà citée ici : *Pierre Bergeron et l'écriture du voyage*… Signalons enfin la thèse pour le doctorat en médecine d'O. Richard, *Jean Mocquet, apothicaire navigant*, Université de Nantes, 1980.

72 L'ouvrage de Feynes fut publié d'abord en anglais : *An exact and curious survey of all the East Indies, even to Canton, the chiefe Cittie of China : All duly performed by land, by Monsieur de Monfart, the like whereof was never hetherto, brought to an end*, Londres, Thomas Dawson, 1615, puis quinze ans plus tard seulement en français : *Voyage faict par terre depuis Paris jusques à la Chine par le S[r]. de Feynes, gentilhomme de la maison du Roy et ayde de camp de ses armées, avec son retour par mer*, Paris, Pierre Rocolet, 1630. Voir BnF, ms. fr. 13423, f ° 303 r °-308 v ° : « Voyages de henry de feynes Sieur de Monfart Provençal, es Indes orientales les annees 1606 &c. » ; X. Beguin-Billecocq, *Henri de Feynes (1573-1647), le premier Français en Extrême-Orient*, thèse d'histoire, Université d'Aix-Marseille I, 1999, publiée par l'auteur à Paris la même année, en deux volumes, avec une reproduction en fac-similé du texte original ; voir mon article « Trois voyageurs français à Goa en 1609 », p. 39-60, notamment p. 50-58.

73 Pyrard 1619, p. 291-293 (II) / p. 772-775 ; passage supprimé dans l'édition de 1679, p. 178 de la seconde partie. Pyrard explique qu'il tient ces informations d'un Portugais qui parlait français avec lequel il avait fait connaissance à Goa.

amputations effectuées dans le chapitre XXI de la seconde partie. Cette fois, Du Val a directement supprimé les deux derniers paragraphes du chapitre, dont celui qui concerne Henri de Feynes, qui a été retiré pour les mêmes raisons que celles vues précédemment pour Jean Mocquet : Pierre Du Val fait volontairement disparaître toute allusion à un voyageur contemporain de Pyrard qui a publié sa relation de voyage, susceptible de « concurrencer » son édition.

5.3. Le jésuite flamand Nicolas Trigault

Les modifications et suppressions effectuées par Pierre Du Val ne concernent pas seulement les voyageurs français. Il a agi de la même façon, par exemple, avec le jésuite Nicolas Trigault, originaire des Pays-Bas espagnols puisque né à Douai, comme l'indique Pyrard, qui le qualifie de « Wallon »[74]. Trigault a passé de longues années en Chine et il est surtout célèbre pour avoir, en 1615, traduit en latin l'ouvrage du père Matteo Ricci : l'*Histoire de l'expédition chrétienne au royaume de la Chine*, qui a été traduit en français dès 1616[75].

Dans l'édition de 1619, Trigault est cité parmi les jésuites qui obtiennent la libération de Pyrard et de ses compagnons à Goa en 1609. Cet extrait, où seul son nom apparaît, a été conservé par Pierre Du Val dans l'édition de 1679 :

> « De sorte qu'il falut que les Peres Iesuites se remissent en peine pour nostre delivrance, & s'assemblerent quatre ou cinq d'entr'eux, avec le Pere des Chrestiens, nommé le *Pere Gaspar Aleman*, qui estoit Castillan, un Pere Anglois nommé *Thomas Estienne*, Recteur d'un College en la terre de Salsete nommé *Margon*, les Peres *Ian de Cenes*, Lorrain de Verdun, *Nicolas Trigaut* Vvallon de Doüay, & le bon Pere *Estienne de la Croix* François de Roüen, qui firent tant tous ensemble qu'ils nous firent sortir de prison, après y avoir demeuré prés de trois semaines »[76].

Par contre, deux autres passages, qui donnent des informations sur le père Trigault et surtout qui citent son « *Histoire de la Chine* », ont été ni plus ni moins supprimés :

---

74 Nicolas Trigault est effectivement né en 1577 à Douai, ville bien entendu aujourd'hui française (département du Nord), mais qui a appartenu aux Pays-Bas espagnols jusqu'en 1668, date à laquelle la paix d'Aix-la-Chapelle mit fin à la Guerre de Dévolution et donna les Flandres à la France.

75 Trigault fit deux voyages différents dans l'empire chinois. Parti de Lisbonne en 1607, il passe par Goa, où il rencontre notamment Pyrard, et arrive pour la première fois en Chine, à Macao, fin 1610, environ six mois après la mort du père Ricci. En 1613, il est renvoyé en Europe comme procureur de la mission pour obtenir des secours et une aide financière pour la mission de Chine. Il arrive à Rome en 1614. Il publie à Augsbourg en 1615 l'*Histoire de l'expédition chrétienne au royaume de la Chine, 1582-1610* du père Matteo Ricci ; ou plus exactement il a traduit en latin l'original rédigé en italien par Ricci, qui ne sera publié dans sa langue d'origine qu'en 1913 sous le titre *Della Entrata della Compagnia di Gesù e Christianità nella Cina*. Plusieurs traductions françaises paraissent très rapidement, à Lyon en 1616, à Lille en 1617, à Paris en 1618 (cette dernière traduite par le neveu de Nicolas Trigault, le sieur D.F. de Riquebourg-Trigault). Une édition moderne de cette traduction française, introduite par J. Shih et annotée par G. Bessière, est parue en 1978 aux Éditions Desclée de Brouwer (collection Christus). Trigault repart de Lisbonne vers la Chine en 1618, il se trouve de nouveau à Goa en mai 1619, puis à Macao en juillet de la même année. Il est mort à Nankin, en Chine, en 1628. Il a laissé un *Dictionnaire chinois* (1639), une *Histoire des martyrs du Japon depuis l'an 1612 jusques à 1620* écrite en latin (traduite en français en 1624), ainsi que de nombreuses lettres adressées à ses supérieurs pour les informer sur les missions en Chine, qui ont été publiées par C. Dehaisnes, *Vie du père Nicolas Trigault*, Paris, Lethellieux, 1864. Voir également E. Lamalle, « La propagande du père Nicolas Trigault en faveur des missions de Chine », *Archivum historicum Societatis Jesu*, t. 9, 1940, ainsi que J. Spence, *The Memory Palace of Matteo Ricci*, Londres, Penguin Books, 1984.

76 Pyrard 1619, p. 384 [284] (II) / p. 767. Le même passage se trouve dans l'édition de 1679, p. 173 de la seconde partie.

> « […] & un Lorrain, de Nancy, appelé Iean de Seine, & un autre Vallon que j'y vy nommé le pere Nicolas Trigaut natif de Douay qui depuis durant que j'estois encore là [à Goa] fut envoyé à Cochin, puis à Malaca, & de là à la Chine où il a demeuré quelques annees, ayant visité six des principales Provinces de ce grand Royaume, avec toutes les maisons & residences de leur societé ; puis il fut envoyé en Europe pour les affaires de l'ordre, & repassant par toute l'Inde Orientale, vint par la Perse, Arabie deserte, Ægypte, Cypre, Candie, Zanthe, & en fin aborda à Otrante, & de là à Rome, puis en Espagne, France, & Pays-bas, d'où en fin en ceste annee 1618. il est party pour retourner és mesmes Indes avec bon nombre de compagnons […]. Ce pere Trigaut estant à Rome a fait imprimer l'Histoire bien ample & exacte de la Chine, qu'il a tiree, tant des memoires du pere Matthieu Riccj, qui y avoit demeuré 30. ans entiers, que de ce qu'il en a peu luy-mesme apprendre sur les lieux ; ceste Histoire composee par luy en Latin, a depuis esté traduite en diverses langues. Au reste ie n'ay peu ny deu passer sous silence tout ce que ie viens de dire en passant de ce bon pere, tant pour l'avoir veu & cognu à Goa, que pour l'estime & merite de sa personne, à cause de sa bonne vie, sçavoir, experience, grands & longs voyages, bien particuliere cognoissance de tous ces pays des Indes, & non moindre intelligence des diverses langues, tant de deçà, que de delà »[77].

> « Pour les deux autres peres *Nicolas Trigaut & Iean de Seine*, ils n'estoient pour lors à Goa : car le pere Trigaut s'en estoit allé avec les armees du Sud vers Cochin & le Cap de *Comory*, avec dessein, les armees retirees & leurs courses faites, de s'en aller de là à son voyage de *Macao* en la Chine, sans revenir à Goa, comme il fit, ainsi que l'on peut voir en son histoire de la Chine. Pour le pere Iean de Seine, il estoit allé du costé du Nort avec les armees aussi, pour s'arrester à Chaul »[78].

Nicolas Trigault, trop célèbre en raison de sa traduction de l'*Histoire de l'expédition chrétienne au royaume de la Chine*, a donc lui aussi été victime des aménagements apportés par Du Val, pour les mêmes raisons que Jean Mocquet et Henri de Feynes[79].

5.4. Une « victime collatérale » : le jésuite normand Étienne de la Croix

Dans les récits de Pyrard et de Mocquet, on trouve mention d'un jésuite français, Étienne de la Croix, qui faisait partie de l'importante population de religieux de tous ordres et de toutes nationalités présente à Goa à cette époque. Né en 1579 à Saint-Pierre-de-Bogerat dans l'Eure[80], il partit pour Goa en 1602, où il enseigna la philosophie et la théologie à Salcete. Il apprit le konkani et le maratthi et rédigea plusieurs ouvrages en ces langues. Il mourut à Goa le 24 septembre 1643[81].

Pyrard l'a bien connu et lui a dû la liberté à deux reprises. D'abord en 1608, lorsqu'il est en prison à Goa, il reçoit la visite du jésuite « castillan » Gaspar Aleman, chargé de rechercher d'éventuels chrétiens dans les geôles portugaises afin de solliciter leur liberté auprès du vice-roi. Celui-ci, l'ayant reconnu comme chrétien et français, lui apprend

> « […] qu'il y avoit un Iesuite François de Roüen, appellé *Estienne de la Croix*, qui estoit au College de *Sainct Paul de Goa*, auquel ie rescrivy, & le lendemain il me vint trouver. Et ioyeux de me voir, me consola, & m'assista de quelque argent, & me dict qu'il s'employeroit comme si

77 Pyrard 1619, p. 37-39 (II) / p. 569-570 ; passage supprimé dans l'édition de 1679, p. 22 de la seconde partie. Plus exactement, Du Val n'a conservé que : « & un Lorrain, & un autre Vallon que i'y ay veus ».

78 Pyrard 1619, p. 294 (II) / p. 776 ; passage supprimé dans l'édition de 1679, p. 178 de la seconde partie.

79 Alors que, d'après Grégoire Holtz, dans sa thèse, Pierre Bergeron avait introduit dans l'édition de 1619 des références à Trigault en espérant « vraisemblablement profiter de l'éclat et de la légitimation indirecte de l'*Histoire de l'expédition chrétienne au royaume de Chine* » (*Pierre Bergeron et l'écriture du voyage…*, p. 422).

80 Pyrard le dit toujours originaire de Rouen, Mocquet le dit par erreur natif de cette même ville.

81 Ces renseignements sont fournis par une note de l'édition Chandeigne de Pyrard, dans le tome II, p. 935 (note 1 de la page 543).

> i'estois son propre frere vers son Superieur, pour parler au Vice-Roy pour ma liberté. Ce pere presenta sa requeste au Vice-Roy, à l'entherinement de laquelle il ne voulut consentir : & du commencement usoit de grandes menaces, disant qu'il me falloit faire mourir, que i'estois allé en ce pays-là contre l'ordonnance de son Roy, & la paix faicte entre les Roys de France & d'Espagne, qu'il ne me pouvoit mettre en liberté, mais qu'il me renvoyeroit prisonnier au Roy d'Espagne pour en faire à sa volonté. En fin ce bon pere Iesuite François usa tant d'importunité par l'espace d'un mois, que ie fus mis en liberté, & cependant il ne cessoit de me venir visiter tous les iours, & m'assistoit de tout ce que i'avois besoin »[82].

Ensuite en 1609, lorsque sur ordre du vice-roi les Français, Anglais et Hollandais présents à Goa sont jetés en prison, c'est une nouvelle fois aux jésuites et, entre autres, à Étienne de la Croix que Pyrard et ses compagnons doivent leur libération : son nom est cité (« le bon Pere *Estienne de la Croix* François de Roüen ») en même temps que celui de Nicolas Trigault, entre autres[83].

Étienne de la Croix a lui aussi été victime des remaniements et des suppressions effectués par Pierre Du Val, mais une « victime collatérale », puisque si des informations sur lui ont disparu, ce n'est pas parce qu'il a publié un ouvrage, mais parce qu'elles apparaissaient dans le même passage que celles qui concernent Nicolas Trigault. Les deux passages cités ci-dessus qui évoquent Étienne de la Croix sont identiques dans les deux éditions de 1619 et de 1679 car ils apportent des renseignements uniquement sur le jésuite français, qui n'a pas écrit de récit. Du Val n'a donc pas jugé nécessaire de les modifier ou de les supprimer. Par contre, il n'a pas hésité à faire totalement disparaître un paragraphe entier qui donnait des informations à la fois sur Étienne de la Croix et sur son confrère jésuite Nicolas Trigault, célèbre pour son « *Histoire de la Chine* » et, à ce titre, « victime » des coupes de Du Val. Pyrard, au moment de partir de Goa, parle de cet ouvrage. Aussi le paragraphe entier a été ni plus ni moins supprimé par Du Val, afin d'éviter la concurrence d'un autre récit pour sa propre édition des voyages de Pyrard, mais au détriment des informations sur Étienne de la Croix, que voici :

> « Sept ou huict jours avant nostre embarquement nous fismes nos adieux & prismes congé de nos amis, en remerciant ceux qui nous avoient assistez & fait du bien, & entre-autres ce bon pere Iesuite Estienne de la Croix François, qui huict jours avant nostre depart avoit chanté sa premiere Messe ; ie le priay d'escrire à ses parens à Rouen, luy prometant de leur faire tenir seurement ses lettres ; mais il s'en excusa, disant qu'il ne désiroit pas que ses parens & amis eussent de ses nouvelles »[84].

Jean Mocquet a également fait la connaissance d'Étienne de la Croix, sur qui il ne donne pas d'information particulière mais dont il a conservé un très bon souvenir : « Ie n'ay veu & cognu là de François qu'un bon Pere Iesuite nommé Estienne de la Croix natif de Rouen, de qui ie receu beaucoup de courtoisie & de consolation »[85].

82 Pyrard 1619, p. 24-25 (II) / p. 543-544. Le même passage se trouve dans l'édition de 1679, p. 14-15 de la seconde partie.

83 Pyrard 1619, p. 384 [284] (II) / p. 767. La citation complète est déjà donnée ci-dessus à propos de Nicolas Trigault. Le même passage se trouve dans l'édition de 1679, p. 173 de la seconde partie.

84 Pyrard 1619, p. 294 (II) / p. 776. L'autre partie de la citation qui a été supprimée est déjà donnée ci-dessus à propos de Nicolas Trigault ; passage supprimé dans l'édition de 1679, p. 178 de la seconde partie.

85 Mocquet 1617, p. 352 / 142.

Enfin, on a vu apparaître dans les citations qui concernent Nicolas Trigault et Étienne de la Croix le nom d'un autre jésuite, sinon français, du moins proche voisin lorrain : Jean de Seine[86]. Dans l'édition de 1619, on le trouve mentionné à trois reprises : « un Lorrain, de Nancy, appelé Iean de Seine », « *Ian de Cenes*, Lorrain de Verdun » et « Pour les deux autres peres *Nicolas Trigaut & Iean de Seine*, ils n'estoient pour lors à Goa […] Pour le pere Iean de Seine, il estoit allé du costé du Nort avec les armees aussi, pour s'arrester à Chaul ». En 1679, les manipulations de Du Val concernant Nicolas Trigault ont eu pour effet collatéral d'amputer la première mention du nom et de la ville d'origine de Jean de Seine (il ne subsiste plus que « un Lorrain ») et de faire disparaître la troisième mention.

Toutes ces transformations et suppressions effectuées par Pierre Du Val sont pour le moins regrettables. Elles occultent le fait que Pyrard a rencontré à Goa plusieurs compatriotes (Jean Mocquet et Étienne de la Croix ; il n'a fait qu'entendre parler d'Henri de Feynes) ou du moins proches voisins, certainement francophones (Nicolas Trigault, natif de Douai, et Jean de Seine, originaire de Nancy ou de Verdun), un fait qui n'était en rien banal en ce début du XVII^{e} siècle, même si l'on sait que l'ordre des jésuites recrutait de façon très cosmopolite.

5.5. Une haine de Pierre Du Val pour les Anglais ?

Voici maintenant un autre exemple des modifications apportées par Pierre Du Val dans l'édition de 1679 qui diffère des précédents car les transformations opérées ne sont pas dues aux mêmes raisons. Du Val a manipulé plusieurs passages entiers qui relatent les aventures de plusieurs groupes d'Anglais, notamment celui qui concerne quatre rescapés du navire l'*Ascension*[87], avec lesquels Pyrard a sympathisé à Goa, comme l'indique cette phrase présente dans l'édition de 1619 : « Ie les allois voir souvent, car nous estions fort bons amis », mais disparue en 1679. Comme il l'a fait pour Mocquet, Feynes et Trigault, Pierre Du Val aurait pu faire disparaître les passages qui évoquent les quatre marins de l'*Ascension*, puisque l'un d'entre eux, Thomas Jones, a publié à son retour le récit de leurs aventures[88], mais il n'en avait sans doute pas connaissance. Au lieu de ça, Du Val n'a

86 S'il était originaire de Nancy, le duché de Lorraine n'a été rattaché qu'en 1766 à la Couronne de France. Verdun était l'un des trois évêchés (avec Metz et Toul) qui ont fait l'objet d'une longue lutte entre le royaume de France et le Saint-Empire romain germanique. En 1552, Henri II s'empare de la ville et y laisse une garnison : Verdun devient française, du moins dans les faits (malgré quelques tentatives, notamment de Charles Quint), jusqu'au rattachement définitif à la France, entériné en 1648 par les traités de Westphalie.

87 L'*Ascension*, commandé par Alexander Sharpey, avait quitté l'Angleterre en mars 1608 en compagnie de l'*Union*, commandé par Richard Rowles. Ces deux navires constituaient la quatrième expédition envoyée par l'East India Company vers les Indes orientales. Voir l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, Paris, Didot, 1746, p. 515-533 : « Voyage du Capitaine Alexandre Sharpey, en 1608 » et p. 540-544 : « Voyage du Capitaine Rowles à Priaman, dans l'*Union* ». Sur les dix passages qui concernent les différents Anglais rencontrés ou évoqués par Pyrard, les six premiers sont à peu de choses près identiques dans l'édition de 1679, tandis que les quatre suivants ont été modifiés par Du Val, qui a fait disparaître, sans que l'on y trouve une raison particulière, des précisions intéressantes sur les rescapés de l'*Ascension* ou par exemple sur le marchand Richard Wickham, qui se trouvait à bord de l'*Union*. Certains éléments ont disparu car ils se trouvaient dans les paragraphes portant sur Mocquet et Feynes, que Du Val a supprimé.

88 *A briefe narration of the fourth voyage to the East India, with the two good ships, the Ascension, being Admiral, and the Union, Vice-Admiral*, publié dans les *Hakluytus Posthumus* de Samuel Purchas en 1625-1626 (vol. 3). Voir

supprimé que les trois dernières phrases de ce paragraphe (de « Ce qu'ils firent » jusqu'à « au chapitre suivant »), en particulier celle qui évoque leur amitié avec Pyrard. À leur place, il est allé chercher un paragraphe qui se trouve lui aussi dans l'édition de 1619, mais une dizaine de pages plus loin, dans le chapitre suivant. Du Val l'a ainsi déplacé et recollé ici, avec quelques légères modifications. Voici donc les deux passages bien distincts dans l'édition de 1619 :

> « Il y en eut environ une quinzaine qui ne voulurent estre de ceste partie, & s'arresterent là, attendant quelque autre occasion de la grace de Dieu. Il y avoit en la Cour du Mogor quelques peres Iesuites, dont l'un s'accosta fort d'eux, car ils estoient Protestans, c'estoit au temps que la grande flote qu'ils appellent *Cafile*, venoit de Surrate & Cambaye à Goa. Or ces Anglois avoient force argent : & ce Pere Iesuite fit tant, qu'il fit prendre asseurance à quatre des principaux d'entre-eux de pouvoir aller à Goa, y demeurer & vivre, sans qu'il leur fut fait aucun desplaisir. Ce qu'ils firent, & s'asseurans à sa parole, s'en vindrent à Goa, où du commencement ils furent assez bien receus, & leur fut donné un logis avec des serviteurs ; & estoient fort bien traictez : Ie les allois voir fort souvent, car nous estions fort bons amis. Mais apres qu'ils eurent esté là ainsi quelque temps, ils furent en fin aussi mal-traitez que nous autres, comme ie diray au chapitre suivant »[89].
>
> « Mais avant que finir cestuy-cy, ie dyray, que comme nous estions prests à partir, il arriva à Goa un de ces Anglois, qui comme j'ay dit cy-dessus, avoient pris par terre le chemin de leur retour en Angleterre, de la Cour du grand Mogor, & nous dit que par tous les païs de ce Prince qui s'estendoient fort loin, il ne leur fut fait aucun mal ny desplaisir, à cause du passe-port qu'ils avoient de luy, & qu'ils prenoient des truchemens de iournee en iournee, moyennant bon payement. Mais que quand ils furent un peu avant en la grande Tartarie, ils le peurent passer outre, dautant qu'ils furent chargez & defaicts, en sorte qu'il ne s'en sauva pas le tiers qui fut contraint de s'en retourner au lieu d'où ils estoient partis, & ne sçavoit-on que les autres estoient devenus, si morts ou prisonniers »[90].

Et, dans l'édition de 1679, le nouveau passage qui compile les deux précédents :

> « Il y en eut environ une quinzaine qui ne voulurent point estre de cette partie, & s'arresterent là, attendant quelque autre occasion de la grace de Dieu. Il y avoit en la Cour du Mogor un Pere Iesuitte qui s'accosta d'eux, bien qu'ils fussent Protestans, c'estoit au temps que la grande flote, qu'ils appellent Cofile, venoit de Surrate & Cambaye à Goa ; Or ces Anglois avoient quantité d'argent : & ce Pere Iesuitte fit tant, qu'il fit prendre assurance à quatre des principaux d'entre eux de pouvoir aller à Goa, y demeurer & y vivre, sans qu'il leur fut fait aucun déplaisir. Du depuis ces Anglois furent embarquez pour s'en retourner en l'une des caraques de nostre voyage. Et comme nous estions prests à partir, il arriva un de ces Anglois qui avoient pris leur chemin par terre, & il nous dit que par toutes les terres du grand Mogor, qui s'estendoient fort loin, il ne leur fut fait aucun mal à cause du passeport qu'ils avoient de luy, & qu'ils prenoient des truchemens de iournée en iournée, moyennant bon payement ; mais que quand ils furent entrez assez avant en la grande Tartarie, il leur fut impossible de passer outre, car ils furent chargez & défaits, en sorte qu'il n'en resta pas le tiers, qui fut contraint de s'en revenir au lieu d'où ils estoient partis ; & on ne sçait ce qu'ils sont devenus. Ces Anglois de Goa s'embarquerent tous depuis avec nous »[91].

Pour quelles raisons Du Val a-t-il supprimé l'extrait qui mentionnait la sympathie de Pyrard pour ces quatre Anglais rencontrés à Goa ? On peut émettre l'hypothèse qu'il vouait une haine tenace aux Anglais, qui s'expliquerait par le contexte de 1679. En effet, de 1672 à 1678 a fait rage la Guerre de Hollande. Le traité secret de Douvres en 1670 avec Charles II avait conclu une alliance

l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 534-539 : « Autres circonstances du même Voyage par Thomas Jones ». L'on n'y trouve aucune mention de Pyrard ou de Français.

89 Pyrard 1619, p. 380-381 [280-281] (II) / p. 764 (chapitre XX).

90 Pyrard 1619, p. 291-292 (II) / p. 772-773 (chapitre XXI).

91 Pyrard 1679, p. 171 (II).

franco-anglaise, mais devant la coalition formée en 1673 par le Saint-Empire romain germanique, l'Espagne, les Provinces-Unies et le duc de Lorraine contre Louis XIV, l'Angleterre préféra négocier une paix séparée en février 1674 ; c'est sans doute ce que Du Val reproche aux Anglais. La guerre prit fin avec le traité de Nimègue en 1678, favorable à la France. Notons que, par contre, Du Val a conservé, parce qu'il l'approuvait, un passage où Pyrard (et / ou Bergeron) critique les Anglais, qui sont « fort superbes » : « Cela fut cause que les Anglois ne nous furent point amis, & mesprisoient nostre Nation, comme ils sont tous fort superbes, ce que ne sont pas les Holandois »[92].

6. Les éditions en portugais et en anglais

Le récit de Pyrard a connu une première édition en portugais en 1858-1862, avec une traduction effectuée à partir de la quatrième édition de 1679 par J.H. de Cunha Rivera, sous le titre :

Viagem de Francisco Pyrard, de Laval, contendo a noticía de sua navegação as Indias orientais, ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brasil e os diferentes casos que Ihe aconteceram…, Vertida do frances em portugues, sobre a ediçao de 1679. Correcta, e accrescentada com algumas notas, por Joaquim Heliodoro de Cunha Rivara, Nova-Goa, Imprensa Nacional, 1858-1862, 2 vol.

Cette édition a été revue et actualisée par A. de Magalhàes Basto en 1944. Elle est parue avec le même titre, excepté la mention suivante : « Ed. revista e actualizada por A. de Magalhaes Basto », Porto, Livraria Civilização, 1944, 2 vol.[93].

Une édition anglaise est parue en 1887-1890, avec une traduction effectuée à partir de la troisième édition de 1619, la plus complète, par un érudit anglais, avocat et bibliophile distingué, membre de la prestigieuse Hakluyt Society, Albert Gray (assisté par H.C.P. Bell), sous le titre :

The Voyage of François Pyrard of Laval to the East Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil. Translated into English from the third French edition of 1619 and edited with notes by Albert Gray, assisted by H.C.P. Bell, Londres, The Hakluyt Society, 1887-1890, 3 vol.[94], reprint New York, B. Franklin Publisher, 1964-1971 ; rééd. en 1996.

92 Pyrard 1619, p. 110 (II) / p. 625 ; 1679, p. 65 (II).

93 Localisations trouvées en France en août 2013, pour l'édition de 1858-1862 : BU Strasbourg D.167.109, 1 et 2. Pour l'édition de 1944 : BnF Tolbiac rez-de-jardin 8-G-15264 (2) et (3) ; Université de Bordeaux III BU Lettres de Pessac IL 310400.2-2 ; Université de la Sorbonne nouvelle Bibliothèque des études portugaises, brésiliennes et d'Afrique lusophone 910.944 PYR ; Université de Poitiers BU Droit-Lettres (sans cote).

94 Localisations trouvées en France en août 2013 : BnF Tolbiac Réserve RES-G-2735 (22), (23) et (24) ; Université de Dijon BU Droits-Lettres 95248/76-77 et 80 ; Bibliothèque d'art et d'archéologie Jacques Doucet à Paris (INHA) Fonds FIAA 8 M 1737 (76), (77) et (80) ; Université Michel de Montaigne – Bordeaux III BU Lettres IL 310400.2-2 ; Université de Paris I, Bibliothèque de recherches africaines 13795 MALHER ; Université de Saint-Denis-Réunion BU Droit-Lettres IOI TTR 840-992 PYR ; BU Strasbourg D.101.711, 76 et 77.

C. L'intérêt multiple de ces deux récits

Le *Voyage de François Pyrard de Laval* et la *Description du premier voyage faict aux Indes orientales par les François en l'an 1603* de François Martin sont des récits fondamentaux, car ils permettent de connaître dans les détails l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*. Une expédition d'un intérêt primordial, puisqu'il s'agissait là de la première tentative effectuée par des Français pour prendre leur part du commerce des épices des Indes orientales depuis le voyage des frères Parmentier en 1529-1530, et qui déboucha sur la création de la première Compagnie des Indes orientales française par Henri IV en 1604. Ces deux récits sont aussi particulièrement révélateurs des conditions effroyables de navigation à cette époque. Les navires européens effectuaient un long et périlleux voyage et devaient faire face à de nombreuses fortunes de mer sur la route des épices : accidents, dangers, difficultés et incertitudes de la navigation, tempêtes, maladies…

Les deux récits sont remarquablement complémentaires en ce qui concerne le voyage aller, jusqu'au naufrage du *Corbin* aux Maldives, dans la nuit du 1er au 2 juillet 1602. Pourtant, dans les pages qui suivent, les citations issues du récit de François Pyrard sont beaucoup plus nombreuses, car il est beaucoup plus volumineux et riche en détails que celui de François Martin, tout aussi intéressant bien que beaucoup moins dense. L'étude de ce dernier revêt toutefois le plus grand intérêt, car elle permet de faire connaître son auteur et de mettre en valeur ce récit trop méconnu, d'autant plus que, en dehors évidemment de celui de Pyrard, l'on ne dispose pas d'autres récits de voyages français dans cette région du monde à cette époque[95]. Cela permet également, ce qui se révèle très instructif, de disposer de deux points de vue différents sur le voyage jusqu'au naufrage du *Corbin* aux Maldives. Après ce tragique épisode, Martin est la seule source française qui nous informe sur la suite de leurs aventures.

Pyrard et Martin donnent un double point de vue français sur l'expédition à laquelle ils ont pris part, mais ils sont aussi les témoins de l'apparition dans l'océan Indien des Anglais et des Hollandais, qui viennent contester le monopole ibérique sur le commerce des épices. Des sources hollandaises et anglaises complètent leurs deux récits et apportent des informations précieuses sur l'expédition, que ce soit sur le voyage aller, sur le séjour à Sumatra ou sur le voyage retour. Une analyse minutieuse permettra également de voir de quelle manière l'ouvrage de Martin a été orienté et détourné par Henri IV dans le cadre de ses ambitieux projets outre-mer qui comprenaient, entre autres, la promotion des expéditions françaises aux Indes orientales en général et la création de la première Compagnie française des Indes orientales (en 1604) en particulier.

95 Les récits de voyages de Pierre-Olivier Malherbe, de Jean Mocquet et d'Henri de Feynes, non moins intéressants, ne revêtent pas les mêmes caractéristiques et ne concernent pas tout à fait les mêmes régions.

CHAPITRE II
LES SOURCES SUR LES VOYAGES ANGLAIS ET HOLLANDAIS

Les premières expéditions anglaises et hollandaises vers les Indes orientales, à la fin du XVI^e^ et dans la première décennie du XVII^e^ siècle, sont bien connues aujourd'hui grâce aux récits recueillis à l'époque et grâce aux études et synthèses réalisées par les historiens de ces nations. Ceux-ci disposent d'énormément de matière en raison des nombreux voyages effectués, qui ont été pour la plupart couronnés de succès. En France, au contraire, l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*, partie en 1601, est la première depuis soixante-dix ans (le *Sacre* et la *Pensée* sont rentrés en 1530) et, après son échec, il faudra ensuite attendre une douzaine d'années avant le départ de nouvelles expéditions françaises, tout aussi méconnues. La documentation est donc évidemment bien moindre, et à cet état de fait s'ajoute à mon avis une forme de désintérêt pour ce qui concerne l'histoire des relations françaises avec les Indes orientales avant la création de la fameuse compagnie par Colbert en 1664. Cette thèse espère modestement combler cette lacune, du moins pour la période 1601-1622…

Grâce à l'abondante documentation anglaise et hollandaise, j'ai pu ainsi me familiariser avec les premiers voyages qui ont posé les jalons de la future puissance de ces deux nations aux Indes orientales, et surtout j'ai pu utiliser les sources qui apportent de très précieux compléments sur l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*.

1. Sources anglaises

En langue française, on dispose, grâce à l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost[96], des récits des premiers voyages anglais, traduits essentiellement à partir des *Pilgrimes* de Samuel Purchas et des *Principall Navigations* de Richard Hakluyt.

Dans le premier volume (1746), le Livre II est consacré aux « Premiers Voyages des Anglois en Afrique et vers les Indes Orientales » (p. 214-379) et le Livre III aux « Premiers Voyages des Anglois aux Indes Orientales, entrepris par une Compagnie de Marchands » (p. 380-563). On y trouve notamment :

- « Voyage de Thomas Stephens à Goa, sur la flotte portugaise, en 1579 », p. 282-286.
- « Diverses expeditions des Anglois pour s'ouvrir l'entrée des Indes Orientales », p. 317-328.
- « Second Voyage des Anglois vers les Indes en 1591, qui se termine malheureusement aux Côtes d'Afrique », p. 344-350.
- « Voyage du Chevalier Jean Burrough en 1592, pour ouvrir les Indes Orientales aux Anglois », p. 351-357.
- « Voyage infortuné du capitaine Benjamin Wood vers les Indes Orientales, en 1596 », p. 361-364.
- « Voyage du capitaine Middleton en 1604, au nom de la Compagnie des Indes Orientales », p. 405-447, qui contient notamment la relation d'Edmond Scott, p. 413-447.
- « Voyage du Capitaine William Keeling, à Bantam & à Banda, en 1607 », p. 461-505.
- « Voyage du Capitaine David Middleton à Bantam & aux Moluques en 1607 », p. 505-515.
- « Voyage du Capitaine Alexandre Sharpey, en 1608 », p. 515-533.
- « Autres circonstances du même Voyage par Thomas Jones », p. 534-539.
- « Voyage du Capitaine Rowles à Priaman, dans l'*Union* », p. 540-544.
- « Voyage du Capitaine David Middleton à Java et à Banda en 1609 », p. 545-563.

Le second volume de l'*Histoire générale des voyages* (1746) poursuit l'inventaire des premiers voyages anglais. Il s'ouvre par le Livre IV, qui s'intitule comme le Livre III du premier volume « Premiers Voyages des Anglois aux Indes Orientales, entrepris par une Compagnie de Marchands » (p. 1-224). On y trouve notamment :

- « Voyage de Sir Henri Middleton à la Mer Rouge et à Surate en 1610 », p. 1-44.
- « Voyage du capitaine John Saris à la Mer Rouge, aux Moluques et au Japon en 1611 », p. 121-176.

96 Abbé A.-F. Prévost (dit Prévost d'Exiles), *Histoire générale des voyages, ou nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mer et par terre qui ont été publiées jusqu'à présent dans les différentes langues… pour former un système complet d'histoire et de géographie moderne*, Paris, Didot, 1746-1789, 20 vol. (en partie traduit de l'anglais d'après la compilation de John Green, *A new general collection of voyages and travels*, parue à Londres entre 1745 et 1747). Voir aussi J.-F. de la Harpe, *Abrégé de l'Histoire générale des voyages, contenant ce qu'il y a de plus remarquable, de plus utile & de mieux avéré dans les pays où les voyageurs ont pénétré ; les mœurs des habitants, la religion, les usages, arts & sciences, commerce, manufactures ; enrichie de cartes géographiques & de figures*, Paris, 1780-1804, 20 vol.

- « Voyage & avantures de William Adams, Pilote Hollandois [*sic*], aux Isles du Japon », p. 213-224.

Dans le premier volume des *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point esté publiées…* de M. Thévenot, Paris, Cramoisy, 1664-1666, 2 vol. (rééd. Paris, T. Moette, 1696), on trouve des extraits (traduits en français) de la *Relation de la Cour du Mogol par le Capitaine Hawkins*, p. 1-12, et des *Memoires de Thomas Rhoë, Ambassadeur du Roy d'Angleterre prés du Mogol*, p. 1-80[97].

Plus particulièrement, le *Corbin* et le *Croissant* ont croisé à plusieurs reprises les navires d'une flotte hollandaise commandée par Georges Spilberg. Le capitaine d'un de ces navires, le *Bélier*, était un Français originaire, comme François Martin, de Vitré : il se nommait Guyon Lefort. En 1598-1600, celui-ci effectua un premier voyage aux Indes orientales pour le compte des Hollandais, lors d'une expédition commandée par Cornelis Houtman et armée par Balthazar de Moucheron. L'unique récit de ce voyage est celui du célèbre pilote anglais John Davis, qui fut d'abord publié par Purchas dans ses *Pilgrimes* en 1625[98]. On le trouve aujourd'hui dans un ouvrage intitulé : *The voyages and works of John Davis, the navigator*, A.H. Markham (éd.), New York, B. Franklin, 1970 [Londres, The Hakluyt Society, 1880].

À la page 129, on trouve : *The Voyage of Captaine John Davis to the Easterne India, Pilot in a Dutch Ship ; Written by himselfe*, qui commence par une dédicace de trois pages au comte Robert d'Essex, datée de Middelbourg le 1er août 1600. Puis vient *A briefe Relation of Master John Davis, chiefe Pilot to the Zelanders in their East-India Voyage, departing from Middleborough the fifteenth of March, Anno 1598*, p. 132-156[99].

Il en existe une traduction française dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 364-379 : « Voyage du Pilote Davis aux Indes Orientales en 1598, sur un Vaisseau Hollandois ».

Les Français ont également rencontré les navires anglais d'une flotte commandée par James Lancaster, qui effectuait là son second voyage aux Indes orientales[100]. L'histoire de ses expéditions est rassemblée dans un ouvrage qui s'est révélé primordial pour mes recherches : *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society (Second Series, n° LXXXV), 1940.

Cet ouvrage comprend d'abord le récit de la première expédition de James Lancaster en 1591-1594 : *The First Voyage, 1591-94*, p. 1-30. On en trouve la traduction française dans

97 Toutes les relations de voyages contenues dans ce recueil sont paginées de manière indépendante.
98 Voir S. Purchas, *Hakluyt's Posthumus or Purchas His Pilgrimes*, Londres, H. Fetherston, 1625, vol. I, livre II, p. 118-124.
99 Voir aussi l'« Introduction », p. LXIII-LXIX.
100 Voir M. Franks, *The Basingstoke Admiral : a life of Sir James Lancaster (c. 1554-1618)*, Salisbury, Hobnob Press, 2006.

l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 328-344 : « Premier Voyage des Anglois aux Indes Orientales sous le Capitaine Jacques Lancaster en 1591 ».

Il rassemble ensuite tous les témoignages sur la seconde expédition de Lancaster en 1601-1603, dont le récit fut publié par Purchas dans ses *Pilgrimes* en 1625, et qui est relaté par trois sources différentes :

– un récit 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, avec une lettre de la reine d'Angleterre au roi d'Atjeh (p. 94-96) et la réponse du roi (p. 109-111). La traduction française se trouve dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 380-405 : « Voyage du Capitaine James Lancaster en 1601 », avec la traduction des deux lettres, p. 402-405.

– 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.

– une lettre anonyme, datée de Sainte-Hélène le 19 mars 1603, à bord de l'*Ascension*, qui relate elle aussi le voyage effectué à bord de ce navire : *A letter written to the right worshipfull the Governours ans Assistants of the East Indian Marchants in London, containing the estate of the East Indian Fleete, with the names of the chiefe men of note dead in the voyage*, p. 144-148.

On trouve également à la fin de l'ouvrage divers documents d'époque qui concernent ce second voyage, telles que les instructions données à Lancaster par l'East India Company et celles qu'il a lui-même laissées à ses facteurs à Bantam.

2. Sources hollandaises

L'histoire des premiers voyages hollandais vers les Indes orientales a été relatée de manière très complète dès le XVII[e] siècle grâce à la compilation d'Isaak Commelin parue à Amsterdam en deux volumes en 1646 : *Begin ende Voortgangh van de Vereenighde Nederlandtsche Geocroveerde Oost-Indische Compagnie*.

Cette compilation a été adaptée en français quelques décennies plus tard par R.A.C. de Renneville sous le titre : *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrez de la Compagnie des Indes orientales formée dans les Provinces-Unies des Païs-Bas*, paru une première fois à Amsterdam en cinq volumes, chez Estienne Roger, en 1702-1706. J'utilise ici la seconde édition augmentée (« Nouvelle Edition, revûë par l'Auteur & considerablement augmentée ») parue à Rouen en dix volumes, chez Pierre Cailloué, en 1725-1726[101].

On y trouve :

t. I

- *Premier voyage des Hollandois et des Zélandois par le Nord, le long des côtes de la Norvege, de la Moscovie & de la Tartarie, pour chercher un passage aux Roïaumes de Cathai & de la Chine* [1594], p. 55-68 ; *Second voyage…* [1595], p. 69-85 ; *Troisième voyage…* [1596-1597], p. 86-209 ; *Suite des voyages faits pour découvrir un passage à la Chine*, p. 210-214 : voyage de l'Anglais Henry Hudson pour le compte des Hollandais (départ le 6 avril 1609).
- *Relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (1[re] partie), p. 263-436. [Cornelis Houtman]

t. II

- *Suite de la relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (2[e] partie), p. 1-141.
- *Relation du second voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1598-1599 / 1600], p. 153-255. [Jacob Cornelis van Neck[102]]
- *Relation d'un voyage de cinq vaisseaux de Rotterdam, partis le 27 de Juin de l'an 1598 pour aller au détroit de Magellan* [1598-1600], p. 256-340. [Jacques Mahu]

t. III

- *Voyage des Hollandois autour du monde, sous la conduite du Général Olivier de Noort, par le détroit de Magellan* [1598-1601], p. 1-153.

101 Voir A. Delmas, *Les voyages du récit. Culture écrite et expansion européenne à l'époque moderne : le cas de la Compagnie hollandaise des Indes orientales*, thèse d'histoire sous la direction de F. Hartog, Paris, EHESS, 2010 ; publiée à Paris chez Honoré Champion en 2013.

102 Voir H. Terpstra, *Jacob van Neck, Amsterdams admiraal en regent*, Amsterdam, Van Kampen, 1950.

- *Voyage de Paul Van Caerden aux Indes orientales, fait dans les années 1599, 1600 & 1601 pour le compte de la Nouvelle Compagnie des Brabançons, formée à Amsterdam*, p. 154-205.

- *Relation du 2e voyage de Jaques Van Neck, amiral hollandois, aux Indes orientales* [1600-1603 / 1604], p. 206-289.

t. IV

- *Voyage de quinze vaisseaux hollandois commandez par l'Amiral Wybrandt van Waarwyk, pour la Compagnie d'Octroi des Indes Orientales formée dans les Provinces-Unies* [1602-1606], p. 167 *sq*.

t. V

- *Relation du II. voiage d'Estienne Van der Hagen* [1603-1608], p. 1-250.

- *Voyage de Corneille Matelief le jeune aux Indes orientales* [1605-1608], p. 251-437.

t. VI

- *Relation du II. voiage de Paul Van Caerden aux Indes orientales* [1606-1609], p. 316-434.

t. VII

- *Voyage de l'Amiral Pierre Willemsz Verhoeven aux Indes orientales* [1607-1611], p. 1-139[103].

t. VIII

- *Navigation australe faite par Jaques Le Maire, et par Willem Cornelisz Schouten, les années 1615, 1616 & 1617*, p. 114-229[104].

Plus particulièrement, le *Corbin* et le *Croissant* ont rencontré à plusieurs reprises les navires de la flotte hollandaise de Georges Spilberg, dont le récit se trouve dans le t. IV : *Relation du I. voyage de Georges Spilberg, en qualité d'Amiral, aux Indes orientales* [1601-1604], p. 1-158[105].

103 On retrouve tous ces récits dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, notamment dans le t. VIII (Paris, Didot, 1750), Seconde Partie, Livre premier : « Voyages des Hollandois aux Indes Orientales » (p. 67-550) : « Voyage de Cornelis Houtman, aux Indes Orientales, premier des Hollandois » (p. 75-121) ; « Second Voyage des Hollandois aux Indes Orientales » (p. 121-133) ; « Voyage de Paul Van Caerden aux Indes Orientales » (p. 159-168) ; « Second Voyage de Vibrand van Warwyck aux Indes Orientales » (p. 285-300) ; « Second Voyage d'Etienne Van der Hagen aux Indes Orientales » (p. 301-308) ; « Voyage de Corneille Matelief aux Indes Orientales » (p. 308-356) ; « Second Voyage de Paul Van Caerden aux Indes Orientales » (p. 378-385) ; « Voyage de Pierre Willemsz Verhoeven aux Indes Orientales » (p. 386-402). À noter que l'on trouve au milieu des récits hollandais les aventures de François Pyrard : « Voyage de François Pyrard, qui est le premier des François aux Indes Orientales » (p. 198-269).

104 Récit que l'on retrouve également dans le t. X de l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost : « Navigation australe, ou voyage de Jacques Le Maire, pour la découverte d'un nouveau passage, au Sud du Détroit de Magellan » (p. 431-456).

105 *Ibid.*, t. VIII : « Voyage de Georges Spilberg aux Indes Orientales » (p. 269-288). Voir aussi *De reis van Joris van Spilbergen naar Ceylon, Atjeh en Bantam, 1601-1604*, La Haye, Nijhoff (Linschoten Vereeniging ; 38), 1933.

CHAPITRE III
LES SOURCES SUR LA PREMIÈRE COMPAGNIE FRANÇAISE DES INDES ORIENTALES (1604-1622)

1. 1604-1610

Au printemps 1604, une société visant à ouvrir à la France le commerce des Indes orientales est fondée. Elle est composée de marchands français et hollandais, associés avec un capitaine flamand, Gérard Le Roy, et avec un marchand d'Amsterdam, Pierre Lintgens. Cette société propose à Henri IV un certain nombre d'articles qui permettraient d'établir une Compagnie française des Indes orientales. Ces propositions ont été publiées par J. Du Fresne de Francheville dans son *Histoire de la Compagnie des Indes, avec les titres de ses concessions et privileges dressée sur les pieces authentiques* : « Propositions faites au Roi Henri IV. pour le Commerce des Indes »[106]. Le roi et son conseil apportent quelques modifications et finalement les statuts de la compagnie sont approuvés le 1er juin 1604. Nous les connaissons grâce aux « Articles proposez au Roy par Gerard le Roy & ses associez » conservés dans deux manuscrits de la Bibliothèque nationale de France : Dupuy 318, f ° 115-116, et Coll. Brienne, vol. 319 (= nouv. acq. fr 7287), f ° 106[107].

La difficulté consiste ensuite à obtenir des Hollandais l'autorisation d'armer sur leur territoire les navires nécessaires à ce voyage et d'en recruter les équipages, ainsi que la permission pour Pierre Lintgens, leur sujet, de mener à bien cette entreprise. Henri IV confie cette mission à son ambassadeur aux Provinces-Unies, le sieur de Buzanval, à qui il écrit dès le 20 juin (BnF, ms. fr. 16738, f ° 155 v ° et 156). Buzanval soumet cette demande le 25 octobre aux États généraux (« Proposition du sr. de Busanval, Ambr. du Roy a Mrs des Estats de vouloir contribuer a l'Establissement d'une compagnie des Indes en France, les choses dont ils seront requis avec la response desdits Estats », BnF, ms. fr. 16738, f ° 155-155 v °), mais reçoit un refus poli le 1er novembre : « Copie de la Responce de Messeigneurs les Estatz generaulx a la subscripte proposition du Seigneur de Buzanval » (BnF, ms. fr. 16738, f ° 156-156 v °).

Henri IV prend les choses en main personnellement en s'adressant au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt et à Maurice de Nassau. Les Hollandais, inquiétés par les ambitions du roi de

106 Paris, Debure l'aîné, 1746, p. 159-161, à l'intérieur de la rubrique « Recueil des preuves de l'histoire de la Compagnie des Indes Contenant les Titres de Concession, & autres principales Piéces justificatives indiquées dans cette Histoire », « Premiere partie, Contenant le Commerce des Indes Orientales, depuis 1604, jusqu'en 1737 ». Francheville n'indique pas de source précise, se contentant de : « Sur une Copie tirée du Dépôt de la Marine ».

107 Reproduit également par Francheville à la suite du document précédent, p. 161-162 : « Les mêmes Propositions corrigées & agrées par le Roi », 1er juin 1604 (orthographe du XVIIIe siècle). Voir aussi « Articles proposez au Roy par Pierre de Beringhen, Luc-Anthoine Phanfy et Mathieu Coulbus », 29 mai 1604 (BnF, Dupuy 318, f ° 117-120) ; « Articles proposez au Roy par Pierre Lingues et ses associez », 1er juin 1604 (BnF, Baluze 293, f ° 64-64 v °). Ces trois documents ont le même contenu, seuls les noms et la date varient. Voir également « Minute des lettres patentes d'Henri IV publiant le monopole accordé aux associés allant aux Indes, 1604 » (BnF, ms. fr. 16738, f ° 16-17 v °).

France aux Indes orientales, demandent à leur ambassadeur à Paris, François d'Aerssens, de l'en détourner. Dans ce but, celui-ci remet le 23 février 1605 à Sillery et au président Jeannin un mémoire qui contient leur refus de coopérer au projet français (BnF, Baluze 293, f ° 71-73). Le jour même, Henri IV répond point par point avec ses propres arguments : « Response du Roy aux Remonstrances d'Arsens deputé de M^rs^. des Estats pour destourner sa Majesté du dessein d'establir en son Royaume une compagnie des Indes orientales » (BnF, ms. fr. 16738, f ° 149-151 v °, et Baluze 293, f ° 64 v °-66 v °).

Le roi de France ne désarme pas : il délivre des lettres patentes à Pierre Lintgens[108] et réitère ses demandes, en écrivant notamment aux États généraux le 13 mai[109] puis au Grand Pensionnaire le 30 août[110], toujours sans succès. En mars 1606, Henri IV effectue une nouvelle tentative[111], tandis que le 29 juin, il délivre au Hollandais Gérard Le Roy une commission de capitaine général de sa flotte (BnF, Dupuy 318, f ° 121-122, et Brienne 319 (= nouv. acq. franç. 7287), f ° 110-112). Les Hollandais réaffirment leur opposition et répliquent le 9 septembre en publiant un édit qui interdit à leurs compatriotes de servir sur les navires étrangers qui se rendraient aux Indes orientales, sous peine de confiscation des biens (BnF, Baluze 293, f ° 67 v °-68).

Après la mort de Pierre Lintgens, un autre marchand hollandais, Isaac Le Maire, offre ses services au roi de France au début de l'année 1608. Il propose deux projets que nous connaissons grâce à la copieuse correspondance échangée entre Henri IV, Jeannin et Villeroy[112], ainsi que grâce aux extraits de lettres échangées entre François d'Aerssens et le Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt, publiés en 1935 par J.G. Van Dillen[113]. L'un vise à trouver un passage au nord-est de l'Europe qui mènerait directement aux îles aux épices, tandis que l'autre consiste à créer une nouvelle Compagnie française des Indes orientales. Ces deux ambitieux projets échouent, le premier à cause des glaces et des icebergs, le second à cause de la mort brutale d'Henri IV.

---

108 Voir « Minute des lettres patentes commettant Pierre Lintgens, père et fils, à la construction et à l'achat aux Pays-Bas des vaisseaux nécessaires pour le voyage des Indes, 1605 » (BnF, Baluze 293, f ° 70 v °).

109 Lettre d'Henri IV aux États généraux du 13 mai 1605, in *Recueil des lettres missives de Henri IV*, M. Berger de Xivrey (éd.), Paris, Imprimerie royale (Collection des documents inédits sur l'histoire de France), 1843-1876, 9 vol., t. VI (1603-1606), p. 430, d'après un original conservé aux Archives du royaume des Pays-Bas, liasse dite *Loopende*. Copie transmise par M. l'ambassadeur.

110 Lettre d'Henri IV au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt du 30 août 1605 (BnF, Baluze 293, f ° 67 v °). Voir également des lettres d'Henri IV aux États généraux, à Buzanval et à Maurice de Nassau (BnF, Baluze 293, f ° 66 v °-67).

111 Lettres d'Henri IV aux États généraux, à Barneveldt, à Maurice de Nassau et à Buzanval, 3 mars 1606 (BnF, Baluze 293, f ° 73-73 v °).

112 Voir dans la *Nouvelle collection des mémoires relatifs à l'histoire de France depuis le XIII^e^ siècle jusqu'à la fin du XVIII^e^ siècle*, par MM. Michaud et Poujoulat, nouvelle édition, t. XVIII : *Président Jeannin, Négociations (1598-1609)*, Paris, Didier et C^ie^, 1866, p. 279-280 (Villeroy à Jeannin, 16 février 1608), p. 297 (Jeannin à Villeroy, 7 mars 1608), p. 303-304 (Jeannin à Villeroy, 14 mars 1608), 552-554 (Jeannin à Henri IV, 25 janvier 1609), 579-580 (Villeroy à Jeannin, 25 février 1609), 580 (Henri IV à Jeannin, 28 février 1609), 581-582 (Villeroy à Jeannin, 28 février 1609), 590 (Jeannin à Henri IV, 8 mars 1609), 607-608 (Henri IV à Jeannin, 28 mars 1609) et 638 (Jeannin à Villeroy, 8 mai 1609).

113 Voir J.G. Van Dillen, « Isaac Le Maire et le commerce des actions de la Compagnie des Indes orientales », *Revue d'histoire moderne*, t. X (nouvelle série, t. IV), 1935, p. 10-15.

2. 1611-1615

En 1615, deux marchands rouennais, Jacques Muisson et Ézéchiel De Caen, fondent une nouvelle compagnie, en arguant du fait que celle créée en 1604 n'a encore envoyé aucun navire vers les Indes orientales. Par lettres patentes du 2 juillet 1615, la régente Marie de Médicis fusionne les deux sociétés sous le nom de « Flotte de Montmorency », nommée aussi « Compagnie des Moluques ». Ces lettres ont été publiées par J. Du Fresne de Francheville dans son *Histoire de la Compagnie des Indes*, p. 162-166 : « Lettres patentes de Louis XIII. pour la premiere Compagnie des Indes Orientales » (orthographe du XVIII[e] siècle).

3. La première expédition de la Compagnie (1616-1618)

Elle est constituée de deux navires : le *Montmorency* et la *Marguerite*, qui sont partis de Dieppe le 16 avril 1616 sous le commandement du Hollandais Charles De Nets. Arrivés à Bantam (sur l'île de Java) le 15 et le 17 février 1617, les Français se heurtent violemment à l'hostilité des Hollandais. Ceux-ci, invoquant un édit promulgué par les États généraux en 1606 qui interdisait sous peine de confiscation des biens à tous les Hollandais de prendre du service sur un bateau étranger qui se rendait aux Indes orientales, 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 Augustin de Beaulieu – qui est le nouveau commandant, puisque De Nets a lui aussi été arrêté – se voit contraint de vendre la *Marguerite* au roi de Bantam, faute d'effectif pour la manœuvrer. Parti de Bantam à la fin du mois de décembre 1617, le *Montmorency* rentre à Dieppe le 6 août 1618. Cette expédition est connue en partie[114] grâce à deux lettres rédigées à Bantam par deux de ses participants.

La première a été écrite par Augustin de Beaulieu, le commandant de la *Marguerite*. Elle est datée du 6 mars 1617, à l'intention des administrateurs de la Compagnie (« Ne doubtant que ce ne vous soit chose agréable d'entendre de noz nouvelles […] je n'ay voulu mancquer de vous escripre quelques particularitez de nostre voiage »). La lettre originale est parvenue en France par l'intermédiaire d'un navire anglais au capitaine duquel Beaulieu l'avait confiée à Bantam. Son contenu est connu grâce à une copie du XVII[e] siècle qui se trouve à la Bibliothèque nationale de France dans le manuscrit français 9670, f ° 67-74. Ces quelques feuillets, intitulés « Relation du voyage aux Indes Orientales et à Bautan d'Augustin de Beaulieu (1617) », se trouvent reliés à la suite d'un manuscrit concernant l'Amérique : *La decouverture du beau, grand et riche empire de Guiana* [...] *parachevée en l'an 1595 par Sire Walter Rauleg, traduit d'anglois en français par Jacques de l'Obel*.

114 On peut regretter l'incendie des archives de Dieppe, survenu lors d'un bombardement anglais en 1694 au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, sans lequel cette expédition, comme de nombreuses autres certainement (celle des frères Parmentier en 1529-1530 notamment), serait connue dans les détails.

L'auteur de la seconde lettre est le sieur de Saint-André, un des officiers du *Montmorency*. Elle est datée du 12 mars 1617, à l'intention de M. de Villars-Houdan, gouverneur de Dieppe et vice-amiral de Normandie. Nous ne disposons pas là non plus de l'original, mais d'une copie qui date vraisemblablement du XVIII[e] siècle, conservée à la Bibliothèque Inguimbertine de Carpentras, manuscrit 1777, f ° 332-339. Pierre Bergeron, le véritable rédacteur de l'ouvrage de François Pyrard et spécialiste des récits de voyages, l'a peut-être eue sous les yeux. En tout cas, il en a quasiment fait une copie, avec des passages recopiés et d'autres résumés, que l'on trouve dans le manuscrit 13423 de la Bibliothèque nationale de France, f ° 315 r ° - 316 r °, sous le titre « Voyage des François ès Indes orientales en 1616 et 1617 ».

Ces deux lettres ont été publiées en 1995-1996 par Anne Lombard-Jourdan et Denys Lombard dans la revue *Archipel* : « La première expédition des Français à Banten (1617) d'après une lettre inédite d'Augustin de Beaulieu », n° 50, 1995, p. 67-82, et « La première expédition des Français à Banten (1617) d'après une lettre inédite du sieur de Saint-André », n° 51, 1996, p. 53-65.

4. Une expédition malouine menée en parallèle (v. 1616-1618)

Deux navires malouins financés en bonne partie par des marchands d'Anvers, le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel*, se sont eux aussi rendus aux Indes orientales (Ceylan, Pondichéry, Atjeh puis Bantam) à la même période et ont également eu à faire face à l'hostilité des Hollandais, qui ont capturé le *Saint-Michel* alors que les Français s'apprêtaient à repartir de Bantam chargés d'épices. Le *Saint-Louis* rentra donc seul à Saint-Malo.

Les journaux de bord des deux navires, qui étaient encore en 1622 en la possession du syndic des États de Bretagne, ne sont malheureusement pas parvenus jusqu'à nous. Mais cette expédition est connue – dans ses grandes lignes – par les pièces du procès qui se poursuivait toujours près d'un demi-siècle plus tard entre les héritiers des marchands malouins et ceux de leurs commanditaires anversois. Ces pièces sont conservées à la Bibliothèque nationale de France et ont été publiées en partie par C. de la Roncière en annexes de son article « Les précurseurs de la Compagnie des Indes orientales : la politique coloniale des Malouins », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1913, 1, p. 39-72. En « Appendice » (p. 62-72) se trouvent deux documents datés de 1664 : « Au Roy : Requeste 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 mentionnéz » (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*.). De la Roncière cite également un « Memoire instructif du dernier Voyage faict soubz la Baniere de France aux Indes Orientales » (BnF, ms. fr. 17871, f ° 308-309).

5. Un troisième voyage (1619-1622)

Organisée et financée par la Compagnie, une nouvelle expédition quitte Honfleur le 2 octobre 1619 à destination des Indes orientales, sous le commandement d'Augustin de Beaulieu mais, une nouvelle fois, les Français vont se heurter à l'hostilité des Hollandais. Elle comporte trois navires : le *Montmorency*, l'*Espérance* et l'*Hermitage*, qui se séparent à la pointe de l'Afrique. L'*Espérance* doit se rendre directement à Bantam, tandis que les deux autres navires abordent à Ticou (Sumatra). De là, l'*Hermitage* part pour aller retrouver l'*Espérance* à Bantam, tandis que le *Montmorency* effectue un long séjour à Atjeh, entrecoupé d'une « escale » à l'île de Langkawi (Malaisie). Beaulieu retrouve finalement à Atjeh l'*Hermitage*, racheté dans l'intervalle par les commis malouins restés aux Indes lors de l'expédition précédente, dont l'équipage lui apprend que l'*Espérance* a été incendiée par les Hollandais dans la rade de Jacatra. Le *Montmorency*, après avoir chargé du poivre à Ticou, repart seul le 1er février 1622 et accoste au Havre le 1er décembre.

On connaît cette expédition dans ses détails grâce au récit qu'en a fait son commandant, Augustin de Beaulieu, qui fut publié seulement une quarantaine d'années après son retour, en 1664, par Melchisédec Thévenot[115] dans son recueil intitulé *Relations de divers voyages curieux*… : *Mémoires du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu dressés par luy-mesme*[116]. Thévenot publia un manuscrit qu'il dit lui avoir été confié par un certain « Monsieur Dolu ». Il s'agit de Jean-Jacques Dolu, qui contribua, avec Champlain, à la nomination en 1620 de l'amiral de France

115 Melchisédec Thévenot (1620-1692) avait été nommé en 1684 « garde de la Bibliothèque et Estampes du Roi ». Il avait lui-même visité une partie de l'Europe et était l'oncle du célèbre voyageur Jean Thévenot (1633-1667), qui a parcouru le Moyen-Orient, l'Inde et la Perse.

116 M. Thévenot, *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point esté publiées ou qui ont esté traduites d'Hakluyt, de Purchas, et d'autres voyageurs anglais, hollandais, portugais, allemands, espagnols et de quelques persans, arabes et autres auteurs orientaux, enrichies de figures et plantes non décrites, d'animaux inconnus à l'Europe, & de cartes géographiques de pays dont on n'a point encore donné de cartes*, Paris, Cramoisy, 1664-1666, 2 vol. ; réédité après la mort de l'éditeur sous le titre légèrement modifié de : *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point esté publiées, et qu'on a traduit ou tiré des Originaux des Voyageurs François, Espagnols, Allemands, Portugais, Anglois, Hollandois, Persans, Arabes & autres Orientaux, données au public par les soins de feu M. Melchisedec Thevenot. Le tout enrichi de figures, de plantes non décrites, d'Animaux inconnus à l'Europe, & de Cartes Geographiques, qui n'ont point encore été publiées. Nouvelle édition, augmentée de plusieurs Relations curieuses*, Paris, Thomas Moette, 1696, 2 vol. (c'est cette réédition qui sera citée ici). Le récit se trouve dans la seconde partie du volume I, p. 1-128 (chaque récit est paginé séparément). Il se termine (p. 128) par une notice, intitulée « Discours sur le voyage du General Beaulieu », qui nous apprend l'essentiel de ce qu'on sait sur Augustin de Beaulieu, d'après des informations recueillies auprès de sa famille. 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 ». Le pilote du *Montmorency*, Jean Le Tellier, a également publié un ouvrage : *Voyage faict aux Indes Orientalles par Jean Le Telier, natif de Dieppe, réduict par luy en tables pour enseigner à trouver par la variation de l'aymant la longitude ès dictes Indes*, Dieppe, Nicolas Acher, 1631, mais comme son sous-titre l'indique, il s'agit d'un routier réalisé pour la navigation sous forme de tableaux indiquant les distances en lieues, la direction des vents, la latitude, la longitude et « la variation de l'aimant ». S'il s'avéra sans aucun doute très utile pour les successeurs de Beaulieu, il n'apporte pas plus d'informations sur le déroulement de l'expédition. Thévenot en reproduit quelques extraits (p. 124-127).

Henri II de Montmorency comme vice-roi de la Nouvelle-France, dont il fut nommé intendant le 12 mars de la même année. C'est à lui que Beaulieu confia le journal de son voyage après son retour en France car il souhaitait mettre en œuvre un projet de commerce avec le Grand Mogol. Afin de mener à bien son entreprise, il comptait sur Dolu pour susciter l'intérêt et obtenir la protection de l'amiral de Montmorency et, au-delà, celle de Louis XIII, préalables à sa réussite. Beaulieu, qui mena par la suite une brillante carrière au service du roi, mourut en 1637, sans avoir récupéré son manuscrit. C'est donc Dolu, peu avant sa mort survenue vers 1661[117], qui le remit à Thévenot, qui préparait la publication de son recueil.

Le manuscrit original de Beaulieu est hélas perdu aujourd'hui[118], de même que d'autres qui concernaient également cette expédition et plus largement les voyages français aux Indes orientales, comme l'indique le catalogue de la bibliothèque personnelle de Thévenot, dressé en 1694, peu après sa mort[119].

Le recueil de Thévenot étant devenu rarissime de nos jours, le récit de Beaulieu a heureusement été mis à la disposition d'un large public en 1996 grâce à l'édition réalisée par Denys Lombard[120], qui fut le directeur de l'École française d'Extrême-Orient de 1993 à sa mort en janvier 1998.

117 Alors que l'amiral de Montmorency résigna sa charge de vice-roi de la Nouvelle-France en janvier 1625, Dolu disparut des affaires du Canada en 1627, avec la création de la Compagnie des Cent associés. Il devint marquis de Dampierre en 1633, puis conseiller aux conseils du roi en 1637. En 1649 et 1652, il fit autoriser un projet de colonisation des terres concédées en Nouvelle-France. Il mourut avant le 21 mai 1661.

118 La BnF conserve bien sous les cotes ms. nouv. acq. fr. 9387 et 9387 A (ancienne collection Margry) deux versions du texte, mais il s'agit en fait d'un exemplaire du texte imprimé et d'une copie manuscrite de ce même texte imprimé, réalisée au XIX^{e} siècle.

119 *Bibliotheca Thevenotiana sive catalogus impressorum et manuscriptorum librorum bibliothecæ viri clarissimi D. Melchisedecis Thevenot*, Lutetiæ Parisiorum, apud F. et P. Delaulne, 1694. Ce catalogue est conservé à la BnF dans le Département des manuscrits : Imp. 8^{0} 458. On y trouve en particulier : « Mémoire ou Registre de ce qui s'est passé dans le voïage des Navires le Mommoranci, l'Espérance et le Patache l'Hermitage partis de la rade de Dieppe en 1619. pour le voïage des Indes Orientales, dont Augustin de Beaulieu étoit chef » (p. 214), « Journal de navigation aux Indes Orientales en 1620. & 1621. » (p. 216) et « Relation de ce qui arriva dans les Indes Orientales au vaisseau François l'Espérance, en 1621. » (p. 217), ainsi qu'un « Journal de navigation aux Molucques en 1616. » (p. 216) ; il a donc dû exister un récit complet de la première expédition de la Compagnie. Lorsque Thévenot fut nommé en 1684 « garde de la Bibliothèque et Estampes du Roi », Louis XIV choisit dans sa bibliothèque environ 3 000 livres et manuscrits qu'il ne possédait pas et qui entrèrent ainsi dans la Bibliothèque royale. Il est probable qu'à sa mort en 1692, les ouvrages qui lui restaient suivirent le même chemin.

120 *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622. Augustin de Beaulieu, un marchand normand à Sumatra*, D. Lombard (éd.), Paris, École française d'Extrême-Orient – Maisonneuve et Larose (Pérégrinations asiatiques), 1996 (l'orthographe et la ponctuation ont été modernisées), avec une précieuse « Introduction », p. 5-26. D. Lombard signale notamment que les *Mémoires* de Beaulieu ont été traduits et publiés en néerlandais par J.H. Glazemaker dès 1669 à Amsterdam sous le titre tendancieux de *De Ramspoedige Scheepvaart der Franschen naar Ooostindien onder't beleit van de Heer Generaal Augustyn van Beaulieu met drie schepen uit Normandyen* (*Ramspoedige Scheepvaart* signifiant « navigation infortunée », ou « calamiteuse » des Français…), puis en anglais à Londres en 1705 dans la collection des *Voyages and Travels* de John Harris, t. I, p. 228-335 : *Memoirs of admiral Beaulieu's Voyage to the East Indies (1619-1622), drawn up by himself*. Enfin, signalons la réédition partielle illustrée, populaire et modernisée, réalisée par Eugène Guénin : *Augustin de Beaulieu, sa navigation aux Indes orientales, 1619-1622*, Paris, Hachette (Bibliothèque des écoles et des familles), 1905.

DEUXIÈME PARTIE :

L'EXPÉDITION DU *CORBIN* ET DU *CROISSANT* D'APRÈS LES SOURCES FRANÇAISES

Introduction

La période d'expansion maritime que connaissait la France depuis le début du XVI^{e} siècle a été brisée par les Guerres de religion, qui se terminent par la promulgation de l'édit de Nantes le 13 avril 1598. Quelques jours plus tard, le 2 mai, le traité de Vervins, signé entre Henri IV et Philippe II (1556-1598), met fin à la guerre avec l'Espagne. La conjonction de ces deux événements permet une certaine reprise économique au royaume de France, qui connaît alors un réel dynamisme dans ce domaine. À cette date, les routes maritimes sont tracées et le monopole de fait des Ibériques sur le commerce des Indes orientales se trouve de plus en plus remis en cause par les Anglais et surtout par les Hollandais. Les Français, avec un temps de retard dû en grande partie à leurs querelles religieuses internes, se lancent à leur tour sur la route des épices. En fait, ce sont la reprise commerciale amorcée à l'extrême fin du XVI^{e} siècle, le retour à une certaine paix religieuse et surtout la quasi-disparition du monopole portugais, à la suite de l'union avec la couronne d'Espagne (1580) et de l'entrée des marchands hollandais et anglais dans l'océan Indien, qui expliquent le retour des Français dans les mers d'Asie. Bien qu'encore affaiblie par les séquelles des Guerres de religion, la France d'Henri IV tenta sa chance aux Indes.

C'est ainsi qu'un peu plus de soixante-dix ans après le voyage des frères Parmentier (1529-1530), une nouvelle expédition française quitte la France à destination des Indes orientales, le 18 mai 1601. Elle est organisée par une compagnie composée de marchands de Saint-Malo, de Laval et de Vitré, qui a équipé deux navires, le *Corbin* et le *Croissant*, chargés d'aller commercer dans les îles aux épices. Cette aventure nous est connue par le récit qu'en ont fait deux de ses membres : François Pyrard et François Martin.

CHAPITRE I
FRANÇOIS PYRARD ET FRANÇOIS MARTIN AVANT LEUR DÉPART

De quelles connaissances disposons-nous sur ces deux voyageurs avant leur départ pour les Indes orientales en 1601 ?

1. François Pyrard

Pyrard ne nous est guère connu que par le récit qu'il a laissé de ses aventures et même ses dates de naissance et de mort sont relativement incertaines : il serait né à Laval (Mayenne) vers 1570 et mort à Paris après 1622. Quelques informations sur sa famille et sa fortune permettent néanmoins de situer son milieu social : celui de la moyenne bourgeoisie lavalloise.

1.1. Sa famille[121]

Il n'est pas le premier connu de sa famille à Laval : Jean Pyrard, son grand-père, était marchand-tissier et sieur du Boisgarnier. En 1572, il laissait veuve Guillemine Leroy. Son père, François Pyrard, avait épousé Marie Journée et se trouvait par cette alliance beau-frère de Julien Loriot, de Jacques Moreau, de Guillaume Saibouez, de Julien Hayeneuve et de François Devernay, tous notables à Laval. Les deux époux, morts en 1603, laissaient cinq enfants. François bien sûr, mais aussi trois enfants mineurs : Étienne (mort en 1608), Jean et Robert (qui habitait Paris en 1615), ainsi qu'une sœur aînée, Marie, qui était mariée à François Langlais, un marchand-tailleur, et qui mourut à Laval en 1612.

François, l'aîné des enfants de François Pyrard et de Marie Journée, rendait déjà aveu en 1594 de la terre du Boisgarnier, dont il garda le titre même après son retour en France alors qu'il ne possédait plus rien au pays de Laval. Sur le point de partir pour son hasardeux voyage, il liquida sa fortune, cédant pour 480 livres à son oncle Julien Hayeneuve sa part du Boisgarnier et c'est avec ce léger pécule qu'il s'embarqua en 1601. De retour en 1611, il régla ses affaires avec ce même oncle et un acte passé devant notaire (nommé Croissant !) à Laval le 18 mai 1611 indique qu'il se trouvait alors à la tête d'une somme de 152 livres, 18 sols et 4 deniers. Une procuration du 24 décembre 1611 le dit toujours demeurant à Laval, mais « estant de présent en cette ville de Paris, rue des Noyers, paroisse de Saint-Benoît ». Il vendit encore pour 75 livres sa part dans la succession de sa cousine Marie Saibouez puis, le 2 novembre 1622, d'accord avec son frère Robert, ce qu'il leur

121 Les renseignements donnés ici sont tirés principalement d'A. Angot, *Dictionnaire historique, topographique et biographique de la Mayenne*, Mayenne, J. Floch, 1975, t. III, p. 275-277.

revenait de celle de Marie Pyrard. Il mourut sans doute peu après, car on ne connaît plus aucun acte où il figure.

Son cousin, Pierre Pyrard, est également connu : il naquit à Laval en 1581 de Pierre Pyrard, apothicaire, et de Suzanne Journée, entre lesquels eut lieu, pour mauvais ménage du mari, séparation de biens. Jean Journée, sieur de Vauraimbault et père de Suzanne Journée, racheta plusieurs fois les biens aliénés par son gendre. Il en mit quelques-uns en 1601 sur la tête de son petit-fils alors étudiant à l'université de Toulouse et qui entrait chez les Jésuites[122] à peu près au moment où François quittait Saint-Malo. Il enseigna à Bordeaux la grammaire, la philosophie et la théologie, fut recteur des collèges de Pau et de Limoges, cinq ans *socius* du provincial, représenta sa province à la neuvième assemblée générale de la Compagnie à Rome et mourut à Pau en 1667. Il eut au moins deux frères : Michel, sieur de la Fontaine, et François, procureur au parlement de Paris.

Des recherches ont été effectuées à Laval et dans sa région pour tenter d'y trouver des descendants de Pyrard. Elles sont malheureusement restées infructueuses.

1.2. Remise en cause de ses origines

Au XIX^e^ siècle, une longue polémique sur les origines de François Pyrard a opposé des érudits belges et français. Son point de départ fut la notice consacrée au voyageur dans la *Biographie liégeoise* du comte Antoine-Gabriel de Becdelièvre, qui définissait Pyrard comme un « célèbre voyageur, dont le véritable nom était PYRAU[123]. Il naquit au village de Stembert près de la ville de Verviers, au Marquisat de Franchimont, dans l'ancien pays de Liège, vers l'an 1570 »[124]. Pyrard aurait par la suite quitté sa patrie et serait allé s'établir à Saint-Malo, où il aurait rapidement fait fortune et serait devenu un puissant armateur capable d'équiper deux navires à destination des Maldives ! Le comte de Becdelièvre s'appuie sur le témoignage d'Henri-François Pyrard, plus connu en littérature sous le nom d'abbé Duval-Pyrau[125] (1737-1800), originaire de la même ville de

122 Dans l'ouvrage *Documents relatifs au collège de Saintes publiés par F. Xambeu*, Saintes, Prévost, 1895 [il s'agit du quatrième fascicule de l'*Histoire du collège de Saintes*, par F. Xambeu], p. 18, on trouve dans une courte notice bibliographique sur « Pyrard Pierre de Laval » : « le sieur Pyrard, jésuite, prédicateur et professeur en philosophie à Bourdeau [Bordeaux] ». Pierre Pyrard (« le P. Perardi ») rédigea en 1616 un opuscule intitulé *La réponse au ministre de Jarnac*, en réponse à une controverse religieuse qui l'opposait à Jean Welsch, « pasteur de l'Eglise de Jarnac », auteur lui-même l'année précédente de *La conférence advenue au bourg de Baigne*, imprimé à Saintes par François Audebert. Le titre complet est : *Responce à Welsch, ou la Réfutation d'un livre imprimé sur la fin de l'an passé, 1615, intitulé « La conférence advenuë au bourg de Baigne entre le sieur Welsch, pasteur de l'église de Jarnac, et le sieur Pyrard, jésuite »*, Bordeaux, J. Marcan, 1616.

123 Pyrard serait une variante wallonne de Pyrau.

124 Comte A.-G. de Becdelièvre, *Biographie liégeoise*, t. II, Liège, Jeunehomme, 1837 (rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1971), p. 102. La notice complète « 1652. PIRARD DE LA VAL (*François*) » se trouve aux pages 102 à 109.

125 Voir les notices qui lui sont consacrées dans la *Biographie liégeoise*, t. II, p. 539-547 ainsi que dans la *Biographie nationale publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, t. XVIII, Bruxelles, Bruylant – Christophe et C^ie^ imprimeurs-éditeurs, 1905, col. 387-392 : « Pyrard (Henri-François) ». Voir également A. Buchet, « Un ambitieux et intrigant Verviétois, l'abbé du Val Pyrau, lecteur du roi de Prusse Frédéric II (1737-1800) », *Bulletin de la Société verviétoise d'archéologie et d'histoire*, t. LXI, 1980, p. 5-115.

Verviers, qui fut lecteur du roi de Prusse Frédéric II dans les années 1780 et l'auteur notamment d'un *Catéchisme de l'homme social*. En 1796, il est accusé d'espionnage pour le compte de la Prusse et doit comparaître devant le tribunal révolutionnaire de Liège, auquel il se présente comme étant le petit-neveu du fameux voyageur. L'abbé Duval-Pyrau, citant des « archives » de son ancêtre, revendique sa parenté avec François Pyrard et va jusqu'à accuser la France d'avoir spolié sa famille en jouissant du droit d'aubaine, c'est-à-dire le droit pour un État de s'emparer de la fortune des étrangers décédés à l'intérieur de ses frontières, ce qui indiquerait que Pyrard n'était pas français[126].

Effectivement, si l'on suit ce témoignage, le doute est permis, mais est-ce que l'abbé n'aurait pas menti ? Il a au moins tort sur un point : ce n'est pas son prétendu aïeul qui a pu donner l'idée à la France d'une compagnie des Indes, puisque la première Compagnie des Indes orientales avait été créée dès 1604 par Henri IV, alors que Pyrard n'est rentré en France qu'en 1611. Finalement, est-ce que l'abbé ne se serait pas inventé une parenté avec un voyageur encore assez célèbre à l'époque afin de se défendre des graves accusations portées contre lui ? Il fut en tout cas acquitté par le jury.

Au-delà de ce témoignage suspect, le comte de Becdelièvre s'appuie aussi sur le fait qu'il subsiste encore à son époque (vers 1837) des descendants du voyageur sous le nom de Pyrau à Mangoubroux et à Heusy, toujours dans la région de Verviers, en Belgique. Il va même encore plus loin en évoquant une petite-nièce de l'abbé Duval-Pyrau qui détiendrait la preuve de l'origine belge de François Pyrard[127]. Enfin, il réfute la *Biographie universelle Michaud*, qui fait naître Pyrard à Laval, ce qui représente pour lui « une erreur grave et dénuée de preuves », et il le définit comme « un voyageur liégeois dont la France s'honore à juste titre, quoique né sur un sol étranger »[128].

Du côté belge, ces assertions furent reprises en 1846 par le baron Jules de Saint-Génois dans son ouvrage *Les voyageurs belges du XIII^e^ au XVI^e^ siècle*[129]. Selon lui, Pyrard serait mort à Saint-Malo

126 Son témoignage est cité par le comte de Becdelièvre, *Biographie liégeoise*, t. II, p. 102-103 : « Le premier de mes ancêtres qui changea le nom de *Pyrau* contre celui de *Pirard*, fut un frère de mon aïeul, qui, passé à St.-Malo en Bretagne, fit le commerce avec assez de succès pour équiper deux vaisseaux, et avec assez d'honneur et de courage pour avoir été le premier armateur qui, sous la protection du gouvernement, des côtes de France fit voile vers les Iles Maldives. Cet homme entreprenant et intrépide fit une navigation de dix ans, vit le Nouveau Monde en observateur, y prit note de ce qui pouvait servir à l'ancien, donna la description des plages où il était descendu, leva le plan des côtes qu'il avait louvoyées, écrivit la relation de ses voyages, et donna à la France l'idée d'une *Compagnie des Indes*. Cette compagnie le nomma son *premier armateur*. Je cite les faits d'après un extrait de ses *archives*. Raynal les consacre dans son *Histoire des Deux Indes*, et sur ces autorités incontestables, parce qu'elles sont sans intérêt, je les consignai dans mon *Eloge* de Nicolas Sahlgren [éloge funèbre publié à Berlin en 1777], fondateur de la Compagnie suédoise des Indes Orientales. Ma famille, à la mort de l'armateur Pirard n'en devint pas plus riche, trop faible pour se faire ouvrir les portes où entra sa succession : elle put s'honorer d'un homme illustre et célèbre de son nom, mais la France jouissant du *droit d'aubaine*, compta son argent et s'appliqua sa fortune ». Le passage de Raynal qui induit en erreur l'abbé Duval Pyrau et le comte de Becdelièvre est le suivant : « En 1601, une société formée en Bretagne, expédia deux navires, pour prendre part, s'il étoit possible, aux richesses de l'Orient, que les Portugais, les Anglois & les Hollandois se disputoient. Pyrard qui les commandoit, arriva aux Maldives, & ne revit sa patrie qu'après dix ans d'une navigation malheureuse » (G.-T. Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, à Genève, chez Jean-Léonard Pellet, 1780 ; rééd. en fac-similé : Paris, Bibliothèque des introuvables, 2006, 10 vol., t. II, p. 284-285).

127 *Ibid.*, p. 103 : « La famille de l'épouse de M. l'avoué Fassin, petite nièce de l'abbé Duval Pyrau, possède quelques papiers qui lèvent tous les doutes sur la naissance de notre célèbre voyageur liégeois ».

128 *Ibid*.

129 J. de Saint-Génois, *Les voyageurs belges du XIII^e^ au XVI^e^ siècle*, Bruxelles, A. Jamard, 1846, t. I, p. 60-65.

en 1652, une information que l'on retrouve en 1878 dans le sixième volume de la *Biographie nationale* belge. Pourtant, en 1905, lors de la parution du dix-huitième volume, un démenti est apporté à l'origine belge du voyageur[130].

En France, les revendications belges ont été réfutées en 1867 par Jules Lefizelier dans le *Bulletin de la Société d'industrie de la Mayenne*[131]. Son argumentation – que je partage totalement – se fonde sur le fait que Pyrard, tout au long de son volumineux ouvrage, se déclare à maintes reprises français. Alors certes il n'y a plus aujourd'hui – ni depuis bien longtemps – de famille Pyrard dans la région lavalloise, mais combien de familles ont ainsi disparu ? Et ce qu'il importe tout de même de constater, c'est qu'il existait bel et bien à Laval au début du XVII^{e} siècle une famille Pyrard[132].

Est-ce qu'une famille originaire de la région de Liège aurait pu venir s'installer à Laval en raison, par exemple, des querelles religieuses du XVI^{e} siècle ? Est-ce que Pyrard, originaire de Flandre, aurait pu être amené dès son plus jeune âge à Laval et qu'ensuite, demeurant dans cette ville, il en aurait pris « l'identité » ? Il est vrai qu'à cette époque, l'état civil n'était pas ce qu'il est aujourd'hui et il suffisait d'avoir choisi de vivre en France ou de servir son roi pour se dire français. Quoiqu'il en soit, tout au long de son récit, Pyrard se proclame toujours français. Il est notamment fier de détailler le mode de vie en France au roi des Maldives. Dans la dédicace à Marie de Médicis qui débute les deux premières éditions de sa relation de voyage en 1611 et en 1615, il se présente comme « l'un de vos François, serviteur et sujet de Vostre Majesté ». Dans celle à Guillaume Du Vair, dans la troisième édition de 1619, il parle de la France, « ma chere patrie ». Enfin, son récit se termine par les mots suivants : « mon pays natal, qui est la ville de Laval en Bretagne […] & y arrivay le seziesme iour de Fevrier, l'an mil six cens & unze ; Dont Dieu soit loüé »[133]. Quel meilleur témoignage que le sien ?

1.3. Sa profession

Quelle était l'activité de Pyrard ? À quel titre faisait-il partie de l'expédition ? Son récit ne donne aucune information sur ce sujet et on en est réduit à de simples hypothèses : son milieu familial, l'éloge qu'il fait du commerce au début de son ouvrage[134] (à moins qu'il ne s'agisse là de la

130 *Biographie nationale publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, t. VI (1878), col. 373 : « DUVAL (François Pyrau) ou DE LAVAL », et t. XVIII (1905), col. 387 : « Pyrard (François) » (« C'est à tort qu'un renvoi du tome VI, col. 373, mentionne ce personnage, qui est étranger à la Belgique »), et col. 387-392 : « Pyrard (Henri-François) ».

131 J. Lefizelier, « Le voyageur François Pyrard est-il né à Laval ? », *Bulletin de la Société d'industrie de la Mayenne*, t. III, 1867, p. 57-64.

132 Une rue porte aujourd'hui son nom dans le centre-ville de Laval, sur les bords de la Mayenne, près du pont Aristide Briand.

133 Pyrard 1619, p. 361 (II) / p. 832.

134 « il faut advoüer que c'est la plus noble & plus excellente sorte de négotiation, que celle de la Mer, qui va parmy tant de hasards enlever les richesses & singularitez des autres terres, pour enrichir son pays, & porter aussi ce dont il afflüe à ceux qui en ont besoin » (Pyrard 1619, p. 2 (I) / p. 32).

plume de Pierre Bergeron) et surtout le véritable « catalogue commercial » des Indes orientales qu'il y dresse indiquent qu'il était forcément lié au milieu commerçant, plus précisément le commerce du textile. Laval était alors une ville très prospère, grâce à la culture du seigle et surtout du lin, qui favorisait le développement de l'industrie lainière. La ville était connue pour ses toiles, qui étaient vendues à l'étranger (Espagne, Anvers), en particulier par l'intermédiaire des grands ports qu'étaient Nantes et Saint-Malo. Certains marchands lavallois s'établissaient même en Espagne, à Cadix notamment. Pyrard était-il un marchand ? On peut raisonnablement l'envisager. Était-il embarqué en tant que subrécargue (on disait aussi premier marchand, ou commis chez les Hollandais), c'est-à-dire un agent de l'armateur embarqué en plus de l'équipage et chargé de veiller à la gestion de la cargaison ? Sans doute pas, car le récit de François Martin nous apprend que le premier marchand s'appelait Christophe Moreau, sieur du Boissant et bourgeois de Vitré. Pyrard n'était en tout cas pas un marin, comme il nous l'apprend lui-même : « ce voyage estant le premier que i'eusse encores faict sur mer »[135].

2. François Martin

François Martin (1575-1631), même s'il ne l'indique pas dans son récit, était un apothicaire originaire de Vitré (Ille-et-Vilaine), près de Rennes.

2.1. Vitré et Saint-Malo au XVI^e^ siècle

Vitré bénéficiait d'une situation géographique exceptionnelle : aux frontières de la Bretagne, de la Normandie et de l'Anjou, sur la route la plus directe reliant Paris à la Bretagne, et proche d'un des plus grands ports bretons, Saint-Malo (situé à moins de 100 kilomètres), elle était un carrefour économique et commercial. Aussi Vitré était, depuis le XV^e^ siècle, une ville prospère, une des plus florissantes du duché de Bretagne. Durant la guerre de Cent Ans, les barons de Laval, seigneurs de Vitré, favorisèrent le développement de la ville en permettant aux fabricants de toile normands qui fuyaient leur région dévastée par les Anglais de s'établir sur leurs terres, ce qui donna l'essor décisif au commerce des toiles à Vitré. Ainsi apparaît clairement le lien ancien qui unissait les villes de Laval et de Vitré, qui écoulaient leurs produits par voie maritime grâce à l'activité intense du port de Saint-Malo.

Saint-Malo ne jouait pas encore le rôle de premier plan qu'il allait prendre par la suite en devenant le premier port du royaume vers 1660, mais son activité drainait déjà toute une région, au moins jusqu'à Rennes et Laval. C'est l'un des rares points d'où furent exportés des grains vers le Nord ; il en partait de grandes quantités de toiles ; la course faisait partie de ses activités habituelles. Si l'activité propre de Saint-Malo restait encore relativement limitée, en revanche le port paraît

135 Pyrard 1619, p. 431 (TF) / p. 901.

avoir, dans la deuxième moitié du XVI^e siècle, constitué un relais du commerce d'Anvers avec l'Espagne[136].

La complémentarité économique ancienne qui reliait les trois villes – Saint-Malo, Vitré et Laval – explique facilement que des marchands de chacune d'entre elles se soient associés en 1600 pour envoyer des navires commercer aux Indes orientales.

Les nobles ne pouvant pas s'adonner au commerce sans déroger, ce furent les bourgeois de Vitré qui prirent en charge le négoce et qui firent rapidement fortune. Dès 1472 y fut fondée une confrérie rassemblant 41 marchands qui se livraient au commerce international du textile, en particulier les toiles (ou canevas) de chanvre et de lin[137] : la confrérie des marchands d'outre-mer ou confrérie de l'Annonciation. Réunies dans ses entrepôts, les toiles étaient chargées à bord des navires qui partaient, en particulier de Saint-Malo, à destination de l'Espagne, où elles étaient échangées contre les produits venant des Indes. C'est ainsi que beaucoup de marchands vitréens établirent des comptoirs à Cadix ou à San Lucar de Barrameda par exemple. Cette activité lucrative s'étendit rapidement à toute l'Europe : Portugal, Angleterre, Pays-Bas espagnols (Anvers), villes de la Hanse, pays nordiques[138]… Elle enrichit largement la ville, qui connut son apogée au XVI^e siècle : le chroniqueur Bertrand d'Argentré la qualifiait de « petite ville mais belle et riche ». Vitré comptait alors plus de 5 000 habitants ; ses puissants remparts et son château étaient les symboles de sa splendeur. Les églises et les chapelles étaient richement ornées et les bourgeois faisaient édifier de vastes demeures agrémentées de jardins exotiques. Afin de renforcer leur puissance, ces riches familles s'unissaient souvent par des mariages qui avaient lieu dans le cercle fermé de la confrérie des marchands d'outre-mer. Citons ici les familles De Gennes, Frain, Geffrard, Guillaudeu, Le Clavier, Le Couvreux, Le Moyne, Lefort, Malherbe, Martin, Moucheron, Ronceray…

Vitré ne fut cependant pas épargnée par les Guerres de religion. Une partie de la population avait été très tôt conquise par les théories de la Réforme et la ville était alors déchirée entre catholiques et protestants, qui s'opposaient lors de combats violents. En 1589, la ville, acquise aux protestants, fut assiégée durant cinq mois par les troupes de la Ligue sous le commandement du duc de Mercœur, gouverneur de Bretagne. Deux ans plus tard, les protestants s'emparèrent à nouveau de la ville, qui fut reprise grâce à l'intervention du gouverneur de Rennes. Les combats durèrent jusqu'à l'abjuration d'Henri IV, en 1593. Des familles puissantes qui appartenaient à la confrérie des marchands d'outre-mer se trouvèrent menacées durant cette période troublée[139].

136 É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e-XVI^e siècle*, Paris, Rivière, 1961, 2 vol., t. I, p. 302-303.

137 La culture du lin et du chanvre, intense en Bretagne, permettait la fabrication des toiles, qui servaient à emballer les marchandises, à confectionner des vêtements, des draps et surtout les voiles des navires. D'autres industries se développèrent à Vitré : la teinture, liée à la fabrication des toiles, et la tannerie.

138 Voir É. Frain, *Les Vitréens et le commerce international*, Vannes, Lafolye, 1893.

139 É. Frain, *Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, Rennes, Plihon, 1877, p. 19, n. 1 : « Par ordonnance du 31 avril 1590, Guy Meneust de Brecquigny, sénéchal de Rennes, menace d'emprisonnement et de la saisie de leurs biens les ligueurs de la ville de Vitré, entre autres : André Morel des Bretonnières, Guy Ronceray, François Lambaré, Jean et Olivier Guillaudeu, Macé Malherbe, Michel Le Moyne, Jean Frain, Jacques Le Faucheur, Pierre Frain, Michel

Le 16 mai 1598, le roi de France Henri IV fit son entrée solennelle à Vitré. Il aurait été frappé par l'opulence des bourgeois de la ville et se serait exclamé : « Ventre Saint Gris, si je n'étais roy de France, je voudrais être bourgeois de Vitré ! ».

À Saint-Malo, les habitants chassèrent le gouverneur royal en 1590, devenant ainsi une sorte de république indépendante. Quatre ans plus tard, lorsque les Malouins signèrent avec Henri IV un traité de paix, ce fut, pour ainsi dire, de puissance à puissance. Ce traité stipulait que leur trafic ne subirait aucune entrave et qu'ils disposeraient de leur propre Chambre de commerce. Cet esprit d'indépendance se manifesta notamment dans l'organisation de l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*, la première à reprendre la route des Indes orientales, délaissées par les Français depuis soixante-dix ans et la tentative des frères Parmentier.

2.2. Sa famille

On connaît assez bien François Martin, en particulier grâce aux recherches effectuées par M. Pierre Gentile[140]. Il est né le 1er octobre 1575 à Vitré, près de Rennes. Son acte de baptême[141] nous apprend qu'il était le fils d'Étienne Martin, docteur en médecine, mort le 14 octobre 1592, sans doute le descendant de Gilles Martin de la Morandais, anobli en 1538, vraisemblablement pour un fait d'armes, comme en témoignent ses armoiries : « d'or à trois branches de chêne de sinople ensangletées de même ». Étienne Martin avait épousé Charlotte Morin, avec laquelle il eut huit enfants[142].

Il est certain que François, fils d'un des quatre médecins de Vitré, est né dans une des grandes familles bourgeoises de la ville. Les parrains choisis pour ses frères et sœurs nés avant lui le confirment, si besoin en était : le parrain de son frère Jacques est Jacques Geffrard, issu d'une famille très puissante qui appartenait à la confrérie des marchands d'outre-mer et dont un des membres, Pierre Geffrard, était apothicaire. Il en va de même pour sa sœur Jeanne, dont le parrain est Jean Guillaudeu, sieur de la Guilbourdière, de la Villemorel et de la Vieuville, issu également

---

Hardy, Guil. Le Cocq ». Certains se réfugient à Saint-Malo (n. 2) : « En 1592, Pierre Frain, bourgeois de Vitré, se dit réfugié et résidant en la ville de Saint-Malo ». On trouvera aussi des informations dans les ouvrage suivants : É. Frain, *Mémoire généalogique où il est fait mention de plusieurs familles établies à Vitré et paroisses environnantes aux XVe, XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles*, Vitré, Impr. Guays, 1884 ; *Id.*, *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 XVe, XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles*, Vitré, Lécuyer frères, 1890-1898, 9 fasc. ; abbé P. Paris-Jallobert, *Anciens registres paroissiaux de Bretagne. Vitré*, Rennes, Plihon, 1890 ; *Id.*, *Journal historique de Vitré*, Vitré, Guays, 1880 ; Y. Labbé, *Les débuts d'une ville bretonne : Vitré au XVe et au XVIe siècle*, Rennes – Paris, Impr. d'Oberthur, 1944 (extrait des *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. 24) ; A. Croix, *L'âge d'or de la Bretagne, 1532-1675*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1993.

140 Je suis largement redevable à sa thèse de pharmacie : *François Martin (1575-1631), apothicaire et « marchand d'oultre-mer » à Vitré*, soutenue à l'Université de Rennes I en 1994. Je lui adresse ici mes remerciements.

141 Registre des baptêmes de Vitré, Archives municipales de Vitré, 1er octobre 1575 : « françois filz de Mr Etienne Martin…. docteur en médecine et charlotte morin sa femme ont baptiser le premier du mois d'octobre ou y sont parrain françois gillez jean Bridonnes et anthoinette laneur……. apothicaire ».

142 Jacques (né le 9 août 1566), Jeanne (19 septembre 1567), Marguerite (4 mars 1571), Charlotte (22 octobre 1572), Étienne (21 décembre 1573), François (1er octobre 1575), Étienne (2 mars 1577) et Renée (6 mars 1592).

d'une des grandes familles de la confrérie des marchands d'outre-mer, particulièrement riche[143]. François Martin était lui-même lié à cette famille car il a épousé Perrine Guillaudeu, la fille de Jean. Enfin, si les noms des parrains de ses sœurs Marguerite et Charlotte sont illisibles, on parvient à lire devant leurs noms le titre « Noble Sire », ce qui confirme le milieu social dans lequel la famille de François Martin évolue.

2.3. Avant 1601

François Martin grandit dans une ville encore meurtrie par les Guerres de religion mais qui redevient vite prospère grâce au commerce : ses foires attiraient des marchands de tous horizons et les produits les plus variés transitaient par ce carrefour économique : soieries, métaux précieux et épices en particulier. Le jeune Martin va être marqué par cette opulence et cette atmosphère mélangée de voyages et de commerce qui se dégage de Vitré.

Comme les autres enfants des bourgeois de Vitré, il a certainement suivi l'enseignement des bénédictins, qui les préparait à leurs futures professions : grammaire, latin, histoire, philosophie, arithmétique et, bien entendu, catéchisme. Le milieu social et la profession de son père le prédisposaient à exercer un métier dans le domaine de la santé : médecin, chirurgien ou apothicaire, professions souvent exercées par de véritables dynasties, de père en fils. Plus encore peut-être, on peut lire sur son acte de naissance que ses deux parrains, François Gillez et Jean Bridonnes, étaient eux-mêmes apothicaires. À cette époque, les liens entre parrain et filleul étaient très étroits ; aussi on peut émettre l'hypothèse qu'après la mort de son père en 1592 – il a alors environ 17 ans – au moins un de ses deux parrains l'ait pris comme apprenti apothicaire. Durant cette période qui durait deux à trois ans, l'apprenti observait le maître – rémunéré par les parents – dans l'exercice de son métier ; il apprenait ainsi à différencier les différentes drogues, leurs propriétés et leurs usages. Lorsque le maître jugeait qu'il avait acquis assez de connaissances, l'apprenti devenait compagnon apothicaire et entamait alors un tour de France afin de parfaire son savoir et d'acquérir de l'expérience ; il apprenait alors à préparer les médicaments et à en constater les effets.

Dans ce cadre, François Martin est peut-être passé par Angers, qui comptait pas moins de vingt-deux apothicaires en 1590 ; c'est dans cette ville qu'étaient apparus dès le XI^{e} siècle les premiers véritables apothicaires. Ce qui est certain, c'est qu'il a séjourné à Montpellier, puisque le 10 septembre 1595, il appose sa signature sur le procès-verbal de l'élection du procureur représentant les compagnons apothicaires de cette ville. Il est alors en apprentissage à la « Boutique verte », qui appartient à la Demoiselle Marguerite Barrière, veuve du maître François Montchal. Martin y apprend son métier au contact de Jean Magnol, futur apothicaire renommé dont le petit-fils

143 En 1597, deux des fils issus du second mariage de Jean Guillaudeu (avec Gilette Nouail), Jean (fils) et Pierre, prenaient à leur charge respectivement six et huit pauvres, alors que d'autres familles ne pouvaient en prendre qu'un ou deux, ce qui démontre l'immense richesse de cette famille.

Antoine devint un célèbre botaniste. Il suit également les cours de la prestigieuse université de médecine de Montpellier, fondée en 1220, particulièrement réputée et qui s'oppose aux tendances conservatrices de l'université de Paris. Le 23 octobre 1596, Martin est reconnu « capable dans l'art de la Pharmacie » et signe le registre des matricules. Il quitte Montpellier le 13 mars 1597, muni de ses lettres attestatoires[144]. Il est sans doute alors retourné à Vitré pour terminer son apprentissage, certainement auprès de ses parrains, avant de participer à l'expédition qui partit de Saint-Malo le 18 mai 1601.

144 Ces documents ont été retrouvés par Louis Irissou, auteur d'un précieux article : « François Martin, apothicaire et explorateur », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 116, 1939, p. 105-112. Ils sont conservés aux Archives départementales de l'Hérault : E, Apotich., reg. 6 (1574-1656). La signature de François Martin se trouve deux fois sur les registres de la corporation des maîtres apothicaires (f ° 83 et 88).

CHAPITRE II
LE RÉCIT DE L'EXPÉDITION PAR PYRARD ET MARTIN[145]

1. Le voyage aller[146]

Le *Croissant* et le *Corbin*, commandés respectivement par Michel Frotet de la Bardelière et par François Grout du Clos-Neuf, quittent Saint-Malo le 18 mai 1601[147] à la faveur du vent de nord-est, prenant la direction du cap de Bonne-Espérance. Le jour même, le mât de misaine du *Corbin* casse, ce qui est interprété comme un mauvais présage par les marins, très superstitieux en général, qui menacent de déserter s'il est décidé de relâcher dans un port pour réparer. Aussi le mât est-il réparé au mieux par les charpentiers des deux vaisseaux.

Trois jours plus tard, les Français rencontrent des navires hollandais dont les équipages leur disent se rendre à l'archipel du Cap-Vert afin de se fournir du sel[148]. D'après Pyrard, en signe de soumission, ceux-ci passent sous le vent et tirent deux coups de canon, mais un boulet transperce la voilure du *Corbin* et déclenche le branle-bas de combat. Finalement, après explication, il s'avère qu'un canonnier hollandais en état d'ivresse avait par mégarde oublié de tirer à blanc et des excuses sont présentées et acceptées. Martin n'a pas perçu cet épisode de la même façon et, au contraire, présente cette rencontre comme cordiale[149].

145 Le récit qui suit a été rédigé à partir des événements relatés dans les ouvrages de François Pyrard et de François Martin, jusqu'au naufrage du *Corbin* aux Maldives au début du mois de juillet 1602. Les informations sur la fin du voyage aller, le séjour à Sumatra et le voyage retour sont dues presque uniquement à Martin. J'y ajouterai simplement les nouvelles qu'a pu recueillir Pyrard à propos de la fin du voyage du *Croissant*, ainsi que des compléments apportés par des sources hollandaises et anglaises.

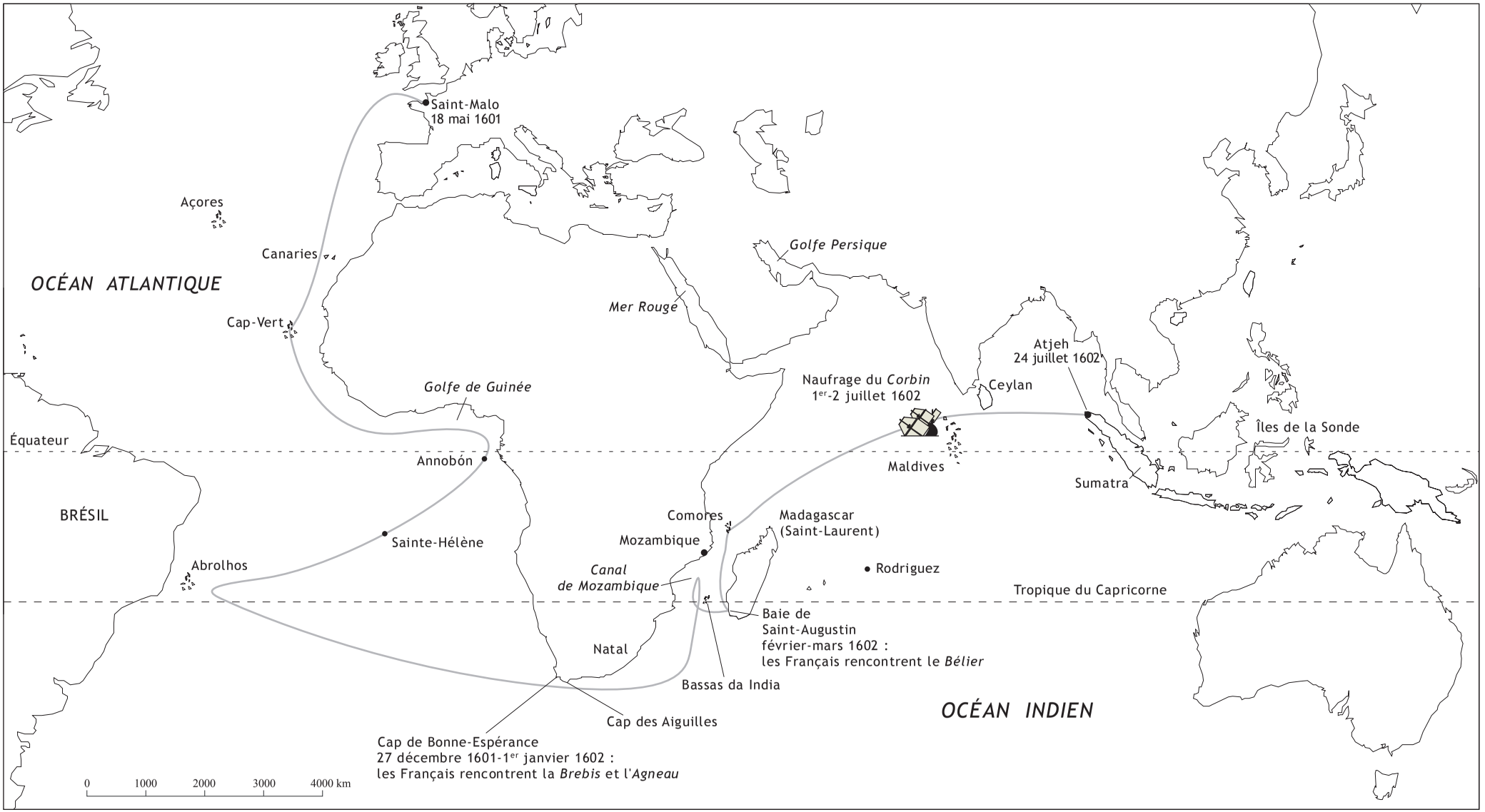
146 Voir, à la page suivante, la carte du voyage aller et, à la fin de ce chapitre, la chronologie de l'ensemble du voyage.

147 On apprend dans le traité final de Pyrard que le départ était prévu initialement en février : « Car au lieu de nous embarquer dés le mois de Fevrier, comme nous avions faict estat, à grand' peine le peusmes-nous à la fin de May » (Pyrard 1619, p. 426-427 (TF) / p. 898).

148 D'après l'édition Chandeigne du récit de Pyrard (p. 461, note 1 de la page 34), il s'agirait de la flotte commandée par Jacques Heemskerck, partie à destination des Indes orientales le 23 avril 1601. Néanmoins, on ne peut avoir de totale certitude sur ce point car la rencontre avec les Français n'est pas signalée dans les récits hollandais. Lors de l'expédition commandée par Olivier van Noort, partie en 1598 pour effectuer le tour du monde par le détroit de Magellan, le seul navire rescapé, le *Maurice*, croisa sur la route du retour la flotte de Heemskerck le 16 juin 1601, quelque part dans l'Atlantique entre l'île de Sainte-Hélène (dont ils étaient partis le 30 avril) et l'Europe (ils sont rentrés le 26 août). Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. III, *Voyage des Hollandois autour du monde, sous la conduite du Général Olivier de Noort, par le détroit de Magellan* [1598-1601], p. 153. L'incident n'ayant eu lieu que seulement trois jours après le départ de Saint-Malo (le 18 mai), le *Corbin* et le *Croissant* ne pouvaient pas encore avoir parcouru une très longue distance, ce qui paraît contradictoire avec le récit du voyage de van Noort et pourrait signifier qu'il ne s'agissait pas là de la flotte de Jacques Heemskerck.

149 « […] nous vismes huict Navires desquels l'Admiral & vis Admiral nous tirerent deux coups de Canon, & nous pareillement luy en tirasmes deux, nous nous recongneusmes & parlasmes ensemble » (Martin 1604, p. 4 / p. 908).

Le voyage aller du *Corbin* et du *Croissant* (1601 – 1602)



Les Français passent aux îles Canaries le 3 juin, aux îles du Cap-Vert[150] les 12 et 13 juin, aperçoivent la côte africaine le 14 juillet et s'engagent dans le golfe de Guinée. Ils ont alors manqué la *Volta*, une large boucle décrite dans l'Atlantique-Sud qui permettait de contourner la pointe de l'Afrique. Cette erreur de navigation rallongea excessivement la durée du voyage et eut des conséquences funestes.

Les deux navires franchissent l'Équateur le 24 août, puis subissent une furieuse tempête. Manquant d'eau, les Français relâchent le 30 août dans l'île d'Annobón[151], 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[152], les Portugais leur rendent la liberté et les autorisent à se ravitailler mais, n'ayant plus confiance, les Français préfèrent aller chercher de l'eau seulement la nuit. Leur séjour à la rade est également marqué par une série de malheurs : le nouveau lieutenant du *Corbin* se casse la jambe, une vive querelle entre le capitaine du *Corbin* et le premier marchand manque de dégénérer en mutinerie, plusieurs marins sont blessés ou brûlés par l'explosion d'une provision de poudre et, au moment de partir, ils n'arrivent pas à lever une des ancres et sont contraints d'en rompre le câble.

Après une escale de six semaines (30 août-16 octobre), l'expédition quitte l'île d'Annobón, mais les Français n'ont pas réussi à s'y ravitailler correctement en raison de l'hostilité des Portugais et des indigènes. Aussi, les premiers cas de scorbut[153] apparaissent moins d'un mois plus tard et une

150 Pyrard signale que ces îles sont un endroit stratégique pour le commerce des esclaves mis en place par les Portugais : « La proximité du Cap-verd qui est en terre ferme à cinquante ou soixante lieuës seulement, où les Portugais trafiquent tous les iours d'esclaves Negres en grand nombre, fait que ces Isles sont fort frequentees pour ceste marchandise, qu'on meine puis apres aux Indes Occidentales & au Bresil & mesme en Portugal » (Pyrard 1619, p. 8 (I) / p. 36). Lors de l'escale à Annobón un mois et demi plus tard, Pyrard dénonce une seconde fois l'esclavage pratiqué par les Ibériques : « tout le peuple de l'isle luy [le roi d'Espagne] est esclave, & en fait grand traffic tant en Espagne qu'aux Indes Occidentales, & en tire tous les ans un certain nombre, selon qu'ils ont multiplié » (Pyrard 1619, p. 16 (I) / p. 42).

151 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 et doit son nom à sa découverte par le Portugais Martin Fernandes le 1er janvier 1471. Sa superficie est d'environ 18 km^2 (6 km sur 3).

152 Pyrard parle d'une somme de 1 500 *cruzados* (c'est-à-dire une monnaie d'or portugaise, marquée d'une croix, valant 3600 *réis*), auxquels s'ajoutent du vin, des biscuits, de la poudre à canon et des mousquets. Le récit de Martin semble 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 1 500 écus. Voir Pyrard 1619, p. 15 (I) / p. 41 et Martin 1604, p. 11 / p. 910.

153 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 XVIIe 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. Les premiers à en souffrir furent les matelots de Vasco de Gama en 1497-1498. Les remèdes étaient eux-mêmes des plus empiriques : il s'agissait essentiellement de toucher terre pour que les malades puissent récupérer et guérir. Les descriptions de l'époque que l'on peut lire semblent insoutenables aujourd'hui mais elles étaient un chapitre effroyablement banal des journaux de voyage. Pyrard reconnaît les vertus des agrumes mais, comme tous les gens de mer, il tenait pour certaines les idées courantes sur la fatalité du scorbut et sur son caractère plus ou moins endémique. Il le décrivait comme un inconvénient particulier du voyage, tout comme Martin. Ce dernier a inséré à la fin de son ouvrage un « Traité du scorbut qui est la maladie en laquelle

nouvelle relâche devient indispensable[154]. 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[155]. Après avoir fait le plein de vivres et d'eau, les deux vaisseaux appareillent le 26 novembre.

En quittant Sainte-Hélène, ils mettent le cap au sud-ouest, jusqu'au moment où ils doublent les Abrolhos, des écueils très dangereux situés au large de la côte du Brésil (18° sud), dont le franchissement est fêté par les équipages. À partir de là, ils se laissent pousser par les forts vents d'ouest qui permettent de contourner la pointe de l'Afrique. C'est de cette façon que les deux navires français, en compagnie de deux navires hollandais[156], franchissent le cap de Bonne-Espérance dans la nuit du 27 au 28 décembre, mais sans l'apercevoir à cause de la nuit noire et du gros temps, le *Corbin* manquant même de s'échouer au passage. Ce n'est que le lendemain, en reconnaissant le cap des Aiguilles, la véritable pointe de l'Afrique, que les marins se rendent compte qu'ils ont franchi l'obstacle.

Ensuite, l'intention du commandant était de passer à l'est de Madagascar, mais l'ignorance du pilote hollandais du *Croissant*, entre autres, engage la flottille dans le canal de Mozambique. Après avoir reconnu la terre de Natal le 6 janvier 1602 en perdant au passage un matelot tombé à la mer, les Français constatent le 4 février qu'ils se trouvent entre l'île de Saint-Laurent (Madagascar) et le continent africain. Le commandant de la Bardelière décide donc de faire demi-tour et de repasser le long de la côte de Natal mais, cette fois, les deux navires essuient pendant quatre jours et quatre nuits (7-11 février) une violente tempête, comme il s'en produit souvent dans ces parages. Les deux bâtiments se trouvent alors séparés et l'équipage du *Corbin* croit le *Croissant* coulé en voyant flotter

---

tombent ceux qui voyagent sur mer, avec le moyen de s'en garantir » (Martin 1604, p. 123-133 / p. 929-932), où il fait une description très précise de la maladie, en présente les symptômes et y propose des remèdes, dont la consommation de jus d'orange et de citron et de fruits. Il y conseille aussi toute une série de préparations à base de plantes. Pyrard, lui, a placé à la fin de son ouvrage un traité qui a une visée beaucoup plus large, mais où, entre autres, il décrit longuement le scorbut, ses symptômes et l'état physique des malades. Il a bien compris que sa principale cause est le fait de rester un long moment en mer sans faire d'escale. Il explique ensuite comment s'en préserver et y remédier, notamment en embarquant un maximum de produits frais, en particulier des fruits comme les oranges et les limons. Mais quand la maladie est déclarée, il n'y a qu'un seul remède : prendre terre au plus vite pour trouver de l'eau et de la viande fraîche, et surtout des fruits frais (voir Pyrard 1619, p. 417-419 (TF) / p. 890-892).

154 « à raison que nous n'avions sçeu nous rafraischir à commodité, & que nous commençions à avoir des malades du scrubut » (Pyrard 1619, p. 18 (I) / p. 47). Le premier mort est signalé par Martin le 13 novembre, après quasiment six mois de voyage (rappelons que les deux navires ont quitté Saint-Malo le 18 mai 1601) : « decedá un marinier de sainct Mallo qui fut le premier qui mourut en nostre Navire. […] Il y avoit grand nombre de malades du scurbut » (Martin 1604, p. 13 / p. 911).

155 « […] l'air y est sy bon & pur que lon scauroit desirer comme il a esté monstré par noz mallades du scurbut lesquelz ne pouvoient aller ny souffrir estre maniez sans endurer grandes doulleurs, la pluspart prestz de rendre l'esprit, en cinq jours quil seiournerent en terre recouvrerent leur santé allant la pluspart trois jours apres au montagnes a la chasse » (Martin 1604, p. 14 / p. 911) ; « Le sejour que nous fismes en cette isle fut de neuf iours ; ce qui servit grandement à nos malades, dautant que les eaux, les chairs & les fruicts y sont fort salubres & l'air fort pur & sain ; aussi que nous nous y rafraischismes de toute l'eau dont nous avions besoin. […] Le 26. Novembre 1601. nos malades ayans recouvert santé, nous levasmes les ancres & fismes voile suivans nostre route vers le Cap de Bonne Esperance » (Pyrard 1619, p. 18-19 (I) / p. 47).

156 Il s'agit de la *Brebis* et de l'*Agneau*, deux des trois navires de la flotte commandée par Georges Spilberg, partie à destination des Indes orientales le 5 mai 1601.

un grand mât à la dérive. Cependant, le navire a subi de gros dégâts, les hommes sont épuisés et la plupart accablés de maladies[157] : il devient urgent de faire une escale et d'effectuer des réparations. Saint-Laurent est proche, mais les Français hésitent à s'y rendre car personne à bord (mis à part un canonnier flamand trop ignorant pour qu'on pût s'y fier) ne connaît les parages de cette île. Pourtant, c'est la seule solution et le *Corbin* aborde finalement dans la baie de Saint-Augustin, au sud-ouest de l'île, le 19 février[158]. Le même jour, ils aperçoivent au loin un grand navire, qu'ils prennent pour un Portugais, et se préparent aussitôt à se défendre, mais il s'agit en fait du *Croissant*, dont ils ont été séparés douze jours (7-19 février). Leur joie est cependant de courte durée, car il est également endommagé et la plus grande partie de son équipage est malade aussi[159].

Le soir même (selon Pyrard, le 22 février selon Martin), ils voient arriver un autre navire sans mâts et sans voiles : c'est un bateau hollandais qui a été lui aussi maltraité par la tourmente et qui vient jeter l'ancre à côté d'eux[160]. Ils sympathisent très vite, d'autant plus que leur capitaine est un de leurs compatriotes originaire de Vitré, nommé Guyon Lefort. Ensuite, les Français descendent leurs nombreux malades du scorbut sur la terre ferme[161]. Ils leur construisent une sorte de petite forteresse avec des pieux de bois et envoient deux éclaireurs dans le pays afin de le reconnaître. Épouvantés la première fois, les indigènes reviennent vite avec des intentions tout à fait pacifiques et procurent en abondance aux Européens par le moyen du troc des bestiaux, des volailles, du lait, du miel et des fruits[162]. Mais l'air est insalubre car la baie de Saint-Augustin est située au niveau du

157 Malgré le ravitaillement – qu'ils croyaient salvateur – effectué à l'île de Sainte-Hélène, après deux mois et demi de mer (depuis le 26 novembre), les équipages sont donc à nouveau en mauvais état : le 4 février, avant la tempête, Martin signale déjà à bord du *Croissant* qu'« il y avoit entre nous grande quantité de malades qui estoit cause que désirions fort descendre en terre pour nous rafreschir » (Martin 1604, p. 18 / p. 912). Pyrard, à bord du *Corbin*, ajoute une semaine plus tard, après la tempête : « la pluspart des nostres fatiguez de la mer estoient malades & demy morts » (Pyrard 1619, p. 28 (I) / p. 55).

158 En 1527, la *Barque de Fécamp*, un des trois navires qui participa au second voyage de Giovanni Verrazano, s'était échouée à Madagascar, mais on ne sait pas exactement dans quel secteur. En juillet 1529, les marins de l'expédition des frères Parmentier avaient séjourné durant une semaine un peu plus au nord, dans un endroit qu'ils nommèrent « cap de Trahison », car trois d'entre eux y furent assassinés par les indigènes.

159 Pyrard, à propos du *Croissant* : « Cela nous apporta beaucoup de ioye & de soulagement, sinon le voyant plus mal traitté que nous, en bien mauvais equipage, fort ouvert, & ses hommes presque tous malades » (Pyrard 1619, p. 29 (I) / p. 56) ; Martin, à propos du *Corbin* : « en aussy mauvais equipage que nous par la tourmente » ; le *Croissant* est « tout ouvert tellement qu'il y entroit plus d'eau qu'il ne s'en pouvoit tirer par le moien des pompes » (Martin 1604, p. 19 / p. 913). Pyrard ajoute que « Nos navires estoient en fort pauvre estat, le Croissant tout ouvert, & le nostre qui n'en avoit gueres moins à la prouë » (Pyrard 1619, p. 41 (I) / p. 65) et qu'il a été décidé de faire escale à Madagascar afin de se ravitailler et de permettre la guérison des malades, mais aussi « pour apres racoustrer nos navires qui en avoient bien besoin » (Pyrard 1619, p. 34 (I) / p. 59).

160 Il s'agit du *Bélier*, le troisième navire de la flotte commandée par Georges Spilberg.

161 « […] 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 » (Pyrard 1619, p. 30 (I) / p. 56). Pyrard redit la même chose quelques lignes plus bas : « On y descendit nos malades du scrubut dont nous avions grand nombre […]. Et quant aux Hollandois qui n'avoient pas un seul malade, ils ne se voulurent loger en terre » (Pyrard 1619, p. 31 (I) / p. 57). Il est étonnant de constater que le navire hollandais qui les rejoint ne compte pas, selon Pyrard, un seul malade du scorbut. Encore mieux, les Hollandais repartiront un mois et demi plus tard sans déplorer aucune victime : « les Hollandois […] au bout de six sepmaines de sejour, partirent sans qu'ils eussent perdu un seul de leurs hommes » (Pyrard 1619, p. 41 (I) / p. 65).

162 Le troc s'avère extrêmement avantageux pour les Français : « il nous firent sy bon marché que pour une cueiller nous avions un mouton & ainsy du reste a ceste proportion » ; « Durant nostre seiour en ce lieu, nous eusmes grande quantité de Beufs, Moutons, vollailles, & autres rafraichisements, le tout en trocque de peu de chosses, comme seroit des Cuillers de cuivre, jettons & autres chosse de peu de valleur » (Martin 1604, p. 21 et 22 / p. 913 et 914) ; « Ils nous bailloient tout cela pour la clinquaillerie, & petites bagatelles de Flandres & de ce païs de si peu de valeur que

Tropique du Capricorne et le climat tropical qui y règne n'est pas du tout propice au rétablissement des malades. La chaleur est excessive et, de plus, ils se trouvent à proximité de marécages remplis de moustiques[163]. Beaucoup d'hommes succombent[164] et, pire encore, ceux qui demeuraient encore sains sont touchés par une fièvre contagieuse, qui décime rapidement les équipages[165]. Cela n'empêche pas six hommes de fuir, mais ils sont contraints de revenir une semaine plus tard car les habitants ne leur donnent aucun secours. Ils ne sont finalement pas punis en raison des effectifs déjà trop faibles[166]. En effet, avant de partir, ils doivent enterrer 41 des leurs dans un endroit qu'ils nomment « le cemetière des François »[167], même si Martin minimise le nombre de morts, en signalant seulement que « En ce lieu nous fusmes fort affligez de fiebvres pestilencielles dont moururent plusieurs des nostres »[168]. Face à la pénurie d'hommes, le commandant décide de tendre un piège aux indigènes afin d'enlever quelques-uns d'entre eux pour servir sur les navires[169]. Cependant, le jour prévu pour le guet-apens, comme ils ne viennent pas, l'expédition quitte l'île de Saint-Laurent le 15 mai, après un séjour de trois mois qui a certes permis de réparer tant bien que

rien plus : de sorte que pour deux iettons ou pour une cueillier de cuyvre ou d'estain, nous avions une vache ou un taureau, ou trois brebis ou belliers » (Pyrard 1619, p. 32 (I) / p. 58).

163 « en ce lieu il faisoit une excessive challeur pour estre nostre logement au pied d'une montagne sur le sable aussy que estions sous le tropicque de Capricorne » ; « en ce lieu il faisoit fort grand chaleur & estant proche dung bois maresquageux, nous voyons tous les soirs sortir certains animaux plus gros que mousches, qui remplissoient tout l'air » (Martin 1604, p. 20 et 22 / p. 913 et 914) ; « Certainement ce lieu estoit fort mal sain, estans logez droictement sous le tropique de Capricorne, d'où le soleil estoit fort proche & battoit quasi à plomb » ; « La chaleur estoit si vehemente » ; « la grande & violente chaleur » ; « Au reste nous souffrions une grande incommodité des mousches qui de iour nous persecutoient extremement, & la nuit des mousquites [en espagnol ou portugais : *mosquito* ; le mot français *moustique* n'apparaîtra que vers 1650] ou cousins, qui picquent la chair iusques au sang & font enfler l'endroit comme font icy nos mouches à miel. Car au soleil ils n'ont aucune force, & se retirent aux ombrages dans les bois & dans les maisons & couverts : mais la nuict ils s'espandent par tout. Il y en a en si grande quantité, & piquent si vivement, qu'il est impossible de durer si on n'a les mains & le visage caché, tellement que pour reposer nous estions contraincts de faire du feu & beaucoup de fumee, & nous coucher tous aupres. Plusieurs de nos malades se mettoient dans des sacs fermez, ne laissans qu'un petit trou pour respirer » (Pyrard 1619, p. 35-36 (I) / p. 60-61). Pyrard précise ensuite qu'aux Maldives, où il a séjourné quatre ans et demi, les habitants utilisent de véritables moustiquaires.

164 « de moment en moment nos gens devenoient malades, & de iour en iour s'en alloient mourant les uns apres les autres, ce qui fut cause de nous faire sejourner plus longtemps » (Pyrard 1619, p. 41 (I) / p. 65).

165 « Nous pensions bien estre arrivez commodement en ceste isle pour nous y rafraischir & guarir nos malades du scrubut, pour apres racoustrer nos navires qui en avoient bien besoin. Mais ce fut tout au contraire, car ils se mouroient presque tous & personne ne recouvroit santé : mesme les plus sains y tomboient malades d'une fiebvre chaude avec frenesie, dont les malades mouroient au bout de deux ou trois iours ; ce mal estoit contagieux, tellement que bonne partie des principaux d'entre nous, & de ceux qui estoient de meilleure maison y moururent, iusques au nombre de 41. des deux navires, tant du scrubut que de la fiebvre » (Pyrard 1619, p. 34 (I) / p. 59). Pyrard se répète un peu plus loin en évoquant « les malades qui n'avoient sçeu recouvrer leur santé en l'isle S. Laurens, et au contraire apres qu'il en fut decedé plusieurs, les plus sains mesme y estoient tombez malades » (Pyrard 1619, p. 44 (I) / p. 67).

166 Pyrard insiste bien sur ce point : « veu la disette d'hommes en laquelle nous estions » ; « Nostre General les receut & leur pardonna, à cause du grand besoin que nous en avions, autrement ils eussent esté punis ». Il s'agissait de « six de nos mariniers qui estoient charpentiers, canoniers, & d'autres mestiers necessaires aux navires » (Pyrard 1619, p. 40 et 39 (I) / p. 64).

167 Pyrard relate cet épisode pitoyable : « Nous enterrasmes, ou pour mieux dire nous ensablasmes (n'y ayant point de terre là) nos morts en un lieu que nous nommasmes le cemetiere des François. Il y avoit bien de la peine à faire les fosses & à les y mettre, car ce n'est que sable mouvant qui se remplissoit aussi tost, & les y falloit mettre de loing avec de longues pieces de bois, que des hommes portoient par les deux bouts, & les corps estoient suspenduz à la piece de bois avec des cordes, & ainsi on les mettoit dans le sable » (Pyrard 1619, p. 34-35 (I) / p. 60).

168 Martin 1604, p. 22-23 / p. 914.

169 Toujours pour pallier aux faibles effectifs : « il fut resolu de prendre des habitans de l'isle afin de nous ayder (car nous estions trop foibles & trop peu d'hommes pour la grandeur du Croissant) » (Pyrard 1619, p. 41-42 (I) / p. 65).

mal les deux vaisseaux et de réunir des provisions, mais qui a surtout coûté la vie à une partie non négligeable de l'équipage[170].

Les deux navires reprennent donc 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 aux îles Comores : l'expédition mouille le 23 mai devant l'île de Mohéli[171]. Les Français sont bien accueillis par la population[172], qui leur fournit des vivres et surtout des fruits[173]. Ceci, ajouté à la grande salubrité de l'air, fait que les malades se rétablissent avec la plus grande rapidité[174]. Après quinze jours de repos, les navires se remettent en route le 7 juin en profitant des vents favorables qui les poussent vers le nord-est et leur permettent de repasser l'Équateur le 21 juin.

Le 1er juillet, les deux navires aperçoivent des bancs et un petit groupe d'îles[175]. Une querelle éclate à propos de leur position : le commandant, dont l'intention est de passer entre le nord des Maldives et la côte ouest de l'Inde, est convaincu (à tort) que les îles qu'ils aperçoivent sont les îles

170 « nous endurasmes bien du mal en ceste isle pendant trois mois que nous y sejournasmes » (Pyrard 1619, p. 40-41 (I) / p. 65).

171 En août 1529, après avoir longé l'île de Mohéli, le *Sacre* et la *Pensée* avaient jeté l'ancre devant l'île d'Anjouan durant deux jours. Seuls deux marins étaient descendus à terre afin de se procurer de l'eau.

172 Échaudés par l'embuscade dont ils ont été victimes à Annobón à l'automne précédent, les Français restent très méfiants vis-à-vis de la population locale et s'entourent de toutes les précautions. Pyrard insiste sur ce point et se livre à des généralisations hâtives et à des remarques quelque peu racistes à propos du caractère versatile et vénal des peuples rencontrés. Il évoque aussi l'influence néfaste des Portugais : « on envoya derechef traitter avec les insulaires : mais c'estoit avec toute sorte de deffiance & circonspection, parce que nous craignions d'estre trompez comme à l'isle d'Anabon » ; « chacun se tenant sur ses gardes. […] ie sçay bien qu'il n'y a point trop d'asseurance à tous ces Roys & peuples de l'Inde, soit que leur religion en soit cause, soit l'humeur du pays : tant il y a que c'est autant les Mahometans que les Gentils. Ils n'ont tous gueres de foy, & n'ont aucun respect que l'utilité, prenans à toutes mains, tantost amis des uns, tantost amis des autres, à qui plus leur donne : les Chinois mesmes en tiennent quelque chose. Aussi que ie sçay que les Portugais par toute l'Inde Orientale, donnent conseil aux peuples avec lesquels ils ont alliance ou familiarité, & mesme les prient instamment, de faire & pratiquer toutes sortes de trahisons & surprises sur les navires François, Anglois & Hollandois, jusques à leur en promettre reconpense. De maniere que je ne me voudrois point asseurer à aucune de ces nations, soit alliee des Portugais, ou non, si je n'avois fait auparavant alliance & traicté avec eux : encore fait-il bon ne s'y pas trop fier, & se tenir sur ses gardes avec discretion » ; les Comoriens « sont aussi fort bons amis des Portugais. Ie vous laisse à penser s'ils manquent d'esprit, de conseil & d'advis » (Pyrard 1619, p. 44, 46-47 et 47 (I) / p. 67, 69 et 70). Pyrard donne l'exemple d'un navire anglais qui a manqué de peu d'être capturé par trahison par les insulaires.

173 Le troc, toujours très avantageux, s'effectue ici non plus par signes comme à Madagascar, mais en langue portugaise. Les habitants « apporterent quantité de fruicts, en contr'eschange dequoy les nostres leur donnerent des clinquailleries de fer de peu de valeur » ; « Ces isles sont grandement fertiles en fruicts, oranges aigres fort grosses, oranges douces petites, citrons de deux sortes, cocos, bananes, miel, betel, & du ris qui estant cuit est de couleur violette. Tous les iours que nous fusmes à l'ancre nous en achetions plein trois ou quatre bateaux pour si peu de chose & de si peu de valeur que rien plus, à sçavoir de la petite clinquaillerie & autres bagatelles de Flandres » (Pyrard 1619, p. 44 et 48-49 (I) / p. 67 et 71).

174 Pyrard et Martin comprennent alors que c'est grâce à l'air, qui est plus sain qu'à Madagascar, et surtout grâce à l'absorption de fruits frais, en particulier les citrons et les oranges : « Nous demeurasmes à la rade de ces isles l'espace de quinze iours, & n'est pas croyable combien ce iour nous fut utile & commode. Tous nos malades du scurbut recouvrerent leur santé & les autres allegement, tant à cause du bon air, que des bonnes eauës & aussi de bons fruicts. Car i'ay remarqué qu'en ceste maladie du scurbut qui est si frequente sur la mer, il n'y a point de meilleure medecine ny de plus certaine que les citrons & oranges & le jus d'icelles : de sorte qu'apres en avoir bien usé, chacun en fit provision pour s'en servir au besoin » (Pyrard 1619, p. 50 (I) / p. 72) ; « […] lair y est fort salubre ce qui profità beaucoup a noz mallades y recouvrerent bien tost leur santé par le moyen de ses fruictz & du bon air » (Martin 1604, p. 24 / p. 914).

175 On constate aussi que le *Croissant* a perdu son galion, ce qui va s'avérer particulièrement fâcheux car, comme le fait remarquer Pyrard, il aurait pu servir peu de temps après à sauver les hommes du *Corbin*.

Mascareignes[176], tandis que la majorité pense (avec raison) qu'il s'agit des Maldives. Dans la nuit, alors que tous les hommes sont profondément endormis et que le maître et le contremaître sont ivres, le *Corbin* s'échoue sur un banc. Afin d'éviter la même mésaventure à leurs compagnons, un coup de canon est tiré pour signaler le danger. Grâce à ce que Martin nomme lui-même un « miracle », le *Croissant* parvient à éviter les écueils et à poursuivre sa route[177], sans toutefois pouvoir secourir les malheureux naufragés, parmi lesquels se trouve François Pyrard, avec une quarantaine de compagnons d'infortune[178].

Le 8 juillet, le *Croissant* se trouve au large de Ceylan, mais il est décidé de ne pas y aborder, afin de profiter du vent favorable qui les pousse à l'est vers leur objectif : Sumatra. Le 14, ils aperçoivent les îles Nicobar sans pouvoir y aborder, alors que le navire est à bout de forces[179]. Puis enfin, le 17 juillet, « nous descouvrismes la grande Isle de *Sumatra*, qui nous apporta une grande joye y ayant 14 mois que nous estions partis de France »[180]. Le *Croissant* jette l'ancre un peu au large, devant l'île de Pulau We, s'avançant prudemment à cause des bas-fonds. L'équipage prend également le temps de se préparer à une éventuelle attaque. Le 19 juillet, l'ancre lâche prise à cause du vent, les obligeant à aborder plus près encore de Sumatra, à l'île de Pulau Gomes (ou Gamispola). Le 23, une jonque les aborde ; son équipage leur apprend que dans la rade d'Atjeh se trouvent déjà quatre navires anglais, un hollandais[181] et un portugais. Le 24 juillet 1602, le *Croissant* y jette l'ancre à son tour[182].

2. Le séjour à Sumatra

Deux jours plus tard, le commandant Michel Frotet de la Bardelière est reçu favorablement par le roi[183], qui n'a jamais vu de Français[184]. Le lendemain, celui-ci met à leur disposition une maison.

176 C'est-à-dire, d'ouest en est, l'île de la Réunion, l'île Maurice et l'île Rodriguez. Voir A. Toussaint, *Histoire des îles Mascareignes*, Paris, Berger-Levrault, 1972.

177 À partir de là, le récit des événements qui suivent est fait par Martin, qui est beaucoup plus laconique que Pyrard. Il relate brièvement quelques épisodes sans rentrer dans les détails, ce qui donne à son texte une allure de chronique.

178 « Nous estions quarante ou tant de personnes » (Pyrard 1619, p. 64-65 (I) / p. 83). Le naufrage est relaté en détails dans le chapitre V de la première partie : « Naufrage pitoyable du Corbin, où estoit l'Autheur, sur les bancs des Maldives. Comment les hommes se sauverent en une isle avec mille peines, & les miseres qu'ils endurerent » (Pyrard 1619, p. 51-64 (I) / p. 73-82). Voir aussi le chapitre suivant : « De ce qui arriva aux hommes qui s'estoient sauvez du Corbin, & les maux qu'ils endurerent » (Pyrard 1619, p. 64-77 (I) / p. 83-93).

179 « le Navire tiroit force eau, tellement qu'il ne failloit presque bouger de la pompe » (Martin 1604, p. 29 / p. 916). C'était le cas pour la plupart des navires, qui parvenaient usés aux Indes orientales, à cause de la durée excessive du voyage.

180 Martin 1604, p. 30 / p. 916.

181 Il s'agit de la flotte anglaise commandée par James Lancaster, partie à destination des Indes orientales le 30 avril 1601, et de l'*Agneau*, de la flotte hollandaise de Georges Spilberg, qui sera rejoint à Atjeh le 16 septembre par les deux autres navires de la flotte, la *Brebis* et le *Bélier.*

182 Environ soixante-quinze ans après la *Barque de Fécamp*, qui parvint à Atjeh en 1527.

183 Il s'agissait d'Alauddin Riayat Syah al Mukamil, qui régna de 1596 à 1604. Il fut détrôné par l'un de ses fils, Ali Riayat Syah, dit Sultan Muda (1604-1607).

184 Voici le récit complet de cette première rencontre : « Le vingt-sixiesme Iuillet 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 reçeu du Roy lequel 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 païs de toille de coton, ouvragé d'Or & de soye platte, qui luy fict vestir en sa presence, en outre pour

Dès lors, un certain nombre d'entre eux, dont Martin lui-même certainement, vivent à terre[185], où ils commencent à entreposer des marchandises afin de commercer avec les habitants. Pourtant, d'après Martin, ce sont des « Turcs habitans au pais » qui se présentent d'abord à eux et essayent de leur vendre du poivre de mauvaise qualité, qu'ils refusent et qui sera finalement acheté par les Anglais. Ces « Turcs » reviennent à la charge quotidiennement, mais ne sont pas les seuls puisque les Français sont aussi sollicités par un « Capitaine de Patani », qui se propose de les conduire dans son pays[186], où ils pourraient charger du poivre à un prix intéressant.

Le 6 octobre, le « Sabendar qui est le Connestable du païs »[187] vient négocier le prix du poivre avec le commandant français. Le 18 octobre et dans les jours suivants, Martin signale l'arrivée à Atjeh de plusieurs navires, qui viennent de la région du Gujerat et de la côte de Coromandel, en Inde, chargés de produits pour le commerce : toiles de coton, cannelle, indigo et pierres précieuses[188].

Le 22 octobre, des Portugais venant de la ville de Pidir, située à une soixantaine de kilomètres à l'est d'Atjeh, leur apprennent qu'ils ont rencontré des survivants du *Corbin* quelque part entre le cap Comorin et Ceylan, sans plus de détails[189].

---

cinquante escus de petittes pieces d'Or qui est la Monnoye du pais, & le fist reconduire sur un Elephant luy promettant libre usage de toutes comoditez qui se trouvoient en sa puissance » (Martin 1604, p. 32 / p. 917).

185 « des ce jour quelques ungs de nos matelotz coucherent en terre » ; « ceux des nostres qui voulloient descendre en terre y allerent librement » ; « les maisons ou nous logions » (Martin 1604, p. 32, 33 et 51 / p. 917 et 924).

186 Patani est située sur la côte orientale de la presqu'île de Malacca, quasiment à la latitude d'Atjeh, au sud de l'isthme de Kra (extrême sud-est de la Thaïlande actuelle). C'était un point stratégique pour le commerce car les navires qui venaient par l'ouest ou par l'est, au lieu de prendre la route maritime classique vers la région de Malacca, infestée de pirates, déchargeaient d'un côté de l'isthme et les marchandises étaient ensuite acheminées par voie terrestre de l'autre côté.

187 Martin 1604, p. 34 / p. 918. 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.

188 Des marchands de bien d'autres contrées séjournent longuement à Atjeh, ville cosmopolite qui est un carrefour commercial de première importance : « Dedans les rües y a grand nombre de boutiques qui appartiennent a des marchans vestus a la turque qui viennent de la grande terre, de negrepatan, gusaraté, cap cormorin, calicut, l'Isle de Zeilam, siam, bengale, & plusieurs autres lieux, demeurent quelque six mois audict lieu pour vendre leur marchandise ; qui sont des toilles de coton fort fines qui viennent de gusarate, & force draps de soye, & autres estofes faictes d'herbes, & fil de coton, vaiselle de porcelaine de plusieurs sortes, beaucoup de droguerie, espicerie, & pierrerie » (Martin 1604, p. 54 / p. 925). Atjeh attire donc particulièrement les nouveaux venus : Français, Anglais et Hollandais, sans compter les Portugais, déjà présents dans l'océan Indien depuis un siècle.

189 « Ils nous asseurerent d'avoir veu vingt-cinq hommes qui c'estoient sauvez du Corbin avec deux Bateaux, l'un de la terre ou y avoit 14. hommes, & en l'autre 11. ils c'estoient venu rendre entre le Cap de Comorin & l'Isle de Seillon à la pescherie des perles » (Martin 1604, p. 34-35 / p. 918). Le chiffre de 25 paraît excessif. Dans les semaines qui suivent le naufrage du *Corbin* aux Maldives, Pyrard signale trois tentatives d'évasion, dont une seule réussit : 12 hommes, menés par le maître, volèrent une barque et parvinrent à Quilon, sur la côte de Malabar, au sud de Cochin, où ils furent faits prisonniers par les Portugais, qui les envoyèrent à Goa à bord d'une galère (voir Pyrard 1619, p. 74-76 et 91 (I) / p. 90-91 et 103). Il apprend plus tard, lors de son séjour à Goa, « que le maistre estoit mort à l'Hospital dudit *Coylon* [Quilon] avec quelques autres, & le reste menez prisonniers à Goa, dont les uns s'estoient embarquez pour retourner en Portugal, les autres s'en estoient allez çà & là avec les armees des Portugais, & ne sçavoit-on qu'ils estoient devenus » (Pyrard 1619, p. 110 (II) / p. 625-626). Il existe donc une mince possibilité pour qu'un ou plusieurs de ces hommes soient parvenus à rentrer en France, ou au moins en Europe. Les deux autres tentatives d'évasion se soldèrent par des échecs : le pilote anglais et trois marins furent pris sur le fait et décapités ; quatre Flamands volèrent une barque mais furent assaillis par une tempête et se noyèrent. Pyrard remercie Dieu de n'avoir jamais participé à ces tentatives qui se sont toutes mal terminées : « Ie recognois parmy tant de miseres que Dieu m'a tousiours assisté, pour ne m'estre rencontré en ces entreprises pour s'evader, qui ont toutes mal reüssi » (Pyrard 1619, p. 100 (I) / p. 111).

Le 28 octobre, les Français demandent au roi l'autorisation de se rendre dans le royaume de Pidir, gouverné par un de ses fils, Sultan Husain. Celle-ci leur est accordée et c'est ainsi que plusieurs hommes y séjournent durant une quinzaine de jours, recevant un très bon accueil.

Martin ne livre pas de détail sur le trafic effectué avec les insulaires, hormis que celui-ci semble s'être déroulé librement. Il indique simplement la date du départ de Sumatra : le 20 novembre 1602[190]. Il précise également que huit « Indiens » sont montés à bord du *Croissant*, sans que l'on sache s'il s'agissait là d'une démarche volontaire ou forcée, et qu'ils se trouvaient toujours à Saint-Malo au moins en février 1604, lors de la première publication de son récit de voyage[191].

3. Le voyage retour

Le 1er décembre, alors que le *Croissant* franchit l'Équateur, le commandant de l'expédition, Michel Frotet de la Bardelière, meurt[192]. Dès le lendemain, il est remplacé par le « sieur de la villeschar »[193].

Le 10 janvier 1603, les Français estiment se trouver à la hauteur du Tropique du Capricorne (23° sud). Trois jours plus tard, à une latitude évaluée à 27° un tiers, Martin signale les premiers malades[194] ainsi qu'un incident fâcheux : une nouvelle voie d'eau, la quatrième depuis qu'ils ont quitté Atjeh. Le *Croissant*, déjà en très mauvais état, est ensuite malmené durant trois semaines par les tempêtes à l'approche du cap de Bonne-Espérance, tandis que le scorbut sévit à nouveau, à peine plus de deux mois après leur départ de Sumatra[195]. Une partie de l'équipage réclame alors une escale à Madagascar, qui permettrait la réparation du navire et la guérison des nombreux malades, mais le nouveau commandant s'y oppose fermement. Pourtant, l'espace d'une nuit, sous la conduite d'un des pilotes, le *Croissant* fait bel et bien route vers la grande île, mais le vent change et finalement le navire reprend sa route initiale[196]. Le cap de Bonne-Espérance est enfin doublé le 13 février.

190 « Apres avoir seiourné aux Indes, l'espace de 5 mois ou environ, ou avions eu le trafic libre, de plusieurs sortes despiceries, & de quelques autres singularitez naissantes au païs » (Martin 1604, p. 56 / p. 926). Martin exagère d'un mois la durée de leur séjour (en fait 4 mois : 24 juillet-20 novembre).

191 « amenant avec nous huict Indiens qui sont encores a present a sainct Mallo » (Martin 1604, p. 56 / p. 926). Rappelons qu'à leur départ de Madagascar, au mois de mai précédent, les Français, dont les équipages avaient été décimés par les fièvres, avaient essayé, sans succès, de tendre un piège aux indigènes afin d'en capturer quelques-uns pour aider à la manœuvre des navires.

192 « monsieur de la bardeliere, nostre general : deceda, ayant esté mallade lespace de quatre moys » (Martin 1604, p. 56 / p. 926).

193 « suyvant Sa derniere vollonté, on fist eslection du sieur de la villeschar, pour commander au Navire en sa place » (Martin 1604, p. 56-59 [pas de p. 57 ni 58] / p. 926).

194 « plusieurs se trouverent mallades d'une difficulté d'aleine » (Martin 1604, p. 60 / p. 926).

195 « […] la pluspart de nos hommes furent malades d'enfleures aux iambes, & cuisses, ayant la coulleur iaulne, & defaicte, ce qui prouvenoit du changement des Climatz, & de la mauvaise nourriture » (Martin 1604, p. 62 / p. 927).

196 « Ce que voyant tous ensemble le peril eminent auquel nous estions par c'est accident, nous fit resoudre de regaigner la plus prochaine terre : qui estoit celle de sainct Lorens, pour apporter toutes les reparations qu'il se pouroit faire au Navire, & rafreschir les hommes qui estoient malades en grand nombre, ce faisant passerions au Cap plus asseurez, a esté representé tout ce que dessuz au general, ce qu'il n'a voullu accorder, au contraire ; remonstrant qu'estions au milieu des dangers, & quil n'y avoit moins de peril de retourner, que d'aller en avant, neaulmoings soubz la conduicte d'un de nos pillotes, qui se fist fort de nous mener a l'Isle de sainct Lorens ; nous prismes la

Les Français font ensuite une escale de deux semaines à l'île de Sainte-Hélène, du 3 au 19 mars. Le 25, ils aperçoivent l'île de l'Ascension, puis franchissent l'Équateur le 1er 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 mallades »[197].

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 furent ensuite menés à Plymouth, en Angleterre, le 13 juin 1603, d'où ils purent enfin regagner la France. Martin termine son récit par cet épisode tragique :

> « [20 mai] nous estimions estre quelque septente lieux de la coste d'Espaigne, alaquelle nous desirions fort arriver, craignant que le Navire ne nous faillist soubz les piedz, & voiant que nos hommes avoient perdu toute force, & toute vigueur.
>
> Le vingt uniesme, nous vismes trois Navires Flamens, ce qui nous apporta quelque consolation, sur le soir, nous nous aprochasmes d'eux, ilz nous dirent qu'ils venoient de Venize, leur aiant raconté la necessité en laquelle nous nous trouvions, nous les priasmes de nous reçevoir en leurs vaiseaux, & que nous leurs ferions part de nos marchandises selon la coustume de la Mer, surquoy ilz nous firent quelques offres generalles, nous prometant nous venir trouver le lendemain, ce qu'ils firent, nous demandant quelques uns des nostres, pour traicter particulierement sur ce subiect, a la fin nous fusmes contrains transporter en leurs vaiseaux, ce que chascun avoit de particulier, & leur donner le pillaige de nostre Navire : lequel, peu de temps apres s'emplisant d'eau, coula de luy mesme a font a nostre veüe. Demeurasmes sur lesdits Navires Flamens, du vingttroisiesme iour du mois de May, iusques a l'onziesme iour de Iuin qu'eusmes la congnoissance de l'Isle d'Angleterre, & le tresiesme posasme l'ancre en la rade de Plemurs »[198].

Voilà ce que le récit de François Martin relate du séjour à Sumatra et du voyage retour. Cependant, des informations recueillies par François Pyrard lors de la suite de ses aventures ainsi que des sources anglaises et hollandaises démontrent que Martin n'a pas tout dit et apportent des compléments intéressants.

4. Compléments sur le voyage retour

En 1606, alors que Pyrard et trois de ses compagnons se trouvent encore aux Maldives, il y font la rencontre de deux Hollandais, venus là à bord d'un navire venant d'Atjeh, qui leur donnent des nouvelles de leur pays, quitté depuis déjà cinq ans. Ils apprennent ainsi avec joie la naissance du Dauphin (le futur Louis XIII) en 1601, l'exécution du maréchal de Biron en 1602 pour avoir

---

routte pour y aller, la nuict mesme le vent venant a changer, nous changeasmes aussi de resolution, & reprismes nostre premiere routte » (Martin 1604, p. 62-63 / p. 927). Cet épisode est pour le moins obscur. Martin a-t-il volontairement passé sous silence ce qui pourrait s'apparenter à une mutinerie, à laquelle il aurait peut-être lui-même pris part ? L'utilisation constante de « nous » est ambiguë.

197 Martin 1604, p. 64 / p. 928. Cette remarque effrayante est faite à la date du 13 mai.

198 Martin 1604, p. 65-66 / p. 928.

comploté contre Henri IV, ainsi que la mort de la reine Elizabeth d'Angleterre en 1603. Ils reçoivent également des nouvelles du *Croissant* :

> « Ils me dirent aussi ce qu'estoit devenu nostre Admiral le Croissant, & comme nostre General Monsieur de la Bardeliere estant en Sumatra à Achen, fut empoisonné par les Portugais, & se sentant frappé à mort il se fit embarquer vistement, & fit voile, de peur que le Roy d'Achen, selon la coustume de tous ces pays Orientaux, ne se saisist de son navire s'il fut mort là. Mais il mourut avant que passer le Cap de bonne Espérance.
>
> Son navire [le *Croissant*] n'estoit pas chargé à demy, & alla jusqu'à la hauteur du Cap de *Finisterre*[199], & les hommes estans presque tous morts, & le reste si mal qu'ils ne se pouvoient soutenir, avec le navire, si entr'ouvert & fracassé qu'il faisoit eau de tous costez & couloit à fonds : mais de bonne fortune ils firent rencontre là de deux navires Holandois, qui sauverent la marchandise & le reste des hommes qu'ils amenerent en Angleterre, & eurent le tiers de ce qui estoit sauvé pour leur peine. Ceux du Croissant avoient pris dix Indiens à Achen, à gages pour leur aider au retour : mais la pluspart moururent en allant ou revenant. Ceux qui reschaperent furent payez & renvoyez par les Holandois »[200].

On ne dispose pas d'information précise sur ces deux mystérieux Hollandais[201]. Quoi qu'il en soit, ils étaient extrêmement bien renseignés, sans que l'on sache comment ils ont pu obtenir autant de détails, à moins que ce ne soit Pierre Bergeron, le véritable rédacteur de l'ouvrage de Pyrard, qui ait ajouté ces informations puisque l'ouvrage de Martin avait été publié dès 1604 et réédité en 1609.

On relève dans ce passage quelques différences avec le récit de Martin : Pyrard mentionne deux navires hollandais, Martin trois ; il indique que les Hollandais ont pris seulement un tiers de la cargaison alors que Martin sous-entend qu'ils leur ont tout abandonné (« le pillaige de nostre Navire ») ; enfin, là où Martin ne mentionne que huit Indiens, Pyrard en signale dix, apparemment payés pour leurs services donc volontaires, mais semble contredire Martin sur leur présence à Saint-Malo[202]. Concernant la mort du commandant Michel Frotet de la Bardelière, là où Martin se contente d'un laconique « monsieur de la bardeliere, nostre general : deceda, ayant esté mallade lespace de quatre moys », Pyrard affirme qu'il a donné l'ordre de quitter Sumatra, de peur que son navire soit saisi par le roi si sa mort survenait dans la rade, comme le voulait la coutume locale, et qu'il a été empoisonné par les Portugais[203].

---

199 Il s'agit du cap Finistère, l'extrémité occidentale de la péninsule ibérique, près de La Corogne.

200 Pyrard 1619, p. 309-310 (I) / p. 273.

201 Pyrard indique seulement qu'à l'origine ils faisaient partie de l'équipage de deux ou trois navires hollandais qui s'étaient postés à la pointe de Galle (au sud-ouest de Ceylan), où ils avaient intercepté deux navires qui venaient d'Atjeh et se rendaient en Arabie, chargés de marchandises. Se rendant compte qu'ils ont en commun le fait d'être ennemis des Portugais, ils fraternisent et finalement le commandant hollandais, qui n'est hélas pas nommé, demande aux deux capitaines de prendre à leur bord ces deux hommes, en tant que « facteurs » avec des marchandises, afin de les emmener à Cambaye, où ils pourront remettre des présents aux seigneurs de Cambaye et de Surat et surtout au Grand Moghol Jahângîr, qui avait succédé à son père Akbar en 1605 et qui était favorable aux Hollandais. C'est ainsi que les deux navires, portés par les courants et par la mousson, sont parvenus aux Maldives.

202 On ne peut donc pas, selon moi, parler d'une « ambassade » comme le fait R. Bertrand (*L'histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI^e^-XVII^e^ siècle)*, Paris, Seuil, 2011, p. 211) ou bien encore D. Lombard (« Martin de Vitré, premier Breton à Aceh (1601-1603) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 10), qui évoque une « première délégation indonésienne » ! (qui serait arrivée en France en juin 1603), alors que la première ambassade officielle envoyée par le roi d'Atjeh en Europe est arrivée en juillet 1602 à Middelburg, aux Provinces-Unies.

203 Cette information a été donnée à Pyrard par un personnage qu'il a rencontré aux Maldives, « qui estoit Iuif de loy & de nation […]. Il estoit de Barbarie » : « Il estoit desia en Achen lors que nostre General y arriva, & ce fut luy qui me dict que les Portugais l'avoient empoisonné » (Pyrard 1619, p. 301-302 (I) / p. 267).

Martin relate très brièvement le voyage retour du *Croissant*, malmené par les tempêtes à l'approche du cap de Bonne-Espérance, qui est finalement franchi le 13 février 1603. Il ne fait aucun commentaire sur l'escale de deux semaines à l'île de Sainte-Hélène, du 3 au 19 mars. Pourtant, des sources hollandaises et anglaises relatant les voyages des flottes de Spilberg et de Lancaster, qui ont croisé à plusieurs reprises le *Corbin* et le *Croissant*, nous en apprennent beaucoup plus. À partir du 1er février 1603, les Français ont navigué de conserve avec un des navires anglais de la flotte de Lancaster, l'*Ascension*, rencontré à environ 250 ou 300 lieues du cap de Bonne-Espérance. Puis, à partir du 13 février, lors du passage du fameux cap, les Français et les Anglais ont voyagé en compagnie de deux navires hollandais appartenant à la flotte de Jacob Cornelis van Neck, l'*Amsterdam* et le *Gouda*. Ces quatre navires ont ensuite fait route ensemble jusqu'à l'île de Sainte-Hélène, où les Français auraient tenté en vain de s'emparer du navire anglais.

Enfin, si l'on en croit le registre des décès de l'église Notre-Dame de Vitré cité plus loin, seulement 14 hommes auraient survécu au naufrage du *Croissant*, tandis que les Français auraient laissé à Sumatra l'un des leurs, André Burel, chargé de préparer la venue d'autres compatriotes.

5. Chronologie du voyage

1601

- 18 mai : départ de Saint-Malo
- 3 juin : archipel des Canaries
- 12-13 juin : archipel du Cap-Vert
- 14 juillet : les marins aperçoivent la côte de Guinée
- 24 août : passage de l'Équateur
- 30 août-16 octobre : séjour à l'île d'Annobón
- 17-26 novembre : séjour à l'île de Sainte-Hélène
- 27-28 décembre : passage du cap de Bonne-Espérance

1602

- 6 janvier : passage au large de la terre de Natal
- 4 février : le commandant s'aperçoit que les deux navires se trouvent entre l'île de Saint-Laurent (Madagascar) et le continent et ordonne de faire demi-tour pour passer à l'est de l'île
- 19 février : après avoir été séparé du *Croissant* par une tempête, le *Corbin* accoste dans la baie de Saint-Augustin, sur l'île de Saint-Laurent, suivi le jour même du *Croissant*
- 15 mai : départ de l'île de Saint-Laurent
- 23 mai-7 juin : escale aux Comores
- 21 juin : passage de l'Équateur
- nuit du 1er au 2 juillet 1602 : naufrage du *Corbin* sur les écueils des Maldives. Le *Croissant* poursuit sa route
- 4-5 juillet : le *Croissant* sort des Maldives
- 8 juillet : passent « au travers » de l'île de Ceylan sans y aborder
- 14 juillet : aperçoivent les îles Nicobar
- 17 juillet : aperçoivent Sumatra, après 14 mois de voyage
- 24 juillet : jettent l'ancre dans la rade d'Atjeh
- 20 novembre 1602 : départ de Sumatra
- 1er décembre : passage de l'Équateur ; mort du commandant

1603

- 13 février : cap de Bonne-Espérance
- 3-19 mars : escale à Sainte-Hélène
- 25 mars : aperçoivent l'île de l'Ascension
- 1er avril : passage de l'Équateur
- fin avril-début mai : mer des Sargasses
- 15 mai : aperçoivent les Açores
- 23 mai : naufrage du *Croissant* à 70 lieues des côtes de l'Espagne
- 13 juin : les survivants sont débarqués à Plymouth, en Angleterre.

CHAPITRE III
MOTIVATIONS ET DESTINATION DU VOYAGE

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, Iava & Moluques, avec une Flotte, de laquelle Michel Frotet Sieur de la Bardeliere eut charge & conduitte »[204]. 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 darmer une flotte pour aller au japon a St Malo et y faire son retour »[205]. Pyrard confirme cet ambitieux objectif, qui n'était rien moins que « de sonder le guay, chercher le chemin des Indes, le monstrer aux François, bref puiser à la source »[206]. 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 leur lieux de production les denrées achetées à prix d'or aux Ibériques et briser ainsi leur monopole sur les épices.

Dès les premières lignes de son récit, après avoir donné son point de vue sur la faible participation des Français aux découvertes, Pyrard explique les raisons du départ de cette expédition[207]. Si le point de vue donné passe pour être celui de Pyrard, il est certainement tout

204 (Père) G. Fournier, *Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, seconde édition, reveuë, corrigée & augmentée par l'Autheur*, à Paris, chez Iean Dupuis, 1667 [1re édition : 1643], p. 255 : « L'an 1600. le 13. de Novembre en Bretagne se fit une association de Marchands de S. Malo & Vitré, qui firent un fonds de 80. mille escus pour voyager & negotier ès Indes, Isles de Sumatra, Iava & Moluques, avec une Flotte, de laquelle Michel Frotet Sieur de la Bardeliere eut charge & conduitte ».

205 BnF, nouv. acq. franç. 1754, f ° 14 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 262, n. 2). On ne trouve malheureusement que cette mention, sans aucune autre information. Charles de Montmorency exerça la charge d'amiral de France de 1596 à sa mort en 1612.

206 Pyrard 1619, p. 3 (I) / p. 32.

207 « L'abondance de toutes sortes de biens que la France produit, & tant de graces que la bonté divine a si liberalement versé sur sa terre, peut avoir esté cause que les François ont longtemps negligé la marine. Ce qui ne leur est pas seulement arrivé, mais à la plus part des peuples qui ont eu la moindre parcelle de ceste felicité. Car la terre les occupant assez, & leur fournissant fidellement des biens à suffisance, ils n'avoient garde d'en rechercher d'autres parmy les dangers de l'infidelité de la mer. Et au contraire on void que les nations, desquelles le terroüer estoit maigre, sterile, ou fort estroit, ont voulu moyenner leur recompense par la navigation, par le moyen de laquelle ils ont, non seulement suppleé à leur defaut, mais aussi rendu leurs villes riches & opulentes en toutes sortes. Aussi sont-ce ces peuples-là, qu'on peut remarquer avoir excellé en l'art de la marine. Et neantmoins à dire vray, la France negligeant ce traffic, se prive d'une richesse que la nature luy offre, l'ayant apres tant d'autres biens, bagnée de deux riches Mers, accommodée de plusieurs bons ports & havres, par le moyen dequoy elle peut avoir communication, traicter & negotier avec plusieurs peuples loingtains d'un costé & d'autre, comme si elle estoit proche & voisine du Levant & du Couchant, & de toutes les contrées les plus esloignées. Ioint qu'il faut advoüer que c'est la plus noble & plus excellente sorte de négotiation, que celle de la Mer, qui va parmy tant de hasards enlever les richesses & singularitez des autres terres, pour enrichir son pays, & porter aussi ce dont il afflüe à ceux qui en ont besoin. C'est donc se priver de l'usage d'un de ses membres, & comme se couper l'un des bras. Nous en recognoissons à present mieux que iamais, & nous en ressentons les incommoditez. Parce que les François ayans negligé infinies belles occasions (que les Portugais & Espagnols à leur refus ont non seulement acceptées, mais aussi avidement recherchées) sont maintenant contraints de prendre d'eux en destail, l'or, les espiceries & singularitez de l'Orient, au lieu qu'ils les eussent peu aller querir eux-mesmes & les departir aux autres. Aussi qu'à present les Espagnols & Portugais essayent d'asservir à eux seuls, les elemens communs à tous, fermer la mer, & chasser par toutes sortes de mauvais traictemens les François & autres nations, qui voudroient voyager & trafiquer sur les lieux. Cela meut principalement une compagnie de marchans de S. Malo, Laval & Vitré, en l'an 1601. de sonder le guay, chercher le

autant, voire encore plus, celui de Pierre Bergeron, le véritable rédacteur de l'ouvrage, qui l'utilise pour faire passer son message, à savoir l'encouragement aux expéditions outre-mer. Pyrard – ou Bergeron – se livre ainsi à une véritable analyse géopolitique. Il critique l'inertie des Français en général, qui ne manquent pourtant pas de moyens, mais qui sont trop bien pourvus en ressources agricoles et trop « terriens » pour s'intéresser aux entreprises maritimes lointaines, et qui subissent désormais, par leur faute et à cause de leur négligence, le monopole ibérique. La nature a favorisé la France, qui dispose de terroirs fertiles (au moins par rapport à d'autres pays), dont la production assure en général la subsistance de ses habitants. C'est d'après lui la principale raison pour laquelle les Français ne prennent pas la peine de s'engager sur la mer et négligent les ressources que celle-ci pourrait leur apporter, et les autres pays qui possèdent également des terres fertiles commettent la même erreur. Au contraire, les États dont les ressources foncières sont insuffisantes, comme le Portugal et l'Espagne, se sont lancés sur les mers afin de trouver ce qui leur manquait et parviennent à réaliser de fructueux bénéfices.

La France dispose pourtant de moyens : elle possède une façade maritime étendue, de bons ports, ainsi que des marins expérimentés et compétents. Cependant, elle n'exploite pas ses possibilités[208], comme l'illustre une belle métaphore : « C'est donc se priver de l'usage d'un de ses membres, & comme se couper l'un des bras »[209]. Depuis longtemps, les Français négligent ces richesses qui leur tendent les bras, mais ils le regrettent et en constatent les inconvénients : les Portugais et les Espagnols en ont profité pour s'accaparer le monopole du commerce avec les pays lointains. Désormais, les Français (et les autres) dépendent d'eux pour acquérir des produits qu'ils auraient pu aller chercher eux-mêmes. De plus, les Ibériques entendent bien conserver ce monopole pour eux seuls : ils ont par le passé signé des accords entre eux qui ont conduit à un véritable

chemin des Indes, le monstrer aux François, bref puiser à la source. Ils equipperent donc pour cest effect deux Navires, l'un de quatre cens tonneaux nommé le Croissant, l'autre de deux cens nommé le Corbin, qui furent mis en la conduite du sieur de la Bardeliere, bourgeois de S. Malo, & de François Grout sieur du Clos-neuf, Connestable dudit S. Malo, son Lieutenant ou vis-Admiral, Capitaine du navire le Corbin. I'estois du nombre » (Pyrard 1619, p. 1-3 (I) / p. 31-32). Cet extrait se situe au début des quatre pages introductives qui précèdent le premier chapitre. L'édition Chandeigne les a intitulées « Prologue » (p. 31-33), mais aucun titre ne figure dans l'original.

208 On retrouve le même constat au XVIII[e] siècle chez J. Du Fresne de Francheville, auteur de l'*Histoire de la Compagnie des Indes, avec les titres de ses concessions et privileges dressée sur les pieces authentiques*, Paris, Debure l'aîné, 1746, p. 13-14 : « Il étoit surprenant sans doute que notre Nation ayant sur ses Côtes les meilleurs hommes de Mer, & tout ce qu'il lui faut pour se suffire à soi-même, fût obligée de passer par les mains de ces Etrangers pour avoir ce qu'elle pouvoit aller chercher comme eux » (les « Etrangers » étant les Portugais, les Hollandais et les Anglais). Au début du XX[e] siècle, un historien belge, O.-J.-A. Collet, a un point de vue similaire : « Après la découverte du chemin des Indes par Vasco de Gama, et tandis que les peuples européens se disputaient âprement la conquête et le commerce des contrées aux épices, la France resta dans l'indifférence la plus absolue à l'égard de ces îles si riches, d'où d'autres peuples plus pauvres, mais plus entreprenants, devaient tirer des trésors immenses. Malgré sa situation maritime si exceptionnellement favorable, elle devait se laisser devancer […] » (O.-J.-A. Collet, *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910, avant-propos, p. VII).

209 On trouve sans surprise un passage en partie similaire dans le *Traité de la navigation* de Pierre Bergeron : « Et que ne seroit-elle avec les forces & commoditez qu'elle a, & qui manquent à la plus part des autres ? Car on sçait assez que la nature a doüé la France d'une excellente situation, tant pour son climat doux & temperé, que pour estre comme le centre & milieu de l'Europe ; pour avoir les deux mers comme ses deux bras à commandement, nombre d'hommes de courage & de service, abondance de tous vivres, & commoditez necessaires pour faire equiper & fournir armees & flottes pour la guerre & le commerce » (Paris, chez Jean de Heuqueville et M. Soly, 1629, p. 33).

partage du monde[210]. Ils ferment la porte aux éventuels concurrents, repoussant brutalement la moindre tentative pour contester leur suprématie. En France, on estime alors que cette situation ne peut plus durer[211] et, grâce à la paix religieuse et à la reprise commerciale de la fin du XVI[e] siècle, de nouvelles entreprises vers l'Orient sont possibles. Leur point de départ se situe dans la province de Bretagne, qui connaît après les Guerres de religion un essor économique très important. En toute logique, c'est là que naît en novembre 1600 la compagnie de marchands de Saint-Malo, Laval, et Vitré dont nous parle Pyrard. On constate l'association d'un capitalisme maritime, représenté par les marchands de Saint-Malo, qui est le principal port breton de l'époque, et d'un capitalisme urbain, avec les marchands de Laval (ville surtout célèbre pour ses toiles) et de Vitré, qui sont deux des principaux pôles économiques de la province. Les marchands d'une seule ville n'étaient sans doute pas assez riches pour équiper une telle expédition ; il leur fallait nécessairement s'associer avec d'autres afin de réunir les capitaux suffisants. L'objectif est clair : il s'agit de trouver la route des Indes et d'en forcer le passage pour établir les bases du commerce français dans l'océan Indien, et ainsi pouvoir puiser directement les richesses à leur source.

Pyrard part vers les Indes orientales avec des motivations à la fois simples et classiques pour l'époque, la curiosité et l'appât du gain : « non moins desireux de voir & apprendre que d'acquerir des biens »[212]. Martin n'expose pas de véritable motivation personnelle mais, selon lui, il faut voyager pour apprendre, notamment découvrir les mœurs et coutumes des autres peuples. Ce sont donc la curiosité et la fierté nationale qui doivent animer les Français, trop oisifs, qui n'ont que trop tardé à se lancer à la recherche des trésors orientaux comme l'ont fait les Portugais et les Espagnols[213]. Les motivations des deux hommes sont donc relativement similaires.

Enfin, une information capitale : cette expédition a bénéficié du soutien du roi de France. En effet, des lettres patentes d'Henri IV à François Martin datées du 27 mai 1604 stipulent que ce

210 Il s'agit de la bulle *Inter cætera* du pape Alexandre VI (4 mai 1493), qui départageait les découvertes du Portugal et de la Castille selon une ligne imaginaire tracée à 100 lieues à l'ouest des Açores, et du traité de Tordesillas (1494), qui confirmait le partage du monde entre l'Espagne et le Portugal, la ligne de démarcation étant repoussée à 370 lieues à l'ouest de l'archipel du Cap-Vert. On pourrait y ajouter le traité d'Alcáçovas, qui dès 1479 partageait les îles de l'Atlantique : la Castille reconnaissait au Portugal les Açores, l'archipel du Cap-Vert, ainsi que le monopole du commerce en Guinée, et de son côté, le Portugal reconnaissait à la Castille les îles Canaries.

211 Dans la dédicace à Marie de Médicis qui débute les éditions de 1611 et de 1615, Pyrard invite ses successeurs, entre autres, à « participer à l'usage commun de la mer, exposé à tous, sans en laisser ainsi qu'on fait la possession aux autres nations, qui en font comme un droit de domination et seigneurie particuliere ». Les Français doivent ainsi lutter contre l'hégémonie ibérique, mais aussi contre la puissance naissante des Anglais et des Hollandais, dont Pyrard a pu constater les prémices au cours de ses longues pérégrinations.

212 Pyrard 1619, p. 3 (I) / p. 32.

213 « […] il n'y a point de meilleure escholle pour former nostre vie, que de voir incessamment la diversité de plusieurs autres vies, & apprendre dans la variété des meurs & des coustumes des nations estrangeres ; principalement de celles, qui sont les plus esloignées de ceste partie du monde en laquelle nous habitons, le moyen de nous inciter à la vertu & de nous retirer du vice. Ce qui me faict deplorer le defaut de la nation Françoise, laquelle estant plus que toute autre naturellement pourveuë de vivacité d'esprit & de valeur redoutable, a neantmoins languy si long-temps dans le sommeil d'oysiveté mesprisant ces enseignemens & outre cela les tresors des Indes Orientales, desquels les Portuguais & Espagnols ce sont enrichis (si ie l'oze dire aucunement à nostre preiudice). A la fin une compagnïe de marchans de sainct Malo, Vitré, & l'Aval, qui ce sont reveillez les premiers pour effacer ceste honte, & enrichir le public des singularitez de l'Orient ce sont resolus, exposans leurs moiens & leurs vies au hazard de mille morts dont la mer est remplie, de mettre les voiles au vent pour y faire un voyage » (Martin 1604, p. 2-3 / p. 907-908).

voyage a été entrepris avec la permission et sous l'autorité du roi : « le voiage des Isles Orientalles entreprins par le feu sieur de la Bardelière, par nostre permission et soubz notre auctorité »[214]. 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 et 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.

214 Lettres patentes d'Henri IV à François Martin datées 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 L. Irissou, « François Martin, apothicaire et explorateur », p. 107 [ANNEXES, doc. 1].

CHAPITRE IV
LES ÉQUIPAGES

L'expédition comprenait deux navires : le *Croissant*, de 400 tonneaux, commandé par Michel Frotet de la Bardelière, au bord duquel se trouvait François Martin, et le *Corbin*, de 200 tonneaux, commandé par François Grout du Clos-Neuf, à bord duquel se trouvait François Pyrard. Hormis leur tonnage, important pour cette époque, on ne dispose d'aucune information supplémentaire sur ces deux navires. Cependant, une seule source indique que le *Corbin*, au moins, aurait appartenu à l'armateur français Balthazar de Moucheron, émigré aux Provinces-Unies[215].

1. Origine et nombre

Pour ce type d'expédition lointaine forcément risquée, encore plus que pour les navigations habituelles, la cohésion et la solidarité des équipages étaient primordiales. Les marins étaient triés sur le volet, pour leurs compétences bien sûr, mais aussi parce qu'on les connaissait et parce qu'en général ils se connaissaient entre eux, voire avaient des liens de parenté. C'est donc sans surprise que l'on trouve dans le traité final de Pyrard : « la plus grand' part des officiers & mariniers estoient de sainct Malo, & presque tous parens » et « ceux de sainct Malo, qui se cognoissent tous »[216]. Cette information est confirmée par l'existence d'une liste d'une petite cinquantaine de Malouins morts au cours de cette expédition, qui figure dans le registre des sépultures de Saint-Malo à la date du mois de juin 1603, sans toutefois préciser leur profession ni les circonstances de leur mort.

Voici les 48 noms : Michel frotet Bardeliere, Francoys Grout Clos neuf, Thomas Grout, Henry Boulain, Laurens Poree, Louys Picot, Bertran Entier, Guyon Gaignet, Guyon Nepveu, Guillaume Nepveu, Guillaume Tripé, Michel Harou, Allain Fleury, Laurens Guillet, Ollivier Duhomme, Michel Besnart, Jan Le Roy, Jan Bodin, François Le Gobien, Jan Ferot, Thomas Pepin, Bertran Golet, Bertran Vivien, Allain Boulain, Jan Brandineux, Alexandre Aufray, Charles de Lourme, Ollivier Besnart, Jacques Orhan, Thomas Bout, Hervé Fleuriot, Jan Chaton, Georges Boulain, Hugues Mazure, Faby Le Bret, Claude Boulain, Jacques Nivet, Jan Avril, Pasquier Binet, Ollivier et Jan Le Turas, Francoys Baugeart, Guillaume Jonches, Bertran La Pie, Jan Ollivier, Laurent Esnoul, Nicolas le Charpentier, Pierre Moysan[217].

215 Charles, Pierre et Robert de Moucheron, *Les Moucheron, Mouscron et Moucheront. 1160-1940. France et Pays-Bas. Essai d'histoire généalogique*, Alençon, Imprimerie Poulet-Malassis, 1942, p. 230, n. 2, et p. 270.

216 Pyrard 1619, p. 425 (TF) / p. 897 et p. 431 (TF) / p. 902.

217 Cette liste est signalée par M. Nassiet, « Le premier voyage des Malouins à Sumatra », *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1996, p. 230, n. 2. Le registre se trouve aux Archives municipales de Saint-Malo, sous la cote GG 40. 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 ° 15). 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 ° 29). L'écriture de l'original étant très difficilement déchiffrable, le relevé des noms donné ici a été effectué à partir de la copie, plus lisible. L'orthographe exacte reste parfois quelque peu incertaine.

Outre les deux capitaines, Michel Frotet de la Bardelière et François Grout du Clos-Neuf, sur lesquels je donnerai quelques éléments biographiques un peu plus loin, certains de ses hommes ont pu être identifiés : Thomas Pépin, lieutenant du *Corbin*, appartenait à un lignage noble de la cité malouine ; Laurent Guichet, né en 1574, fils de maître Guillaume, receveur du chapitre ; François Le Gobien, né en 1579, fils de noble homme Jean sieur des Douets, procureur fiscal de Saint-Malo et sénéchal de Châteauneuf ; Jean Chaton, fils d'écuyer Étienne, sieur de la Jannaye, capitaine de marine des ordonnances du roi. On voit ainsi apparaître des fils de notables et des nobles, certains étant apparentés entre eux : par exemple, le père de Jean Chaton, Étienne, était le cousin germain de François Le Gobien.

Le récit de Pyrard livre très peu de noms et d'origines. Il cite bien entendu les deux commandants : Michel Frotet de la Bardelière (« bourgeois de S. Malo »[218]) et François Grout du Clos-Neuf (« Connestable dudit S. Malo »[219]). Celui-ci était accompagné de son frère, dont la liste nous apprend le prénom, Thomas (« le frere du Capitaine »[220]). Pyrard relate la mort du lieutenant du *Corbin*, Thomas Pépin, tombé dans une embuscade tendue par les Portugais sur l'île d'Annobón en septembre 1601 (« [le] Lieutenant du Corbin, nommé Thomas Pepin de S. Malo »[221]). Celui-ci fut remplacé par un nouveau lieutenant, dont le nom n'est pas précisé mais qui était lui aussi originaire de Saint-Malo (« Le Lieutenant de nostre navire, qui estoit de bonne maison de S. Malo »[222]) et qui mourut aux Maldives. En janvier 1602, lors d'une violente tempête subie au large de la côte de Natal, le matelot du *Corbin* tombé à la mer était de Saint-Malo (« l'un de nos mariniers qui estoit de S. Malo tomba en la mer, & nous fut impossible de le sauver »[223]). Enfin, un des compagnons d'aventures de Pyrard, qui est rentré en Europe comme lui, était charpentier à bord du *Corbin* (« un Charpentier de nostre navire du Corbin, de S. Malo, qui avoit couru la mesme fortune que moy »[224]).

Outre Saint-Malo, une partie des participants à l'expédition était originaire de Vitré, à l'instar de François Martin. Là aussi, nous disposons de quelques informations fournies par le registre des décès de l'église Notre-Dame de Vitré à la date du 18 juin 1603 :

> « Ce jour 18 iuin 1603 arriverent nouvelles certaines que Christophle moreau boissentz, Iean le coq, Paul martin, Iean fournier, Mathurin hure, Iullien bigot, et François martin tous habitans de cette ville de vitre, lesquex auec viii. ou ix. vingtz hommes tant de s^t^ Malo, Vitre, dinan, Rennes, Foulgeres et laval, estoint alley faire le voiaige des Molucques ou arrivant se perdit une nauire auec tout ce qui estoit dedans. Et l'autre se perdit pres lisbonne sen reuenant et furent sauluez sellement 14 hommes. Ie mi^re^ Iean lespaineul curé de nre Dame dudict Vitré ay inséré ici ce memoire pour servir a la posterité.
>
> lespaigneul

218 Pyrard 1619, p. 3 (I) / p. 32.
219 Pyrard 1619, p. 3 (I) / p. 32.
220 Pyrard 1619, p. 429 (TF) / p. 900.
221 Pyrard 1619, p. 14 (I) / p. 40.
222 Pyrard 1619, p. 76-77 (I) / p. 92.
223 Pyrard 1619, p. 23 (I) / p. 50-51.
224 Pyrard 1619, p. 323 (II) / p. 800.

> [En marge :] Sont echappez vivants Iullien bigot, François martin & andre burel lequel est demeure aux molucques »

Huit hommes au moins, mais sans doute beaucoup plus, étaient donc originaires de Vitré : François Martin bien entendu, Christophe Moreau, sieur du Boissant, qui était le premier marchand[225], mais aussi : Jean Lecoq, Paul Martin[226], Jean Fournier, Mathurin Huré, Julien Bigot et André Burel, ce dernier étant resté « aux molucques » ; j'y reviendrai. On sait aussi qu'un des compagnons de Pyrard était originaire de Vitré et qu'il était écrivain à bord du *Corbin*. Il mourut aux Maldives environ dix-huit mois après le naufrage, donc fin 1603-début 1604[227].

D'autres membres de l'expédition étaient originaires de Laval, comme François Pyrard. Celui-ci signale en février 1602, au début de la violente tempête qu'ils subissent dans le canal de Mozambique, qu'il s'est rendu, en compagnie de plusieurs autres passagers, à bord du *Croissant* afin de rendre visite à « quelques uns de mes amis qui estoient fort malades, entre autres un ieune homme de nostre ville de Laval, que i'aymois fort »[228].

Voilà donc des participants issus des trois villes associées pour cette expédition : Saint-Malo, Vitré et Laval ; rien de plus logique. Le registre de Vitré indique plusieurs autres origines : Dinan, Rennes et Fougères. Sans surprise, d'autres Bretons, issus des villes commerçantes de la région.

Enfin, comme à bord de la plupart des navires qui effectuaient de grands trajets transocéaniques, il y avait sans doute à bord des deux navires français des marins de plusieurs nationalités. Pyrard signale au moins deux Anglais : le pilote du *Corbin*, ainsi qu'un jeune canonnier du *Croissant*. Il semble y avoir eu aussi en plus grand nombre des Hollandais : Pyrard cite au moins le pilote du *Croissant*, ainsi qu'un canonnier et un maître-charpentier du *Corbin*. Lors du récit du naufrage du *Corbin* aux Maldives et des semaines qui suivent, il semble que sur la quarantaine de survivants, il y avait au moins sept « Flamands ».

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[229], morts de maladies, et il ajoute plus loin : « nous avions perdu le tiers de nos hommes »[230], ce qui laisse à penser qu'environ 125 hommes seraient partis de Saint-Malo[231]. Cependant, il est plus probable qu'ils étaient en

225 Le « premier & principal marchant estoit le sieur Christophe Moreau sieur du Boisçat [Boissant] bourgeois de la ville de Vitré » (Martin 1604, p. 4 / p. 908). L'édition de 1609 indique « Poisçant » (p. 12).

226 Des recherches généalogiques effectuées à Vitré n'ont pas permis de définir s'il appartenait à la même famille que François.

227 « […] mon compagnon avec lequel i'avois fait profession d'amitié si estroitte, ayant esté longuement malade, deceda, qui me fut une affliction insupportable. Il estoit de Vitré, & dans nostre navire il faisoit la charge d'Escrivain : ie croy qu'il fut en fin accablé de fascherie & de melancolie, dautant mesme qu'il avoit laissé sa femme & ses enfants pour faire le voyage, & il voyoit qu'il ne falloit plus desormais esperer de retour » (Pyrard 1619, p. 100-101 (I) / p. 111).

228 Pyrard 1619, p. 24-25 (I) / p. 52.

229 « Une bonne partie des principaux d'entre nous, & de ceux qui estoient de meilleure maison y moururent, iusques au nombre de 41. des deux navires, tant du scrubut que de la fiebvre » (Pyrard 1619, p. 34 (I) / p. 59). Il faut ajouter ici le décès du lieutenant du *Corbin* Thomas Pépin au cours d'une embuscade tendue par les Portugais sur l'île d'Annobón en septembre 1601 et un matelot noyé lors de la tempête au large de la côte de Natal le 6 janvier 1602.

230 Pyrard 1619, p. 41 (I) / p. 65.

231 C'est le chiffre retenu dans l'édition Chandeigne : « Pyrard signale peu avant 41 décès, ce qui fait, si l'on compte

nombre plus important, si l'on en croit le registre des décès de l'église Notre-Dame de Vitré, qui indique que 160 à 180 (« viii. ou ix. vingtz ») hommes auraient embarqué. Dans cette hypothèse, le nombre de morts à Madagascar représenterait environ un quart, ou un peu moins, de l'effectif total.

2. Les deux capitaines

Le commandement de l'expédition était confié à Michel Frotet, sieur de la Bardelière[232], bourgeois de Saint-Malo, où il était né le 31 décembre 1549. Il était un des meilleurs capitaines du port et un actif partisan de la Ligue. Il se fit remarquer par quelques hauts faits d'armes qui lui valurent d'être nommé capitaine général de la milice et il eut d'importants commandements pendant la guerre de 1589-1591. Plus tard, lorsque sa ville se fut soumise à Henri IV, il servit la cause du roi avec autant de zèle et de dévouement qu'il en avait montré pour la Ligue. Ses concitoyens, reconnaissants des services qu'il avait rendus et admirant sa bravoure poussée jusqu'à la témérité, lui donnèrent le surnom de « l'Ajax malouin ». Il commandait le *Croissant* et, malade depuis quatre mois, il mourut sur le chemin du retour le 1er décembre 1602, empoisonné par les Portugais d'après Pyrard. Il fut remplacé par le « sieur de la villeschar ».

Michel Frotet était assisté par François Grout du Clos-Neuf[233], connétable de Saint-Malo, qui appartenait à une vieille famille malouine d'origine hollandaise et joua un rôle considérable pendant les troubles de la Ligue à Saint-Malo en 1590, ville dont il était l'un des principaux personnages en tant que connétable. Pyrard nous apprend qu'il était certes un homme cultivé, mais qu'il restait un « cosmographe de cabinet » – par opposition aux « cosmographes de plein vent » chers à Lucien Febvre[234] : il n'avait pas l'âme d'un marin et il s'agissait là de son premier voyage sur mer. Pyrard estime qu'il n'était pas du tout adapté à ce poste de commandement, notamment parce qu'il n'avait aucune autorité sur l'équipage. Il en dresse pour le reste un portrait assez élogieux[235]. Le

les pertes à Annobón, un total d'environ 125 hommes embarqués à Saint-Malo sur les deux navires. Le *Croissant*, transportant les 3/5e de l'équipage, aurait eu au départ environ 75 hommes, et le *Corbin* 50 » (p. 469, note 1 de la page 65). Cette estimation de la répartition des hommes sur les deux navires est certainement déduite d'un passage du récit de Pyrard lors de l'escale à Madagascar où les Français pratiquent le troc avec les indigènes : « & quant à nos deux navires la proportion en avoit esté faite dés S. Malo ; à sçavoir que de tout achapt le Corbin en auroit deux parts sur cinq, & le Croissant trois, à cause qu'il tenoit plus grand nombre de personnes » (Pyrard 1619, p. 33-34 (I) / p. 59). Après le naufrage du *Corbin* aux Maldives dans la nuit du 1er au 2 juillet 1602, Pyrard compte autour de lui une quarantaine de survivants : « Nous estions quarante ou tant de personnes » (Pyrard 1619, p. 64-65 (I) / p. 83).

232 Son frère cadet, Nicolas Frotet de la Bardelière, commanda quinze ans plus tard le *Saint-Louis*, qui partit de Saint-Malo pour les Indes orientales en 1616, en compagnie du *Saint-Michel*.

233 Il est fort possible que les deux capitaines aient eu des liens de parenté, puisqu'une sœur de Michel Frotet, Guillemette (née en 1571 et décédée en 1630 à Saint-Malo), épousa en 1594 à Saint-Malo un Bertrand Grout, sieur de la Salle (né en 1562 à Saint-Malo et décédé en 1610 en Espagne).

234 Voir L. Febvre, *Le problème de l'incroyance au XVIe siècle : la religion de Rabelais*, Paris, Albin Michel, 1968, p. 357 ; et F. Lestringant, *L'atelier du cosmographe ou l'image du monde à la Renaissance*, Paris, Albin Michel, 1991, p. 27-35 : « Une cosmographie de plein vent ».

235 « nostre Capitaine estant homme doux & benin » ; « Car de tous ceux du navire Corbin où i'estois, ie n'en recognu un seul qui fust doux & courtois, ny qui eut tant soit peu l'honneur en recommendation, hormis nostre Capitaine nommé *Du Clos Neuf*, qui estoit Connestable de S. Malo ; Car c'estoit un personnage de bonnes mœurs, & fort sçavant, principalement aux Mathematiques, & en tout ce qui concerne la cognoissance du globe, & de la carte Marine : Somme qu'il ne sentoit nullement son Maloüin ; Aussi n'estoit-il gueres propres à faire ce voyage, & c'estoit le premier qu'il eut fait sur mer. Il estoit homme de lettres, & avoit mieux mine de Courtisan que d'autre

15 mai 1602, lors du départ de Madagascar, Pyrard le compte parmi les malades, atteint sans doute du scorbut ou des fièvres. Aux Comores (fin mai), il le dit « fort malade », puis au moment du naufrage du *Corbin* aux Maldives, le 1er juillet, il le dit malade depuis « un mois et plus ». Il mourut sur l'île de Malé, auprès du roi des Maldives, six à sept semaines après le naufrage, soit vers la mi-août 1602.

3. Les deux pilotes

Les Français n'avaient sans doute pas la 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 le cap de Bonne-Espérance.

Celui du *Corbin* était anglais ; Pyrard le juge incompétent[236]. On peut même se demander s'il avait déjà effectué le voyage puisque Pyrard dit qu'il n'y avait à bord de son navire qu'un seul homme qui l'avait fait, mais il s'agissait d'un canonnier flamand[237]. Ce pilote anglais trouva la mort aux Maldives en tentant de s'échapper en compagnie de trois autres marins.

Le pilote du *Croissant* était « Flamant » et se nommait Wouter Willekens[238]. Déjà lors du passage à l'île de Sainte-Hélène (17-26 novembre 1601), de forts doutes étaient apparus sur ses compétences[239]. Pyrard juge également ce pilote incompétent et doute fortement de son expérience. Pourtant, une source hollandaise confirme sa présence à bord du *Croissant* et prouve qu'il a déjà effectué au moins un voyage aux Indes orientales. Le journal de l'expédition commandée par Georges Spilberg, partie le 5 mai 1601 à destination des îles aux épices, nous apprend qu'au niveau

chose. Bref, il estoit trop doux & timide pour estre Capitaine ; & ceux de sainct Malo, qui se cognoissent tous, & s'en estiment moins, ne faisoient nul estat de ses commandemens. […] Outre ce il estoit de complexion melancholique, & assez delicate & debile : De sorte que n'estant pas de grand' fatigue, il n'avoit pas les qualitez requises en un soldat, & un homme de mer » (Pyrard 1619, p. 430 et 431 (TF) / p. 900 et 901-902).

236 « nostre pilotte qui estoit Anglois » (Pyrard 1619, p. 12 (I) / p. 39) ; « nostre Pilotte qui estoit Anglois, ne parloit pas François » (p. 53 (I) / p. 74) ; « & est certain que si nous eussions eu un bon Pilote, nostre voyage eust esté heureusement accomply » (p. 414 (TF) / p. 888).

237 « nous n'avions en nostre navire aucun pilote ny marinier qui eust esté aux Indes, sinon un canonier Flamand qui estoit un ignorant » (Pyrard 1619, p. 29 (I) / p. 55). À Madagascar, c'est cet homme qui mène le petit groupe de six déserteurs qu'il a convaincus de le suivre grâce à son expérience : « & l'en croyoient plus volontiers parce qu'il avoit esté desia aux Indes » (Pyrard 1619, p. 39 (I) / p. 64).

238 Cette information n'est fournie que dans la première édition de 1611 du récit de Pyrard, lorsque les Français s'aperçoivent qu'ils se trouvent dans le canal de Mozambique alors qu'ils souhaitaient passer à l'est de Madagascar (4 février 1602) : « […] de quoi notre général fut fort fâché & en colère contre le pilote, qui estoit Flamant, qui disoit avoir esté trois fois aux Indes, & toutefois il n'y cognoissoit que fort peu de chose, & croy que les Flamans nous l'avoient baillé en intention de nous faire perdre & de rendre nostre voyage inutile, comme nous fismes, car il nous trompa en toutes les terres & endroits où nous fusmes » (Pyrard 1611, p. 17 / édition Chandeigne p. 467, note 1 de la page 51). Dans l'édition de 1619, on trouve seulement « L'ignorance du pilote en fut la cause » et « nostre General fut fort en cholere contre le pilote » (p. 23 et 24 (I) / p. 51).

239 « Aussi fut cette rencontre [de l'île de Sainte-Hélène] contre l'opinion & pensee de nostre Pilote ; Car estans quasi tout contre, nostre General luy demanda s'il y avoit point autrefois passé, & ayant sceu qu'ouy, l'enquist de la rade où l'on devoit aller moüiller l'ancre ; mais l'autre ne sçachant où il en estoit, il se trouva un garçon Holandois, son valet, qui en sceut rendre meilleure raison, pour y avoir esté aussi. Cela mit alors nostre General à grande defiance de ce Pilote, comme ayant esté trompé par luy, ainsi que la verité ne se descouvrit que trop depuis. Et ce-pendant il avoit tous les mois cent escus de gages, bouche à court à la table du Capitaine, & sa portion tous les iours d'une quarte de vin & du pain, avec son valet qui tiroit paye de marinier, & estoit nourry, outre ce qu'il avoit desja cousté à nourrir depuis six ou sept mois, luy & sa femme à S. Malo. Ce qui monstre comme l'on doit bien sçavoir quels Pilotes on prend pour un si important voyage » (Pyrard 1619, p. 314 (II) / p. 793).

du cap de Bonne-Espérance, le 27 décembre, deux de ses trois navires ont rencontré les Français, avec leur pilote flamand[240]. Cette rencontre est mentionnée dans les récits de Pyrard et de Martin ; nous en verrons les détails dans la partie suivante. Si l'on se fie à cet épisode, les relations entre Français et Hollandais semblaient très bonnes : les équipages ont festoyé ensemble et les quatre navires ont navigué de conserve pendant quatre jours. Si ce constat est vrai pour ces équipages-là à ce moment précis, il faut le nuancer par deux éléments : d'abord, il est fort probable que les deux expéditions (la hollandaise et la française) avaient partie liée, au moins en partie ; ensuite, ces navires ont quitté l'Europe en mai 1601, soit presque un an avant la fondation de la VOC, en mars 1602. Dès les premières années d'existence de celle-ci, les relations entre les Provinces-Unies et la France, malgré le soutien de la seconde pour l'indépendance des premières par rapport à l'Espagne, vont se durcir et se tendre fortement pour des raisons commerciales. Les Hollandais vont alors employer tous les moyens afin d'empêcher le développement de la première compagnie française des Indes orientales fondée en 1604 et faire preuve de la plus grande hostilité vis-à-vis des entreprises françaises (et anglaises aussi) dans ce domaine en général, particulièrement lors de trois expéditions menées entre 1616 et 1622.

Aussi, l'idée de Pyrard selon laquelle les Hollandais leur auraient volontairement fourni un mauvais pilote paraît difficile à suivre, même s'il ne faut pas perdre de vue qu'il existait déjà en 1601-1602 une certaine forme de concurrence, puisque les navires français et hollandais, mais aussi anglais, se rendaient aux Indes orientales dans le même but : ramener des cargaisons d'épices en Europe dans l'intérêt de leur pays respectif. Cependant, si l'on en croit les récits de Pyrard et de Martin ainsi que les récits des Anglais et des Hollandais qui les ont croisés, à ce moment les relations entre Européens autres que Portugais étaient en général encore cordiales, même si elles se dégraderont rapidement dans les années suivantes. Il reste toutefois évident que ce pilote hollandais était incompétent, ce qui pourrait aller dans le sens de l'hypothèse de Pyrard. Pourtant, on peut être quasiment certain qu'il avait déjà effectué au moins un voyage aux Indes orientales, puisqu'on le trouve comme « Commis » d'un des huit navires de la flotte commandée par Jacob Cornelis van Neck partie en 1598, à moins qu'il ne s'agisse d'un homonyme[241]. Cela ne signifie pas qu'il était un bon pilote, mais il avait au moins déjà l'expérience du voyage. De plus, le récit de cette expédition mentionne bien une escale à l'île de Sainte-Hélène sur la route du retour, au printemps 1599[242].

240 R.A.C. de Renneville, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrez de la Compagnie des Indes orientales formée dans les Provinces-Unies des Païs-Bas. Nouvelle Edition, revûë par l'Auteur & considerablement augmentée*, t. IV, Rouen, chez Pierre Cailloué, 1725, *Relation du I. voyage de Georges Spilberg, en qualité d'Amiral, aux Indes orientales* [1601-1604], p. 28-29 : « Le 27. nous découvrîmes le cap, & deux vaisseaux François de S. Malo, dont Mr. de la Bordeliére étoit Amiral, & Mr. le Connétable de Vitré Vice-Amiral. Un des pilotes étoit Flamand, & se nommoit Mayor Wouter Willekens ».

241 Renneville, *Recueil des voyages…*, t. II, *Relation du second voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1598-1599 / 1600], p. 154 : « Le grand yacht avoit le nom de *Frise*, monté par le Maître Jean Cornelisz, & par le Commis Wouter Willekens ».

242 *Ibid*., p. 167-168. Le texte ne donne pas plus de précision. Quatre des huit navires de la flotte, dont la *Frise*, après avoir chargé des épices à Bantam (Java), partent le 11 janvier 1599 vers Sumatra, où ils prennent encore un peu de poivre, puis repartent vers l'Europe. Après une courte escale à Sainte-Hélène, ils sont de retour le 19 juin 1599.

CHAPITRE V
ANALYSE DE L'ITINÉRAIRE ET BILAN DE L'EXPÉDITION

1. Le voyage aller

Les témoignages des deux voyageurs français, François Pyrard et François Martin, donnent un aperçu des conditions de navigation de l'époque qui étaient, en un mot, effroyables : une expédition vers les Indes orientales s'apparentait bien souvent à un « voyage ordinaire en enfer »[243]. Aujourd'hui, le lecteur de ces récits de voyages peut être étonné par la difficulté des conditions de navigation, mais aucun chroniqueur de l'époque ne semble avoir jamais été frappé par la faible espérance de vie sur les navires au long cours : cela faisait partie des risques du voyage. Les marins qui embarquaient pour les Indes orientales savaient bien qu'un sur quatre au mieux, voire un sur trois de leurs compagnons de voyage ne rentreraient pas en Europe.

Les navires européens arrivaient à destination après une traversée très longue et très éprouvante, en ayant en général subi de lourdes pertes. Il y avait à cela plusieurs raisons : la longueur du trajet d'abord, même s'il y avait des escales, plus ou moins volontaires (par exemple les îles d'Annobón, de Sainte-Hélène, de Madagascar, les Comores, ou divers points de la côte africaine, comme la baie de Saldanha ou Mozambique). Ensuite, les marins devaient faire face à de nombreux périls et fortunes de mer qui rallongeaient le voyage et donc les risques : les accidents, les écueils et les bancs de sable, les vents et les courants contraires, les tempêtes et les ravages des maladies[244], notamment du scorbut, qui n'épargnaient personne. Les conditions de navigation pouvaient s'avérer extrêmement pénibles, comme Pyrard en donne quelques exemples[245].

243 Cf. F. Bellec, *Nefs, galions et caraques dans l'iconographie portugaise du XVI^e siècle*, Paris, Chandeigne, 1993, p. 31-96 : « La ligne des Indes au XVI^e siècle. Relation d'un voyage ordinaire en enfer ».

244 La durée du voyage, le manque d'hygiène, l'insalubrité, la promiscuité, la mauvaise alimentation et la malnutrition, le problème du ravitaillement en eau, entre autres, provoquaient en particulier la dysenterie, le typhus et le scorbut.

245 Au niveau de l'Équateur, les équipages sont accablés par la chaleur : « Depuis les sept ou huict degrez aprochans de la ligne du costé du Nord, & autant du costé du Su, on est fort incommodé de l'inconstance du temps & iniures de l'air. La chaleur est si violente & estouffante que rien plus : ce qui corrompt la plus part des vivres, l'eau devient puante & pleine de gros vers : toutes sortes de chairs & poissons se corrompent, mesme les mieux salez, le beurre que nous avions porté estoit tout liquefié en huille, la chandelle de suif fonduë : les navires s'ouvroient aux endroits où ils ne trempoient point en la mer, la poix & le goidran se fondoient par tout, & estoit aussi presque impossible de demeurer dans le bas du navire non plus que dans un four » (Pyrard 1619, p. 10-11 (I) / p. 37-38). Mais aussi par les pluies : « Au reste sous cest air les pluyes y sont fort dangereuses, car si une personne en est mouillé & qu'il ne change promptement d'habits, il est bien tost apres tout couvert de bubes & pustules sur son corps, & dans ses habits s'engendrent des vers : tellement que cela donne beaucoup de peine à ceux qui ont des habits à changer, & cause bien du mal à ceux qui n'en ont point. Nous estions contraints de couvrir nos navires de toile ciree, à servir de tentes & pavillons pour nous sauver & garantir tant de la pluye que du Soleil ; encore ne laissasmes nous d'avoir force peine » (Pyrard 1619, p. 11-12 (I) / p. 38-39). Martin le signale également : « fusmes incommodez de quelques travades, qui sont des pluies violentes avec du vent, lesquelles sont de peu de duree, & sont ordinaires à prochant de la ligne equinoxiale » (Martin 1604, p. 5-6 / p. 908). Les conditions d'hygiène étaient souvent déplorables : « Ces navires sont extremement sales & infects, la plus-part ne se soucians de monter en haut pour les necessitez, ce qui est cause en partie, qu'il y meurt tant de gens. Les Espagnols, François & Italiens en font de mesme, mais les

À tout cela, il fallait ajouter les nombreuses et inévitables incertitudes de la navigation dans l'Atlantique-Sud et dans l'océan Indien, liées bien souvent à l'inexpérience des marins, qui ne contrôlaient pas tous les éléments dans cette partie du globe qu'ils ne connaissaient pas, à l'exception des Portugais. Le mot « inexpérience » est toutefois ici à nuancer légèrement car si les Français n'avaient bien sûr pas eux-mêmes la connaissance de la navigation sur ces mers, ils avaient engagé des pilotes censés être expérimentés : celui du *Croissant* était hollandais et celui du *Corbin* anglais ; le premier avait certainement l'expérience du voyage aux Indes orientales, au contraire du second. Cependant, Pyrard juge ces deux pilotes incompétents et les exemples qu'il donne ne plaident pas en leur faveur. De plus, ces hardis marins ne connaissaient visiblement pas le voyage des frères Parmentier, effectué à bord du *Sacre* et de la *Pensée* en 1529-1530, qui est resté totalement ignoré jusqu'à ses premières publications au XIX^e^ siècle[246].

L'imprécision des instruments de navigation laissait toujours une part plus ou moins importante à l'estime et au hasard : la latitude était mesurée grâce à l'étoile polaire puis, après le franchissement de l'Équateur, grâce au soleil et à la Croix du Sud, alors que le calcul de la longitude ne pourra s'effectuer correctement qu'à partir des années 1770-1780. La mesure du temps écoulé se faisait grâce aux sabliers qui égrenaient les services des quarts et les moments forts de la vie du bord ; ils étaient retournés à midi pour une nouvelle journée. Les principaux instruments utilisés étaient le quadrant, l'astrolabe et l'arbalète. La détermination du point (c'est-à-dire de la position du navire) relevait en tout premier lieu de l'estimation sur la carte marine du chemin parcouru, qui était déduit de la route ordonnée au timonier et suivie grâce à la boussole (ou plutôt le compas en termes marins) et de la vitesse, appréciée à vue d'œil d'après le temps de défilement relatif jusqu'à la poupe d'une bûchette lancée à l'eau à la proue. Les erreurs étaient donc nombreuses et inévitables. Les plus graves provenaient de la déclinaison magnétique, encore inconnue car l'on pensait encore que l'aiguille aimantée désignait l'étoile polaire, et des perturbations causées par les masses ferreuses. Beaucoup d'erreurs étaient aussi dues à la dérive des navires sous le vent et aux courants océaniques.

Afin que le voyage se déroule dans les meilleures conditions possibles, il était indispensable de respecter strictement un itinéraire et un calendrier bien précis, bref, se trouver au bon endroit au bon moment, car tout écart trop important s'avérait souvent fatal. Seuls les Portugais maîtrisaient alors relativement la route des Indes orientales, ce qu'ils appelaient la *Carreira da India*.

Anglois & Holandois sont fort propres & nets » (Pyrard 1619, p. 207 (II) / p. 705). Pyrard parle ici des navires portugais, mais précise que les Français, entre autres, agissent de même.

246 François Martin semble le confirmer en intitulant son ouvrage publié en 1604 *Description du premier voyage faict aux Indes Orientales par les François en l'An 1603*, comme s'il s'agissait bel et bien là de la première tentative française pour prendre part au commerce des épices. Ce fait est révélateur : le voyage des Parmentier semble avoir totalement disparu des mémoires en ce début de XVII^e^ siècle. Le récit n'en fut publié pour la première fois qu'en 1832.

1.1. La route des Portugais

Les Portugais partaient de Lisbonne en général au mois de mars, afin de tirer parti des alizés qui soufflent du nord-est vers le sud-ouest pour arriver dans l'océan Indien environ quatre mois plus tard, lorsque la mousson pousse les navires vers le nord-est, ce qui leur permettait de traverser l'océan Indien sans difficulté. Pour atteindre le cap de Bonne-Espérance, les navires devaient réaliser la *Volta* dans l'océan Atlantique, c'est-à-dire, à partir de l'archipel du Cap-Vert, se laisser porter par les alizés de nord-est jusqu'au large du Brésil, où ils trouvaient d'autres vents qui les poussaient en direction du sud-est, vers la pointe de l'Afrique. Arrivés dans le secteur des Abrolhos[247], on savait si le rendez-vous de la mousson était possible ou bien manqué[248]. Dans la seconde hypothèse, on renonçait à poursuivre et la consigne était alors de rentrer au Portugal. Les Abrolhos marquaient le point tournant vers le cap de Bonne-Espérance, à condition d'y être parvenu avant la fin du mois de juin au plus tard, car il restait alors tout juste assez de temps pour traverser l'Atlantique-Sud et embouquer le canal de Mozambique avant la fin juillet. On évitait de se frotter aux tempêtes des « quarantièmes rugissants » en essayant de ne pas descendre au-delà de 33° sud[249], pour ensuite franchir sans encombre le cap de Bonne-Espérance, ou plus exactement le cap des Aiguilles, la véritable limite australe de l'Afrique située un peu plus au sud-est, à 34° 50' sud. En général, on doublait la pointe de l'Afrique sans la voir.

Une fois dans l'océan Indien, se posait le problème du nouveau système de navigation, avec la mousson[250]. En effet, l'océan Indien connaît un système de vents particulier : d'avril à novembre, ce

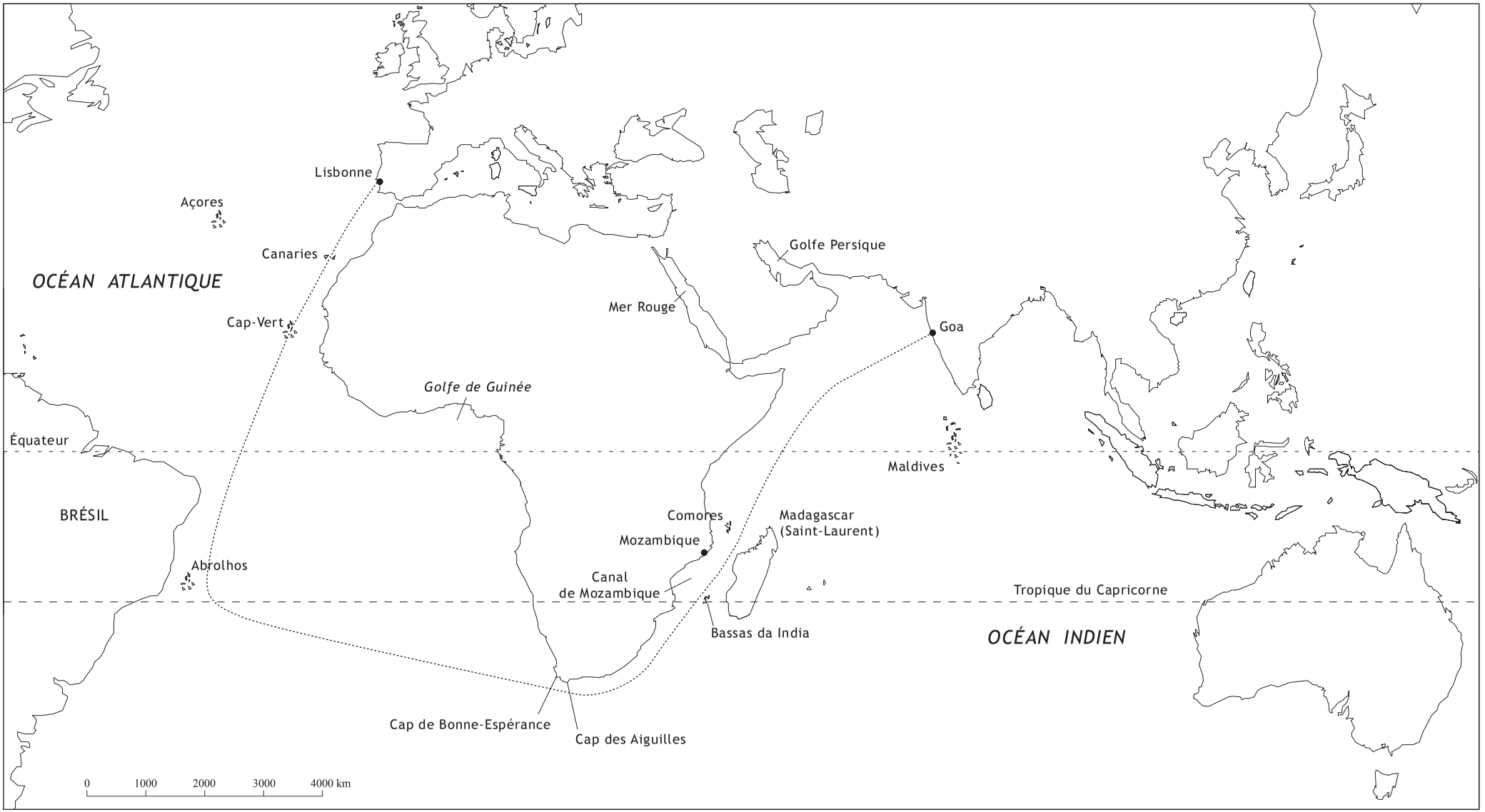
247 Les Abrolhos sont des bancs d'écueils situés au large de la côte du Brésil, à environ 18° sud. C'est un passage extrêmement dangereux connu par Martin – « Le vingt neufviesme [novembre 1601] estant en dix neuf degrez voyant que avions doublé les abroilles qui sont des bancz en mer vers la coste du Bresil lesquelz sont fort dangereux, & ne ce pouvant doublér, l'on est contrainct s'en retourner & perdre le voyage » (Martin 1604, p. 16 / p. 912) – mais aussi par Pyrard qui, en indiquant que *Abrolhos* signifie « ouvrez les yeux », commet une erreur révélatrice de la crainte que ces bas-fonds inspiraient aux marins : « Ce sont des bancs & escueils vers la coste du Bresil, souz les dix-huict degrez de hauteur delà la ligne equinoctiale : ils durent environ soixante & dix lieuës de longueur, les Portugais les appellent *abrolhos*, qui veut dire ouvrez les yeux, parce que ces escueils sont fort dangereux & est bien besoin d'y avoir l'œil & d'y prendre garde. Car qui ne pourroit les doubler & qui s'iroit embarasser dedans, il seroit fort difficile d'en sortir : & encore qu'on en peust sortir le voyage seroit perdu » (Pyrard 1619, p. 19 (I) / p. 47-48). L'édition Chandeigne précise que le terme portugais *Abrolhos* désignait les pointes des armes blanches ainsi que les chevaux de frise, des solives traversées de part en part de pieux armés de fer. Il s'est ensuite appliqué de manière générale aux écueils et rochers pointus (p. 466, note 4 de la page 47).

248 Pyrard connaît la difficulté de cette manœuvre et les risques encourus : « Ce qui est cause que les navires qui vont aux Indes, pour s'en esloigner [des Abrolhos], tombent trop avant de l'autre costé vers la Guinee, où l'air est fort mal sain, & où il se trouve tant de calmes & de courants que le plus souvent les vaisseaux se perdent, ou beaucoup de personnes languissent & meurent de maladies fascheuses. Et pource c'est la dexterité des bons pilotes, de n'approcher par trop de la coste de Guinee, & aussi de ne s'aller pas ietter dans les bancs des abroilles vers le Bresil : mais de prendre bien leur mesure, auquel cas il y a assez d'espace : car on conte environ mille lieuës de la coste d'Afrique à celle du Bresil » (Pyrard 1619, p. 19-20 (I) / p. 48).

249 Et ainsi éviter l'archipel Tristan da Cunha (37° 15' sud, 12° 30' ouest), du nom du navigateur portugais qui le découvrit en 1506. C'est là que Cabral, après avoir découvert le Brésil, avait perdu quatre navires, dont celui de Bartolomeo Dias, le premier navigateur européen à avoir dépassé la pointe sud de l'Afrique en 1487-1488, qui y trouva la mort en 1500.

250 « La mousson – du nom arabe *mausim* qui signifie saison – est engendrée par le déséquilibre alternatif entre les hautes et les basses pressions au-dessus de l'océan Indien et de la péninsule indienne, fonctions de l'ensoleillement et de la restitution des calories accumulées. […] puissant phénomène régulier, annonçant aux terriens la saison sèche ou les déluges de la saison humide, et garantissant aux navigateurs un flux alternatif de vents de sud-ouest ou de nord-est » (F. Bellec, *Nefs, galions et caraques…*, p. 75).

La route des Portugais



sont de forts vents d'ouest qui soufflent et, de novembre à avril, ce sont des vents d'est. Pour traverser dans les meilleures conditions le vaste océan, il fallait avoir franchi le cap de Bonne-Espérance au plus tard à la mi-juillet. Dans le cas contraire, les caraques portugaises devaient hiverner à Mozambique jusqu'au printemps suivant et attendre les vents qui les pousseraient à nouveau vers l'est[251]. Mais l'air y était particulièrement insalubre ; c'était « un véritable ossuaire »[252] : les navires y perdaient au moins six mois et presque aussi sûrement la moitié de leurs équipages. Les Européens non portugais qui arrivaient dans l'océan Indien à la fin du XVI[e] et au début du XVII[e] siècle préféraient en général la route par l'est de Madagascar, qui menait plus au sud, directement vers Sumatra, Java et les îles de la Sonde, ce qui leur permettait d'éviter le canal de Mozambique, dangereux en raison de la forte présence des Portugais à Mozambique entre autres, et aussi à cause des Bassas da India, une zone de bas-fonds sur lesquels de nombreux navires se sont échoués[253]. Dans le meilleur des cas, la traversée de l'océan Indien prenait au moins un mois, selon la route empruntée. Par exemple, Vasco de Gama, guidé par un pilote arabe, mit 26 jours (24 avril-20 mai 1498), mais en partant de Mélinde (ou Malindi, au Kenya) et en arrivant à Calicut, sur la côte de l'Inde. Donc six mois au mieux, sept ou huit le plus souvent, voire un an et demi après leur départ, les survivants accostaient enfin sur les côtes des Indes orientales.

1.2. Itinéraire du Corbin *et du* Croissant *et comparaisons*

Comparons maintenant ce « voyage idéal » avec celui des deux navires français et avec ceux de la flotte anglaise de James Lancaster et de la flotte hollandaise de Georges Spilberg, dont le *Croissant* et le *Corbin* ont croisé la route à plusieurs reprises[254].

La flotte de Lancaster constituait la première expédition envoyée par l'East India Company vers les Indes orientales[255]. Elle comportait quatre navires : le *Dragon*[256] (600 tonneaux et 202 hommes), navire amiral commandé par James Lancaster, l'*Hector* (300 t. et 108 h.), commandé par John Middleton, l'*Ascension* (260 t. et 82 h.), commandé par William Brand (ou Brund) et le *Susan* (240 t. et 88 h.), commandé par John Hayward (ou Havard), auxquels était joint un petit bâtiment de ravitaillement, le *Guest*, ou *Guift* (130 t.), qui fut abandonné le 30 juillet peu avant le Tropique du

251 C'est ce qui arriva à Jean Mocquet, qui était embarqué sur une caraque portugaise qui dut hiverner à Mozambique entre le 29 septembre 1608 et le 20 mars 1609.

252 F. Bellec, *Nefs, galions et caraques…*, p. 76.

253 Ces bas-fonds très dangereux se trouvent au milieu du canal de Mozambique : les Bassas da India ou Baixios da Júdia, les « écueils de la Juive », dont les abords sont jonchés d'épaves. C'est aujourd'hui une possession française administrée par le préfet de La Réunion. Dans leurs récits, Pyrard et Mocquet les évoquent avec frayeur, tout comme le narrateur hollandais du voyage de Spilberg.

254 On pourrait multiplier les exemples avec de nombreux autres navires anglais et hollandais qui ont effectué le même voyage dans cette période-là.

255 La compagnie anglaise avait été créée tout récemment, le 31 décembre 1600. Voir *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society (Second Series, n° LXXXV), 1940, et l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 380-405 : « Voyage du Capitaine James Lancaster en 1601 ».

256 Son nom d'origine était le *Malice Scourge*, rebaptisé le *Dragon*, ou le *Dragon rouge*.

Capricorne. Le pilote principal de la flotte était John Davis, célèbre pour ses tentatives de découverte d'un passage vers les Indes orientales au nord-ouest de l'Amérique, qui avait déjà effectué un voyage à Sumatra en tant que pilote de deux navires hollandais en 1598-1600.

La flotte de Spilberg comportait elle trois navires[257] : la *Brebis* (*Schaap*), navire amiral commandé par Georges Spilberg, le *Bélier* (*Ram*), commandé par le Français Guyon Lefort, et l'*Agneau* (*Lam*), commandé par Guillaume Jansz puis, à partir du 7 décembre 1601, lors de l'escale dans la baie de la Table, par Corneille Specx.

Date de départ

Le *Croissant* et le *Corbin* ont quitté Saint-Malo le 18 mai 1601, une date beaucoup trop tardive, tout comme les quatre navires anglais, partis d'Angleterre le 30 avril de la même année[258], et les trois navires hollandais, partis de Veere, en Zélande, le 5 mai suivant.

La Volta *manquée*

Les Français aperçoivent la côte africaine le 14 juillet 1601, alors qu'ils pensaient encore en être encore assez éloignés, mais les courants les ont déportés contre leur gré vers le golfe de Guinée[259]. À partir du Cap Vert (12 juin), atteint en 25 jours, ils ont mis quasiment deux mois et demi pour passer l'Équateur (24 août), soit cinq fois plus de temps qu'il n'en fallait. Cette irréparable erreur de navigation, qui rallongea excessivement la durée du voyage, eut un effet « boule de neige » et des conséquences funestes. En réalité, dès le départ de Saint-Malo, déjà trop tardif, les effets des retards se cumulèrent et des escales devinrent de plus en plus nécessaires. Manquant d'eau au beau milieu du golfe de Guinée, les Français rencontrent par hasard[260] l'île d'Annobón, où ils relâchent pendant un mois et demi (30 août-16 octobre). Cependant, en raison de l'hostilité des Portugais et des indigènes, ils ne parviennent pas à se ravitailler correctement. De plus, les premiers cas de scorbut apparaissent et une nouvelle relâche devient indispensable : le cap est mis sur l'île de Sainte-Hélène pour une escale, tout aussi imprévue au départ, de neuf jours (17-26 novembre). Cette île n'était pas une relâche habituelle lors du voyage vers les Indes. Elle n'était utilisée en général qu'au retour,

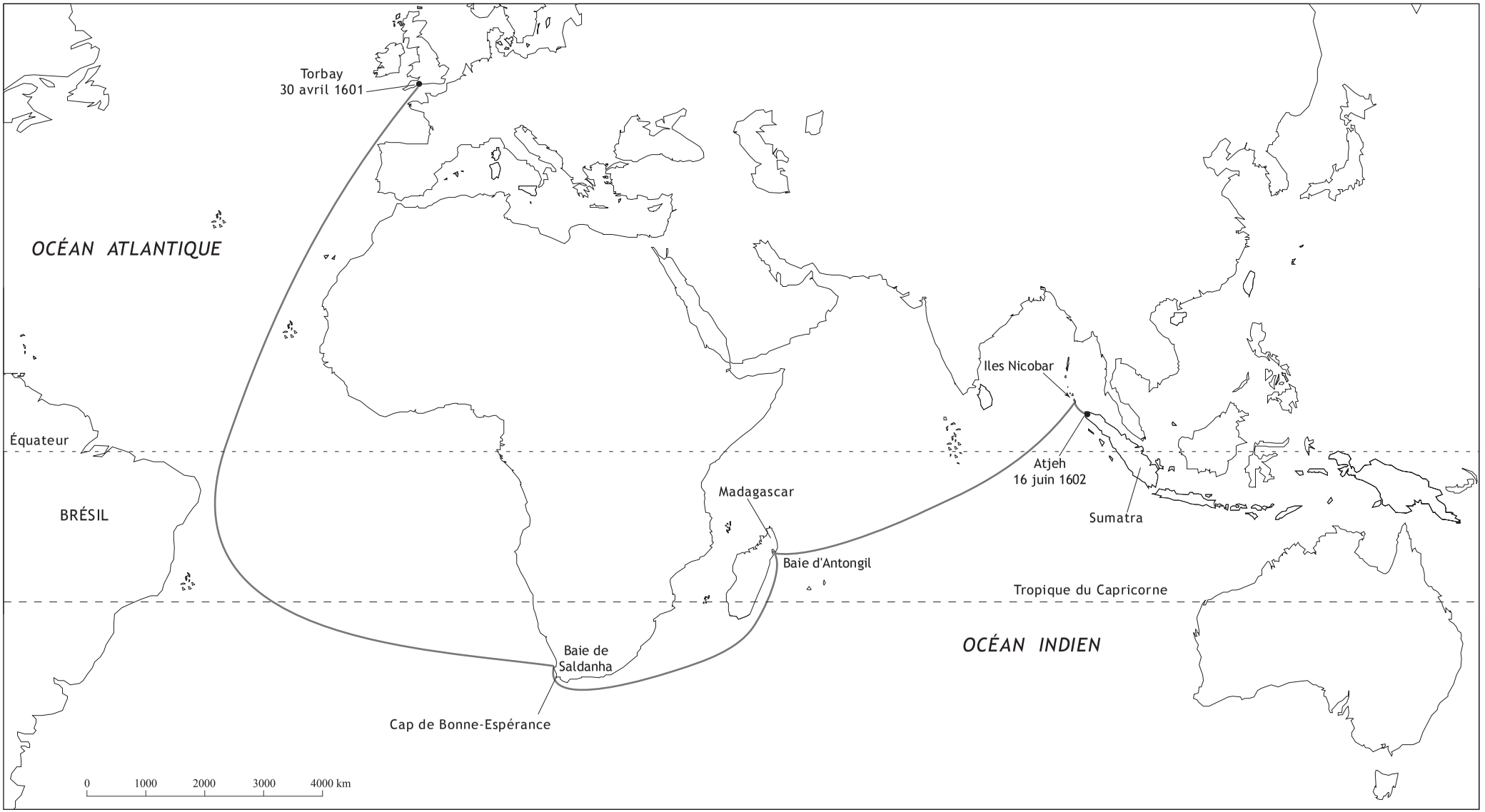
257 Le récit de l'expédition de Spilberg se trouve dans Renneville, *Recueil des voyages…*, t. IV, p. 1-158 : *Relation du I. voyage de Georges Spilberg, en qualité d'Amiral, aux Indes orientales, fait par trois vaisseaux de Zélande, nommés le Bélier, la Brebis & l'Agneau, pendant les années 1601, 1602,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

258 En réalité, le départ des Anglais se fit en trois temps : le 23 février, la flotte partit de Woolwich (aujourd'hui dans la banlieue de Londres), mais fut bloquée par les vents dans l'estuaire de la Tamise et ne parvint qu'à Pâques à Darmouth (sur la côte sud-ouest de l'Angleterre, dans l'estuaire de la rivière Dart), où elle chargea encore quelques approvisionnements. Finalement le véritable départ eut lieu de Torbay le 30 avril.

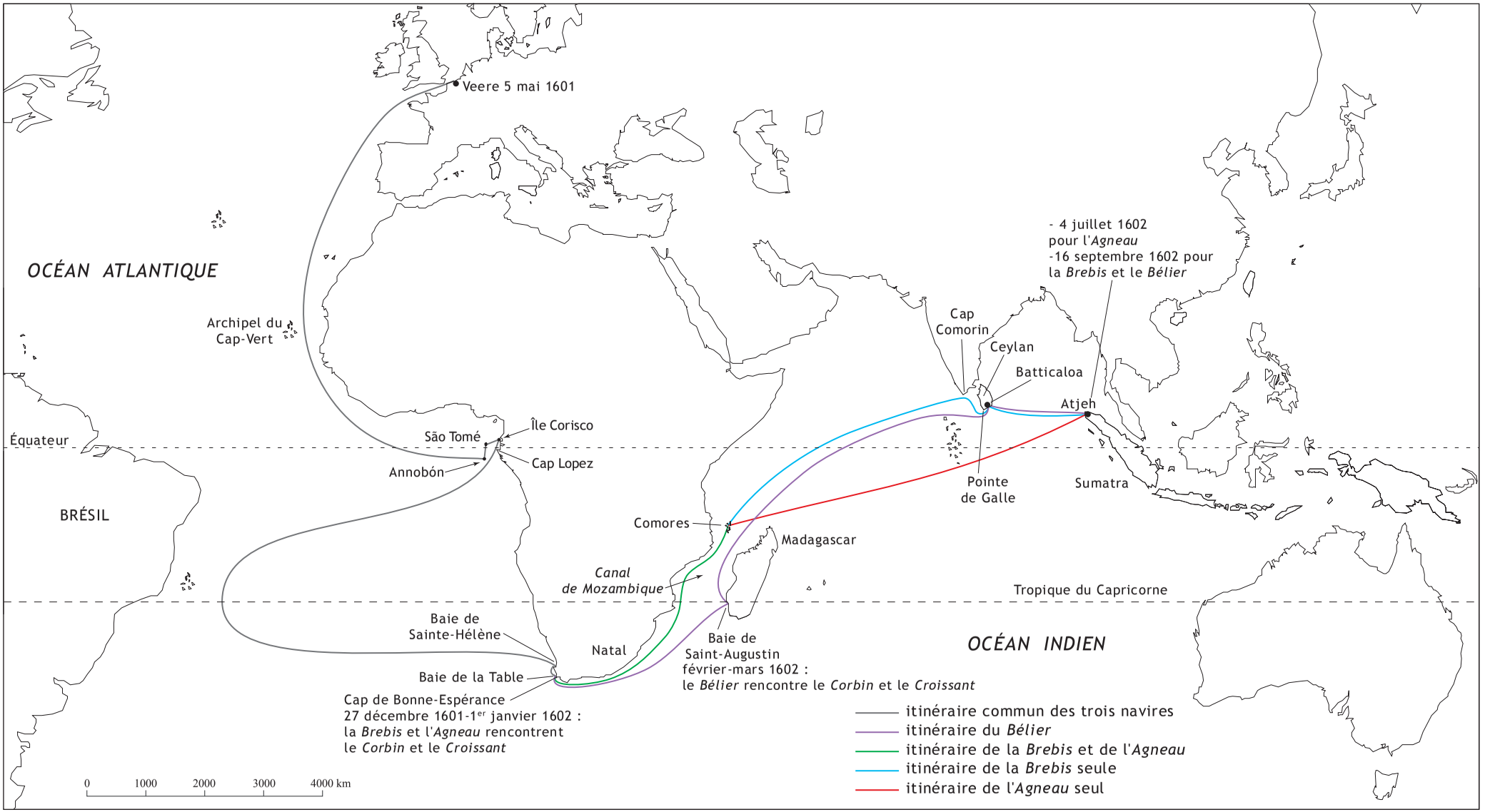
259 « […] c'estoit la terre de *Sierra liona* [Sierra Leone]. Nous pensions en estre loing de plus de cent lieues : mais à cause des calmes, les courants nous y avoient portez & abatuz contre nostre gré » (Pyrard 1619, p. 10 (I) / p. 37) ; « les courantz nous transporterent a l'est vers la terre croyant en estre esloignez de plus de cent lieues » (Martin 1604, p. 7 / p. 909).

260 « […] & neantmoins ne sçavions où prendre terre ne croyans estre tant abbatus vers la coste de Guinee, dont nous pensions passer loing de plus de cent lieuës : mais les calmes & les courants nous avoient emportez de rechef » (Pyrard 1619, p. 12 (I) / p. 39).

Le voyage aller de la flotte de Lancaster (1601-1602)



Le voyage aller de la flotte de Spilberg (1601-1602)



comme le sait Pyrard[261] et comme le fera, entre autres, le *Croissant* en mars 1603. Certes cette escale permet le rétablissement rapide des malades et le ravitaillement en vivres et en eau, mais cela faisait alors un peu plus de six mois que les deux navires avaient quitté la France : ils auraient donc déjà presque pu être arrivés à Sumatra. L'analyse pertinente de Pyrard dans son traité final démontre qu'il a très bien compris quelle avait été la principale erreur commise, dont toutes les autres ont découlé par la suite : le départ de France, bien que prévu initialement en février semble-t-il, eut lieu seulement le 18 mai 1601, une date beaucoup trop tardive, ce qui entraîna des conséquences dramatiques[262].

Les Anglais, eux, au contraire des Français, ne se sont pas engagés dans le golfe de Guinée, mais ils étaient déjà partis trop tard d'Europe (le 30 avril), et pendant un mois (30 mai-1er juillet) ils ont subi des vents contraires avant de franchir l'Équateur (10 juillet). Ils ont ensuite réalisé une *Volta*, mais un peu trop tard, au point qu'ils ont été obligés de faire escale sur la côte occidentale de l'Afrique.

Les Hollandais commettent la même erreur que les Français, qui entraîne les mêmes conséquences et les contraint à de nombreuses escales le long de la côte occidentale de l'Afrique. Après avoir dépassé l'archipel du Cap-Vert (10-11 juin), ils se retrouvent à la vue du continent, malgré les ordres du commandant qui étaient de ne pas s'approcher de la côte de Guinée, mais de mettre le cap à l'ouest. Le 23 juillet, ils passent l'Équateur, puis mouillent le 26 à l'île d'Annobón, où ils tentent de se ravitailler sans succès, même par la force : ils doivent eux aussi faire face à l'hostilité des habitants et des Portugais. Ils repartent le 29 juillet et mettent le cap sur l'île de São Tomé car ils ont vraiment besoin de se ravitailler au moins en eau. Le 31 juillet, ils y sont accueillis

261 « […] ceux qui vont aux Indes ne la vont ordinairement cercher, dautant que les vents n'y sont pas propres, & c'est un grand hazard de la pouvoir rencontrer, mesme nostre Pilote disoit qu'il n'entreprenoit pas de nous y adresser certainement » (Pyrard 1619, p. 18 (I) / p. 47) ; « Elle est assez difficile à trouver en venant aux Indes ; & plusieurs l'ont cherchee en vain ; Car ceux qui vont vers Orient ne prennent pas ceste route, ains au retour seulement ; De sorte que ce fut un bien grand hazard quand à nostre premier passage nous la rencontrasmes, & les Portugais & les Holandois s'en estonnoient fort » (Pyrard 1619, p. 314 (II) / p. 793). Une note de l'édition Chandeigne précise : « La route par Sainte-Hélène, hasardeuse sinon aberrante, montre l'inexpérience des marins français (et donc des deux pilotes anglais et hollandais) et dénote, plus d'un siècle après le voyage de Vasco de Gama (1497-1499), le manque d'informations disponibles sur la route maritime de l'Inde » (p. 466, note 1 de la page 47).

262 « Car au lieu de nous embarquer dés le mois de Fevrier, comme nous avions faict estat, à grand' peine le peusmes-nous à la fin de May, qui fut une grande faute […] Ie diray doncques premierement, que les voyagers doivent sur toutes choses prendre garde de partir de saison, afin de passer heureusement le Cap de bonne Esperance, & la terre de Natal, où les vents & tourmentes sont fort frequentes, & tres-dangereuses, principalement quand on y passe hors la saison. […] Outre-plus, comme j'ay dit, il faut partir d'heure & de saison, sçavoir au commencement de Mars, car si l'on ne part en ce temps-là, il se trouve des calmes sous la ligne equinoctiale, & des courans d'eau à la coste de Guinee, qui causent la perdition d'un voyage, ainsi qu'il nous advint, parce que n'estant partis qu'au mois de May, & le dix huictiesme dudit mois, cela fut cause de nous retarder vers la Guinee plus de quatre mois, à cause des vents contraires. Et si nous eussions party plustost, nous eussions passé fort aisément, joint que la coste de Guinee est maladive & intemperee, & partant faut que ceux qui vont aux Indes, prennent garde de ne se laisser descheoir à la coste de Guinee ; parce que c'est le lieu le plus maladif du monde, & d'où l'on ne peut sortir que malaisément à cause des calmes. Aussi que vers le Cap de bonne Esperance, il se trouve ordinairement de grandes tourmentes & vents contraires. Il faut estre semblablement adverty, qu'en allant aux Indes on ne doit iamais prendre terre au deça du Cap de bonne Esperance » (Pyrard 1619, p. 426, 413-414 et 419-420 (TF) / p. 898, 887 et 892-893). Rappelons que la Compagnie avait été fondée le 13 novembre 1600. Le passage « comme nous avions faict estat » pourrait faire penser que François Pyrard aurait pu être un des armateurs ou décideurs de cette expédition, mais il faudrait des preuves solides pour l'affirmer, ce qui n'est pas le cas.

à coups de canons venus du fort auxquels ils répondent, mais ne peuvent toujours pas se ravitailler. Du 2 au 11 août, ils relâchent devant l'île de Corisco[263], puis au cap Lopez[264], du 17 au 30 août. À cause du retard pris, ils savent qu'ils ne pourront pas atteindre les Indes orientales. Aussi, le 5 octobre, une assemblée restreinte définit la stratégie à suivre : il est décidé de se rendre sur la côte du Monomotapa (Mozambique), puis de là à l'île de Mayotte, dans l'archipel des Comores, tout en se donnant des points de rendez-vous et en y laissant des instructions au cas où les navires se trouveraient séparés[265]. Ils mouillent dans la baie de Sainte-Hélène dans la nuit du 15 au 16 novembre puis, gênés par les vents contraires, ils doivent rester à l'ancre jusqu'au 20 novembre. Ils tentent de rencontrer les indigènes pour se procurer de la viande, mais sans succès ; ils parviennent tout de même à pêcher une grande quantité de poissons. Ensuite, ils tirent des bords jusqu'au 28, où ils aperçoivent le cap de Bonne-Espérance, et mouillent devant l'île « Elisabeth »[266], jusqu'au 29. Puis ils tirent à nouveau des bords, voient la montagne de la Table et la *Brebis* entre dans la baie du même nom le 3 décembre. L'*Agneau* y est déjà arrivé depuis deux jours et le *Bélier*, perdu de vue depuis la sortie de la baie de Sainte-Hélène le 20 novembre, les rejoint le 5 décembre[267]. Les malades sont descendus à terre. Ils restent dans cette baie jusqu'au 23 décembre, afin de se ravitailler et de réparer les navires. Dès le 24, ils perdent de nouveau de vue le *Bélier*.

Les Abrolhos

Le *Croissant* et le *Corbin*, partis déjà trop tard de France, avec en plus deux escales à Annobón et à Sainte-Hélène, n'y parviennent que le 29 novembre 1601, donc bien trop tard.

Les Anglais se trouvent le 30 juillet 1601 à 19° sud, après avoir doublé le cap Saint-Augustin (Brésil) à 26 lieues en mer, avec un retard d'un mois sur le calendrier.

Les Hollandais, qui ont malheureusement pour eux longé la côte africaine, n'y sont pas passés.

Le cap de Bonne-Espérance

Le *Croissant* et le *Corbin*, en compagnie de la *Brebis* et de l'*Agneau*, le franchissent les 27-28 décembre 1601 et ne peuvent donc pas bénéficier des vents favorables de la mousson. Leur trajet depuis l'Équateur (24 août) a duré quatre mois, soit trois fois plus que nécessaire.

263 Cette île est située dans la baie du même nom, à la frontière entre le Gabon et la Guinée équatoriale (à laquelle elle appartient aujourd'hui), légèrement au nord de Libreville, la capitale du Gabon.

264 La pointe la plus avancée du Gabon dans l'Atlantique, où se trouve la ville de Port-Gentil.

265 Un certain nombre d'instructions sur la route à suivre avaient déjà été données avant le départ, mais les Hollandais sont obligés de s'adapter aux circonstances.

266 Il s'agit de Robben Island, célèbre pour sa prison, où Nelson Mandela fut détenu pendant près de dix-huit ans, à partir de 1964, avant d'être transféré à Paarl.

267 Le narrateur du voyage se trouve à bord du navire amiral la *Brebis* (*Schaap*), commandé par Georges Spilberg. Ce n'est qu'en 1652 que les Hollandais fondèrent dans la baie de la Table un établissement qui servit ensuite d'escale de rafraîchissement et de refuge au sud du continent africain, où on pouvait attendre des conditions météorologiques favorables pour franchir le cap de Bonne-Espérance : c'est aujourd'hui la ville du Cap.

Les Anglais ont réalisé la *Volta* trop tardivement. De plus, la durée excessive de la navigation (ils n'ont pas fait d'escale depuis leur départ le 30 avril) provoque l'apparition du scorbut et les contraint à faire escale dans la baie de Saldanha[268] (19 septembre-3 novembre), légèrement au nord du cap de Bonne-Espérance, qu'ils franchissent le 11 novembre 1601, bien trop tard.

Les Hollandais y parviennent encore bien plus tard : le 27 décembre. Ils aperçoivent en même temps le *Croissant* et le *Corbin* et font route ensemble pendant quatre jours[269], jusqu'au 1er janvier 1602, où ils se séparent des Français, qui souhaitent passer à l'est de Madagascar alors qu'eux vont emprunter le canal de Mozambique.

Dans l'océan Indien

La navigation, déjà incertaine dans l'Atlantique, l'était encore plus bien entendu dans l'océan Indien, qui était la plupart du temps tout à fait inconnu pour les navires non ibériques qui y parvenaient.

C'est ainsi, par exemple, que les deux navires français, contre leur gré, s'engagent dans le canal de Mozambique. Pyrard met ici en cause l'ignorance du pilote hollandais du *Croissant* et le fait d'avoir navigué de conserve avec la *Brebis* et l'*Agneau*, qui ne suivaient pas la même route. Lorsque le commandant s'en rend compte le 4 février 1602, il ordonne de faire demi-tour, par crainte des vents contraires, mais il est déjà trop tard[270]. Le *Croissant* et le *Corbin* sont ensuite assaillis par une terrible tempête (7-11 février) qui les sépare durant une douzaine de jours. Les très importants dégâts subis, ajoutés aux nombreux malades du scorbut, les obligent à faire escale pendant trois mois (19 février-15 mai) à Madagascar dans la baie de Saint-Augustin, où ils

268 Située sur la côte occidentale de l'Afrique du Sud, à 33° sud, juste au sud de celle de Sainte-Hélène. Elle tient son nom du navigateur portugais Antonio de Saldanha, qui y pénétra pour la première fois en 1503. Voir A. Lobato, *Antonio de Saldanha, his Times ans his Achievements*, Lisbonne, Centro de Estudios Históricos Ultramarinos, 1962. Le pilote John Davis y avait déjà fait escale du 11 au 27 novembre 1598 lors de son premier voyage à Sumatra. Plus du tiers des hommes sont malades lorsque les Anglais débarquent : 154 sur 426. Ils se rétablirent rapidement.

269 Il s'agit seulement ici de la *Brebis* et de l'*Agneau*, qui ont perdu de vue le *Bélier* depuis le 24 décembre. Celui-ci, après avoir à son tour rencontré le *Croissant* et le *Corbin* dans la baie de Saint-Augustin à Madagascar en février-mars 1602, rejoindra la *Brebis* à Ceylan le 3 juillet, puis les trois navires hollandais se retrouveront le 16 septembre à Atjeh.

270 « Nostre intention estoit tout au contraire de passer par le dehors de cette isle […]. Ce fait prismes nostre route par le dehors de l'isle sainct Laurens. […] Le 30. Ianvier estans en la hauteur de vingtsix degrez, nostre General demanda à son pilote de quel costé nous estions de l'isle sainct Laurens, qui fit responce que nous estions dehors, & neantmoins cela n'estoit pas, & estions entre la coste d'Afrique & l'isle contre nostre intention. L'ignorance du pilote en fut la cause […]. Nostre General se doutant de ce qui en estoit, demanda à voir la terre de l'Isle pour en estre asseuré : Mais apres avoir navigé deux iours & deux nuicts sans la voir, il commanda de mettre le cap en l'autre bande. Ce qu'estant faict nous alasmes iusques au quatriesme iour de Fevrier que nous commençasmes à voir l'isle saint Laurens par le costé de dedans, dont nostre General fut fort en cholere contre le pilote. Incontinent il commanda de ressortir du dedans, & de retourner par la coste de dehors, pource qu'il craignoit ne pouvoir passer à cause des vents contraires qui s'y trouvent ordinairement, en la saison où nous estions pour lors » (Pyrard 1619, p. 23-24 (I) / p. 50-51). Martin signale également le 4 février la vue de Madagascar, mais ne mentionne à aucun moment ce demi-tour effectué dans le canal de Mozambique. Par contre, il ajoute que le lendemain, il aurait été décidé de se rendre aux Comores en profitant du vent favorable, avant que la tempête ne les détourne de leur chemin : « Le quatriesme Febvrier mil six cens deux nous descouvrimes l'isle de Madagascar dicte autrement de sainct Lorens […] Le cinquiesme iour estant a la veue de la terre le vent de sud suest augmenta qui estoit propre pour aller vers les isles de Comoro ou esperantz trouver plus de comoditez nous resolusmes d'y aller » (Martin 1604, p. 18 / p. 912). Il semble qu'il y ait ici une contradiction avec le récit de Pyrard.

séjournent en compagnie des Hollandais du *Bélier*. Les deux navires français reprennent la mer, mais les ravages des maladies les incitent à relâcher deux semaines aux Comores (23 mai-7 juin). Trois semaines plus tard, le doute et l'incertitude planent sur leur position : une dispute éclate entre ceux qui estiment que les îles qu'ils aperçoivent sont les Maldives et ceux qui pensent à tort qu'il s'agit des îles « de Diego de Roys », c'est-à-dire l'île Rodriguez, à l'est de l'île Maurice[271]. C'est bien sur un banc des Maldives que le *Corbin* s'échoue dans la nuit du 1er au 2 juillet[272], tandis que le *Croissant* va mettre encore trois semaines de plus pour arriver à bout de forces le 24 juillet 1602 à Atjeh, sept mois après avoir doublé la pointe de l'Afrique.

Les Anglais choisissent de passer à l'est de Madagascar, mais des vents contraires et le retour du scorbut les contraignent à faire escale dans la baie d'Antongil, sur la côte orientale[273] (4 janvier-16 mars), où ils subissent de lourdes pertes[274]. Le 19 mai, ils arrivent en vue des îles Nicobar, où ils se fournissent quelques provisions et réparent les navires. Le 30 mai, ils repartent en direction de Sumatra, gênés par des vents et des courants contraires, mais un des vaisseaux, victime de voies d'eau, doit retourner vers une des îles, où il est réparé grâce à l'aide des indigènes. Le 8 juin, la flotte met à nouveau les voiles et atteint enfin Sumatra le 16 juin 1602. Elle aura mis elle aussi sept mois à traverser l'océan Indien.

Au début du mois de janvier 1602, les Hollandais s'engagent dans le canal de Mozambique et longent la terre de Natal (toujours sans le *Bélier*) en luttant contre les vents et les courants contraires. Ils effectuent une première escale devant « la côte de Soffala » (29 janvier-4 février), puis une seconde un peu plus au nord à l'embouchure de « la riviére de Quama »[275], que la chaloupe va explorer mais elle ne peut revenir à cause de la mer déchaînée. Le navire amiral, la *Brebis*, lève l'ancre le 5 février pour éviter de s'échouer ; il est rejoint le 7 par l'*Agneau*, mais sans la chaloupe.

---

271 « Puis le Maistre de nostre navire (qui seul parloit en ces occurrences, pour ce que le Capitaine & Lieutenant estoient malades, & nostre Pilotte qui estoit Anglois, ne parloit pas François) luy demanda [au Général de la Bardelière] quels bancs & isles c'estoient qui paraissoient, le General & son Pilotte respondirent que c'estoient les isles appellees *de Diego de Roys*. Et toutesfois nous avions laissé ces isles *de Roys* quatre-vingt lieuës en arriere vers l'Ouest. Il y eut lors grande contestation, entre ceux du Croissant, & les nostres sur la recognoissance de ces bancs & isles : car nostre Capitaine, Pilotte, Maistre & contre maistre soutenoient que c'estoit les Maldives, & qu'il se falloit donner de garde : & nostre General & son pilote opiniastroient le contraire. […] Toute la iournée se passa en ceste dispute, tenans tousjours nostre route […]. L'intention de nostre General estoit de passer par le Nord des Maldives, entre la coste de l'Inde & la teste des isles, mais tout au contraire, nous allions droit dans le milieu nous y embarrasser » (Pyrard 1619, p. 53-54 (I) / p. 74-75). Lors du voyage des frères Parmentier, en septembre 1529, une controverse similaire avait eu lieu à propos de leur situation géographique, entre le pilote portugais qui assurait qu'ils se trouvaient aux Maldives, et Jean Parmentier et Pierre Crignon, qui contestaient cette position.

272 Juste avant le naufrage, Martin indique qu'ils pensaient être encore à 80 lieues des Maldives : « […] nous eusmes la veüe de plusieurs bancz & Isles qui sappellent les Maldives […] lieu cy dangereux, duquel nous pensions estre esloignez de quatre vingtz lieües » (Martin 1604, p. 25 / p. 915).

273 La baie d'Antongil se trouve au nord-est de l'île, à 15° sud. Avant d'y pénétrer, les Anglais ont mouillé l'ancre quelques jours devant l'île Sainte-Marie (ou Nosy Boraha), située un peu plus au sud le long de la côte, mais une tempête, l'impossibilité de troquer avec les indigènes et les malades du scorbut incitèrent Lancaster à aller jeter l'ancre un peu plus au nord dans la vaste baie.

274 Pas seulement à cause du scorbut : beaucoup d'hommes sont touchés par une « fièvre » que l'auteur du récit attribue à la mauvaise qualité de l'eau ; il s'agit sans doute de la dysenterie. Un accident stupide coûta également la vie, entre autres, au capitaine de l'*Ascension*, William Brand, qui fut remplacé par Robert Pope.

275 Il s'agit sans doute ici de l'embouchure du Zambèze, au Mozambique.

Du 7 au 11 février, toujours en longeant la côte, les deux navires subissent la même énorme tempête décrite par Pyrard et Martin et se retrouvent eux aussi séparés.

Le 17 février, l'équipage de la *Brebis* aperçoit les Comores et retrouve le lendemain la chaloupe, qui a dû laisser en route deux prisonniers. Le 21, ils jettent l'ancre devant l'île de Mohéli, où ils sont ravitaillés en viande par les insulaires qui les accueillent très favorablement, mais Spilberg reste méfiant et refuse les nombreuses sollicitations du roi. Le 23 mars, des indigènes annoncent qu'un autre grand navire se trouve de l'autre côté de l'île : c'est l'*Agneau.* Ils avaient été séparés par la tempête et se retrouvent le lendemain avec joie, mais ils n'ont pas plus de nouvelles du *Bélier.* Le 31 mars, des hommes descendus à terre ne reviennent pas ; les canots des insulaires ne viennent plus non plus, jusqu'au 5 avril, où la *Brebis* lève l'ancre pour aller vers les îles d'Anjouan et de Mayotte. Du 6 au 9 avril, elle louvoie et mouille devant Mayotte, où ils se ravitaillent en eau, mais aucun signe des habitants. Ils repartent le 11 avril, mais ils ne sont que 25, dont plusieurs qui ne sont pas des marins et une dizaine de malades. Le 12, Spilberg souhaite retourner à Mohéli afin de récupérer l'*Agneau* et tenter de faire libérer les prisonniers, mais le vent d'ouest les en empêche. Il est décidé d'un commun accord de quitter les Comores en regrettant amèrement d'abandonner leurs vingt-huit camarades captifs[276], mais le temps presse : les réserves d'eau et de bois s'épuisent et le nombre des malades augmente tous les jours. La *Brebis* met donc seule le cap au nord-est et franchit l'Équateur le 25 avril.

Le 26 mai, l'équipage aperçoit le cap Comorin, puis deux jours plus tard la pointe de Galle. Finalement, ils jettent l'ancre le 31 mai à Batticaloa, sur la côte orientale de Ceylan. Le 3 juillet, ils sont rejoints par le *Bélier*, qu'ils avaient perdu de vue depuis le 24 décembre, juste avant le cap de Bonne-Espérance. Celui-ci avait notamment rencontré le *Corbin* et le *Croissant* dans la baie de Saint-Augustin, à Madagascar. Puis Spilberg, qui avait parmi d'autres ordres celui de s'allier avec le roi de Candy, ennemi des Portugais, est reçu très favorablement à la cour de celui-ci à la fin du mois de juillet. Les Hollandais capturent quelques bateaux portugais, mais le temps presse car la mousson approche : le 3 septembre, les deux navires mettent le cap sur Atjeh, où ils parviennent enfin le 16 septembre 1602. Ils y trouvent les quatre navires anglais de Lancaster (arrivés le 16 juin), leurs compatriotes de l'*Agneau*, dont ils étaient sans nouvelles depuis les Comores (arrivé le 4 juillet), et le *Croissant* (arrivé le 24 juillet). La *Brebis*, partie des Comores le 12 avril, a donc mis un mois et demi à atteindre Ceylan, puis, en compagnie du *Bélier*, deux semaines de plus pour parvenir à Sumatra. Au total, il lui aura fallu huit mois et demi pour traverser l'océan Indien.

276 L'*Agneau* parvient ensuite à Sumatra. La *Brebis* et le *Bélier*, qui se sont auparavant retrouvés à Ceylan le 3 juillet, l'y rejoindront le 16 septembre.

1.3. Bilan et comparaisons

Le *Croissant*, parti de Saint-Malo le 18 mai 1601, parvient à Sumatra le 24 juillet 1602, soit environ 14 mois pour effectuer le trajet Saint-Malo – Sumatra, dont 9 mois de mer entrecoupés de 4 escales qui représentent un peu plus de 5 mois : 1 mois et demi à Annobón, 9 jours à Sainte-Hélène, 3 mois à Madagascar et 15 jours aux Comores.

Les Anglais de la flotte de Lancaster, eux, ont mis à peine moins de temps que le *Croissant* : 13 mois et demi, entre leur départ d'Angleterre le 30 avril 1601 et leur arrivée à Sumatra le 16 juin 1602, avec trois escales qui représentent environ 4 mois et demi : 1 mois et demi dans la baie de Saldanha, 2 mois et demi dans la baie d'Antongil à Madagascar et 2 à 3 semaines aux îles Nicobar. Ils ont bien réalisé une forme de *Volta*, mais trop tard, ce qui a entraîné les mêmes conséquences que pour les Français et les a contraints à de longues escales.

Les Hollandais de la flotte de Spilberg ont mis eux aussi plus d'un an à atteindre Sumatra : partis de Veere le 5 mai 1601, l'*Agneau* y est arrivé le 4 juillet 1602 (soit 14 mois), avant la *Brebis* et le *Bélier*, qui ont fait une escale à Ceylan (respectivement 3 et 2 mois) comme le portaient leurs ordres, et l'ont retrouvé à Atjeh le 16 septembre (soit un peu plus de 16 mois).

Les Français, les Anglais et les Hollandais ont donc mis entre 13 et 16 mois à atteindre Sumatra, c'est-à-dire deux fois plus que nécessaire. Hélas pour elles, les trois expéditions, sans pilote véritablement compétent, sont tombées dans le piège du golfe de Guinée et ont ainsi doublé leur temps de trajet, avec toutes les conséquences dramatiques que cela implique.

À titre de comparaison, lors de la première liaison maritime entre l'Europe et les Indes orientales, le voyage des navires de Vasco de Gama dura un peu plus de 10 mois, entre le départ de Lisbonne le 8 juillet 1497 et l'arrivée à Calicut le 20 mai 1498[277].

En 1529, le *Sacre* et la *Pensée*, les deux navires commandés par les frères Jean et Raoul Parmentier, n'ont mis que 7 mois pour se rendre à Sumatra, car ils avaient l'immense avantage d'être guidés par un pilote portugais compétent et expérimenté. Partis de Dieppe le 3 avril 1529, donc à une date encore favorable, ils ont effectué la *Volta*, puis ont dépassé le cap de Bonne-Espérance dans les temps, le 23 juin, ce qui leur a permis de bénéficier de la mousson dans l'océan Indien et d'atteindre Ticou (Sumatra) le 1er novembre[278].

Lors de la première expédition organisée par la Compagnie française des Indes orientales, le *Montmorency* et la *Marguerite*, commandés respectivement par Charles De Nets et par Augustin de

277 Avec 6 escales, qui représentent au total environ 10 semaines : dans l'île de Santiago au Cap-Vert (27 juillet-3 août), dans les baies de Sainte-Hélène (7-16 novembre) puis de São Brás (25 novembre-7 décembre), à Mozambique (2-29 mars), à Mombasa (7-13 avril) et enfin à Mélinde (14-24 avril).

278 Avec 5 très courtes escales, qui représentent au total presque 3 semaines : 3 jours au Cap-Vert (25-27 avril), 5 jours sur la côte occidentale de Madagascar (26-30 juillet), 2 jours aux Comores (9-10 août), 2 jours aux Maldives (24-25 septembre) et une semaine sur l'île Parmentière près de Sumatra (21-27 octobre). J. Nothnagle a effectué des comparaisons intéressantes entre le voyage des Parmentier en 1529 et celui du *Corbin* et du *Croissant* en 1601-1603 dans son article « Two Early French Voyages to Sumatra », *Sixteenth Century Journal*, XIX, 1988, n° 1, p. 97-109.

Beaulieu, ont mis 10 mois à effectuer le voyage : partis de Dieppe le 16 avril 1616, ils sont parvenus à Bantam (Java) les 15 et 17 février 1617[279].

Le second voyage d'Augustin de Beaulieu, qui commandait une flottille composée du *Montmorency*, de l'*Espérance* et de l'*Hermitage*, dura 14 mois, entre le départ de Honfleur le 2 octobre 1619 et l'arrivée à Ticou le 1er décembre 1620[280].

2. Le voyage retour[281]

Un long voyage retour attendait les passagers, qui étaient maintenant familiers des conditions de vie et de mort sur les navires au long cours. Ils retrouvaient les drames quotidiens, les tempêtes, les maladies, la faim et la soif et tous les dangers de la mer. De la même façon que le voyage aller, le voyage retour, pour se dérouler dans les « meilleures » conditions et être le plus court possible, devait respecter un itinéraire et un calendrier bien précis.

2.1. La route des Portugais

Comme le sait Pyrard, il fallait repartir des Indes impérativement avant la fin du mois de décembre ou au tout début du mois de janvier au plus tard, sous peine de manquer la mousson favorable au retour et de devoir attendre son rétablissement[282]. Une fois franchi le cap de Bonne-Espérance, les caraques faisaient route au plus court vers l'île de Sainte-Hélène, où elles pouvaient relâcher pour faire aiguade. La modeste chapelle érigée sur l'île portait des mots symboliques : « Rendez grâce au Seigneur de vous avoir menés en ce lieu et de vous avoir délivrés de vos épreuves passées »[283]. Après Linschoten, qui en vantait déjà les mérites lors de son passage en mai 1589[284], Martin en parle lors du voyage aller du *Croissant* comme étant une escale salvatrice au

279 Avec une escale d'un mois et demi à la pointe de l'Afrique (baie de Saldanha et baie de la Table, 15 septembre-30 octobre 1616).

280 Avec de nombreuses escales, notamment au cap de Sierra Leone (novembre-décembre), dans la baie de la Table (16 mars-12 avril), dans la baie de Saint-Augustin à Madagascar (22 mai-3 juin), aux Comores (14-21 juin), ainsi qu'à la pointe de la corne de l'Afrique (août), ce qui représente au total environ trois mois.

281 Les relations de voyages qui nous sont parvenues, si elles sont la plupart du temps très riches en informations sur le voyage aller, sont en général beaucoup moins détaillées sur le voyage retour, souvent relaté en quelques courts paragraphes seulement. Pour cette raison, cette sous-partie est beaucoup moins fournie que la précédente et ne contient pas de carte.

282 La caraque portugaise à bord de laquelle se trouvait Pyrard pour rentrer en Europe a mis presque deux mois à franchir avec difficulté le cap de Bonne-Espérance (8 avril-31 mai 1610), à cause d'un départ trop tardif de Goa (3 février) : « Et quand c'est au retour des Indes pour s'en revenir, faut partir à la fin de Decembre, ou au commencement de Ianvier, pour eviter les mesmes dangers [tempêtes, vents contraires, maladies], car il faut necessairement passer le Cap de bonne Esperance au commencement de May ou plustost, si faire se peut. Et parce que nous ne partismes de Goa que le dernier de Ianvier, nous nous pensasmes perdre, & fusmes deux mois à la veuë dudit Cap premier que de pouvoir passer, estans incessamment tourmentez de vents contraires » (Pyrard 1619, p. 420 (TF) / p. 893).

283 Cité par F. Bellec, *Nefs, galions et caraques…*, p. 84.

284 Voir l'*Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales*, Amsterdam, Henry Laurent, 1610, chap. XCIV : « Briesve description de l'Isle de S. Helene », p. 226-228.

retour[285], tandis que Pyrard est encore plus élogieux[286]. Tous les navires dont les itinéraires sont ici analysés s'y sont arrêtés. Dans le meilleur des cas, le voyage retour prenait environ 6 à 7 mois : les navires rentraient près de 2 ans, ou même 3 ans, quelques fois plus, après l'appareillage[287].

2.2. Itinéraire du Croissant *et comparaisons*

Le *Croissant* part de Sumatra le 20 novembre 1602 et passe avec difficulté la pointe de l'Afrique le 13 février suivant, après avoir été malmené par les tempêtes pendant presque un mois. Après une escale de deux semaines à l'île de Sainte-Hélène (3-19 mars), il fait naufrage le 23 mai 1603 à 70 lieues des côtes de l'Espagne, soit environ 6 mois après le départ d'Atjeh et 2 ans après le départ de Saint-Malo, le 18 mai 1601.

Les Anglais de la flotte de Lancaster quittent Atjeh le 19 novembre 1602, mais seule l'*Ascension* part vers l'Europe le 21, tandis que le *Dragon* et l'*Hector* font route vers Bantam. Sur le chemin, ils retrouvent à Priam[288] le *Susan*, chargé de poivre, qui repart vers l'Angleterre à une date non mentionnée, sans doute à la fin du mois de novembre ou au début du mois de décembre. Puis les deux navires restants, le *Dragon* et l'*Hector*, arrivent à Bantam le 26 décembre. Ils en repartent le 2 mars 1603, franchissent avec grande difficulté le cap de Bonne-Espérance dans la première quinzaine de mai et arrivent le 26 juin à l'île de Sainte-Hélène, où ils font escale jusqu'au 15 juillet. Le 23 juillet, ils aperçoivent l'île de l'Ascension, puis le 29 ils passent l'Équateur. Enfin, le 21 septembre 1603 ils accostent aux Dunes, sur les côtes de l'Angleterre : le *Dragon* et l'*Hector* ont mis un peu moins de 7 mois à rentrer. Partis le 30 avril 1601, leur voyage a donc duré au total un peu moins de 2 ans et demi[289].

285 « […] ces rafreschisemens estant comme une manne aux navigantz qui viennent des Mers du Sud & Indes Orientales, estant leur retraicte pour faire eau & se rafreschir trouvant toutes choses qui sont necessaires aux navigantz » (Martin 1604, p. 15 / p. 911). Lors du voyage retour, Martin se contente d'indiquer les dates de leur escale, sans aucun détail : « Le troisiesme iour de Mars, nous posasmes l'ancre a la Radde de l'Isle saincte Helene, & en partismes le dix-neufviesme jour dudit moys » (Martin 1604, p. 63 / p. 928).

286 Lors de son voyage retour à bord d'une caraque portugaise, Pyrard a lui aussi fait escale à Sainte-Hélène (25 juin-14 juillet 1610) et il en a laissé une longue description très positive. On trouve entre autres : « Ceste isle est si petite que rien plus, mais elle est de tres-grande commodité, & opportunité pour ce voyage des Indes Orientales, qu'il seroit fort difficile, voire quasi impossible, de faire sans ceste rencontre. […] sa providence l'a accomplie de la meilleure temperature d'air, de terre, & d'eau qu'il est possible ; Car ie croy qu'il ne s'en pourroit trouver une telle au reste du monde pour sa grandeur » ; « [les malades] y recouvrent santé tant l'air y est bon, & ne se trouve point qu'il y en meure aucun, à ce que i'ay peu entendre » (Pyrard 1619, p. 316 et 318 (II) / p. 795 et 796). La description complète fait l'objet du chapitre XXIV de la seconde partie : « Isle de Saincte Helene, sa description, & ce qui nous y arriva » (p. 312-319 (II) / p. 790-797). Augustin de Beaulieu, qui y fit escale en juin 1622 à bord du *Montmorency* de retour de Sumatra, en expose également les bienfaits.

287 En comparaison avec l'Amérique, la première traversée de Christophe Colomb, à partir des Canaries, a duré à peine plus d'un mois (6 septembre-12 octobre 1492), sans difficultés de navigation. Les galions espagnols partaient dix mois s'ils étaient armés pour la terre ferme (c'est-à-dire l'Amérique du Sud), ou quinze s'ils allaient en Nouvelle-Espagne (c'est-à-dire au Mexique), partageant leur temps pour moitié entre mer et mouillages, dans les limites acceptables par une hygiène convenable. Ils se heurtaient toutefois à d'autres difficultés : les pirates et les cyclones.

288 Un port situé sur la côte occidentale de Sumatra, à une trentaine de kilomètres au sud de Ticou.

289 On ne peut pas connaître la durée exacte du voyage du *Susan*, car on ne sait pas précisément à quelle date ce navire est rentré en Angleterre (peut-être en juin 1603). L'*Ascension*, lui, est rentré à Woolwich le 26 juin 1603. Son voyage retour a donc lui aussi duré 7 mois, et la durée totale de son voyage est d'environ 26 mois.

Les Hollandais de la flotte de Spilberg, après avoir connu diverses pérégrinations dans les îles de la Sonde, ne partent finalement de Sumatra que le 4 septembre 1603, avec deux navires seulement, la *Brebis* et l'*Agneau*, car le *Bélier* a été vendu par Spilberg à des compatriotes. Ils sont accompagnés par deux autres vaisseaux hollandais, la *Concorde* et la *Vierge d'Enchuise*. Le 8 novembre, ils franchissent le cap de Bonne-Espérance, puis accostent le 26 novembre à l'île de Sainte-Hélène, où ils rencontrent un navire monté par des compatriotes, le *Chasseur*. Après s'être ravitaillés en viande, les cinq vaisseaux repartent le 29 décembre. Une semaine plus tard, le 6 janvier 1604, ils aperçoivent selon eux l'« Isle de la Trinité »[290], mais étant donné la latitude indiquée (8° sud), il s'agirait plutôt de l'île de l'Ascension (7° 56' sud). Le 14 janvier, ils passent l'Équateur et arrivent enfin à Flessingue, aux Provinces-Unies, le 24 mai 1604. Le voyage retour depuis Sumatra a duré pratiquement 9 mois. Partis le 5 mai 1601, leur voyage a donc duré au total un petit peu plus de 3 ans.

2.3. Bilan et comparaisons

La durée moyenne des voyages retour analysés ici varie donc entre 6 et 9 mois, avec une escale à Sainte-Hélène. C'était le minimum pour l'époque, il n'était tout simplement pas possible de faire mieux. On constate ainsi que, contrairement au voyage aller qui durait parfois le double du temps nécessaire à cause des fréquentes erreurs de navigation (de 7 à 14 mois), le voyage retour était mieux maîtrisé, si tant est qu'on puisse utiliser cette expression pour la navigation à cette époque.

La durée totale du voyage était extrêmement longue. Compte tenu des terribles conditions de navigation, elle explique l'usure excessive des navires et la mortalité effroyable lors de ces expéditions transocéaniques. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le voyage du *Croissant* a duré 2 ans (18 mai 1601-naufrage le 23 mai 1603), celui du *Dragon* et de l'*Hector* un peu moins de 2 ans et demi (30 avril 1601-21 septembre 1603) et celui de la *Brebis* et de l'*Agneau* un petit peu plus de 3 ans (5 mai 1601-24 mai 1604).

À titre de comparaison, des trois navires de Vasco de Gama partis de Calicut le 29 août 1498, le *Bérrio*, commandé par Nicolau Coelho, fut le premier à rallier Lisbonne le 10 juillet 1499, après 10 mois et demi de navigation, et quasiment 2 ans jour pour jour après son départ du Portugal le 8 juillet 1497[291].

290 L'île de Trindade est située au large du Brésil, à 20° 31' sud.

291 Le voyage retour fut marqué par de nombreuses escales : d'abord à l'île d'Angédive (au large de Goa), puis sur la côte de l'Afrique orientale (Mogadiscio et Mélinde entre autres), où le *São Rafael* fut brûlé faute d'hommes valides pour le manœuvrer, ensuite à la pointe de l'Afrique dans la baie de São Brás (ou Mossel Bay) et enfin à l'île de Santiago, dans l'archipel du Cap-Vert. Vasco de Gama, afin de pouvoir rester au chevet de son frère Paulo, mourant, y confia le *São Gabriel* à João de Sá, qui rentra à Lisbonne le 29 juillet. Le chef de l'expédition fut le dernier à rejoindre Lisbonne à la fin du mois d'août ou au début du mois de septembre.

Le voyage retour du *Sacre* et de la *Pensée*, partis de Sumatra le 22 janvier 1530, a duré au moins 6 à 7 mois. Au total, les deux navires ont été partis au minimum une quinzaine de mois (3 avril 1529-été ou automne 1530)[292].

Lors de la première expédition organisée par la Compagnie française des Indes orientales, le *Montmorency*, commandé par Augustin de Beaulieu, a mis environ 7 mois à rentrer en France : parti de Bantam à la toute fin du mois de décembre 1617, il accosta le 6 août 1618 à Dieppe, d'où il était parti le 16 avril 1616, soit un voyage d'une durée totale de 2 ans et presque 4 mois[293].

Lors de son second voyage, le *Montmorency* mit 10 mois à effectuer le trajet entre son départ de Ticou (Sumatra) le 1er février 1622 et l'arrivée au Havre le 1er décembre suivant[294]. Parti de Honfleur le 2 octobre 1619, son voyage dura donc au total 3 ans et 2 mois.

3. Bilan de l'expédition

3.1. La cargaison du Croissant

Il faut bien l'avouer, le strict bilan commercial de l'expédition est nul : le *Croissant* a bien chargé une cargaison d'épices à Sumatra, mais celle-ci ne semble pas très importante. Martin, un des rares survivants, ne donne aucune information à ce sujet. Pyrard dit que le *Croissant* « n'estoit pas chargé à demy »[295] mais ne dit pas de quoi. Une source anglaise paraît confirmer que la cargaison n'était pas complète et donne plus de détails :

> « […] *departed from Dachem for France with about 14 tunne of pepper, some small quantity of sinamon, and some indico ; so that he had not halfe of this lading* ».
>
> « […] il [le *Croissant*] repartit 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 moitié »[296].

Deux sources hollandaises donnent les indications suivantes :

---

292 Le récit du voyage du *Sacre* et de la *Pensée* s'arrête hélas au moment de leur départ de Sumatra le 22 janvier 1530. On connaît simplement grâce à la lettre de Guillaume Lefèvre, postérieure au voyage (elle est datée de Dieppe le 18 décembre 1575 et rapporte le témoignage d'un des survivants de l'expédition, Jean Plastrier), ces quelques renseignements sur le trajet de retour : les deux navires ont jeté l'ancre au niveau du cap de Bonne-Espérance à une date inconnue, sans toutefois descendre à terre, puis ils ont été séparés (par une tempête ?) pendant un mois. La *Pensée* a fait ensuite escale sur l'île de Sainte-Hélène, puis les deux navires se sont retrouvés quelque part dans l'Atlantique et sont rentrés ensemble à Dieppe, sans doute au cours de l'été 1530, si l'on estime qu'ils ont mis le temps minimum pour revenir des Indes orientales, soit 6 à 7 mois. Mais on peut aussi conjecturer que le trajet a été plus long car en partant de Sumatra seulement le 22 janvier, les deux navires dieppois ont dû certainement se heurter à des vents contraires au niveau du cap de Bonne-Espérance. Leur voyage aurait donc duré au total au moins une quinzaine de mois entre le départ de Dieppe le 3 avril 1529 et l'arrivée à Dieppe, qui n'a pas pu intervenir avant la fin juillet 1530, dans le meilleur des cas.

293 Nous ne disposons malheureusement d'aucune information supplémentaire sur le voyage retour.

294 Avec 3 escales dans la baie de la Table (5-30 mai), à l'île de Sainte-Hélène (22-28 juin) et à l'île Saint-Vincent, dans l'archipel du Cap-Vert (17 août-15 septembre), qui représentent au total environ 2 mois.

295 Pyrard 1619, p. 309 (I) / p. 273.

296 Il s'agit d'un passager anonyme qui publia à son retour une relation du voyage de la flotte de James Lancaster : *A true and large discourse of the East India Voyage*, in *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society (Second Series, n° LXXXV), 1940 p. 134. La traduction française est celle que l'on trouve dans l'édition Chandeigne du récit de Pyrard, p. 963 (note 1 de la page 917). Les navires anglais de Lancaster ont séjourné à Atjeh à l'automne 1602 en même temps que le *Croissant*.

« La Bordeliére, Général des François, n'y avoit pas mieux fait ses affaires. Il n'avoit acheté qu'environ huit lastes de poivre… tayels la bare montant 380. livres poids de Hollande. Chaque tayel vaut une livre de gros, ou 6. florins »[297].

« […] le François n'en avoit que quinze lastes [de poivre] »[298].

Enfin, d'après Charles de la Roncière, la cargaison était « évaluée par la Compagnie malouine à deux millions »[299], sans plus de précision. 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 un des leurs à Atjeh : André Burel, chargé de préparer la venue d'autres compatriotes. Ce fait très important n'est paradoxalement pas mentionné par Martin. La seule source qui le mentionne est le registre des décès de l'église Notre-Dame de Vitré cité ci-après. Il démontre la volonté d'expéditions futures, même si on ne sait pas ce qu'André Burel est devenu par la suite.

3.2. Un voyage très meurtrier

Le bilan humain est catastrophique. Si l'on en croit le registre des décès 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 l'Espagne le 23 mai 1603 :

« Ce jour 18 iuin 1603 arriverent nouvelles certaines que Christophle moreau boissentz, Iean le coq, Paul martin, Iean fournier, Mathurin hure, Iullien bigot, et François martin tous habitans de cette ville de vitre, lesquex auec viii. ou ix. vingtz hommes tant de s^{t} Malo, Vitre, dinan, Rennes, Foulgeres et laval, estoint alley faire le voiaige des Molucques ou arrivant se perdit une nauire auec tout ce qui estoit dedans. Et l'autre se perdit pres lisbonne sen reuenant et furent sauluez sellement 14 hommes. Ie mi^{re} Iean lespaineul curé de nre Dame dudict Vitré ay inséré ici ce memoire pour servir a la posterité.

lespaigneul

[En marge :] Sont echappez vivants Iullien bigot, François martin & andre burel lequel est demeure aux molucques ».

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 aventures que lui. Les seules informations qu'il donne sont que l'un d'eux, originaire de Saint-Malo, était le charpentier du *Corbin*, qu'ils se sont séparés à leur retour près de Saint-Jacques-de-Compostelle en janvier 1611 et qu'il ne les a jamais revus depuis. On arriverait

297 Renneville, *Recueil des voyages…*, t. IV, *Relation du I. voyage de Georges Spilberg*, p. 127. Les navires de Spilberg ont notamment croisé le *Croissant* à Atjeh à l'automne 1602.

298 Renneville, *Recueil des voyages…*, t. III, *Relation du 2^{e} voyage de Jaques Van Neck, amiral hollandois, aux Indes orientales*, p. 276. L'*Amsterdam* et le *Gouda* ont rencontré le *Croissant* lors du voyage retour près du cap des Aiguilles en février 1603 et ont ensuite navigué de conserve avec lui, ainsi qu'avec l'*Ascension*, un des navires anglais de la flotte de Lancaster, jusqu'à l'île de Sainte-Hélène.

299 C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 266. Malheureusement, aucune source n'est indiquée.

donc à un total de 17 survivants, et même 18 si l'on ajoute André Burel, resté à Sumatra, soit environ 10 à 15 % de l'effectif de départ[300].

Plus largement, même pour les Portugais qui parcouraient ces routes maritimes depuis un siècle, le long voyage vers les Indes orientales comportait de nombreux risques et de fortes incertitudes, car la navigation était loin d'être une science exacte à cette époque[301]. Malgré leur expérience, ils essuyaient eux aussi de très lourdes pertes. On peut citer un exemple parmi beaucoup d'autres donnés par Pyrard :

> « I'ay veu, estant à Goa, arriver des navires, où de mil & mil deux cents hommes qu'ils estoient au partir de Lisbone, n'en restoit pas deux cens, & encores presque tous malades du scurbut, qui les mine de telle sorte qu'apres estre arrivez, il n'en reschape gueres »[302].

Jean Mocquet, lui, cite – entre autres – le naufrage d'un navire portugais, le *Santiago*, en 1585 sur les Bassas da India, dans le canal de Mozambique : d'après lui, il y a eu seulement 90 survivants sur 250 passagers[303]. Il donne de nombreux autres exemples dans son récit[304] et sa propre expérience est révélatrice : sur les 14 navires qui composaient la flotte sur laquelle il s'est embarqué au départ de Lisbonne le 29 mars 1608, seulement 4 sont arrivés à Goa le 26 mai 1609.

300 Rappelons que celui-ci était d'environ 125, 160 ou 180 hommes. 18 sur 125 = 14,4 %, 18 sur 160 = 11,25 %, 18 sur 180 = 10 %. Louis Irissou évoque également 160 ou 180 hommes en se fondant sur l'ouvrage d'Édouard Frain (*Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, Rennes, Plihon, 1877, p. 26), qui cite le registre de Vitré. Par contre, il ne totalise que 15 survivants (en incluant Pyrard) et avance le chiffre, erroné selon moi, de 94 % de pertes (« François Martin, apothicaire et explorateur », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 116, 1939, p. 112, n. 10).

301 Voir C.R. Boxer, *The Carreira da India. Ships, Men, Cargoes, Voyages*, Lisbonne, Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, 1961 ; K.P. Mathew, *History of the Portuguese Navigation in India (1497-1600)*, Delhi, Mittal Publications, 1988.

302 Pyrard 1619, p. 211 (II) / p. 708. Voici trois autres exemples : « […] si tous les navires qui y vont [aux Indes orientales], en revenoient, il ne se trouveroit pas des hommes pour les ramener, à cause du grand nombre qui meurt aux voyages, & quelquefois les personnes de deux navires ne sont suffisantes pour en ramener un » (Pyrard 1619, p. 194 (II) / p. 695) ; « Pour moy j'ay cognoissance de vingt-cinq navires, tant caraques que galions, & autres grands vaisseaux qui sont partis par trois voyages en 3. annees de Lisbone pour aler à Goa ; dont pour une annee il en partit 14. où estoit le Comte de *la Fera* [il s'agit de la flotte à bord de laquelle se trouvait Jean Mocquet], envoyé pour Vice-Roy, qui mourut en allant à la coste de Guinee, & les deux autres d'apres il en partit unze [11] : mais ie puis asseurer que de ces 25. il n'en est retourné que quatre en Portugal. Le reste a esté eschoüé, perdu & submergé és Indes, fors trois ou quatre pris par les Holandois, sans parler de ceux des Indes, qui se sont perdus ça & là en grand nombre » (Pyrard 1619, p. 222-223 (II) / p. 717) ; « […] il arriva à Goa quatre grandes Caraques chacune du port de deux mil tonneaux ou environ […] & estoient partis de Lisbone iusqu'au nombre de cinq, mais ils ne sçavoient qu'estoit devenuë l'autre, à cause des tourmentes dont ils avoient esté accueillis au Cap de bonne Esperance. En chaque Caraque s'estoient embarqué jusqu'à mille personnes, tant soldats que mariniers, Iesuites & autres gens d'Eglise, Marchands & Gentils-hommes ; et lors qu'ils arriverent à Goa, il n'y en avoit pas trois cens en chacune, encores la moytié estoient malades à cause du grand calme & de la grande fatigue & necessité d'eaux douces qu'ils avoient enduré sur mer, pour avoir esté huict mois sans prendre terre » (Pyrard 1619, p. 385 [285] (II) / p. 768).

303 « ce non moins lamentable que memorable naufrage » (Mocquet 1617, p. 228 / p. 52) fait l'objet d'un ouvrage dans la collection Magellane des Éditions Chandeigne : *Le naufrage du Santiago sur les « bancs de la Juive » (Bassas da India, 1585)*, P. Billé, X. de Castro (éd.), 2007. Voir aussi, dans la même collection : *Histoires tragico-maritimes. Trois naufrages portugais au XVI^e siècle*, traduction de G. Le Gentil, 1992, 2^e édition révisée en 1999 ; ainsi que deux ouvrages de G. Lanciani : *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisbonne, Istituto de cultura Portuguesa, 1979, et *Tempeste e naufragi sulla via delle Indie*, Rome, Bulzoni, 1991. Voir enfin J. Duffy, *Shipwreck and Empire. Portuguese maritime disasters in a century of decline*, Cambridge, Harvard University Press, 1959.

304 Entre autres : « Ainsi de tant de flotes qui vont & viennent tous les ans de Portugal en Inde, & d'Inde en Portugal, la plus grande part court semblable fortune, de prise ou de nauffrage, la mer demeurant le plus soude heritiere de tant de richesses & despoüilles d'Orient & Occident » (Mocquet 1617, p. 274 / p. 85-86). Dejanirah Couto, dans sa préface à l'édition Chandeigne (p. 28), indique qu'entre 1600 et 1609, sur 85 navires portugais partis de Lisbonne vers Goa, 25 ont dû faire demi-tour, 12 ont fait naufrage, et seulement 48 sont arrivés à Goa, soit à peine plus de la moitié.

La Ligne des Indes est donc un véritable gouffre engloutissant hommes, vaisseaux et fortunes[305]. À bord des navires de l'époque, la mort est une fatalité annoncée, une sorte de maladie contagieuse. Décès et prières pour les morts font partie du quotidien : une courte cérémonie a lieu par civilité, l'écrivain vend les hardes du mort et la vie quotidienne reprend son cours. Bref, la mort est effroyablement banale.

Les multiples dangers, périls, accidents et fortunes de mer, les tempêtes, les maladies et les divers problèmes de navigation sont en grande partie responsables de l'échec de l'expédition française et du taux de perte très élevé des Portugais. Selon Pyrard, pour les Français il faut rajouter un départ trop tardif et l'incompétence des pilotes, ainsi que l'indiscipline de l'équipage.

François Pyrard et François Martin ont été deux des rares survivants de cette expédition. Ils ont pu regagner la France après des aventures différentes. Martin, en même temps que les autres rescapés du *Croissant*, est rentré en 1603 à Vitré, où il est devenu un personnage important. Pyrard a connu, après le naufrage du *Corbin* aux Maldives en juillet 1602, diverses pérégrinations qui ne lui ont permis de rentrer à Laval qu'en 1611.

305 Dans sa thèse de médecine intitulée *François Martin de Vitré, apothicaire navigans vers les Indes orientales, en 1601* (Université de Nantes, 1982), G. Mazeau donne les chiffres suivants, d'après les travaux du professeur J.-P. Kernéis (auteur d'une *Histoire de la médecine navale à travers les chirurgiens navigants*, dans l'*Histoire générale de la médecine, de la pharmacie, de l'art dentaire et de l'art vétérinaire*, vol. VIII, Paris, Albin Michel – Robert Laffont – Tchou, 1980) : de 1500 à 1612, sur 804 caravelles portugaises : 96 ont fait naufrage ou ont été capturées, 285 sont restées aux Indes pour les navigations « intérieures ». 1 navire sur 10 disparut corps et biens. La mortalité était cataclysmique : de 50 à 80 % (de 1412 à 1640 : 100 000 morts sur 956 navires).

CHAPITRE VI
LA SUITE DES AVENTURES DE PYRARD ET LA FIN DE LA VIE DE MARTIN

1. Des Maldives à Laval

Lorsque le *Corbin* s'échoue sur un banc des îles Maldives, dans la nuit du 1er au 2 juillet 1602, Pyrard fait partie de la quarantaine de naufragés. Alors que la plupart de ses compagnons d'infortune, rejetés par les indigènes, meurent de faim rapidement, Pyrard, lui, tente de s'adapter à la situation. En apprenant la langue et les coutumes locales, il parvient à se faire apprécier des habitants et même du roi en personne[306], qui le prend en affection et lui offre des conditions de vie confortables. Pendant environ quatre ans, il fréquente ainsi la cour du souverain, répondant à ses questions incessantes sur la vie en France et en Europe[307], jusqu'à ce que les Maldives soient attaquées par une flotte venue du royaume du Bengale en février 1607. Les assaillants s'emparent des îles désertées par les habitants et assassinent le roi. Pyrard et trois autres rescapés du *Corbin*

306 Il s'agit de Sultan Ibrahim (1585-1607), issu de la dynastie du sultan Muhamad, qui gouverne l'archipel, aux mains des musulmans après une difficile occupation portugaise de 1558 à 1573.

307 Pyrard suscite la curiosité et l'intérêt du roi, qui souhaite apprendre à quoi sert tout le matériel militaire et naval qui a été sauvé de l'épave du *Corbin*. Il répond aussi aux multiples questions des reines et se trouve ainsi dans une situation privilégiée : « Sur le soir on me fit entrer dans une court où le Roy estoit sorty pour voir tout ce qu'on avoit apporté à ce dernier voyage de nostre navire, à sçavoir les canons, boulets, armes & autres sortes de meubles de guerre & de marine, & les faisoit porter en son magazin qui estoit là. On me dit que ie m'aprochasse, & lors ie salüay le Roy en la langue & à la mode du païs : ce que i'avois remarqué soigneusement en cet instant que ie fut admis, & m'en estois particulierement informé auparavant. Cela luy plût, & luy donna envie de s'enquerir de moy à quoy servoient beaucoup de choses qu'on avoit tirees de nostre navire, dont il ne pouvoit comprendre l'usage : je luy en rendis raison, & m'exprimé au mieux que ie peus. […] Les iours suivans ie fus tout occupé à entretenir le Roy, & à luy respondre de tout ce qu'il me demandoit des mœurs & façons de faire des peuples de l'Europe, & de nostre France, des habits, des armes, & de l'estat des Roys, dont il s'enquestoit fort particulierement. Et luy discourant entr'autres de la grandeur du Royaume de France, de la generosité de la Noblesse, & dexterité aux armes : Il me dit, qu'il s'estonnoit comme on n'avoit conquis les Indes, & comment on les avoit laissé conquerir aux Portugais, qui leur faisoient entendre que leur Roy estoit le plus grand & plus puissant Roy de tous les Roys Chrestiens. Le Roy me fit aussi voir aux Reines ses femmes, lesquelles semblablement m'occupoient plusieurs iours à leur rendre raison de ce dont elles m'interrogeoient : estant sur tout curieuses d'entendre la forme, les habits, les mœurs, mariages & façons de faire des Dames de France, & le plus souvent elles m'envoyoient querir sans le sceu du Roy, ce qui n'eust pas esté permis à d'autres » (Pyrard 1619, p. 87-88 (I) / p. 100-101) ; « Ce Roy donc s'enqueroit souvent à moy du Roy de France, de son âge, maniere de vivre, guerres, armes, navires, canons, & autres choses, & si ces deux navires que nous avions amenez estoient à luy ; Ie luy respondis assez particulierement là dessus, entr'autres que si nostre Roy envoyoit des navires aux Indes, ce ne seroit pas pour deux ou trois seulement, mais deux & trois cens, dont il s'estonna fort. […] Ce Roy des Maldives me demandoit plusieurs autres choses, & entr'autres de la Cour de nostre Roy, que ie luy representois tout au long le mieux qu'il m'estois possible : & ainsi ie l'entretenois la pluspart du temps de la grandeur du Roy, & de son estat, dont il estoit fort ayse & fort content. D'autre part, les Roynes, Princesses & autres Dames s'enqueroient fort des Roynes, & Princesses de deça, & combien le Roy avoit de femmes, & s'estonnoient fort de ce qu'estant si grand & si puissant, il n'en avoit qu'une : mais principalement elles me demandoient de l'amour des Dames de deça […]. Somme que i'estois le bien venu au Palais du Roy, où i'allois souvent les entretenir de diverses choses, dont ils me questionnoient. Le Roy entr'autres choses estoit bien ayse de sçavoir particulierement ce qui estoit de la forme & usage de nos navires. […] Il estoit desireux de sçavoir tout, & à quoy cela servoit. Il admiroit fort la façon de faire le parchemin, & le papier : & sur tout estoit curieux de sçavoir l'usage de nostre navigation, & se faisoit souvent apporter les cartes & instrumens de marine, dont ie donnois l'intelligence à ses Pilotes. Somme qu'à peine pouvoit-il croire tout ce que ie luy disois de nostre France & du Roy, dont il n'avoit iamais entendu parler auparavant » (Pyrard 1619, p. 254-256 (I) / p. 231-233).

partent alors avec eux au Bengale, où ils ne restent que quelques mois, puis embarquent à bord d'un navire qui se rend à Calicut, dans le but de trouver là-bas un moyen de rentrer en France.

Au début de l'été 1607, il sont reçus chaleureusement par le samorin de Calicut et Pyrard est même logé à sa cour[308]. Après huit mois d'un séjour infructueux, et malhonnêtement conseillés par deux jésuites (un Italien et un Portugais) qui les invitent à s'en remettre aux Portugais, ils décident de se rendre à Cochin. Hélas, trahis par les marins qui devaient les y emmener, ils sont faits prisonniers par les Portugais, qui font preuve de la plus extrême méfiance envers les autres Européens qu'ils soupçonnent d'espionnage : Pyrard parle de « l'opinion qu'ils ont que nous allons là pour les espier, & deposseder »[309]. Ils sont très jaloux de leur empire[310] et voient d'un très mauvais œil la présence de Français comme Pyrard et ses compagnons auprès du roi de Calicut, qui leur avait pourtant conseillé vivement de s'en méfier[311]. En effet, les Portugais entendent interdire l'entrée de l'océan Indien à d'éventuels concurrents sous peine de mort[312]. Ils incitent même les indigènes à les trahir, comme Pyrard en fut lui-même victime[313]. Pour eux, tout Européen est suspect d'espionnage[314] ou d'hérésie, voire des deux en même temps, et tout étranger est immédiatement mis aux fers si on doute de ses origines.

C'est ainsi que Pyrard et ses compagnons sont emmenés prisonniers à Cochin par les Portugais au début de l'année 1608. Ils supplient alors leurs gardes de ne pas les tuer sans confession, car ils essayent de leur expliquer qu'ils sont catholiques comme eux, mais ils ne parviennent pas à les en convaincre et se font traiter de *lutheranos*[315]. Ils sont enfermés au « Tronco » dans des conditions

308 « Car durant le temps que i'ay demeuré en cest Estat de Calecut, i'ay tousiours fait ma demeure à la Cour, où i'estois fort aymé & chery du Roy & de tous les Seigneurs & autres Gentils de la Cour. Ils eussent bien desiré que ie fusse demeuré tousiours là » (Pyrard 1619, p. 450 (I) / p. 387).

309 Pyrard 1619, p. 226 (II) / p. 719.

310 *Ibid.* : « […] ils sont si jaloux de leur estat, qu'ils voudroient que personne n'en eut la cognoissance ».

311 « Mais le Roy & tous ceux de Calecut nous advertissoient ordinairement de ne boire & manger avec eux, de peur qu'ils ne nous empoisonnassent ; aussi de ne sortir iamais la nuit, qu'ils ne nous fissent tort, i'entens les Portugais en general ; car ils estoient extremement ialoux & faschez dequoy nous estions-là, & que le Roy nous favorisoit » (Pyrard 1619, p. 434 (I) / p. 374). Au moment de leur départ, le roi et les seigneurs leur conseillent encore vivement la plus grande méfiance : « mais sur tout que prissions bien garde de ne nous fier point trop aux Portugais » (Pyrard 1619, p. 450 [452] (I) / p. 388-389).

312 « Le principal trafic des Portugais est és Indes Orientales, où ils ne veulent permettre qu'aucune autre nation, ny les Espagnols mesmes, y aillent & tra[fi]quent ; & cela est estroitement defendu par leur Roy sur peine de la vie. Car ils ont obtenu ce privilege du Roy d'Espagne, à cause que ce seroit autrement la ruyne de leur Estat » (Pyrard 1619, p. 216 (II) / p. 712).

313 « Aussi que ie sçay que les Portugais par toute l'Inde Orientale, donnent conseil aux peuples avec lesquels ils ont alliance ou familiarité, & mesme les prient instamment, de faire & pratiquer toutes sortes de trahisons & surprises sur les navires François, Anglois & Hollandois, jusques à leur en promettre recompense » (Pyrard 1619, p. 46-47 (I) / p. 69).

314 Jean Mocquet fut lui aussi victime de l'hostilité et de la méfiance des Portugais, en particulier lorsqu'il fut arrêté pour espionnage à Mozambique en 1608 : « & ce qui fut la principale cause de ma prison à Mozambique, c'est que l'on m'acusoit d'avoir fait un routier de mer, qui est ce que les Portugais craignent le plus, ne voulans pas que les estrangers, c'est à dire Françoys, Anglois & Holandois sçachent que c'est de ces pais là, de peur qu'ils ne les en viennent desnicher plus aysement, en recognoissant le pays & leur foiblesse » (Mocquet 1617, p. 350 / p. 140).

315 Les Portugais traquent partout ceux qu'ils appellent *lutheranos*, c'est-à-dire les Hollandais, luthériens hérétiques qui prétendent leur ravir le monopole des épices, et lorsqu'ils en arrêtent, les autorités judiciaires n'attendent pas toujours le verdict de l'Inquisition pour les exécuter. Pris pour l'un d'entre eux, Pyrard craint pour sa vie et pour celle de ses compagnons lorsqu'ils voient des Hollandais pendus : « […] chacun nous disoit que nous serions pendus […] & nous monstroient une potence où y avoit eu deux ou trois Holandois pendus […]. Tout cela nous donnoit fort mauvaise esperance de nostre faict » (Pyrard 1619, p. 459 (I) / p. 394).

très difficiles : l'endroit est surpeuplé et la chaleur est écrasante, d'autant plus qu'elle est mêlée aux odeurs d'excréments. Ils y restent une dizaine de jours avant d'être libérés grâce à l'intervention du Supérieur du collège des jésuites. Pyrard estime que s'ils étaient restés là plus longtemps, ils seraient morts. Cependant, ils ne bénéficient que d'une semi-liberté, car il leur est défendu de quitter la ville, et le gouverneur attend seulement une occasion de les envoyer à Goa afin qu'ils y soient jugés par le vice-roi.

Environ six semaines plus tard, une flotte portugaise venue de Ceylan les emmène effectivement à Goa les fers aux pieds. Dès le début du voyage, Pyrard est victime d'un accident : une lourde poutre lui tombe sur le dos et il est sérieusement blessé. C'est pourquoi, en arrivant dans la capitale de l'empire portugais (juin 1608), il est directement envoyé avec ses deux compagnons à l'hôpital tenu par les jésuites. Mais ce n'est que partie remise : quelques jours plus tard, Pyrard et un de ses compagnons (le troisième, encore très malade, n'est pas en mesure de sortir) sont capturés par deux soldats portugais et conduits dans la sinistre prison appelée « la Salle », où les conditions de vie sont un peu moins dures qu'à Cochin. Ils y restent environ un mois, avant d'être à nouveau libérés grâce à l'intervention des jésuites, notamment celle du Français Étienne de la Croix.

Ensuite, Pyrard est enrôlé (de force ?) dans les troupes portugaises et donc, en tant que soldat, il participe à diverses expéditions qui l'amènent à parcourir la côte de Malabar, Ceylan, Malacca et les îles de la Sonde, sur lesquelles il ne donne guère plus de précision[316]. Il semble qu'il ait séjourné au moins à Diu et à Cambaye et qu'un même voyage l'ait mené à Ceylan, Malacca, Sumatra (qu'il a seulement aperçu sans y accoster), Bantam (Java), Madura, Bali, Ternate et Banda (Moluques)[317]. A-t-il véritablement parcouru toutes ces contrées ? Il est impossible d'en être certain. Les descriptions sont plus superficielles, le ton moins personnel, mais cela pourrait facilement s'expliquer par le contexte, puisque Pyrard effectue des missions militaires pour les Portugais, lors desquelles il n'est évidemment pas libre de ses mouvements et n'a pas le loisir de découvrir en détail ces régions.

316 « Quand nous fusmes hors de prison, nous allions boire & manger avec les soldats ça & là és logis des Seigneurs, tellement qu'il ne nous coustoit rien à vivre, car nous estions enroollez avec les soldats. Ie demeuray donc en *Goa* avecques les Portugais l'espace de deux ans, receuvant la paye de soldat, allant deçà & de-là en leurs expéditions, tant du long de la coste du Nort iusques à *Diu & Cambaye*, où i'ay esté & sejourné, que iusques au Cap *Commorin*, & mesme en l'isle de *Ceylan* » (Pyrard 1619, p. 25 (II) / p. 544) ; « Estant donc à Goa avec les Portugais, ie fus soldat en plusieurs de leurs armees qu'ils equiperent pendant que j'y sejourné, principalement outre la coste où est Goa, en l'isle de Ceylan, à Malaca, Sumatra, Iava, & autres isles de la Sonde, & aux Moluques, & estoit payé comme les autres. Car ils ont de coustume d'équipper plusieurs navires & galiottes pour envoyer à Malaca, & jusques aux Moluques, pour conduire à seureté les navires marchans : ils en envoyent aussi pour servir d'escorte à ceux qui traffiquent en la Chine, & au Iapon. C'est pourquoy ie descriray icy ce que j'ay observé par tous ces quartiers-là : où j'ay arresté, sejourné & faict la guerre » (Pyrard 1619, p. 148 (II) / p. 655-656).

317 « Estans partis de Ceylan nous prismes la route de Malaca » ; « Quant à l'isle de *Sumatra*, ie ne m'arresteray à la descrire, par ce que ie n'y ay pris terre, & en ay passé seulement à la veuë » ; « Les Galiotes Portugaises allans vers les Moluques, où i'estois, y [Bantan] sejournerent quelque temps : ce qui me donna occasion de voir ce pays [Iava] » ; « Nous fusmes de là en l'isle de *Madura* » ; « De Madura nous levasmes les voiles, & passasmes plus outre pour aller aux Moluques. Nous moüillasmes l'ancre à l'isle de *Bally*, où nous demeurasmes quelque temps, & de la parachevasmes nostre voyage aux Moluques » ; « I'ai esté & sejourné seulement à Ternate : des autres [les Moluques] i'en ay passé à la veuë de la pluspart. Au mesme quartier est une autre isle, où i'ay aussi esté, fort celebre pour une sorte d'espicerie : c'est *Banda* » ; « Estant de retour à Goa de mon voyage de Malaca, & de la Sonde » (Pyrard 1619, p. 157, 164, 168, 173, 178 [175] et 375 [275] (II) / p. 663, 671, 674, 677-681 et 760).

Certaines informations lui ont peut-être été communiquées par d'autres soldats qui, eux, avaient visité les lieux.

De retour à Goa dans le courant de l'année 1609, Pyrard et ses compagnons sont une nouvelle fois emprisonnés car Dom André Furtado de Mendonça, qui exerçait provisoirement la charge de vice-roi[318], a donné l'ordre d'arrêter tous les Européens, suspectés d'être des espions[319]. Une troisième fois, l'intervention des jésuites, notamment celle du Français Étienne de la Croix, permet leur libération au bout de trois semaines. Quelques mois plus tard, quatre caraques venues de Lisbonne « […] apporterent un Edict du Roy d'Espagne, portant defenses au Vice-Roy de permettre qu'aucuns François, Holandois ou Anglois fussent par-entre-eux, avec commandement de les faire embarquer, si aucuns y estoient pour s'en aller, à peine de la vie, comme estans là seulement pour espier, & recognoistre la terre des Indes »[320]. Le nouveau vice-roi, Rui Lourenço de Távora, qui a remplacé Dom André Furtado de Mendonça au début du mois de septembre 1609, est chargé de

318 Le vice-roi Dom Martim Afonso de Castro, en place depuis le 20 mai 1605, était mort à Malacca le 3 juin 1607. Pendant son absence, puis après sa mort, c'était l'archevêque de Goa, Dom Frei Aleixo de Meneses, qui occupait provisoirement ses fonctions (avec seulement le titre de gouverneur des Indes, celui de vice-roi étant réservé aux seigneurs de haute noblesse). Philippe III avait donc envoyé le comte de la Feira pour prendre le relais, mais celui-ci meurt au milieu de l'Atlantique-Sud au printemps 1608, comme en témoigne Jean Mocquet. Au début de l'année 1609, c'était donc toujours l'archevêque de Goa qui gouvernait provisoirement. À la nouvelle de la mort du comte de la Feira, une assemblée se tint à Goa pour décider de ce qu'il convenait de faire, et Dom André Furtado de Mendonça fut élu pour gouverner temporairement (sans le titre de vice-roi non plus, mais avec celui de gouverneur des Indes). Il n'exerça en fait sa charge qu'un peu plus de trois mois, exactement du 27 mai au 5 septembre 1609, date à laquelle il fut remplacé par le nouveau vice-roi envoyé par Philippe III, Rui Lourenço de Távora, qui quitta lui-même sa charge le 25 décembre 1612. Voir C.R. Boxer, F. de Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça, 1558-1610*, Lisbonne, Agência general do Ultramar, 1955.

319 « Mais le Vice-Roy s'advisa de nous faire mettre tous prisonniers, avec quelques Anglois qui estoient à Goa, tant le reste des dixsept, de ceux qui avoient esté pris à la bare de Surrate, comme j'ay dit, que ces quatre autres que les Peres Iesuites avoient amenez de la Cour du grand Mogor, avec cet autre Anglois nommé le Seigneur *Richard*, & quelques Holandois ou Flamens qui estoient aussi là, & fusmes tous emprisonnez ensemble. Ils prirent leur pretexte que nous estions là pour épier, & donner advis de tout ; aussi que la saison estoit proche que les Holandois avoient coustume de venir moüiller l'ancre à la bare de Goa. Il en fit autant à tous les autres estrangers, sinon à ceux qui estoient venus és Indes dans les Navires de Portugal » (Pyrard 1619, p. 383-384 [283-284] (II) / p. 766-767). Les étrangers qui pouvaient justifier d'une autorisation délivrée par les autorités portugaises étaient tolérés, car ils avaient forcément fait l'objet de contrôles très sévères pour obtenir ce « passeport » à Lisbonne, afin d'effectuer ensuite le voyage à bord des caraques du roi, mais les Portugais, très méfiants envers les autres Européens, n'en délivraient qu'au compte-gouttes, comme a pu l'expérimenter Jean Mocquet. Pyrard relate également : « Et quand ils nous voyent là, ils nous disent mille injures, & nous font mille afronts par les ruës ; & mesmes à nous qui estions partis de France avec nos navires, sans la permission de leur Roy, laquelle il faut avoir, à ce qu'ils disent. Ils sont un peu plus gratieux aux estrangers qui partent avec eux de Lisbone avec la flote, encores ne laissent-ils pas de les mal traitter, & les soupçonner, en disant qu'ils ont *Enganado el Rey*, c'est à dire qu'ils ont trompé leur Roy ; & ont passé pour Portugais. Aussi de vray, n'y en passe-il que par grande faveur, & encor pour Portugais ; & faut avoir congé & passe-port du Vice-Roy, & estre enregistré au roole de la *Casa d'India*. Quand ils ont nouvelles qu'il vient quelques navires Anglois, Holandois, ou autres de ces quartiers là, ils se saisissent incontinent de tous les estrangers qui sont en leurs villes, & les mettent prisonniers. Tous les autres estrangers, comme Italiens, & tous ceux du Levant, sont bien venus parmy eux, & sont comme les Portugais mesmes » (Pyrard 1619, p. 226 (II) / p. 719-720). On constate que cette « discrimination » ne s'applique pas aux marchands issus de la péninsule italienne (Vénitiens et Génois essentiellement) ni à ceux de l'Empire ottoman, car les Portugais ont réussi à établir un commerce florissant en coexistant avec eux, qui étaient installés depuis longtemps déjà dans le circuit du commerce asiatique. Ce dont ils ne veulent pas, ce sont de nouveaux concurrents venus d'Europe comme eux, qui risqueraient de faire baisser leurs revenus, ou pire de les évincer. Or ils entendent bien conserver un monopole absolu sur le commerce lucratif des Indes orientales.

320 Pyrard 1619, p. 385 [285] (II) / p. 768. On retrouve une nouvelle fois ici l'hostilité des Portugais vis-à-vis des autres Européens, qu'ils considèrent comme des espions.

fournir à tous les étrangers des passeports signés de sa main. C'est de cette façon que Pyrard et ses deux compagnons comparaissent devant lui, qui se déclare très surpris de voir là trois Français[321].

Lorsqu'ils partent de Goa au début de l'année 1610, les prisonniers étrangers sont rassemblés pour être envoyés au Portugal et se trouvent répartis sur quatre caraques, qui composent la flotte commandée par Dom André Furtado de Mendonça, qui rentre au Portugal après trente ans de bons et loyaux services[322]. Pyrard[323] et ceux qui sont sur le même navire que lui[324] voyagent dans de toutes relatives « meilleures conditions » car, au contraire des autres, ils sont libres de leurs mouvements[325] et surtout ils ont la chance de retrouver la liberté lorsque leur caraque, après une escale à l'île de Sainte-Hélène (25 juin-14 juillet), s'échoue dans la baie de tous les Saints, au Brésil, le 11 août[326].

321 « De sorte qu'ils nous menerent au Vice-Roy, trois François que nous estions, & fut fort estonné de sçavoir qui nous estions, disant qu'il n'estoit iamais venu de Navire François aux Indes Orientales ; toutesfois ayant sceu la façon que nous y estions venus, & le long-temps que nous y avions demeuré, il promit de nous donner congé, & des vivres pour le voyage lors qu'il seroit prest » (Pyrard 1619, p. 386 [286] (II) / p. 768-769). Cet extrait est éloquent et révélateur : à cette date (1609), les Portugais sont habitués à avoir maille à partir avec des Anglais et surtout avec des Hollandais, mais la présence de Français est alors inédite, du moins depuis quatre-vingts ans et le passage du *Sacre* et de la *Pensée*, menés par les frères Parmentier en 1529-1530, qui firent une brève escale aux Maldives et séjournèrent presque trois mois à Sumatra, mais sans rencontrer de Portugais. Cependant, ces marins français avaient été eux-mêmes précédés dans l'océan Indien par ceux de la *Barque de Fécamp*, un des trois navires qui composaient la flottille de Giovanni Verrazano, parti en 1526 pour son second voyage vers les Indes orientales, qui atteignit Sumatra, puis les Maldives et s'échoua finalement à Madagascar. Douze survivants parvinrent tant bien que mal à Mozambique, où ils furent capturés par les Portugais. Une autre expédition, partie de France en 1526 ou 1527, comprenait la *Marie de bon secours*, qui atteignit Diu, et deux autres navires dont l'un s'échoua à Sumatra et l'autre aurait abordé à Madagascar. Ces navires ont laissé des traces dans les archives portugaises, grâce auxquelles nous en avons une relative connaissance.

322 Le départ de Dom André Furtado de Mendonça donna lieu à une grande fête d'adieux, car il était très populaire, et tous regrettent son départ. En partant, il promet à la population de revenir dès qu'il aura rencontré le roi, mais hélas, déjà malade en partant de Goa – Pyrard a entendu dire qu'il avait été empoisonné – il mourut lors du voyage retour, le 1er avril 1610, comme en témoigne dans son récit Jean Mocquet, qui se trouvait à bord de la même caraque que lui car il l'avait engagé à son service en tant qu'apothicaire : la « *Nossa Senora de Peigna de Francia*, c'est a dire Nostre Dame de la coste de France » (Pyrard 1619, p. 289 (II) / p. 771), qui fut la première caraque à partir, le 26 décembre 1609 selon Pyrard, ou le 2 janvier 1610 selon Mocquet. La seconde caraque, « nostre Dame des Carmes », lève l'ancre le 8 janvier 1610, et la troisième, « Nostre Dame de *Piedade* », le 15 janvier. Cette dernière portait à son bord un ambassadeur du Shah de Perse, le puissant Shah Abbas (1587-1629), qui avait pour mission de convaincre Philippe III d'entrer en guerre contre les Turcs.

323 Il connaît là une nouvelle mésaventure puisque juste avant d'embarquer, il se fit voler la bourse qui contenait son argent, qu'il avait dû percevoir en tant que soldat pour le compte des Portugais : « Ie ne veux aussi oublier de dire une fort grande disgrace qui m'arriva avant que partir, c'est que mes deux compagnons & moi allasmes par la ville, pour acheter ce qu'il nous falloit, par mal-heur on me coupa ma bource où estoit tout mon argent ; ce qui me causa une grandissime incommodité durant tout le voyage, pour n'avoir dequoy changer de plusieurs choses, comme mes compagnons, qui toutefois charitablement m'accomodoient de leurs hardes le mieux qu'ils pouvoient, encore qu'ils n'en eussent pas trop pour eux. Et ainsi il falloit que comme le mal-heur m'avoit accompagné dés le commencement de mon voyage, il me suivit encores par tout le progres d'iceluy, & jusqu'à la fin, voire depuis mesme, comme il a tousiours assez constamment fait jusqu'à present, dont Dieu soit loüé, qui m'a faict la grace de le supporter patiemment » (Pyrard 1619, p. 295 (II) / p. 776-777).

324 Il s'agit de « *la Nau de Nuestra Senora de Iesus*, c'est a dire, Nostre Dame de Iesus » (Pyrard 1619, p. 293 (II) / p. 775), qui fait voile le 3 février 1610. C'est la quatrième et dernière caraque à partir.

325 « […] car nous estions repartis quatre à quatre, par chaque vaisseau, entre François, Anglois & Holandois. Mais ces pauvres Anglois furent bien estonnez qu'aussi tost qu'ils furent dans le vaisseau, on leur mit les fers aux pieds, comme l'on nous rapporta estans encor à Goa. Et mesmes tous les estrangers qui estoient embarquez dans les trois autres Caraques qui s'en allerent devant nous, estant arrivez à Lisbone furent tous faicts prisonniers, ainsi que ie sceu depuis ; mais nous fusmes plus heureux parmy le mal que nous endurasmes […] » (Pyrard 1619, p. 289 (II) / p. 771). Pyrard explique qu'avec ses compagnons, ils ont tenté d'embarquer à bord de la caraque de Dom André Furtado de Mendonça, mais qu'ils ont été refoulés entre autres raisons car leur passeport portait le nom d'une autre caraque. Ils s'en estiment finalement heureux, étant donné le sort réservé à leurs compagnons d'infortune.

326 « […] la Caraque où j'estois venu estant perduë, ie n'avois plus affaire avec ceux du navire, comme mon passe-port

Pyrard séjourne ainsi presque deux mois au Brésil[327], jusqu'au 7 octobre, date à laquelle il part vers l'Europe à bord de la hourque de deux marchands flamands naturalisés portugais. À la fin du mois de janvier 1611, le navire sur lequel il se trouve accoste sur les côtes de Galice[328]. Pyrard, comme il l'a promis plusieurs fois au cours de ses aventures, décide alors d'aller effectuer un pèlerinage à Saint-Jacques-de-Compostelle et se sépare de ses deux compagnons. Il se rend ensuite dans le port de La Corogne, où il espère trouver un navire en partance pour la France, mais sans succès. Finalement, c'est dans un port voisin de deux lieues qu'il trouve un navire français, qui l'emmène jusqu'à La Rochelle, où il arrive le 5 février. Enfin, Pyrard regagne sa ville natale, Laval, le 16 février 1611, se qualifiant lui-même de « naufrage vivant »[329].

Il explique dans son récit que pour survivre dans ce contexte permanent d'hostilité, il a adopté une stratégie afin d'être toujours bien vu par les Portugais : il s'est fait passer volontairement pour un simple d'esprit dans le but d'endormir leur méfiance, car il savait qu'ils étaient sans pitié pour les Européens qu'ils prenaient en flagrant délit d'espionnage. Il donne même l'exemple d'un Anglais à qui il arriva une mésaventure fatale[330]. Cela dénote chez Pyrard une capacité d'adaptation remarquable, une capacité dont il avait déjà fait preuve aux Maldives, où il avait appris la langue

portoit, de sorte que chacun cherchoit son adventure » (Pyrard 1619, p. 350 (II) / p. 822-823).

327 C'est là qu'il apprend, par l'intermédiaire d'un équipage espagnol, la mort du bon roi Henri IV : « la triste & deplorable nouvelle de la mort desastree de ce grand & noble Roy, que Dieu absolve » (Pyrard 1619, p. 340 (II) / p. 815). Dans sa dédicace à la régente Marie de Médicis qui figure dans les deux premières éditions (1611 et 1615), Pyrard parle d'« un si detestable coup et malheur effroyable, dont toute la terre a esté estonnée ». Sur le séjour de Pyrard au Brésil, voir D. Crouzet, « À propos de quelques regards de voyageurs français sur le Brésil (vers 1610-vers 1720) : entre espérance, malédiction et dégénérescence », in *Naissance du Brésil moderne (1500-1808)*, K. de Queiros Mattoso, I. Muzart-Fonseca dos Santos et D. Rolland (dir.), Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 67-78.

328 La destination prévue était Lisbonne, mais une tempête les contraint à mettre le cap sur les îles de Bayonne, en Galice. Pendant les cinq jours qu'ils mettent à atteindre ces îles, la tourmente souffle sans cesse chaque jour plus violente, la hourque prend eau de toutes parts, et comme le vent qui vient de la mer la pousse invariablement vers la côte et déchire les voiles, elle manque plusieurs fois de s'échouer. Pyrard pense ses dernières heures arrivées, et il appréhende chaque instant car il sait qu'il est courant qu'après de longs voyages comme celui-là, les navires viennent se perdre tout près du port, comme c'est arrivé à plusieurs vice-rois portugais revenant très riches des Indes orientales et qui se sont perdus avec leurs richesses en arrivant près des côtes de leur pays. Mais finalement, la hourque arrive à bon port, et ils accostent sur une des îles de Bayonne le 20 janvier 1611. Pyrard est bien content de débarquer là, car il pense que s'ils étaient arrivés à Lisbonne, ils auraient sans aucun doute été faits prisonniers par les Portugais, et il remercie Dieu de sa bonté (voir Pyrard 1619, p. 353-357 (II) / p. 825-829).

329 Dédicace à Guillaume Du Vair dans l'édition de 1619.

330 « Au reste, ie diray encor, qu'ayant demeuré environ deux ans & plus à Goa entre les Portugais, il est impossible de raconter & exprimer les affronts, iniures & opprobres que i'y ay souffert. […] Mais ie diray bien, que si les Portugais eussent creu que i'eusse seulement pensé à remarquer quelque chose entr'eux, tant de la navigation des Indes, qu'autres particularitez de leur estat & commerce, ils ne m'eussent iamais permis de retourner, ains ils m'eussent, ou fait mourir, ou envoyé en exil, comme ils font leurs mal-faicteurs & autres estrangers. Mais ie me gardois bien de leur donner le moindre soupçon de cela. Estant bien adverty par d'autres exemples, comme entr'autres de ce qu'ayans pris un bateau d'un Navire Anglois à la Coste de Melinde pres les isles de Zanzibar, comme ie diray ci-apres, & ayans trouvé un homme dedans avec la sonde à la main pour sonder & recognoistre la Coste, ils le firent mourir cruellement, ce qu'ils n'ont accoustumé aux autres estrangers. Et bien que ie confesse avoir fort peu d'esprit, si leur faisois-ie cognoistre en avoir beaucoup moins, de peur de leur donner mauvaise opinion de moy. Mesmes ie leur faisois accroire que ie ne sçavois ny lire, ny escrire, & que ie n'entendois leur langage ; & pour bien vivre avec eux, il me leur falloit obeïr en toutes choses : Que si quelqu'un d'eux me vouloit ou faisoit du mal, ie taschois par tous moyens de faire la paix avec luy : & de les avoir tous pour amis. Voila comment i'ay passé environ deux ans & demy avec eux, sans compter le temps que nous fusmes à revenir depuis Goa iusques en Portugal » (Pyrard 1619, p. 108-109 (II) / p. 624-625). Signalons que le texte de la quatrième édition de 1679 (p. 65 (II)) porte, au lieu de « pres les isles de Zanzibar » : « pres les Isles de Nicobard ». L'éditeur Pierre Du Val, en voulant corriger, a inséré une erreur.

locale et les mœurs du pays. Cette qualité, entre autres, lui permit de survivre aux nombreuses et rocambolesques pérégrinations qu'il connut pendant plus de huit ans après le naufrage du *Corbin* et de regagner la France sain et sauf après presque dix années d'aventures : rappelons que l'expédition était partie de Saint-Malo le 18 mai 1601 !

2. Le récit de Pyrard : un ouvrage destiné à ses successeurs

Dans la seconde décennie du XVII[e] siècle, nous sommes encore dans une période où les Français, ou du moins les partisans d'une expansion outre-mer, sont à la recherche d'informations sur les Indes orientales, avec la volonté de prendre leur part du commerce des épices. Les trois premières éditions de l'ouvrage de Pyrard (1611, 1615 et 1619) s'inscrivent dans un cadre de diffusion et de promotion des expéditions commerciales. Le récit a été rédigé par Pierre Bergeron, un « chantre de la colonisation »[331], dans le but d'exhorter la couronne française – après la mort d'Henri IV – ainsi que les bourgeois et commerçants du royaume à investir dans le commerce maritime des Indes orientales et d'encourager d'autres expéditions.

C'est donc de manière logique que dans ces trois premières éditions, on trouve des dédicaces adressées à de très hauts personnages, la plus significative étant celle du traité de botanique en 1611, qui est adressée au président Jeannin, un des rares dignitaires à militer pour un investissement de la France dans la course aux épices. L'objectif de l'ouvrage est de promouvoir de nouvelles expéditions aux Indes orientales, afin que la France puisse prendre part au lucratif commerce des épices, d'où le besoin de rechercher des appuis haut placés, comme le sont les différents dédicataires : en 1611, la reine régente Marie de Médicis et le président Jeannin, son principal conseiller ; en 1615, l'archevêque d'Auch Léonard Des Trappes et le premier président de la Cour des monnaies Guillaume Lusson ; en 1619, Guillaume Du Vair, évêque de Lisieux et Garde des Sceaux, et Charles Duret, président de la Chambre des comptes de Paris, qui est en même temps l'intendant des finances du roi. Tous sont de grands personnages de l'État qui font partie de l'entourage royal et sont susceptibles d'être intéressés par ce récit sur les Indes orientales en raison des convoitises qu'exercent ces contrées, sur lesquelles les Français manquent cruellement d'informations ; c'est pourquoi Pyrard soulève un certain intérêt.

L'histoire des découvertes portugaises était relativement connue en France grâce à quelques ouvrages ou recueils traduits du portugais ou de l'italien[332] : par exemple, les *Paesi novamente*

331 C'est ainsi que le qualifie Grégoire Holtz dans sa thèse intitulée *Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance (les récits de Jean Mocquet, François Pyrard de Laval et Vincent Le Blanc)*, thèse de doctorat de littérature française sous la direction de F. Lestringant, Université Paris-Sorbonne – Paris IV, 2006 ; publiée sous le titre *L'ombre de l'auteur. Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, Genève, Droz (Travaux d'Humanisme et Renaissance), 2011, chapitre IV : « Pierre Bergeron, chantre de la colonisation », p. 147-178.

332 Voir J.-P. Duteil, « Les relations de voyages portugaises et leur diffusion aux 16[e] et 17[e] siècles », in *Monarchies, noblesses et diplomaties européennes. Mélanges en l'honneur de J.-F. Labourdette*, Paris, PUPS, 2005, p. 31-48 ; J. Paviot, « Connaissance et diffusion des découvertes portugaises en France au XVI[e] siècle (note bibliographique) », in *La découverte géographique à travers le livre et la cartographie*, C. Huetz de Lamps (éd.), Bordeaux, Société des bibliophiles de Guyenne, 1997 (numéro spécial de la *Revue française d'histoire du livre*,

retrovati e Novo Mondo da Alberico Vesputio Florentino intitulato de Fracanzano da Montalboddo avaient été traduits dès 1515 sous le titre *Le nouveau monde et navigacions faictes par Emeric Vespuce, florentin*[333]. Le récit de Pigafetta, qui narrait l'expédition de Magellan, avait connu une traduction française en 1525, publiée par Simon de Colines sous le titre *Le Voyage et Navigation faict par les Espaignoles es Isles de Mollucques*. En 1553, Nicolas de Grouchy avait traduit le premier livre de l'*Histoire de la découverte et de la conquête des Indes par les Portugais* de Fernão Lopes de Castanheda. Les *Navigazioni e viaggi* de Ramusio avaient été traduits en 1556 par Jean Temporal sous le titre *Historiale description de l'Afrique…* (ou *Description de l'Afrique*) ; on y trouvait entre autres l'*Itinerario* de Ludovico de Varthema[334], mais aussi les textes de Marco Polo et de Nicolò de' Conti[335]. Citons encore, plus près de Pyrard, l'ouvrage de Pierre Du Jarric, *Histoire des choses plus memorables advenues tant ès Indes Orientales, que autres païs de la descouverte des Portugais*, paru en trois volumes entre 1608 et 1614.

Pourtant, au moment du retour de Pyrard, les Indes orientales restaient très méconnues en France et les témoignages directs et récents étaient pour le moins rares, même si le très précieux *Itinerario* de Linschoten venait d'être traduit en français l'année précédente, en 1610[336]. Bien sûr, François Martin était était un des rares survivants du *Croissant* à être rentré en France en 1603 et il avait publié dès l'année suivante le récit de ses aventures. Celui-ci revêt certes un intérêt capital, mais reste assez succinct et relate seulement très rapidement le séjour des Français à Atjeh en juillet-novembre 1602. Il ne peut pas être comparé à celui de Pyrard au niveau de l'ampleur et de la richesse des informations fournies.

---

n ° 94-95, nouv. série, 1er et 2e trim. 1997), p. 157-164 ; W.G. Lister Randles, « La diffusion dans l'Europe du XVIe siècle des connaissances géographiques dues aux découvertes portugaises », in *La découverte, le Portugal et l'Europe*, J. Aubin (éd.), Paris, Centre culturel C. Gulbenkian, 1990, p. 269-277 ; J. Denizet, « Le livre imprimé en France aux XVe et XVIe siècles », in *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siècles* (5e colloque international d'histoire maritime, Lisbonne, 1960), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1966, p. 31-37.

333 Ce recueil contient des extraits de récits de voyages italiens, portugais et espagnols en Asie et en Afrique, même s'il fait la part belle à l'Amérique car, comme l'indique son titre, c'est Amerigo Vespucci qui y tient la vedette, accompagné notamment de Christophe Colomb, des Pinzón et des Corte-Real. En ce qui concerne les découvertes portugaises, on y trouve le récit des deux voyages d'Alvise da Mosto en 1455 et 1456, une relation d'un voyage de Pedro de Sintra en 1460, deux lettres de Girolamo Sernigi sur le premier voyage de Gama, la relation du pilote de Cabral (avec une lettre sur le retour), une lettre de Vespucci, une lettre sur la troisième expédition portugaise de João da Nova, une lettre sur le second voyage de Gama…

334 *Itinerario de Ludovico de Varthema, bolognese, nello Egypto, nella Surria, nella Arabia deserta & felice, nella Persia, nella India & nella Ethiopa*, Rome, 1510 ; trad. fr. en 1556 par J. Balarin de Raconis : *Voyages de Loys de Bartheme*, dans le second volume de l'*Historiale description de l'Afrique* publiée par J. Temporal. Cet ouvrage remarquable a été réédité par C. Schefer en 1888 dans la collection « Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie », t. IX, sous le titre : *Les Voyages de Ludovico di Varthema ou Le Viateur en la plus grande partie d'Orient*, et a fait l'objet d'une édition scientifique récente par P. Teyssier *et al.* : *Le voyage de Ludovico di Varthema en Arabie et aux Indes orientales (1503-1508)*, Paris, Chandeigne (Magellane), 2004.

335 Cf. *Le voyage aux Indes de Nicolò de' Conti (1414-1439)*, D. Ménard, G. Bouchon et A.-L. Amilhat-Szary (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 2004 ; *De l'Inde. Les voyages en Asie de Niccolo de Conti (De varietate fortunae, IV)*, M. Guéret-Laferté (éd.), Turnhout, Brepols, 2004.

336 *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales*, Amsterdam, Henry Laurent, 1610. Voir C. Koeman, « Jan Huygen van Linschoten », *Revista da Universidade de Coimbra*, 1985, p. 27-47 ; T. Abdallah, « Une révélation des merveilles de l'Asie orientale au public français : la traduction de l'itinéraire de Van Linschoten en 1610 », in *La découverte de nouveaux mondes : aventure et voyages imaginaires au XVIIe siècle* (Actes du colloque du Centre méridional de rencontres sur le XVIIe siècle, Gênes, 23-25 janvier 1992), C. Rizza (éd.), Fasano, Schena Editore, 1993, p. 29-39.

Les aventures de Pyrard suscitent très rapidement une vive attention. Il attise les curiosités, d'où l'intérêt que représentent la publication et la diffusion, le plus rapidement possible, de son témoignage particulièrement singulier. C'est ce qui explique que la première édition de 1611 est une relation relativement sommaire, effectuée quelque peu dans la précipitation et qui nécessite d'être reprise et affinée. C'est là qu'intervient Pierre Bergeron, un spécialiste de la rédaction des récits de voyage, mais aussi et surtout un promoteur des conquêtes anciennes et futures de la Couronne française qui va « orienter » le récit de Pyrard, comme François Martin a orienté le sien afin de servir les projets d'Henri IV. L'idée de fond présente dans les deux récits est la même : encourager d'autres expéditions françaises vers les Indes orientales. Cependant, l'ouvrage de Pyrard n'a pas tout à fait le même caractère que celui de Martin, dans lequel les éléments négatifs ont été retirés ou au moins largement réduits, dans le but de séduire des investisseurs potentiels en vue de nouvelles expéditions. Dans celui de Pyrard, tous les défauts, les errements, les erreurs sont bien présents, sans complaisance, mais cela doit justement servir d'exemple aux prochains Français qui effectueront ce voyage. Les problèmes sont mis en avant afin que les successeurs de Pyrard ne renouvellent pas les mêmes erreurs que celles qui ont été commises lors de l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*[337], comme cela est répété plusieurs fois, avec en point d'orgue le traité final.

C'est le but plus large de la publication de son récit, comme cela est exprimé dans la dédicace à Marie de Médicis, présente dans les éditions de 1611 et de 1615 :

> « Et neantmoins le discours de ce voyage rendu public et communiqué à tous, sous la faveur de Vostre Majesté, pourra servir aux François, qui voudroient cy-apres faire et entreprendre le semblable, comme ils peuvent faire, et participer à l'usage commun de la mer, exposé à tous, sans en laisser ainsi qu'on fait la possession aux autres nations, qui en font comme un droit de domination et seigneurie particuliere. Car voyans ce récit et tout ce qui est remarqué en iceluy, ils y pourront trouver des advis favorables, et mesme recognoistre et iuger ce qui est de nos fautes et de nos Pilotes, sans quoy nostre voyage eust bien succédé. Ainsi pourront se rendre sçavans et advisez par nos fautes, et de notre dommage en tirer profit, y prenant introduction sans danger. La cheutte de l'un garantist celuy qui vient apres ».

Et dès les premières pages :

> « […] i'en suis en fin miraculeusement rechappé apres plusieurs miseres. De sorte que puis qu'il a pleu à Dieu, contre mon esperance, me rendre sain & sauf en mon pays, ayant souffert tant de maux, couru une infinité de hasards, transporté non seulement en la plus part des regions maritimes, & des isles des Indes, circuy le monde à peu pres, bref veu les quatre parties de la terre : mais aussi ayant demeuré par l'espace de dix ans entre plusieurs sortes de peuples, & cogneu par mon long sejour, leurs mœurs, loix & façon de faire, peut-estre plus particulierement (ce que ie puis dire sans vanité) qu'aucun non pas François, mais mesme Portugais ou

337 Cela était bien remarqué par le voyageur François de La Boullaye le Gouz, qui publia en 1653 *Les voyages et observations du Sieur de La Boullaye le Gouz gentilhomme angevin* (Paris, G. Clousier). Au début de son ouvrage se trouvent six pages non paginées intitulées « Sentiment du Sieur de la Boullaye-le-Gouz sur les diverses Relations qu'il a leues des pays estrangers », qui contiennent de brefs commentaires (ce ne sont parfois que de simples évocations) sur environ soixante-dix voyageurs, français et étrangers, et leurs récits : Mendez Pinto, Ca da Mosto, Colomb, Vespucci, Gama, Drake, Béthencourt, Gomara, Las Casas, Le Maire, Linschoten, Pigafetta, Belon, Villamont, Belleforest… On y trouve quelques mots sur Pyrard : « Le Voyage de Pirard est presque tout par mer, & peut beaucoup servir aux navigateurs, il a descrit le mieux qu'il a peu ce qui luy est tombé sous les sens ». François Martin n'est pas mentionné.

> Hollandois ; I'ay pensé estre obligé de mettre par escrit ce que i'ay observé de rare en une si longue peregrination, pour en faire part à ma patrie. Aussi que ce recit pourra d'aventure servir pour donner advis & instruction à ceux qui voudroient faire ce voyage, d'eviter les inconveniens où ie suis tombé, ou bien que i'ay veu advenir à d'autres. Mesme afin que cognoissant les defauts de nostre navigation, & ce qui a esté cause de nostre perte, on puisse à l'advenir l'entreprendre avec plus de circonspection »[338].

Dans le récit du voyage aller, jusqu'au naufrage du *Corbin* aux Maldives dans la nuit du 1er au 2 juillet 1602, Pyrard pointe sévèrement toutes les « grandes fautes & desordres » commis. S'il ne remet jamais en cause les compétences des équipages, il fustige le désordre et l'indiscipline qui règnent à bord et le comportement des marins en général, qui sont méchants, vicieux et voleurs. De plus, ils n'obéissent pas aux ordres, ils s'enivrent et ne respectent pas les rations alimentaires. Il y a aussi souvent des querelles à bord, même entre les officiers, qui ne montrent pas le bon exemple. Enfin les marins, à son grand désespoir, ne sont pas du tout dévots ni respectueux de la religion catholique. Plus encore, Pyrard met en garde ses successeurs contre les dangers et les difficultés de la navigation : les maladies comme le fléau du scorbut, les écueils comme ceux des Abrolhos au large du Brésil ou bien les Bassas da India, dans le canal de Mozambique, mais aussi les zones de tempêtes comme la pointe de l'Afrique par exemple. Il explique également que les îles d'Annobón et de Sainte-Hélène ne sont pas des escales habituelles sur la route des Indes orientales, c'est-à-dire que les navires ne doivent pas s'aventurer dans le golfe de Guinée. Il est donc vital de disposer d'un bon pilote, au contraire de ceux du *Corbin* et du *Croissant*, dont l'incompétence les a engagés par erreur dans le canal de Mozambique, par exemple. Enfin, le naufrage du *Corbin* aux Maldives est en quelque sorte dû à l'accumulation de toutes ces erreurs : leur position n'était pas déterminée avec précision, le capitaine, entre autres, était malade et les marins de garde étaient saouls et endormis. Toutefois, la principale cause de l'échec de l'expédition, comme l'a très bien analysé Pyrard, reste le départ trop tardif de France.

La relation de Pyrard est également précieuse car elle représente alors la seule source sur l'archipel des Maldives, quasiment inconnu en Europe à l'époque. Il ne faut pas l'oublier : l'expédition des frères Parmentier y a fait une brève escale en 1529[339], mais le récit de Pierre Crignon, dans lequel est décrit notamment une mosquée, ne fut publié pour la première fois qu'en 1832. Linschoten évoque les Maldives dans un très bref chapitre (1 page) de son *Itinerario* en laissant entendre qu'il ne s'y est pas rendu[340]. Elles sont aussi brièvement évoquées par André Thevet qui, bien sûr, n'y est pas allé, dans sa *Cosmographie universelle*[341]. La seule source sur les Maldives date du XIVe siècle : il s'agit du récit d'Ibn Battûta[342], qui est alors complètement ignoré

338 Pyrard 1619, p. 3-4 (I) / p. 32-33. Cet extrait se situe à la fin des quatre pages introductives qui précèdent le premier chapitre. L'édition Chandeigne les a intitulées « Prologue », mais aucun titre ne figure dans l'original.

339 En 1527, la *Barque de Fécamp* y avait déjà abordé, mais l'on ne connaît aucun détail.

340 *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales*, Amsterdam, Henry Laurent, 1610, chap. XIII : « Des Isles nommees Maldyves », p. 30.

341 A. Thevet, *Cosmographie universelle*, Paris, P. L'Huillier et G. Chaudière, 1575. Voir F. Lestringant, *André Thevet, cosmographe des derniers Valois*, Genève, Droz, 1991.

342 Ibn Battûta, qu'on dirait aujourd'hui marocain, puisqu'il est né à Tanger, a voyagé pendant près d'un quart de siècle

en Europe. Il séjourna dans l'archipel vers 1343-1344, soit environ 260 ans avant Pyrard (1602-1607). Comme lui, il donne un vaste panorama des Maldives, où pendant deux siècles et demi le temps semble s'être arrêté tant sont semblables les coutumes de la vie quotidienne et la routine de l'économie. La comparaison des deux textes, qui contiennent logiquement de larges similitudes, permet de contrôler l'étonnante exactitude du témoignage de Pyrard.

Celui-ci décrit longuement et dans les moindres détails la société maldivienne : la vie et les mœurs des habitants, de leurs rites religieux à leurs pratiques sexuelles, mais aussi la géographie, l'histoire, le roi et sa cour, les institutions… Alors certes, les Maldives ne sont pas un haut lieu du commerce des épices et les descriptions de Pyrard, si elles sont d'un très grand intérêt ethnographique, s'avèrent peu utiles d'un point de vue commercial. Cependant, au-delà de ces descriptions, Pyrard relate de quelle manière, lors de son séjour de quatre ans et demi, il s'est progressivement intégré au point de vivre à la cour du roi, essentiellement parce qu'il a appris la langue locale, ce qui dénote une capacité d'adaptation remarquable.

Pyrard dit à plusieurs reprises que rien ne l'a plus servi que d'avoir appris cette langue. Il pense (sans doute avec raison) que c'est grâce à cela qu'il a toujours été préféré à ses compagnons et mieux traité qu'eux. Ceux-ci espéraient toujours que la promesse qui leur était faite régulièrement de leur équiper un navire pour rejoindre le *Croissant* à Sumatra serait honorée. Dès les premières semaines, Pyrard débute son apprentissage auprès du seigneur de l'île sur laquelle il est retenu[343]. Ainsi, lorsqu'à l'automne 1602 un envoyé du roi arrive sur l'île, il lui est chaudement recommandé. Ce puissant seigneur le prend alors à son tour en affection en raison de sa connaissance de leur langue[344]. C'est ce seigneur qui proposa à Pyrard de le suivre à la cour du roi, sur l'île de Malé, où il

(v. 1325-1349) dans tout le monde musulman et dans bien d'autres pays encore (Afrique du Nord, Afrique orientale, Moyen-Orient, Perse, Arabie, Asie mineure, Russie, Asie centrale), notamment en Inde, aux Maldives, à Ceylan, à Sumatra et en Chine. Voir ses *Voyages*, S. Yérasimos (éd.) Paris, La Découverte-Poche (Littérature et voyages ; 21), 1997, 3 vol. ; et *Voyages et périples*, in *Voyageurs arabes*, P. Charles-Dominique (éd.), Paris, Gallimard (Pléiade), 1995. Voir également H.F. Janssens, *Ibn Batouta, le voyageur de l'Islam*, Bruxelles, Office de publicité, 1948 ; *Studies on Ibn-Battûta*, F. Sezgin, M. Amawi, C. Ehrig-Eggert, E. Neubauer (éd.), Francfort-sur-le-Main, Institute for the History of Arabic-Islamic Science at the Johann Wolfgang Goethe University, 1994.

343 « Pendant que j'allois ainsi travaillant pour avoir dequoy vivre, ie m'efforçois de retenir & d'apprendre la langue du pays, le plus qu'il m'estoit possible, ce que tous mes compagnons mesprisoient, disans qu'ils n'avoient que faire d'apprendre cette langue particuliere à ces isles, & qu'ils esperoient qu'on les envoyeroit en fin à Sumatra trouver le General, comme le Roy avoit promis à nostre Capitaine, & comme ceux des isles nous disoient. Ie ne desesperois de rien, mais la crainte que j'avois que cela n'arrivast pas, me faisoit resoudre à tout. Ioint que voyant la peine en laquelle nous estions tous, j'essayois d'apprendre la langue pour m'en servir à propos : ce qui m'a grandement aydé. Aussi qu'avec ce dessein que j'avois, l'occasion se presenta de sçavoir plustot & plus facilement cette langue. Car le Seigneur de l'isle de Paindoüé (nomme *Aly Pandio Atacourou*) où nous estions trois, qui estoit fort noble & parent du Roy à cause de sa femme, voyant comme ie m'efforçois d'apprendre leur langue, m'en estima davantage & me prit en affection : & à la verité ie taschois de tout mon pouvoir à me rendre complaisant & agreable envers luy & sa femme, & tous ceux de l'isle, leur obeyssant en tout & par tout. Il estoit fort honneste & courtois, sçavant & curieux, & mesme bon Pilotte, & avoit eu les boussoles et cartes marines de nostre navire, dont il me demandoit bien souvent des raisons, dautant que les leurs sont faites d'autre façon, bref par ordinaire il estoit bien ayse que ie fusse en sa compagnie pour l'entretenir, & pour respondre de tout ce qu'il me demandoit de nos mœurs & façons de faire. Tellement qu'avec la peine que i'y prenois, cette conversation ordinaire me fit bien tost apprendre beaucoup du langage du pays. Ce qui rendit ce Seigneur bien-veillant en mon endroit de plus en plus, & estoit cause que ie commençay à n'estre pas du tout si miserable qu'auparavant, ayant souvent par sa liberalité des vivres davantage » (Pyrard 1619, p. 71-72 (I) / p. 88-89).

344 « Le Seigneur de Paindoüé & le catibe avec tous ceux de l'isle qui m'affectionnoient me presenterent à luy & me

suscita la curiosité et l'intérêt du roi et des reines, avec lesquels ils pouvait dialoguer en langue maldivienne, ce qui lui conféra une situation privilégiée. C'est certainement cela qui l'a sauvé, qui lui a permis de se démarquer de ses compagnons d'infortune, de gagner la confiance de ses maîtres, de s'émanciper de son statut d'esclave, puis de devenir une sorte de courtisan protégé par le roi et les reines. Pyrard a donc appris le maldivien d'abord pour lui-même, pour se donner une chance de survivre. Mais plus encore, lorsqu'il est rentré en France, ses nombreux entretiens avec Pierre Bergeron ont stimulé sa mémoire et ont permis en particulier d'établir et d'ajouter à la troisième édition de 1619 un *Dictionnaire de quelques mots de la langue des Maldives interpretez en François*[345], sans que l'on puisse déterminer avec certitude la part qui revient à Bergeron. C'est bien évidemment le voyageur qui a appris la langue sur place, même si c'est sans doute le rédacteur qui a recueilli les données et qui en a saisi l'intérêt pour de futurs voyages français.

En effet, ce dictionnaire aux 298 entrées contient du vocabulaire qui concerne par exemple l'anatomie, les différentes castes de la société maldivienne, les animaux ou bien encore les jours de la semaine[346]. Mais on y trouve également tout ce qui peut s'avérer utile pour une expédition commerciale : la dénomination des principaux produits, et en premier lieu les épices (poivre, cannelle, muscade, clou de girofle, gingembre…), mais aussi l'or, l'argent, divers métaux, les textiles (drap, toile, soie, coton, laine, chanvre, velours, satin) et les pierres précieuses (pierreries, diamant, rubis, émeraude, perles…), ainsi que tous les chiffres nécessaires pour compter. À côte de ce vocabulaire commercial, on trouve aussi du vocabulaire utile à la navigation (les points cardinaux, navire, boussole, pilote, carte marine, ancre…) et du vocabulaire militaire (soldats, armes, canon, épée…). Ce dictionnaire a donc une visée surtout commerciale et, dans une moindre mesure, ethnologique. Il est avant tout destiné à faciliter les relations commerciales lors de futures expéditions françaises dans l'océan Indien : « l'objectif commercial et utilitaire du dictionnaire ne

recommanderent estroittement, ils estimoient tous que i'estois quelque grand Seigneur par deça, & ie ne leur en ostois pas l'opinion voyant qu'elle me servoit. Cette recommandation fut cause que ce Seigneur envoyé du Roy me prit en amitié, dautant mesme qu'il voyoit que ie sçavois de leur langue assez pour m'exprimer & me faire un peu entendre, & que ie prenois peine de l'apprendre tous les iours. I'ay remarqué qu'il n'y a rien qui m'aye tant servy, & qui m'ait plus concilié la bien-veillance des habitants, des Seigneurs & du Roy mesme, que d'avoir apris leur langue, & que c'estoit l'occasion pour laquelle i'estois tousiours preferé à mes compagnons, & plus chery qu'eux. C'est pourquoy pendant qu'il fut en ces quartiers là il voulut tousiours que ie le suivisse, & que ie fusse ordinairement aupres de luy […] & prenoit un grandissime plaisir à m'entendre. Aussi cette affection estoit cause que mes compagnons & moy n'eusmes point de disette, estant mieux traictez en sa consideration » (Pyrard 1619, p. 82-83 (I) / p. 97).

345 Ce *Dictionnaire*, présent uniquement dans l'édition de 1619, se trouve à la fin de l'ouvrage (douze pages non paginées), entre le traité final (p. 413-434) et la « Table des matieres et choses plus remarquables contenues en ceste seconde partie du voyage de François Pyrard » (non paginée). Il est reproduit dans le premier tome de l'édition Chandeigne, p. 449-458, avec les équivalents en maldivien moderne.

346 On peut donc le rapprocher des listes lexicales franco-huron du premier voyage de Jacques Cartier ou du « colloque » franco-tupi de l'*Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil* de Jean de Léry et, plus près de Pyrard, du dictionnaire hollando-malais établi par Frederik Houtman lors de son séjour forcé à Sumatra en 1599-1601. Voir M.-L. Demonet, « Les mots sauvages : étude des listes utiles à ceux qui veulent naviguer », in *Voyager à la Renaissance* (Actes du colloque de Tours, juillet 1983), J. Céard, J.-C. Margolin (éd.), Paris, Maisonneuve et Larose, 1987, p. 497-508, et *L'inscription des langues dans les relations de voyages (XVI^e^-XVIII^e^ siècles)* (Actes du colloque de Fontenay-aux-Roses, décembre 1988), M. Duchet (éd.), *Les cahiers de Fontenay*, n° 65 / 66, mars 1992.

fait aucun doute »[347]. Même si le but poursuivi est aussi de « satisfaire au desir des plus curieux »[348], on retrouve là encore dans le récit de Pyrard ce souci de toujours être utile aux suivants, de servir à ses successeurs. Toutefois, son dictionnaire franco-maldivien présente moins d'intérêt commercial que le *Dictionnaire malaique* établi par François Martin, beaucoup plus utile pour les marchands français susceptibles de se rendre à Atjeh, un des grands centres de trafic de l'océan Indien, alors que l'archipel des Maldives ne se situe pas sur une route commerciale et surtout ne recèle pas les mêmes produits précieux.

Dans la suite du récit de Pyrard, on trouve de plus ou moins longues descriptions : une partie de la côte de Malabar, avec principalement le royaume de Calicut, Cochin, Diu, Cambaye, et surtout une description très détaillée de la capitale de l'empire portugais, Goa[349], longue de plusieurs chapitres, mais aussi Ormuz, Malacca, ainsi que de nombreuses îles comme Ceylan, Sumatra, Java, Madura, Bali, Ternate et Banda. Au-delà des descriptions géographiques, ces passages ont une forte valeur commerciale, puisque Pyrard décrit parallèlement tous les principaux lieux de trafic de l'océan Indien : Goa, Calicut, Cochin, Diu, Cambaye, Malacca et Ormuz. Plus encore, pour chaque secteur, il présente la nature des produits échangés et décrit précisément les trafics commerciaux avec les différents marchés, établissant ainsi un véritable manuel commercial des Indes orientales.

De plus, Pyrard a observé avec précision le dispositif militaire des Portugais et répertorié leurs principaux points d'appui : Mozambique, Sofala et Mombasa sur la côte orientale de l'Afrique ; Ormuz au débouché du golfe Persique ; sur la côte de Malabar, ils sont établis à Goa, leur capitale, ainsi que dans de nombreux ports, où leur présence peut être marquée par une forteresse ou bien seulement par un représentant ou facteur : Diu, Calicut, Cochin, Daman, Bassain, Chaul, Dabul, Onor, Barcelor, Mangalor, Cananor, Cranganor et Coilan [Quilon] ; Ceylan ; Malacca, qui est le point clé du commerce dans l'océan Indien ; ainsi que quelques forts dans les îles de la Sonde. Pyrard décrit avec précision l'organisation et les forces des Portugais, mais surtout leurs nombreuses faiblesses[350]. En plus de la traditionnelle opposition des corsaires malabares et de

347 G. Holtz, I. Moreau, « De l'Indien au philosophe : (les seuils de) captation d'une parole étrangère », in *Parler librement : la liberté de parole au tournant du XVI^e et du XVII^e siècle*, I. Moreau, G. Holtz (dir.), Lyon, ENS Éditions, 2005, p. 69. Voir p. 64-73 : « La parole de l'Indien captée par le voyageur : Pyrard aux Maldives ».

348 Pyrard explique dans un court texte de présentation qu'il aurait pu établir un dictionnaire plus conséquent encore, mais qu'il a souhaité ne pas « ennuyer les Lecteurs » : « i'eu eusse peu faire un Dictionnaire complet, d'autant que le long sejour que i'ay fait en ces isles m'en avoit donné une assez grande & exacte cognoissance : mais pour n'ennuyer les Lecteurs, ie me contenteray d'en raporter icy quelques mots principaux & plus necessaires qui pourront satisfaire au desir des plus curieux ».

349 Voir *Goa 1510-1685, l'Inde portugaise, apostolique et commerciale*, M. Chandeigne (dir.), Paris, Autrement (Mémoires ; 41), 1996 ; (Colonel) Rémy, *Goa, Rome de l'Orient*, Paris, France-Empire, 1955 ; R.P. Rao, *Portuguese Rule in Goa, 1510-1961*, Bombay – New York, Asia Publishing House, 1963 ; G. Bouchon, *Premières expériences d'une société coloniale : Goa au XVI^e siècle*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1987.

350 Voici quelques exemples de chapitres de la seconde partie : « Des soldats Portugais à Goa, leur maniere de vivre & embarquemens, diverses expeditions, & l'ordre qu'ils tiennent en guerre (VIII) ; « Des isles de la Sonde, Sumatra & Iava, villes de Bantan & Tuban, Isles de Madura, Bally, Moluques & Banda » (XII) ; « Des singularitez qu'on apporte des isles de Sumatra, Iava, Borneo, & des Philippines & Manille. De la Chine & du Iappon, & du trafic qui se fait à Goa » (XIII) ; « De la forme & façon des navires Portugais allans és Indes, & de leurs embarquemens, ordre & police, tant à l'aller qu'au retour » (XIV) ; « Du trafic des Portugais par toutes les Indes en general, & ordre qu'ils y observent » (XV) ; « Du trafic à Mozambic, Sofala, Coüesme, Melinde, Mombase, Socotera, & autres lieux du

certains souverains locaux comme le samorin de Calicut, ils doivent faire face à une nouvelle menace venue d'Europe. En effet, Pyrard constate l'arrivée des Anglais dans l'océan Indien, puisqu'il a rencontré lui-même des rescapés de trois de leurs navires : l'*Union*, l'*Ascension* et l'*Hector*. Il est aussi le témoin direct de la montée en puissance des Hollandais, symbolisée autant par les sièges de Malacca (1606) et de Mozambique (1607 et 1608) que par les nombreux navires marchands dont ils s'emparent au détriment des Portugais. Ceux-ci les craignent fortement et se trouvent en position de faiblesse face à ces nouveaux venus qui leur sont largement supérieurs sur les mers[351]. Les Français pourraient donc eux aussi tirer profit de cette situation.

Le message est clair : les Portugais, qui contrôlaient le commerce des épices dans l'océan Indien depuis un siècle, sont en net déclin. Les Hollandais sont désormais très puissants et les malmènent fortement. Les nouveaux arrivants européens (Français, Anglais et Hollandais) sont, d'après Pyrard, partout bien accueillis car les populations locales se rendent compte qu'ils sont les ennemis des Portugais. Bref, 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 très peu de risques. C'est du moins ce qui ressort du récit rédigé par Bergeron qui, rappelons-le, cherche à convaincre des investisseurs et à encourager de nouvelles expéditions françaises. Cependant, la réalité de ces années 1600-1620 n'est sans doute pas aussi rose : les Portugais restent encore relativement puissants et dangereux et, même si les Hollandais leur causent des pertes importantes, leurs profits se maintiennent encore assez longtemps à un niveau correct ; leur déclin commercial n'est pas encore complètement avéré à ce moment[352]. Comme il l'a fait encore bien plus dans l'ouvrage de

siege de Mozambic, & de ce qui en advint » (XVII) ; « Des Royaumes de Cambaye, Surrate, du grand Mogor, Diu, & le reste de la coste d'Inde, & du Roy de Tananor, & sa perfidie » (XIX) ; « Plusieurs prises de vaisseaux Portugais, Et autres choses arrivées és Indes durant le seiour de l'Autheur à Goa » (XX).

351 Voici quelques extraits révélateurs de cette situation : « Les Portugais ont dés le commencement eu guerre continuelle avec les Malabares qui sont les pirates de la mer des Indes, puis contre d'autres Roys & peuples Indiens, comme ceux d'Arabie, les Roys de Sumatra, Iava, Ior, qui est en la terre ferme de Malaca, & autres des isles de la Sonde, & de la Coste & terre ferme de toutes les Indes. Mais maintenant depuis que les Anglois, Holandois & autres estrangers ont pris la route de la navigation des Indes, cela leur a apporté une nouvelle guerre sur les bras, qui les a mis fort au bas, & les a pensé ruyner » (Pyrard 1619, p. 121 (II) / p. 634) ; « Mais depuis que les estrangers François, Anglois & Holandois ont commencé à hanter les Indes, ces Vice-Roys n'y font plus tant leur profit comme auparavant ; ayans laissé la plus grande partie de leur commerce, & n'osans plus naviger de peur d'estre pris des Anglois ou Holandois ; comme de faict i'ay cognoissance de grand nombre de navires qui ont esté pris ou pillez sur les Portugais » (p. 214 (II) / p. 710) ; « […] depuis que les estrangers de l'Europe ont pris leur mesme route & trafic, cela les incommode grandement ; Et premierement à cause de la guerre où les estrangers Anglois & Holandois ont beaucoup plus de forces, & d'avantage qu'eux sur la mer, dons particulierement les Anglois se disent Roys, comme depuis les Holandois. Car les Portugais sont les plus pauvres gens de guerre sur mer, que l'on sçauroit voir en toute la Chrestienté » (p. 216 (II) / p. 712) ; « Ainsi les Portugois ne trafiquent plus qu'en crainte és Indes, à cause des estrangers de deçà » (p. 217 (II) / p. 713) ; « […] qui ne redoutent en rien les Portugais, non plus que maintenant les Anglois, Holandois & François qui vont en ce pays-là. […] De sorte qu'on peut inserer de là, qu'aujourd'huy les Portugais qui ont tant fait parler d'eux, sont les plus pauvres soldats de la mer, & les moins à redouter » (p. 221-222 (II) / p. 716) ; « […] la crainte qu'ils ont maintenant de nous, & des autres Européens » (p. 225-226 (II) / p. 719).

352 Voir notamment S. Subrahmanyam, *L'empire portugais d'Asie, 1500-1700 : histoire politique et économique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999 ; V.M. Godinho, *Les finances de l'État portugais des Indes orientales (1517-1635)*, Paris, Centre culturel Calouste Gulbenkian, 1982 ; A.R. Disney, *Twilight of the pepper Empire : Portuguese trade in Southwest India in the early seventeenth century*, Cambridge, Harvard University Press, 1978.

Jean Mocquet, Bergeron noircit volontairement le tableau et participe ainsi activement à la légende noire de l'empire portugais.

La volonté d'être utile à ses successeurs est présente tout au long du récit de Pyrard, mais le point d'orgue est atteint avec le traité final, dont le titre complet – « 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 advertissement pour s'en garder »[353] – à lui seul est éloquent, tout autant que le contenu. Pyrard a vécu des aventures pénibles et il ne souhaite évidemment pas que ses compatriotes qui se rendront par la suite aux Indes orientales subissent les mêmes épreuves. C'est pour cela qu'il a tiré les leçons de l'échec de son voyage et qu'il a souhaité mettre en lumière les fautes commises lors de l'expédition à laquelle il a participé et lors des navigations françaises en général, comme il l'explique lui-même au début et la fin de son traité :

> « Parce qu'il est expedient & necessaire à ceux qui veulent entreprendre le voyage des Indes Orientales, de sçavoir en quel temps & saison il faut partir, soit pour aller, ou pour revenir, & de quelles choses il faut faire provision, & comme il se faut gouverner pour eviter les accidents qui surviennent d'heure en heure, comme ie l'ay experimenté beaucoup de fois, i'en diray un petit mot en passant, pour servir de conclusion à mon voyage ; & toucheray quant & quant les desordres & peu de police qu'il y a en nostre navigation, & le moyen d'y remedier »[354].
>
> « Voilà en somme les desordres & inconveniens qui arrivent ordinairement parmy nous, & qui sont cause que toutes nos entreprises de mer reüssissent si mal. Surquoy l'on peut prendre avis à y remedier, comme il se peut faire aysément par les moyens que i'ay deduits, & qui peuvent beaucoup servir à ceux qui d'oresnavant voudront entreprendre de tels voyages »[355].

Pyrard synthétise les causes de l'échec de l'expédition qu'il a évoquées au fil de son récit. Il délivre un certain nombre de conseils et propose des solutions afin de remédier aux différents problèmes rencontrés. Ce traité, long d'une vingtaine de pages, a donc clairement été rédigé dans le but de servir d'exemple à ses successeurs, afin que les mêmes erreurs ne soient pas répétées et que, grâce aux précieux enseignements qu'il contient, les prochaines expéditions françaises aux Indes orientales se déroulent avec succès. Il s'agit ici sans doute ici du point de vue personnel de Pyrard, mais on peut y voir aussi certainement l'intervention de Pierre Bergeron[356], dont le but était d'encourager de nouvelles expéditions et bien entendu de leur éviter de connaître le même sort que celui du *Corbin* et du *Croissant*. Aussi, dès le retour de Pyrard, Bergeron a voulu le plus rapidement

353 Pyrard 1619, p. 413-434 (TF) / p. 887-903.
354 Pyrard 1619, p. 413 (TF) / p. 887.
355 Pyrard 1619, p. 433-434 (TF) / p. 903.
356 Dans son *Traité de la navigation* paru en 1629, Bergeron renvoie directement à l'ouvrage de Pyrard, et même au traité final, en indiquant en marge du passage suivant « Instruction du sieur Pyrard » : « Il faut bien adviser toutefois que ce n'est pas assez d'entreprendre & de commencer telles choses, à quoy nostre nation est tousiours assez prompte & deliberee ; mais il est encores necessaire d'y avoir bon ordre & conduite avec patience & perseverance, afin de ne pas tomber plus aux inconveniens de mauvais succez qui iusqu'icy ont tousiours accompagné nos voyages de mer. De cela on en peut prendre de tres-bons advis du sieur *Pirard* sur la fin de son livre des Indes Orientales, où il donne une bien particuliere instruction pour tous ceux qui voudront entreprendre tels voyages, & entr'autres il remarque les defauts tres-grands de nos François, tant pour leur desobeyssance aux Chefs, & pour leurs querelles entr'eux, que pour beaucoup d'autres fautes & desordres, à quoy toutes les autres nations sçavent mieux pourvoir » (P. Bergeron, *Traité de la navigation*, Paris, chez Jean de Heuqueville et M. Soly, 1629, p. 183-184).

possible recueillir les informations sur le voyage, en dresser le bilan et analyser les raisons de son échec. C'est ainsi que le traité est présent dès la première édition, en 1611, même si son contenu, à l'instar de l'ensemble de l'ouvrage, a été augmenté dans les deux éditions suivantes, parues en 1615 et en 1619.

Pyrard a acquis une très large connaissance des Indes orientales et met son expérience au service des prochains Français qui tenteront de s'y rendre. Celle-ci est alors inestimable et quasiment inédite, du moins en ce qui concerne les voyageurs français[357] : Pierre-Olivier Malherbe est rentré de son tour du monde en 1609 et a relaté ses aventures à Bergeron et à Henri IV en personne, mais seulement de manière orale[358] ; Jean Mocquet est revenu en 1610 de son quatrième voyage, celui qui l'a mené à Mozambique puis à Goa, mais son ouvrage, mis en forme par Bergeron, n'est publié qu'en 1617[359] ; Henri de Feynes est rentré dans son pays en 1613, mais le récit de ses aventures, paru d'abord en anglais en 1615 dans une version largement plus courte, ne paraît en français qu'en 1630[360]. Bien sûr, il existait la *Description du premier voyage faict aux Indes orientales par les François en l'an 1603* de François Martin, parue en 1604 et rééditée en 1609, mais le *Voyage de François Pyrard de Laval* ne lui est pas comparable en termes de pays parcourus, de descriptions et surtout d'informations commerciales. L'ouvrage de Pyrard est beaucoup plus large et son récit est amplement plus riche. C'est le témoignage français de très loin le plus copieux et le plus documenté : il s'agit d'un véritable guide complet des Indes orientales.

Pour terminer sur François Pyrard, j'ajouterai deux remarques, qui doivent être mises en parallèle avec la dernière partie, où est relatée l'histoire de la première compagnie française des Indes orientales, fondée en 1604.

---

357 Rappelons que l'*Itinerario* de Linschoten a été traduit en français en 1610 : *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales* (Amsterdam, Henry Laurent). En décembre 1605, Henri IV reçut à sa cour le Toscan Francesco Carletti, qui venait d'effectuer un tour du monde qui l'avait mené en Nouvelle-Espagne, aux Philippines, au Japon, en Chine, à Malacca, à Cochin et à Goa (en 1599-1601). Voir F. Carletti, *Raggionamenti del moi viaggio intorno al mondo (1594-1606)* [1701], Turin, Einaudi, 1988, trad. fr. *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, P. Carile et F. Verrier (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1999 ; G. Sgrilli, *Francesco Carletti, mercante e viaggiatore fiorentino (1573 ?-1636)*, Rocca San Casciano, L. Cappelli, 1905 ; N. Maillard, *Voyages en abyme. Lecture ethnologique des Ragionamenti del mio viaggio intorno al mondo de Francesco Carletti, marchand florentin (1573 ?-1636)*, Neuchâtel, Institut d'ethnologie, 1985.

358 Le récit de ses aventures se trouve dans le manuscrit français 13423 conservé à la Bibliothèque nationale de France, *Chronologica, Historica et Geographica. Itinéraires et navigations (extraits, la plupart de livres imprimés, concernant l'Antiquité, l'Asie, l'Amérique, XVII^e siècle)*, f ° 275 v ° à 278 v ° et f ° 287 à 291 v °, « Extrait des voiages du Sr de Malherbe, par les Srs Corneillan et Bergeron ». Voir C. de la Roncière, « Un manuscrit à retrouver, le premier voyage français autour du monde », *Revue hebdomadaire*, 7 septembre 1907, p. 22-36 ; A. Verdier, « Pierre-Olivier Malherbe : le premier des globe-trotters (1569-vers 1616) », in *Les Bretons au-delà des mers. Explorateurs et grands voyageurs*, Quimper, Éditions nouvelles du Finistère, 1996, p. 16-23.

359 *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales & Occidentales. Faits par Jean Mocquet, Garde du Cabinet des singularitez du Roy, aux Tuilleries. Divisez en six livres, & enrichis de Figures. Dediez au Roy*, Paris, Jean de Heuqueville, 1617.

360 *An exact and curious survey of all the East Indies, even to Canton, the chiefe Cittie of China : All duly performed by land, by Monsieur de Monfart, the like whereof was never hetherto, brought to an end*, Londres, Thomas Dawson, 1615 ; *Voyage faict par terre depuis Paris jusques à la Chine par le S^r. de Feynes, gentilhomme de la maison du Roy et ayde de camp de ses armées, avec son retour par mer*, Paris, Pierre Rocolet, 1630.

1. Les trois premières éditions de son récit ont été publiées après la mort d'Henri IV. On peut penser qu'elles auraient suscité le plus vif intérêt chez le roi de France, qui souhaitait si ardemment établir le commerce français aux Indes orientales.

2. Ces trois éditions paraissent à des périodes qui correspondent à chaque fois à des expéditions ou au moins à des étapes importantes en vue de l'établissement du commerce français avec les Indes orientales :

– la première édition, dont le privilège date du 22 août 1611, suit logiquement le retour de Pyrard, rentré à Laval le 16 février précédent, mais aussi la promulgation des lettres patentes de Louis XIII, datées du 2 mars de la même année ;

– la seconde édition est achevée d'imprimer le 31 août 1615, quelques mois seulement avant le départ pour les Indes orientales de la première escadre de la Compagnie française des Indes orientales, constituée du *Montmorency* et de la *Marguerite*, partis le 16 avril 1616, qui furent suivis de près par deux navires malouins, le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* ;

– la troisième est achevée d'imprimer le 15 avril 1619, quelques mois avant le départ d'une nouvelle expédition organisée par la Compagnie française des Indes orientales et commandée par Augustin de Beaulieu, partie le 2 octobre suivant.

S'agit-il à trois reprises d'un hasard, d'une coïncidence, ou bien faut-il y voir un lien ?

3. La fin de la vie de François Martin

François Martin fait partie des rares rescapés de l'expédition qui ont pu regagner la France à l'été 1603. L'année suivante, après la première édition de son récit et l'obtention des privilèges qui lui furent accordés par Henri IV, il s'est établi en tant qu'apothicaire dans sa ville natale de Vitré[361]. La date de son mariage avec Perrine Guillaudeu reste incertaine, car on ne sait pas si celui-ci a eu lieu avant ou après le départ du *Corbin* et du *Croissant*, le 18 mai 1601[362]. Ce dont on est sûr, c'est que ce mariage lui a permis de tisser, ou plutôt même de renforcer des alliances matrimoniales[363].

La femme de François Martin, Perrine Guillaudeu, née à Vitré le 23 juin 1577, était la fille de Jean Guillaudeu, sieur de la Guilbourdière et de la Vieuville. Les Guillaudeu étaient une des familles les plus puissantes de Vitré et appartenaient à la confrérie des marchands d'outre-mer. Un des frères de Perrine, Michel Guillaudeu, sieur de l'Espayère, était marié à une nièce de Michel

361 Comme l'indique une annotation sur les lettres patentes qui lui ont été délivrées par Henri IV le 27 mai 1604 : « En vertu des lettres ci dessus et le certifficat des médecins et appoticaires du Roy, led. Martin y nommé a tenu boutique d'appotiquairerie en la ville de Vitré en Bretaigne » (Archives de la Compagnie des apothicaires de Paris, Bibliothèque de la Faculté de pharmacie de Paris V, registre 3, f ° 96-98 ; cité par L. Irissou, « François Martin, apothicaire et explorateur », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 116, 1939, p. 108, n. 7) [ANNEXES, doc. 1].

362 Au moment du départ, François (né le 1er octobre 1575) et Perrine (née le 23 juin 1577) avaient respectivement 25 et 24 ans. Ils étaient donc tout à fait en âge de se marier, même si la naissance de leur premier enfant, Charlotte, le 21 juin 1606, n'est intervenue qu'après le retour de son père, en juin 1603. Il est donc possible que le mariage ait été célébré après cette date.

363 L'on est certain que les familles Martin et Guillaudeu se connaissaient de longue date puisque Jean Guillaudeu, le père de Perrine, était le parrain de Jeanne Martin, une des sœurs de François, baptisée le 19 septembre 1567.

Frotet de la Bardelière, Guillemette Frotet. Un de ses demi-frères, Pierre Guillaudeu, sieur de la Vieuville, était marié à une tante de Guyon Lefort (le capitaine du navire hollandais le *Bélier*), Marguerite Lefort. Leur fille Jeanne épousa un cousin de Michel Frotet, Olivier Frotet.

Du mariage de François Martin avec Perrine Guillaudeu naquirent cinq enfants[364], dont deux, Anne et François, épousèrent des membres de la famille Geffrard, une des familles les plus puissantes de Vitré qui appartenait elle aussi à la confrérie des marchands d'outre-mer. Cela ne doit pas surprendre, car François Martin, fort de son expérience aux Indes orientales et des privilèges qu'il avait obtenus de la part du roi de France, était devenu un personnage important dans sa ville natale, où il jouissait certainement d'une grande popularité, même s'il appartenait déjà à une famille riche et respectée (rappelons que son père, Étienne, était médecin) avant d'effectuer son fameux voyage. Les noms des parrains de ses trois fils[365] le démontrent également : celui de Guy, en 1608, est l'« Honorable Homme »[366] Guy Le Faulcheux ; celui de Gilles, en 1609, est le sieur de la Maison Neuve ; enfin celui de François, en 1619, est Gilles Martin, sieur de la Morandais et des Hurlières, sans doute un cousin du voyageur, écuyer et conseiller au parlement de Bretagne et une des grandes figures de Vitré. Sur l'acte de baptême de Gilles en 1609, François Martin est qualifié d'« Honorable Sieur », c'est-à-dire qu'il est reconnu comme l'un des grands personnages de la ville.

Cette même année 1609, son ouvrage connaît une seconde édition qui aurait peut-être été, comme la première, commandée par Henri IV. C'est sans doute à cette occasion que Martin transmet une requête au roi de France afin de réclamer les 1 800 livres promises par Henri IV dans ses lettres patentes du 13 décembre 1604. Cette somme devait être perçue sur les revenus des taxes qui touchaient les bateaux de marchandises circulant sur la Vilaine entre Redon et Rennes, mais seulement après expiration du privilège de leur détenteur de l'époque. Malheureusement pour lui, près de cinq ans plus tard, Martin n'a toujours rien perçu. Le roi répond favorablement en renouvelant ses lettres patentes le 10 février 1609[367], mais cela resta certainement sans effet, car en 1622, Martin effectue une nouvelle demande auprès de Louis XIII, qui renouvelle encore une fois les lettres patentes de son père, en autorisant Martin à poursuivre les États de Bretagne pour le paiement du don fait par Henri IV[368]. On ne sait pas si Martin a touché un jour cet argent promis par le roi de France.

364 Charlotte, née le 21 juin 1606, devient dame des Bertries et épouse Antoine Lebreton, de Saint-Malo, sieur du Vivier, le 29 novembre 1630 ; Anne, née le 27 mai 1607, dame de Martigné, se marie le 20 avril 1636 avec Étienne Geffrard, sieur de Lentillère ; Guy, né le 19 mai 1608, épouse le 10 mai 1635 Marie Duverger, puis Marie Le Corvaisier, dame des Ourmeaux, le 28 juillet 1640 ; Gilles, né le 17 juin 1609 ; François, né le 10 mai 1619, épouse Jaquine Geffrard.

365 On ne connaît pas les noms des parrains de ses deux filles.

366 Le terme « Honorable Homme » désigne un bourgeois important de la cité.

367 Lettres reproduites dans le fac-similé de l'édition de 1609 écrit de la main d'Arthur de la Borderie (Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 1 F 944). Ces lettres furent vérifiées et enregistrées à la Chambre des Comptes de Nantes le 4 mai 1609 (Archives départementales de Loire-Atlantique, B 68, f ° 245 v °) [ANNEXES, doc. 3].

368 Acte de 1622 renouvelant le don du roi de France Henri IV à François Martin, Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, C 4987. L'acte porte contestation du paiement d'un don de 1 800 livres accordé par Henri IV à François Martin, sieur de la Ricordais, sans toutefois donner de précision sur les raisons de ce don.

Présent à Paris pour la seconde édition de son ouvrage en 1609, Martin a-t-il croisé à ce moment son « compatriote » Pierre-Olivier Malherbe, originaire comme lui de Vitré, qui rentrait alors de son tour du monde et qui fut reçu plusieurs fois à la cour d'Henri IV ? La famille de celui-ci appartenait également à la confrérie des marchands d'outre-mer et était aussi liée par des mariages aux plus puissantes familles de Vitré telles les Ronceray, Geffrard, Le Faucheur, Le Clavier… Les deux hommes ont pu tout aussi bien se croiser dans leur ville natale après leur retour en France. Ils étaient de la même génération (Malherbe est né le 18 février 1570, Martin le 1er octobre 1575), mais Malherbe a quitté Vitré très jeune : en 1581, âgé seulement de onze ans, il est parti accompagner son oncle Macé Malherbe à San Lucar de Barrameda, où de nombreux marchands vitréens et bretons en général étaient installés. Si les deux voyageurs ont fait connaissance, cela ne peut donc être qu'après 1609, lorsque Malherbe est rentré de ses pérégrinations. En plus de leur origine commune, leurs aventures respectives les rapprochaient forcément, même s'ils n'ont pas exactement parcouru les mêmes régions : si Malherbe a bien sillonné, entre autres, les Indes orientales, il n'a pas séjourné à Sumatra. On ne peut pas avoir de certitude car si l'on est sûr que François Martin a terminé sa vie à Vitré, où il est mort en 1631, on ne sait rien de la fin de celle de Pierre-Olivier Malherbe, qui est peut-être retourné vivre en Espagne.

En 1616, François Martin aurait participé, grâce à son expérience et peut-être aussi financièrement, à la préparation de l'expédition du *Saint-Michel* et du *Saint-Louis*, partis de Saint-Malo vers les Indes orientales.

À une date indéterminée, il devient prévôt de la confrérie des marchands d'outre-mer de Vitré[369], une fonction qui ne pouvait revenir qu'à l'un de ses membres les plus honorables et les plus riches. Sa fortune lui permit, entre autres, d'acquérir le domaine de la Ricordaye : sur l'acte de baptême de son fils François en 1619, ainsi que sur l'acte de 1622, il est qualifié de « sieur de la Ricordaye »[370].

En 1629, il est miseur de Vitré, c'est-à-dire trésorier de la ville[371]. Il est mort, sans doute de la peste[372], à Vitré le 4 janvier 1631, comme l'indique son acte de décès : « Honorable homme François Martin, sieur de la Ricordaye fut inhumé au cimetière Saint-Martin le 4 janvier 1631 »[373].

369 Information donnée par Pierre Gentile dans sa thèse de pharmacie sur *François Martin (1575-1631), apothicaire et « marchand d'oultre-mer » à Vitré*, Université de Rennes I, 1994, p. 186, mais sans indiquer de source.

370 Une longue et précise description de ce domaine figure dans l'acte de vente par les héritiers du fils aîné de François Martin, Guy, pour une somme de 4 000 livres. Ce document est conservé aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine : « Maison de la Ricordais », 2 F 55.

371 Le miseur tient les comptes de la ville, qu'il doit transmettre à la Chambre des comptes de Nantes. Il a la charge de commander les travaux d'utilité publique et de voirie, il règle les pensions des députés, des greffiers et des officiers municipaux et il veille au remboursement des dettes de la communauté bourgeoise. Bref, toutes les décisions importantes sont soumises à son approbation. C'était une fonction très importante, mais plus honorifique que rémunératrice. Elle récompensait en général un citoyen intègre et bon gestionnaire.

372 À partir de 1628, la peste a refait son apparition en France, notamment à Vitré, où elle devient rapidement endémique. Elle ne disparaîtra qu'après 1640 en Bretagne, mais pas encore dans le reste du royaume.

373 Son fils aîné, Guy, était son héritier principal. Après sa mort, il prit le titre de sieur de la Ricordais et il acquit par la suite pour une somme de 10 000 livres le domaine de Clerheux, une terre noble qui lui permit d'être qualifié de « Noble Homme » et de prétendre à la noblesse. Un des frères de François, Étienne, sieur du Basverger, lui succéda dans sa charge de miseur mais mourut à son tour quelques mois plus tard, le 13 août.

Conclusion

François Pyrard et François Martin ont été les témoins directs d'une aventure inédite en France depuis soixante-dix ans mais qui s'avère clairement un échec. Malgré le soutien officiel d'Henri IV[374], qui reste très théorique, il s'agit en réalité d'une entreprise privée[375] dont le manque de moyens est criant. Ce sont des marchands issus de trois villes commerçantes, Saint-Malo, Vitré et Laval, qui se sont associés afin d'équiper deux navires chargés de se rendre dans les fabuleuses îles aux épices. Mais les Français souffrent, en plus d'un manque de moyens évident, d'un manque cruel d'expérience et de connaissances sur la navigation dans l'océan Indien, sur les lieux géographiques, sur les populations, sur le commerce…, dans tous les domaines en fait. Il s'agit d'une tentative louable, courageuse, mais effectuée avec trop peu de moyens et d'expérience, comme le démontre la principale erreur commise : le départ trop tardif de France, le 18 mai. Ce ne fut certes pas la seule, mais c'est d'elle qu'ont découlé la plupart des difficultés rencontrées par la suite.

Il s'écoulera une douzaine d'années avant qu'une nouvelle tentative ne soit effectuée. Cette expédition a été entreprise de manière trop isolée car elle ne s'inscrit pas dans un ensemble, dans une direction forte. Le contexte économique en France est alors encore trop marqué par l'inertie et l'immobilisme, dans les milieux commerçants comme dans l'entourage du roi – on pense en particulier au principal conseiller d'Henri IV, Sully. On en a ici un premier exemple : au début du XVII^{e} siècle, les Français, dans leur majorité, sont encore trop « terriens » : ils se satisfont de ce que la terre leur donne et ne saisissent pas encore bien l'intérêt des grandes entreprises transocéaniques, qui ont pourtant déjà fait la fortune de leurs voisins ibériques. Il y a une forme de frilosité, un véritable manque d'ambition ainsi qu'une absence de volonté « nationale » qui contraste, au même moment, avec l'organisation mise en place en Angleterre et aux Provinces-Unies, où les moyens mis en œuvre, tant humains que financiers, sont radicalement différents et sans commune mesure.

374 Rappelons que des lettres patentes d'Henri IV à François Martin datées du 27 mai 1604 stipulent que ce voyage a été entrepris avec la permission et sous l'autorité du roi de France et que Pyrard l'indique également dans la dédicace à Marie de Médicis qui débute les deux premières éditions de son ouvrage en 1611 et en 1615.

375 Un parallèle peut être établi avec les voyages de Binot Paulmier de Gonneville (1503-1505) et des frères Parmentier (1529-1530, financé par le célèbre armateur dieppois Jean Ango), qui étaient également des entreprises privées, mais de façon plus évidente encore avec les trois voyages effectués par Girolamo Verrazano entre 1524 et 1528, certes avec les encouragements et le soutien de François I^{er}, mais sans que pour autant celui-ci ne fournisse de véritables moyens à l'explorateur florentin, à l'exception notable de la *Dauphine*, qui était sans doute un navire royal. Le soutien du roi restait théorique et variait en fonction de la conjoncture politique, économique et militaire.

TROISIÈME PARTIE :

LES VOYAGES DES ANGLAIS ET DES HOLLANDAIS : DES RENCONTRES TRÈS INSTRUCTIVES

Introduction

Le *Corbin* et le *Croissant* arrivent dans l'océan Indien en 1602, c'est-à-dire à un moment charnière puisque, depuis peu, l'empire portugais commence à être attaqué par les Hollandais et les Anglais, qui contestent vivement aux Ibériques le monopole du commerce aux Indes orientales. Les Français, et Pyrard en particulier, sont témoins de cette transition qui s'opère au début du XVII^{e} siècle.

Plus particulièrement, les pages qui suivent vont permettre d'en savoir plus sur l'expédition française, car si le récit de Pyrard fournit de précieux renseignements jusqu'au naufrage du *Corbin* aux Maldives, pour la suite du voyage, c'est-à-dire le séjour à Sumatra et le voyage retour, François Martin n'a pas tout dit dans son récit, loin de là ; il a même certainement occulté ou minimisé certains faits volontairement. Grâce à des sources hollandaises et anglaises et aux compléments apportés par Pyrard, nous allons découvrir en détail comment le *Corbin* et plus encore le *Croissant* ont croisé à de multiples reprises les navires de la flotte hollandaise de Georges Spilberg et ceux de la flotte anglaise de James Lancaster, à l'aller comme au retour, mais aussi lors de la longue escale qu'ils ont effectuée en même temps à Atjeh durant l'été et l'automne 1602. Cela permettra également de mettre en valeur les liens qui existaient entre les Français et l'expédition hollandaise, par l'intermédiaire de deux émigrés français au service des Provinces-Unies : le principal armateur de la flotte de Spilberg, Balthazar de Moucheron, et le commandant de l'un des navires : Guyon Lefort, originaire de Vitré, comme François Martin et une partie des équipages français.

CHAPITRE I
L'APPARITION DES ANGLAIS ET DES HOLLANDAIS DANS L'OCÉAN INDIEN

Pendant presque tout le XVI^e siècle – exactement jusqu'en 1588 et la défaite de l'Invincible Armada – l'Espagne et le Portugal règnent en maîtres sur les océans. À cette hégémonie maritime correspond un monopole commercial absolu. Dans l'océan Indien, les Portugais ont établi une « thalassocratie », c'est-à-dire que leur stratégie n'a jamais visé à la conquête territoriale, mais seulement au contrôle des voies commerciales. En effet, l'empire portugais n'a d'empire que les apparences. Porté sur la carte du monde, il est immense : à la fin du XVI^e siècle, il s'étend tout au long des côtes africaines, non pas en une possession continue mais en une longue succession de postes, forts et comptoirs, sur le continent (avec surtout le grand centre de Saint-Georges de la Mine) comme sur les îles qui en assurent le contrôle (Cap-Vert, Fernando Po, Annobón, Sainte-Hélène). Au-delà du cap de Bonne-Espérance, la chaîne se prolonge avec Sofala, Mozambique, Quiloa, Mombasa et Mélinde (Malindi) sur la côte orientale de l'Afrique, l'île de Socotora au débouché de la mer Rouge, Ormuz à la sortie du golfe Persique, Diu, Goa, Calicut, Cochin et de nombreux établissements secondaires balisant deux mille kilomètres de côtes à l'ouest du Dekkan, et enfin Malacca et les petits forts des Moluques comme Amboine, auxquels on peut ajouter Macao en Chine. Ainsi, à partir de Lisbonne, une chaîne continue de ports et de points d'appui est construite. Dans l'océan Indien, tous les points stratégiques sauf Aden (devant laquelle D'Albuquerque a échoué en 1512) sont aux mains des Portugais qui donc, non seulement, contrôlent les zones de production des épices (les Moluques) et les principaux centres de distribution (Goa, Malacca), mais encore ils tiennent aussi les verrous aux débouchés des grandes zones commerciales dont ils peuvent ainsi contrôler le trafic (le canal de Mozambique au sud-ouest, l'île de Socotora pour la mer Rouge, Ormuz pour le golfe Persique, Malacca pour l'Extrême-Orient). Il s'agit donc d'une occupation ponctuelle car, soucieux avant tout d'enlever la suprématie commerciale aux Arabes, les Portugais se contentèrent de s'emparer uniquement des points d'appui stratégiques, où ils étaient en général retranchés sur des îles ou des presqu'îles fortifiées, selon la règle éternelle des thalassocraties[376]. Cependant, l'arrivée de Vasco de Gama à Calicut n'entraîna

376 Voir S. Subrahmanyam, *L'empire portugais d'Asie, 1500-1700 : histoire politique et économique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999. Dans sa préface, S. Gruzinski indique notamment : « L'Inde et l'Asie des Portugais se réduisirent en fait à des niches et à des enclaves » (p. 6). Voir également F. Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle*, Paris, École des Hautes Études, 1960 ; V.M. Godinho, *L'économie de l'empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles*, Paris, SEVPEN, 1969 ; P. Chaunu, *Conquête et exploitation des nouveaux mondes : XVI^e siècle* [1969], 6^e éd., Paris, PUF (Nouvelle Clio), 2010 ; F. Mauro, *Études économiques sur l'expansion portugaise, 1500-1900*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1970 ; C.R. Boxer, *From Lisbon to Goa 1500-1750. Studies in Portuguese Maritime Enterprise*, Londres, Variorum Reprints, 1984 ; *Id*., *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia, 1500-1750*, Londres, Variorum Reprints, 1985 ; *Id*., *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Londres, Carcanet Press, 1991 ; J.C. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1993 ; G. Martinière, *Le Portugal à la rencontre de « trois mondes » (Afrique,*

pas pour autant la ruine du commerce arabe des épices. En fin de compte, relativement peu de forteresses, mais partout une présence : une chapelle, un comptoir, un facteur qui distribuait les sauf-conduits ou « passeports » indispensables au commerce. Le caractère discontinu de l'occupation portugaise peut même autoriser l'expression d'« empire insulaire » car chaque comptoir, même continental, vivait un peu comme une île reliée à l'extérieur par des flottes[377].

Ceci s'explique par le fait que les royaumes de l'Inde, exclusivement continentaux, étaient sans forces contre les escadres portugaises et impuissants face aux fortifications et à l'artillerie européennes, mais de leur côté, les Portugais étaient incapables de prendre véritablement possession de la terre ferme et d'ailleurs ils ne s'y risquèrent pas, s'emparant uniquement de la mer, voie de communication et de transport. Un partage du monde hindou se fit : la terre aux Mogols et aux Hindous et la mer aux Européens. Le but n'était donc pas l'occupation de territoires, puisqu'aucun pays d'Asie ne fut conquis, et les établissements portugais ne furent que de simples points d'appuis marginaux qui n'entamaient pas la vie de l'ensemble. En fait, le subcontinent indien ne fut qu'égratigné par la conquête des Portugais ; leur véritable conquête fut la maîtrise de la mer. Mais leur empire était en réalité un colosse aux pieds d'argile : il était extrêmement fragile, dans le sens où sa survie dépendait de la maîtrise maritime qu'ils exerçaient sur l'océan Indien.

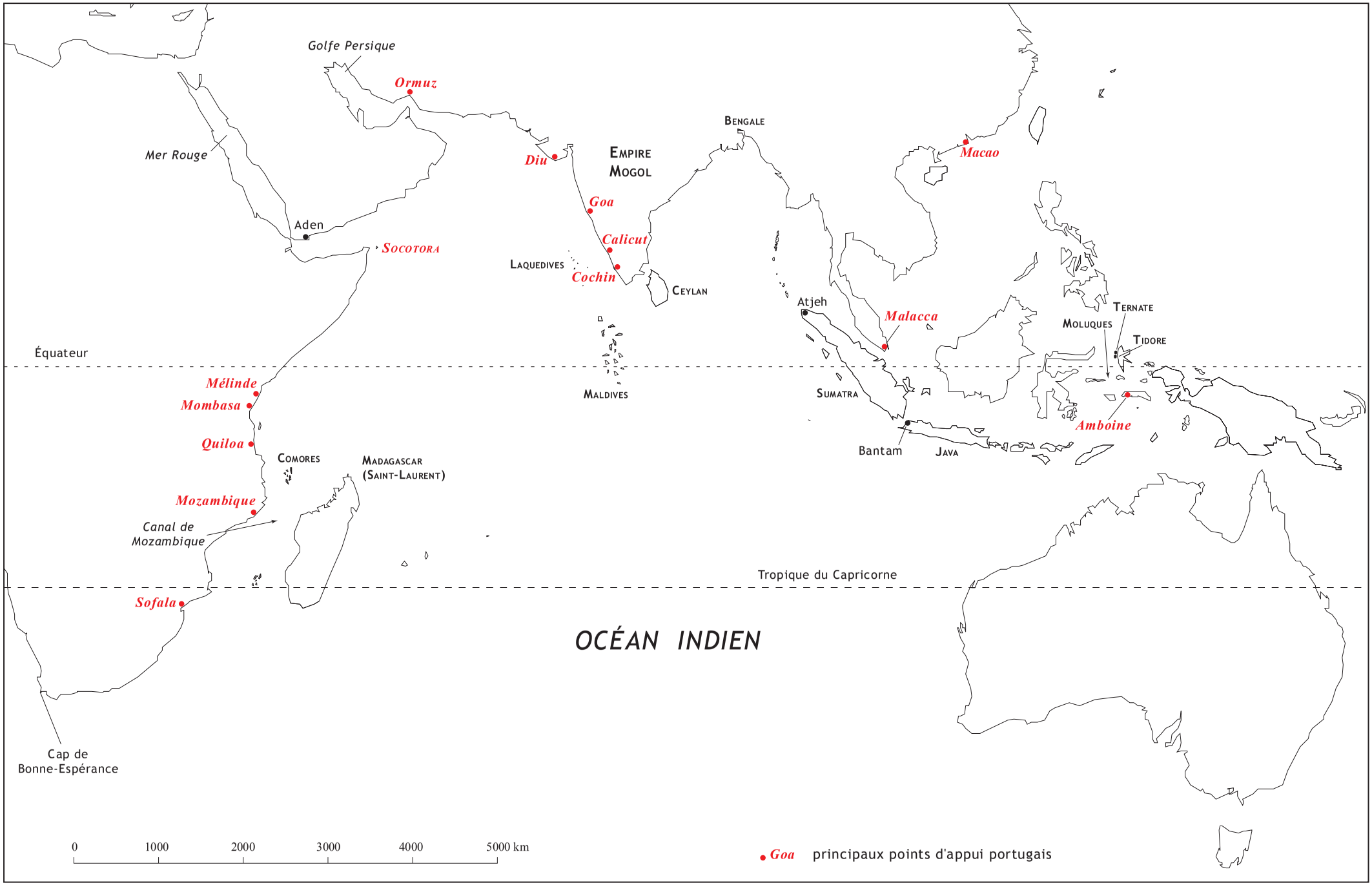
Or, l'extrême fin du XVI^e^ siècle et le début du XVII^e^ constituent une mutation capitale, avec l'émergence de nouvelles puissances navales comme les Provinces-Unies et l'Angleterre et l'élargissement considérable des théâtres d'opérations : la lutte maritime prend une ampleur mondiale. Les Portugais ne pouvaient prétendre exclure indéfiniment les autres nations européennes des Indes orientales. Trop faibles, ils n'avaient pas les moyens de défendre efficacement leur empire. Leur déclin coïncida justement avec la montée en puissance des Hollandais et des Anglais, qui leur étaient largement supérieurs dans le domaine militaire et naval et qui étaient fermement décidés à accaparer partout le commerce maritime[378]. Dès la fin du XVI^e^ siècle, ces nouveaux venus très ambitieux entreprennent des expéditions vers les îles aux épices, pour plusieurs raisons.

Asie, Amérique) aux XV^e^-XVI^e^ siècles, Paris, Éditions de l'Institut des hautes études de l'Amérique latine, 1994 ; *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, L. de Albuquerque, F.C. Domingues (dir.), Lisbonne, Caminho, 1994, 2 vol. ; *Lisbonne hors les murs, 1415-1580. L'invention du monde par les navigateurs portugais*, M. Chandeigne (dir.), Paris, Autrement, 1995 ; *Goa 1510-1685 : l'Inde portugaise, apostolique et commerciale*, M. Chandeigne (dir.), Paris, Autrement, 1996 ; A.H. de Oliveira Marques, *Histoire du Portugal et de son empire colonial*, Paris, Karthala, 1998 ; J. Aubin, *Le latin et l'astrolabe. Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son expansion en Asie et les relations internationales*, Paris, Centre culturel Calouste Gulbenkian, 2000-2006, 3 vol. ; S. Subrahmanyam, *Explorations in Connected History*, vol. I : *From the Tagus to the Ganges*, vol. II : *Mughals and Franks*, Oxford, Oxford University Press, 2005 ; O. Ikor, *Caravelles. Le siècle d'or des navigateurs portugais, découvreurs des sept parties du monde*, Paris, J.-C. Lattès, 2010 ; ainsi que les nombreux travaux de G. Bouchon et de L.F. Thomaz sur l'Estado da Índia.

377 François Pyrard a bien cerné cette caractéristique de l'empire portugais : « Car toute leur guerre est par mer, & non par terre, où ils ne tiennent rien, bien que quelquefois ils ne laissent d'avoir guerre avec quelques Roys particuliers de terre ferme, qui rompent les paix & tréves accordees entr'eux : & lors ils font des armees de terre, & font venir leurs secours de leurs villes & forteresses. Mais pour les armees de mer, ils en ont tousiours affaire, & en font armer & equiper deux tous les ans […] » (Pyrard 1619, p. 121 (II) / p. 634).

378 Voir F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e^-XVIII^e^ siècles*, t. III : *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 178 : « L'Empire portugais, un vieil homme de bientôt cent ans, se porte plutôt mal et est incapable de barrer la route aux nouveaux venus ».

L'empire portugais aux Indes orientales vers 1600



1. Les raisons

En premier lieu, il existait entre les Pays-Bas, l'Angleterre et le Portugal des liens commerciaux importants, grâce auxquels les marchands des deux premiers pays cités se rendirent vite compte des bénéfices considérables qui étaient tirés du commerce des épices, ce qui attira inévitablement leurs convoitises. En fait, une même motivation, un même dessein ont poussé Hollandais et Anglais sur la route de l'Asie, à la faveur d'une même initiation, celle de l'expérience portugaise. Le commerce côtier de l'Atlantique avait tissé des liens séculaires entre les ports portugais et ceux des îles britanniques. L'intérêt des marchands anglais était depuis longtemps éveillé par les profits accumulés à Lisbonne et plus encore par la richesse des prises des corsaires anglais qui fondaient sur les caraques en route pour Anvers. La Flandre, elle, plus qu'aucun autre pays de l'Europe du Nord, avait été associée à l'expansion portugaise en Asie. Dès les premières années du XVI[e] siècle, on trouve dans les rôles de paiement de soldes le nom d'artilleurs flamands recrutés pour leurs compétences par la couronne portugaise. De plus, il faut ici souligner le rôle joué par le grand centre commercial d'Anvers, d'où étaient diffusées les nouvelles de l'Inde. Ce port était la ville la plus coloniale du XVI[e] siècle après Lisbonne, à laquelle l'unissaient d'étroites relations commerciales. Mais après 1550, la situation troublée dans le sud des Pays-Bas provoque son déclin au profit des ports hollandais. Lorsque les troupes de Philippe II occupent la ville en 1585, c'est Amsterdam qui devient le principal pôle commercial d'Europe du Nord[379]. C'est là, parmi les ballots d'épices, les joyaux et les étoffes, que s'éveille en Europe un intérêt qui ne cessera de croître. Grâce à d'étroites relations entre Lisbonne, la Flandre et la Hollande (ces deux dernières étant unies sous le sceptre des Habsbourg), les agents hollandais sont nombreux dans les ports ibériques, certains s'embarquent à bord des armadas et s'initient aux arcanes du commerce oriental.

La deuxième raison qui explique l'apparition des Hollandais et des Anglais dans l'océan Indien, c'est l'évolution de la situation politique dans l'Europe du dernier quart du XVI[e] siècle. Déjà, les partages du monde successifs entre Ibériques du siècle précédent avaient logiquement mécontenté les pays tenus à l'écart, donnant lieu de leur part à de timides tentatives, toutes avortées, pour trouver un passage vers l'Orient autre que celui du cap de Bonne-Espérance. En 1580, l'union dynastique du Portugal et de l'Espagne place sous une même autorité tous les territoires conquis par les Ibériques[380] : il s'agit là d'un moment « charnière »[381]. Cette véritable prise de possession du

379 Voir *Geschiedenis van Amsterdam, centrum van de wereld, 1578-1650*, W. Fruhoff, M.R. Praak et M. Carasso-Kok (éd.), Amsterdam, Bomm, 2004.

380 Le 4 août 1578, le roi Sébastien du Portugal trouve la mort lors de la célèbre « bataille des trois rois » à Ksar El-Kebir, au Maroc (voir L. Valensi, *Fables de la mémoire : la glorieuse bataille des Trois Rois*, Paris, Seuil, 1992). Il n'avait pas encore d'héritier et le trône échut à son grand-oncle Henri, dit le Cardinal, qui mourut à son tour le 31 janvier 1580 sans s'être choisi de successeur. Philippe II, oncle de Sébastien, écarta le prétendant Antoine, prieur de Crato, lors de la bataille d'Alcántara (25 août 1580) et rattacha alors à l'empire espagnol le Portugal, qui ne retrouva son indépendance qu'en 1640. Le gouvernement du Portugal fut exercé successivement par Dom Cristovão de Moura (1600-1603), Dom Afonso de Castelo Branco (1603-1604), Dom Pedro de Castilho (1605-1608), puis de nouveau par Dom Cristovão de Moura (1608-1612).

381 F. Braudel, « Coligny et son temps », in *L'Amiral de Coligny et son temps* (Actes du colloque de Paris,

monde par Philippe II provoque l'ouverture de conflits avec les États exclus des partages. Depuis 1566, la révolte avait éclaté aux Pays-Bas, où les sept provinces septentrionales, en butte à l'intolérance religieuse et à la pression fiscale imposées par l'Espagne, s'étaient soulevées contre la domination des Habsbourg[382]. Le 23 janvier 1579, elles avaient proclamé leur indépendance en s'alliant au sein de l'Union d'Utrecht, l'acte fondateur de la République des Provinces-Unies[383]. La révolte des Pays-Bas n'est pas étrangère à un autre phénomène majeur : les raids effectués par les corsaires anglais (les « chiens de mer » Drake, Hawkins, Frobisher) et le soutien calculé apporté par la reine Elizabeth aux insurgés provoquent une rupture entre l'Angleterre et l'Espagne et le désir de Philippe II de rétablir son hégémonie sur les mers du Nord. Le désastre de l'Invincible Armada en 1588 entraîne l'effondrement de ce grand dessein, sonne le glas de la suprématie maritime ibérique et confirme l'orientation nouvelle de l'Angleterre déjà amorcée depuis Henri VIII : c'est l'éveil de la vocation maritime anglaise[384]. L'Europe est alors la proie des guerres religieuses qui attisent la compétition entre d'un côté l'Espagne catholique et de l'autre l'Angleterre réformée et les Provinces-Unies calvinistes fraîchement indépendantes. En Angleterre, l'état de guerre avec l'Espagne fermait les ports ibériques aux navires et aux négociants britanniques et donc, forts des récents succès de Drake et de ses comparses, qui avaient prouvé les qualités de leurs navires et de leurs navigateurs, les Anglais décidèrent de briser le monopole hispanique sur le commerce des épices. Les Hollandais, eux, jouaient un rôle important dans la revente du poivre portugais dans le nord de l'Europe. En 1594, Philippe II, pensant affaiblir ses ennemis (surnommés les « gueux de la mer ») en leur interdisant l'accès des ports ibériques, les rendit au contraire encore plus redoutables car ils décidèrent alors d'aller chercher eux-mêmes les épices à leur source en Asie[385].

2. Les débuts

Exclus du partage du monde entre Ibériques, les Anglais songèrent assez tôt à atteindre l'Extrême-Orient et pour ce faire, ils explorèrent les hypothétiques routes du Nord, par l'océan

24-28 octobre 1972), Paris, Société de l'histoire du protestantisme français, 1974, p. 29 : « Enfin, je crois que la charnière de l'histoire du monde, ce n'est pas la nuit sanglante [la Saint-Barthélémy, 24 août 1572], c'est l'année 1580, quand s'engage, avec la conquête espagnole du Portugal, la lutte pour la suprématie de l'Océan… L'Océan succédant à la Méditerranée ! ».

382 Il s'agissait des provinces de Hollande, Zélande, Utrecht, Gueldre, Overyssel, Frise et Groningue.

383 Le prince d'Orange Guillaume de Nassau (dit le Taciturne) en est la figure emblématique. Après son assassinat le 10 juillet 1584, son fils Maurice lui succède. La guerre reprend de plus belle, jusqu'à la signature d'une trêve de douze ans en 1609. Les Provinces-Unies furent reconnues officiellement par la France et l'Angleterre en 1596, mais seulement en 1648 par l'Espagne, lors des traités de Westphalie. Voir G. Parker, *The Grand Strategy of Philippe II*, New Haven, Yale University Press, 1998, p. 115-146 ; J. Pérez, *L'Espagne de Philippe II*, Paris, Fayard, 1999.

384 Voir N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea : a Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, Harper Collins, 1997 ; K.R. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement : Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984 ; E. Jurien de La Gravière, *Les Anglais et les Hollandais dans les mers polaires et dans la mer des Indes*, Paris, Plon, Nourrit et C^{ie}, 1890, 2 vol.

385 Philippe II interdit tout commerce entre ses sujets espagnols et portugais, d'une part, et les rebelles néerlandais, d'autre part. En outre, tous les navires hollandais et zélandais se trouvant dans les ports ibériques furent saisis. Les États généraux répliquèrent immédiatement en autorisant la capture de tous les biens et marchandises des sujets espagnols et portugais et en interdisant tant aux marchands néerlandais qu'étrangers tout commerce avec l'Espagne.

Arctique, mais ils se heurtèrent aux obstacles climatiques. Pour le passage du Nord-Ouest, on peut citer les tentatives de John Cabot en 1497-1498, de Martin Frobisher en 1576-1578[386] et de John Davis en 1585-1587. Le passage du Nord-Est fut recherché par Hugh Willoughby et Richard Chancellor en 1553-1556.

La quête vers l'Orient commence véritablement dans le dernier quart du XVI[e] siècle avec des voyages en Méditerranée, car à cette époque, c'est vers la Syrie et ses routes terrestres vers les Indes que les Anglais dirigent leurs efforts. Ils pénètrent pour la première fois dans l'océan Indien lui-même avec le corsaire Francis Drake par une voie peu usitée, celle du Pacifique inaugurée par Magellan en 1521, mais l'expédition de Drake (1577-1580) est beaucoup moins une expédition commerciale qu'une opération de course dirigée contre les Espagnols[387]. Un autre corsaire anglais, Thomas Cavendish, renouvela un peu plus tard les exploits de Drake. Pourvu d'une commission de la reine Elizabeth pour courir sus aux navires espagnols, il partit en 1586, passa le détroit de Magellan, dévasta les colonies espagnoles de la côte occidentale de l'Amérique du Sud, puis gagna les Philippines et Java et regagna l'Angleterre par la route du cap de Bonne-Espérance en 1588.

La première véritable tentative pour atteindre l'océan Indien suit le retour de Drake : John Newbery, parti en 1581, parvint jusqu'à Ormuz, à l'entrée du golfe Persique. Par la suite, accompagné de Ralph Fitch, il se rendit une deuxième fois à Ormuz, mais les deux hommes y furent arrêtés, mis aux fers et envoyés à Goa pour y être jugés, le roi d'Espagne Philippe II demandant en personne qu'ils soient punis sévèrement car « il était interdit aux étrangers de se rendre en Asie portugaise ». Newbery parvint à s'enfuir vers l'intérieur, ce qui lui permit de visiter Bijapour, la capitale du royaume hindou du même nom, ainsi que Golconde, fameuse pour ses diamants, et il gagna finalement la cour d'Akbar, le grand empereur mogol, près d'Agra[388]. La conclusion qu'il tira de son périple fut que la seule route possible pour le commerce anglais avec l'Inde était le passage du Sud-Est, c'est-à-dire la route du Cap dominée par les Portugais. Ralph Fitch, lui, continua jusqu'au confluent de la Jumna avec le Gange, visita Bénarès et s'avança jusqu'au pied de l'Himalaya. Il piqua ensuite vers le sud jusqu'à l'embouchure du Gange, où il s'adonna un moment au commerce et d'où il fit voile vers la Birmanie. Il réussit même en 1588 à atteindre Malacca à bord d'un navire portugais, récoltant ainsi beaucoup d'informations sur le commerce des épices et sur la Chine. Il fit le trajet de retour par le Bengale, Ceylan, Goa, Ormuz et Alep, et arriva en Angleterre en 1591, où il communiqua immédiatement ce qu'il avait appris sur le commerce oriental. Ces informations furent extrêmement utiles pour l'organisation du commerce direct de l'Angleterre avec les Indes[389].

386 Voir J. McDermott, *Martin Frobisher, Elizabethan Privateer*, New Haven, Yale University Press, 2001.

387 Voir F. de Louvencourt, *Le voyage de l'illustre seigneur et chevalier François Drach*, Paris, J. Gesselin, 1627.

388 Voir L. Frédéric, *Akbar le Grand Moghol*, Paris, Denoël, 1986.

389 Le récit de Fitch, *The Voyage of Master Ralph Fitch Merchant of London, to Ormus, and so to Goa in the East India, to Cambaia, Ganges, Bengala* […], fut publié en 1599 dans les *Principal Navigations* de Richard Hakluyt (II, 1, p. 245-271), puis en 1625-1626 dans les *Hakluytus Posthumus* de Samuel Purchas (vol. 3). Voir notamment *Early travels in India 1583-1619*, W. Foster (éd.), Londres – New York, H. Milford – Oxford University Press, 1921,

Alors, forts de la défaite de l'Armada espagnole et des précieux renseignements rapportés par Newbery et Fitch, entre autres[390], les Anglais envoient leurs premières expéditions commerciales vers les Indes par le passage du Cap. L'année même du retour de Fitch, une expédition composée de trois bâtiments (le *Penelope*, le *Royal Merchant* et l'*Edward Bonaventure*) quitte Plymouth afin d'effectuer un voyage de reconnaissance[391]. L'un des capitaines était James Lancaster, qui avait vécu au Portugal pendant des années, en connaissait fort bien la langue et était au fait de l'organisation du commerce portugais. L'escadre atteignit le sud de l'Afrique, mais le scorbut l'obligea à faire escale dans la baie de Saldanha[392]. Le *Royal Merchant*, rempli d'une cinquantaine de malades, dut être renvoyé en Angleterre ; le *Penelope* disparut au cours d'une tempête essuyée peu après le passage du cap de Bonne-Espérance ; Lancaster dut continuer seul vers l'archipel des Comores, où une partie de son équipage fut tuée par les indigènes. Il passa ensuite plus de deux mois sur l'île de Zanzibar, avant de traverser l'océan Indien et de finalement jeter l'ancre à Penang, sur la côte occidentale de la Malaisie (juin 1592). Il s'adonna à la piraterie dans le détroit de Malacca et pilla tant les Malais que les Portugais. Sur le chemin du retour, il mouilla à Sainte-Hélène en avril 1593, puis fit route vers les Antilles où, après diverses pérégrinations, l'équipage l'abandonna avec quelques compagnons sur une petite île[393] d'où ils furent sauvés par un navire français qui les ramena épuisés dans leur patrie au début du mois de juin 1594, après plus de trois ans de périple. Ce premier voyage des Anglais aux Indes orientales par la route du Cap fut donc un

p. 1-47 (sur Fitch). Sur Newbery, Fitch et la première expédition de Lancaster, voir R. Mantran, « Les origines des compagnies », in *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien* (8e colloque international d'histoire maritime, Beyrouth, 1966), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1970, p. 408-409 (399-413).

390 Les Anglais obtinrent aussi de précieux renseignements par l'intermédiaire d'un autre de leurs compatriotes : Thomas Stevens, un jésuite qui s'était embarqué à Lisbonne en avril 1579 sur une caraque portugaise à destination de Goa. Le récit de son voyage se trouve dans une lettre datée de Goa le 10 novembre 1579 qu'il adressa à son père, marchand à Londres, le priant de communiquer ces informations à la patrie, et d'ailleurs John Newbery en prit connaissance (voir l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, Paris, Didot, 1746, p. 282-286 : « Voyage de Thomas Stephens à Goa, sur la Flotte Portugaise, en 1579 »). Il y décrit deux routes : la première par le canal de Mozambique et la deuxième à l'est de Madagascar, qu'il déconseille car, même si elle conduit directement en Inde, on ne trouve plus ensuite de port pour relâcher et les marins sont atteints par le scorbut. Stevens devint recteur du collège de Salcete (à Goa), jusqu'à sa mort en 1619. Pyrard l'a rencontré, il faisait partie des jésuites qui l'ont fait libérer avec ses camarades à Goa en 1609. Thomas Stevens est surtout connu pour ses nombreux travaux en linguistique, notamment la mise par écrit des règles grammaticales du konkani, la langue vernaculaire de Goa et sa région. Il fut l'auteur de plusieurs ouvrages, qui furent imprimés à Goa après sa mort. Les Anglais bénéficièrent aussi de l'expérience d'un marchand italien, Cesare Federici, qui connut pendant dix-huit ans des pérégrinations qui le menèrent sur la côte de l'Inde, notamment à Goa, ainsi qu'au Bengale et au Pegou. Son récit, *Viaggio nell'India orientale, e oltra l'India…*, imprimé à Venise en 1587, fut traduit en anglais dès l'année suivante.

391 Le départ eut lieu en avril 1591. Au départ, l'expédition était commandée par George Raymond, à bord du *Penelope*. Le *Royal Merchant* était commandé par Samuel Foxcroft et l'*Edward Bonaventure* par James Lancaster. Le récit de cette expédition a été rédigé par le lieutenant de Lancaster, Edmond Barker. Voir *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1940, p. 1-30, ainsi que l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 328-344 : « Premier Voyage des Anglois aux Indes Orientales sous le Capitaine Jacques Lancaster en 1591 ». On y trouve cet extrait : « Il ne paroît pas que le Capitaine Lancaster se fut proposé d'autre but que de traverser ces mers, pour en porter la connoissance en Angleterre, ou peut-être pour s'attribuer la gloire dêtre le premier Anglois qui les eût parcourues. Du moins l'Auteur de la Relation ne lui suppose nulle part aucune intention déterminée » (p. 334).

392 C'est ce qu'indiquent le récit anglais et sa traduction française. Mais W. Foster, dans son édition de *The Voyages of Sir James Lancaster…*, estime qu'il pourrait plutôt s'agir de la baie de la Table (« Introduction », p. XV, et p. 3, n. 1).

393 Il s'agit sans doute de l'île de Mona, située entre Porto-Rico et la République dominicaine.

acte de bravoure, mais au point de vue commercial un échec complet, ce qui ne les découragea pourtant pas[394].

De la même manière que les Anglais, les Hollandais cherchèrent d'abord la route des Indes en Méditerranée par la voie du Levant et au nord de l'Europe à travers les glaces du Spitzberg et de la Nouvelle-Zemble, avec notamment les trois expéditions de Willem Barentsz entre 1594 et 1597[395]. Puis, lorsqu'ils parvinrent à se procurer des renseignements sur les navigations portugaises dans l'océan Indien, ils n'hésitèrent pas à s'engager sur la route du Cap. Pour cela, ils disposèrent d'un informateur de choix : Jan Huyghen van Linschoten, qui permit les débuts de l'aventure hollandaise en Orient. Né en 1563, il fut envoyé dès l'âge de seize ans en tant que commis d'une maison d'Amsterdam à Lisbonne. Là il se fit embaucher en 1583 sur un navire portugais qui se rendait aux Indes, où il devint le secrétaire de l'archevêque de Goa, Vicente Da Fonseca. Pendant quatre ans, il écoute, il observe et il fait parler, ce qui lui permet de recueillir une foule d'informations de toutes sortes. Rentré au pays en 1592 après un séjour de trois ans aux Açores, il expose avec pertinence ces renseignements dans le traité qu'il publie à Amsterdam en 1596[396], connu sous le nom d'*Itinerario*. Cet ouvrage contient des instructions nautiques sur le voyage en Orient, avec les étapes africaines et océaniques de la ligne des Indes, des informations sur la puissance militaire et commerciale des Portugais mais aussi sur leurs faiblesses, ainsi que sur le commerce des épices et sur la cartographie précise des Indes orientales. Linschoten y donne également une excellente description des pays visités, notamment du grand commerce de Goa et d'autres établissements portugais. C'est à lui que les Hollandais durent de connaître les techniques de la navigation sur la route des Indes. Le routier de Linschoten constituait la plus remarquable somme de l'époque sur la présence ibérique en

394 Par la suite, un autre voyage anglais échoua : les deux navires partis en 1596 sous le commandement du capitaine Benjamin Wood, qui se proposait d'atteindre la Chine, sombrèrent au large de la péninsule malaise. Voir l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 361-364 : « Voyage infortuné du capitaine Benjamin Wood vers les Indes Orientales, en 1596 » ; D. Ferguson, « Captain Benjamin Wood's Expedition of 1596 », *The Geographical Journal*, vol. 21, n° 3, mars 1903, p. 330-334. Un Français, nommé Jacques Legrand, aurait pris part à ce voyage et aurait connu des aventures rocambolesques qui l'auraient amené à séjourner seul pendant vingt mois sur l'île Maurice. D. Van Der Cruysse le qualifie de « Robinson Crusoé français avant la lettre ». Voir D. Van Der Cruysse, *Le noble désir de courir le monde. Voyager en Asie au XVII^e siècle*, Paris, Fayard, 2002, p. 25.

395 Voir *Prisonniers des glaces. Les expéditions de Willem Barentsz (1594-1597). Les relations originales de Gerrit de Veer*, X. De Castro (éd.), nouvelle édition, Paris, Chandeigne (Magellane), 2000 ; Renneville, *Recueil des voyages…*, t. I, *Premier voyage des Hollandois et des Zélandois par le Nord, le long des côtes de la Norvege, de la Moscovie & de la Tartarie, pour chercher un passage aux Roïaumes de Cathai & de la Chine* [1594], p. 55-68 ; *Second voyage…* [1595], p. 69-85 ; *Troisième voyage…* [1596-1597], p. 86-209. Lors du tragique troisième voyage, le navire de Barentsz fut pris par les glaces et son équipage contraint d'hiverner sur la côte de la Nouvelle-Zemble dans des conditions effroyables. Les Hollandais construisirent avec les moyens du bord une cabane en bois, sorte de « maison de survie » – qui fut retrouvée en 1871 – et luttèrent pendant neuf mois contre le froid bien sûr (à 76° Nord !), mais aussi contre le scorbut et les ours polaires. Barentsz mourut sur la route du retour, persuadé qu'il existait bel et bien un passage par le nord-est de l'Europe qui mènerait aux Indes orientales. Seuls douze hommes parvinrent à rentrer en Hollande, dont Gerrit de Veer et Jacques Heemskerck.

396 Entre ces deux dates, Linschoten participa en 1594 et 1595 aux deux premiers voyages de Barentsz, en tant que subrécargue (on disait aussi commis ou premier marchand) d'un des navires. Il faisait partie, avec les puissants marchands Balthazar de Moucheron et Isaac Le Maire par exemple, des promoteurs des tentatives de liaison maritime avec les Indes orientales par le nord-est de l'Europe, et un peu plus tard de celles par le sud et le cap de Bonne-Espérance. Voir A. van der Moer, *Een zestiende-eeuwse Hollander in het Verre Oosten en het Hoge Noorden. Leven, werken, reizen en avonturen van Jan Huyghen van Linschoten (1563-1611)*, La Haye, Nijhoff, 1979.

Orient, car il contenait une énorme quantité d'informations, ainsi que des cartes et des plans. Rapidement traduit en français, en anglais, en allemand et en latin, il acquit une notoriété immense auprès des marins européens. Le rôle de Linschoten a donc été primordial, mais il ne faut pas non plus oublier l'activité importante d'un de ses compatriotes : Cornelis Houtman. Envoyé comme espion en mission secrète d'information à Lisbonne à peu près à la même époque, il s'y procura une grande quantité de renseignements sur le commerce et les routes des Indes. C'est grâce à ces deux hommes que les grandes expéditions hollandaises de la fin du XVI^{e} siècle purent avoir lieu.

En 1594, des marchands d'Amsterdam se réunirent pour former la Compagnie des pays lointains, qui arma dès l'année suivante quatre navires. Cette expédition avait pour objectif, non pas l'Inde même, mais l'archipel indonésien (Java en particulier), véritable centre de production des épices. Après quinze mois de voyage, elle atteignit Bantam le 23 juin 1596. Cornelis Houtman prit le commandement, mais le commerce fut interrompu à cause des Portugais. Aussi les Hollandais levèrent l'ancre et mouillèrent quelque temps devant Madura, puis Bali, d'où ils partirent le 26 février 1597. Ils furent de retour en Hollande en août[397]. Houtman rapportait une cargaison dont les bénéfices, sans être considérables, incitèrent d'autres armements : le chemin était tracé, et le processus amorcé. Bref, après un siècle de monopole portugais, la route des Indes orientales était ouverte. Les compagnies de commerce avec l'Orient se multiplièrent : de 1598 à 1602, 8 compagnies nouvellement créées envoyèrent 14 flottes comptant au total 65 vaisseaux vers les

397 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. I, p. 263-436 : *Relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (1re partie), et t. II, p. 1-141 : *Suite de la relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (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 », ainsi que le récit de W. Lodewijcksz, *Premier livre de l'histoire de la Navigation aux Indes Orientales, par les Hollandois*, Amsterdam, Cornille Nicolas, 1598, et R. Bertrand, *L'histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI^{e}-XVII^{e} siècle)*, Paris, Seuil, 2011. Les quatre navires étaient : le *Maurice* (400 t.), la *Hollande* ou le *Lion hollandais* (400 t.), l'*Amsterdam* (200 t.) et le *Pigeonneau* (30 t.), avec un équipage de 249 hommes. Le départ eut lieu le 2 avril 1595. Les équipages souffrirent beaucoup du scorbut, mais purent se refaire une santé sur la côte de Madagascar, où ils hivernèrent pendant presque six mois (septembre 1595-février 1596). Afin d'éviter les Portugais, ils piquèrent droit vers le détroit de la Sonde et arrivèrent le 23 juin 1596 à Bantam, où le commandement fut remis à Cornelis Houtman. Les Hollandais sont dans un premier temps reçus cordialement par les Portugais, puis ceux-ci complotent contre eux et essaient d'influencer et de corrompre le gouverneur afin qu'il ne commerce pas avec les nouveaux venus, qui tentent de négocier l'achat du poivre. Après quelques incidents, les Hollandais lèvent l'ancre le 6 novembre, afin de se rendre un peu plus loin sur la côte, à Jacatra puis à Tuban, où ils sont attaqués par surprise par les insulaires (12 morts). Ils mouillent le 6 décembre devant l'île de Madura, où ils attaquent des pirogues venues à leur rencontre et tuent une partie des indigènes, dont le roi. Le 11 décembre, ils jettent l'ancre devant une île voisine : Lubo, ou Leboc, ou la petite Madure. Le 25 décembre, le capitaine du *Maurice* Jean Mullenaar meurt, sans doute empoisonné. Cornelis Houtman, soupçonné, est mis aux fers puis libéré, faute de preuves, le 30 décembre. Le 11 janvier 1597, l'*Amsterdam*, trop endommagé, est brûlé. Les Hollandais longent la côte et mouillent devant l'île de Bali le 28 janvier. Le 26 février, ils partent en direction de l'Europe, avec trois navires (sur quatre) et 89 hommes (sur 249). Après avoir franchi le cap de Bonne-Espérance vers le 8-9 mai, ils aperçoivent le 25 mai l'île de Sainte-Hélène, mais quatre caraques portugaises se trouvant déjà à la rade, ils décident de poursuivre leur route sans se ravitailler. Ils sont finalement de retour en Hollande en août 1597. Il est à noter que lors du voyage retour, la *Hollande* fit la rencontre de deux navires français le 16 mai, quelque part près de la pointe de l'Afrique, dans l'Atlantique-Sud. Les Hollandais avaient atteint ensemble la Terre de Natal le 24 avril, puis la *Hollande* avait été séparée de ses compagnons par une tempête pendant un mois, entre le 26 avril et le 25 mai, où les trois navires s'étaient retrouvés à hauteur de Sainte-Hélène : « L'équipage de la Hollande raporta que le 16. du mois ils avoient vu deux petits bâtimens François, par la hauteur des 22. degrés 50 minutes, mais qu'ils n'avoient pû venir à la portée de la voix, parce que la fraieur avoit saisi les François » (Renneville, *Recueil des voyages…*, t. II, p. 124). On ne connaît pas plus de détails, car le narrateur du voyage se trouvait à bord du *Maurice* ou du *Pigeonneau*.

Moluques et les îles de la Sonde[398]. On voit déjà ici l'énorme différence avec la France et, à un degré moindre, avec l'Angleterre.

En 1598, deux flottes quittèrent Amsterdam pour les Indes par la route du Cap, tandis que deux autres empruntèrent celle du détroit de Magellan. La première escadre du Cap ne comptait que deux navires commandés par Houtman, avec John Davis, le célèbre pilote anglais passé momentanément au service des Hollandais. Houtman fut tué à Sumatra, mais les deux navires parvinrent à rentrer en Hollande en juillet 1600[399]. Huit navires sous le commandement de Jacob Cornelis van Neck constituaient la seconde escadre du Cap, qui découvrit l'île Maurice, ainsi baptisée en l'honneur de Maurice de Nassau, stathouder de Hollande et de Zélande. Les Hollandais se dirigèrent ensuite vers Bantam, puis visitèrent l'île de Madura et les Moluques (Amboine, Banda, Ternate)[400].

Deux autres flottes avaient été chargées d'atteindre l'Orient en faisant le tour du monde par le passage du Sud-Ouest. La première, commandée par Jacques Mahu, fut un échec : un seul navire rentra à Rotterdam en juillet 1600 avec 36 survivants, mais sans épices. Un autre atteignit le Japon, où il sombra ; un autre disparut dans un typhon au milieu du Pacifique ; les deux derniers furent

398 Voir J.K.J. De Jonge, *De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië (1595-1610)*, La Haye, Nijhoff, 1862-1883, 11 vol. ; (prince) R. Bonaparte, « Les premiers voyages des Néerlandais dans l'Insulinde (1595-1602) », *Revue de géographie*, 7e année, t. XIV, juin 1884, p. 446-455, et 8e année, t. XV, juillet 1884, p. 46-55 ; E. Jurien de La Gravière, *Les Anglais et les Hollandais dans les mers polaires et dans la mer des Indes*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1890, 2 vol. ; R. Bijlsma, *De archieven van de Compagnieën op Oost-Indië 1594-1603*, La Haye, Algemeene Landsdrukkerij – Algemeene Rijksarchief, 1927 ; J.C. Mollema, *De Eerste Schipvaart der Hollanders naar Oost-Indië 1595-1597*, La Haye, Nijhoff, 1935 ; *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indie 1598-1604*, W.S. Unger (éd.), La Haye, Nijhoff, 1948 ; V. Roeper, G.J. Wildeman, *Ontdekkingsreizen van Nederlanders (1590-1650)*, Utrecht, Kosmos, 1993.

399 Il s'agissait du *Lion* et de la *Lionne*, partis de Middelbourg le 15 mars 1598. Après la mort d'Houtman, le commandement revint au Français Guyon Lefort, qui, lors de son second voyage aux Indes orientales en 1601-1603, commandait le *Bélier*, de la flotte de Georges Spilberg, et rencontra le *Croissant* et le *Corbin* à Madagascar puis le *Croissant* à Sumatra.

400 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. II, *Relation du second voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1598-1599 / 1600], p. 153-255. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 121-133 : « Second Voyage des Hollandois aux Indes Orientales ». Huit navires montés par 560 hommes partent le 1er mai 1598 sous le commandement de Jacob Cornelis van Neck : le *Maurice*, l'*Amsterdam*, la *Hollande*, la *Zélande*, le *Gueldres*, l'*Utrecht*, la *Frise* et l'*Overissel*. Parvenus au cap de Bonne-Espérance le 31 juillet, ils sont séparés par une tempête le 8 août : cinq font escale à l'île Maurice (l'*Amsterdam*, la *Zélande*, le *Gueldres*, l'*Utrecht* et la *Frise*), tandis que les trois autres (le *Maurice*, la *Hollande* et l'*Overissel*), après une escale à Madagascar, atteignent Bantam le 26 novembre. Ils y sont rejoints un mois plus tard par leurs cinq compagnons. Quatre navires (le *Maurice*, la *Hollande*, l'*Overissel* et la *Frise*), commandés par van Neck et chargés d'épices (poivre, girofle, muscade, cannelle), partent le 11 janvier 1599 vers Sumatra, où ils prennent encore un peu de poivre, puis repartent vers l'Europe. Après une courte escale à Sainte-Hélène, ils sont de retour le 19 juin. Les quatre autres (l'*Amsterdam*, la *Zélande*, le *Gueldres* et l'*Utrecht*), commandés désormais par Wybrant van Warwyk (amiral) et Jacques Heemskerck (vice-amiral), quittent Bantam le 8 janvier 1599 « pour aller aux Isles Moluques », en longeant d'abord la côte nord de Java. Après un sévère accrochage avec les indigènes de Madura, ils arrivent le 3 mars devant l'île d'Amboine, où les Portugais tiennent un fort. Le *Gueldres* et la *Zélande* se rendent ensuite à l'île de Banda, où ils parviennent le 15 mars. Ils en repartent chargés de girofle et surtout de muscade le 5 juillet, en laissant vingt hommes sur place avec des marchandises. Après une escale à Sainte-Hélène du 8 décembre au 1er janvier, ils rentrent en Hollande à la fin du mois d'avril 1600. L'*Amsterdam* et l'*Utrecht*, qui étaient restés à Amboine, y chargent un peu de clou de girofle et s'allient aux insulaires pour les défendre contre les Portugais. Leur cargaison n'étant pas complète, ils se rendent à Ternate (22 mai 1599), où ils chargent du clou de girofle. Ils en repartent le 19 août en y laissant six hommes. Ils croisent deux navires hollandais, la *Barquelongue* et le *Soleil*, qui avaient séjourné huit mois à Bantam, où ils avaient chargé du poivre et du clou de girofle. Le 19 novembre, ils arrivent à leur tour à Bantam. À partir du 5 décembre, l'*Utrecht* est chargé de poivre et de muscade. Le départ a lieu le 21 janvier 1600. Après deux escales à Sainte-Hélène (17-22 mai) et à l'île de l'Ascension (30-31 mai), ils rentrent enfin au Texel à une date non précisée dans le récit du voyage (fin juin ou septembre).

capturés l'un par les Espagnols, l'autre par les Portugais[401]. Olivier van Noort, chef de la seconde escadre, traversa le Pacifique, relâcha aux Philippines ainsi qu'à Bornéo et à Java, puis retourna dans son pays par le cap de Bonne-Espérance. Il rentra en août 1601, après avoir effectué une circumnavigation lors de laquelle il avait recueilli beaucoup de renseignements très utiles pour le commerce et la navigation[402].

Ainsi, pour un pays qui s'était lancé aussi récemment sur les routes d'outre-mer, les Hollandais se montraient déjà très efficaces mais, pour l'être encore plus, ils leur fallait mieux s'organiser, tout comme leurs voisins et concurrents anglais.

401 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. II, *Relation d'un voyage de cinq vaisseaux de Rotterdam, partis le 27 de Juin de l'an 1598 pour aller au détroit de Magellan* [1598-1600], p. 256-340. On y trouve le récit rédigé à bord du seul navire qui est parvenu à rentrer en Hollande, le *Geloof*. Voir également *De reis van Mahu en de Cordes door de Straat van Magalhaes naar Zuid-Amerika en Japan, 1598-1600*, La Haye, Nijhoff, 1923-1925, 3 vol. Les cinq navires étaient le *Hoop* (l'*Espérance*), le *Liefde* ou *Erasmus* (l'*Amour*), le *Geloof* (la *Foi*), le *Trouw* (la *Fidélité*) et le *Blijde Boodscha* (le *Joyeux Messager*), avec 547 hommes. Le départ a lieu le 27 juin 1598, mais rapidement, malgré une escale dans l'archipel du Cap-Vert, marquée par des incidents avec les Portugais, de nombreux marins meurent de fièvre, de dysenterie ou du scorbut, dont le commandant Jacques Mahu, le 24 septembre, qui est alors remplacé par le commandant en second, Simon de Cordes. Après plusieurs escales sur la côte de l'Afrique et à l'île d'Annobón, la pénible traversée du détroit de Magellan dure cinq mois (avril-août 1599), marquée par les tempêtes, la neige, le froid, la faim, les maladies et les combats avec les indigènes. À la sortie du détroit, une tempête sépare les navires : le *Blijde Boodscha* dérive pendant des semaines jusqu'à Valparaiso, où il tombe aux mains des Espagnols, qui jettent les survivants en prison pour avoir navigué dans des eaux appartenant à l'Espagne. De la même manière, le *Trouw* arrive finalement à l'île de Tidore, où l'équipage est massacré ou jeté aux fers par les Portugais en janvier 1601. Seuls quelques membres de ces deux équipages parviendront à rentrer chez eux après plusieurs années de captivité. Le *Geloof*, commandé par Sebald de Weert, rebrousse chemin à travers le détroit, où il croise quelque temps les navires de la flotte d'Olivier van Noort (décembre 1599 ; voir la note suivante), et arrive à Rotterdam en juillet 1600, avec 36 survivants seulement, sur 110 hommes au départ. Le *Liefde* et le *Hoop* se retrouvent sur la côte du Chili et décident de se rendre au Japon afin d'écouler la cargaison d'étoffes de laine dont ils ont réussi à s'emparer (novembre 1599). Le *Hoop* disparaît dans un typhon, tandis que le *Liefde* accoste au Japon le 19 avril 1600. Les jésuites portugais présents les accusent de piraterie et les 24 survivants, déjà en piteux état, sont emprisonnés. Ils sont libérés un peu plus tard, mais ont l'interdiction de quitter le Japon. Le *Liefde* coule à fonds peu après. L'Anglais William Adams (1564-1620) était le pilote *du Hoop* puis du *Liedfe*. Il est considéré comme étant le premier Britannique à avoir vécu au Japon, où il a connu une carrière remarquable : en raison de ses connaissances nautiques et en construction navale, il fut pris en affection par le Shogun, qui fit de lui son conseiller en matière de commerce et pour tout ce qui concernait l'Occident. Il fut aussi diplomate, interprète officiel et pratiquait le commerce avec les navires étrangers. Il portait de nombreux titres prestigieux, le Shogun lui accorda d'importants privilèges et revenus, notamment des terres. Il fut le premier samouraï étranger. Adams n'oubliait pas pour autant son pays et il fut à l'origine de l'établissement de la première factorerie anglaise au Japon en 1613, à Hirado, où les Hollandais de la VOC étaient déjà établis. Il effectua plusieurs voyages commerciaux en Asie du Sud-Est : au Siam en 1614 et 1615, en Cochinchine en 1617 et en 1618. Adams a laissé de nombreuses lettres et journaux de voyage, grâce auxquels nous connaissons l'aventure japonaise du *Liefde* et le sort des autres navires dans le Pacifique. Voir l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. II, Paris, Didot, 1746, p. 213-224 : « Voyage & avantures de William Adams, Pilote Hollandois [*sic*], aux Isles du Japon » ; W. Corr, *Adams the Pilot : The Life and Times of Captain William Adams : 1564-1620*, Folkestone, Japan Library, 1995 ; D. Massarella, A. Farrington, *William Adams and early English enterprise in Japan*, Londres, Suntory and Toyota International Centres for Economics and Related Disciplines, 2000 ; G. Milton, *Samouraï William : l'Anglais qui rompit l'isolement du Japon*, Lausanne, Éditions Noir sur blanc, 2003.

402 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. III, *Voyage des Hollandois autour du monde, sous la conduite du Général Olivier de Noort, par le détroit de Magellan* [1598-1601], p. 1-153. Les quatre navires : le *Maurice*, le *Henri Frédéric*, la *Concorde* et l'*Espérance*, avec 248 hommes, partirent le 13 septembre 1598 avec l'ambitieux objectif de faire le tour du monde par le détroit de Magellan et de trafiquer sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Des escales à l'île du Prince et sur la côte du Brésil (Rio de Janeiro) sont marquées par des incidents avec les Portugais. Le 20 mars 1599, le franchissement du détroit de Magellan est reporté en raison des nombreux malades du scorbut, des fréquentes tempêtes et de l'hiver austral qui approche. Après plusieurs escales sur la côte américaine, trois navires (l'*Espérance* a été brûlé en route) atteignent enfin le détroit le 5 novembre, après quatorze mois de voyage et déjà une centaine de morts. Ils y rencontrent le *Geloof*, commandé par Sebald de Weert, le seul navire de la flotte de Jacques Mahu qui parviendra à revenir en Hollande (voir la note précédente). Le 29 février 1600, ils débouchent enfin dans l'océan Pacifique, mais peu après le *Henri Frédéric* est définitivement perdu de vue. Les deux navires restants remontent la côte du Chili, où ils capturent quelques navires espagnols, dont les passagers leur

3. L'organisation

Bien vite, en Angleterre comme aux Provinces-Unies, de telles expéditions surpassèrent les possibilités de sociétés particulières. L'émiettement était cause de faiblesse en face des adversaires étrangers et la concurrence, impitoyable, les ferait se ruiner mutuellement. En effet, pour les Hollandais en particulier, l'affluence aux Indes orientales de navires armés par différentes compagnies y faisait monter très haut le prix des épices, tandis que leur soudaine abondance à Amsterdam les y faisait vendre à bas prix. Donc, afin que l'efficacité soit multipliée, l'union devenait nécessaire, ainsi que l'appui des gouvernements[403].

Malgré l'échec de Lancaster en 1591-1594, les Anglais, encouragés par les premiers succès hollandais, furent les premiers à créer une grande compagnie par actions[404] : le 31 décembre 1600, la reine Elizabeth accordait par une charte à la Société des 101 marchands de Londres le monopole du commerce au-delà du cap de Bonne-Espérance et du détroit de Magellan pour quinze ans, donnant ainsi naissance à l'East India Company[405]. Dès le mois d'avril suivant, la première expédition partit sous la direction de James Lancaster, avec pour pilote John Davis, qui venait juste de rentrer de son premier voyage aux Indes orientales pour le compte des Hollandais (expédition de Cornelis Houtman, 1598-1600) et en rapportait de très précieuses informations. Ce sont ces navires qui rencontrèrent le *Croissant* et le *Corbin* dans l'océan Indien.

Pour les mêmes raisons, les États généraux des Provinces-Unies décidèrent qu'il était nécessaire de fusionner toutes les compagnies de commerce avec l'Orient en une seule et unique : la charte du

---

apprennent que leur présence est connue et que plusieurs navires lourdement armés les pourchassent. Cette nouvelle les engage à mettre le cap sur les Philippines, où ils arrivent en octobre, après être passés dans l'archipel des Mariannes. Ils s'y livrent à la piraterie contre des navires chinois et japonais et se heurtent aux deux galions de Manille, chargés de les intercepter. La *Concorde* est prise par les Espagnols, tandis que van Noort, à bord du *Maurice*, parvient à s'enfuir, non sans avoir coulé au passage un des deux galions. À Noël, ils atteignent Bornéo, où ils échappent de peu à un piège tendu par les indigènes. Ils y apprennent que le *Liefde*, de la flotte de Jacques Mahu, est parvenu au Japon. Après une escale à Java, ils mettent le cap sur l'Europe. Du 26 au 30 avril 1601, le *Maurice* relâche à l'île de Sainte-Hélène, puis le 16 juin ils croisent la flotte de Jacques Heemskerck qui se rend aux Indes orientales. Le *Maurice* rentra à Rotterdam le 26 août 1601 après presque trois ans de voyage, avec 45 hommes qui venaient d'effectuer un véritable tour du monde, une prouesse que seuls avant eux avaient effectué la *Victoria*, seule rescapée de l'expédition de Magellan ramenée en Espagne en 1522 par El Cano, ainsi que les navires corsaires anglais de Drake (1577-1580) et de Cavendish (1586-1588), qui ne poursuivaient pas les mêmes objectifs. Cette aventure, assez pauvre en résultats concrets, reste encore peu connue aujourd'hui.

403 J. Barassin, « Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'océan Indien au XVII^e siècle », in *Océan Indien et Méditerranée* (6^e colloque international d'histoire maritime, Lourenço Marquès, 1962), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1964, p. 374. Voir *Ships, Sailors and Spices. East India Companies and their Shipping in the Sixteenth, Seventeenth and Eighteenth Centuries*, J.R. Bruijn, F.S. Gaastra (éd.), Amsterdam, NEHA, 1993 ; H. Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1976.

404 C'est-à-dire des compagnies privées qui reçoivent de la couronne des chartes, qui leur concèdent un monopole pour les relations commerciales entre l'Angleterre et un secteur déterminé.

405 Celle-ci existera dans les faits jusqu'en 1858 puis sera dissoute officiellement par un décret le 1^er janvier 1874. Voir J. Keay, *The Honourable Company. A History of the English East India Company*, Londres, Harper Collins, 1993 ; K.N. Chaudhuri, *The English East India Company : the study of an early joint-stock company, 1600-1640*, Londres, Frank Cass, 1965 ; H. Stevens, *The Dawn of British Trade to the East Indies as recorded in the court minutes of the East India Company, 1599-1603*, Londres, Frank Cass, 1967 ; M.E. Wilbur, *The East India Company and the British Empire in the Far East*, New York, Russel & Russel, 1970 ; C.L. Reid, *Commerce and Conquest : the story of the honourable East India Company*, Londres, Kennikat, 1971 ; B. Gardner, *The East India Company : a History*, New York, Barnes & Noble books, 1971 ; V. Joseph, *A History of the British East India Company*, Cheddar, Tallis, 1987 ; P. Lawson, *The East India Company : a history*, Londres, Longman, 1993.

20 mars 1602 créa la Compagnie unifiée des Indes orientales, plus connue sous le nom de VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie), sous l'égide de la République et sous l'autorité de dix-sept directeurs, les fameux « Heeren XVII ». Dépendant de l'Amirauté et du pouvoir central, elle jouissait cependant d'une certaine autonomie et ses privilèges étaient exceptionnels puisqu'elle possédait le monopole de tout le commerce à l'est du cap de Bonne-Espérance et à l'ouest du détroit de Magellan pour une durée de vingt et un ans. Ce privilège était de plus assorti du droit de faire la guerre, de traiter avec les souverains, de fonder des comptoirs, de rendre la justice et enfin de battre monnaie[406]. Dans un pays où la terre est rare et l'impôt foncier élevé, nombreux sont ceux qui souhaitent investir dans le commerce maritime, si bien que la nation tout entière participe à une entreprise qui fera des Provinces-Unies une puissance mondiale pendant presque deux siècles[407].

Les navires de la flotte de Georges Spilberg, dont il va être question ci-après car ils ont rencontré plusieurs fois les Français, ont quitté leur pays le 5 mai 1601. Ce n'est que durant leur séjour aux Indes orientales qu'ils apprendront, par l'intermédiaire de compatriotes qui les rejoignent à Atjeh en janvier 1603, la création de la VOC.

406 La VOC « se présente comme une puissance indépendante, comme un État dans l'État […]. Il n'y eut plus dès lors qu'une politique, qu'une volonté, qu'une direction des affaires d'Asie : celle de la Compagnie qui, véritable Empire, se plaça sous le signe de l'expansion continue » (F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles*, t. III : *Le temps du monde*, p. 179).

407 La VOC ne sera officiellement dissoute qu'en 1795. Voir notamment les travaux de C.R. Boxer : *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, Londres, Hutchinson, 1965 (rééd. Londres, Penguin Books, 1990) ; *Jan Compagnie in War and Peace, 1602-1799. A Short History of the Dutch East-India Company*, Hong Kong, Heinemann Asia, 1979 ; et *Dutch Merchants and Mariners in Asia, 1602-1795*, Londres, Variorum Reprints, 1988. Mais aussi : H. Terpstra, *De Nederlanders in Voor-Indië*, Amsterdam, Van Kampen, 1947 ; M.A.P. Meilink-Roelofsz, *De VOC in Azië*, Bussum, Unieboek, 1976 ; *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries*, J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, I. Schöffer (éd.), La Haye, Nijhoff, 1979-1987, 3 vol. ; F.S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC*, Zuthpen, Walburg Pers, 1991 (trad. angl. *The Dutch East India Company. Expansion and Decline*, Zutphen, Walburg Pers, 2003) ; E.M. Jacobs, *In pursuit of papper and tea : the story of the Dutch East India Company*, Walburg, Netherlands Maritime Museum, 1991 ; *De Archieven van de VOC (1602-1795)*, M.A.P. Meilink-Roelofsz, R. Raben, H. Spijkerman et F.S. Gaastra (éd.), La Haye, Algemeen Rijksarchief, 1992 ; R. van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)*, Nimègue, SUN, 1997 ; V. Roeper, R. van Gelder, *In dienst van de Compagnie. Leven bij de VOC in honderd getuigenissen (1602-1799)*, Amsterdam, Athenaeum, 2002 ; *The Archives of the Dutch East India Company (VOC) and the local institutions in Batavia (Jakarta)*, Leyde, Brill, 2007 ; R. Parthesius, *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. On pourra consulter également J.PJ. Du Bois, *Vies des gouverneurs généraux, avec l'abrégé de l'histoire des établissements hollandois aux Indes orientales*, La Haye, Pierre de Hondt, 1763.

CHAPITRE II
LES RENCONTRES DES FRANÇAIS AVEC LES HOLLANDAIS LORS DU VOYAGE ALLER

Lors de leur voyage vers les Indes orientales, le *Corbin* et le *Croissant* ont rencontré à plusieurs reprises les trois navires hollandais qui composaient la flotte commandée par Georges Spilberg : la *Brebis*, le *Bélier* et l'*Agneau*. Le croisement du récit de cette expédition avec ceux de François Martin et de François Pyrard va permettre d'apporter des éclaircissements sur ces rencontres très instructives et de mettre en valeur le rôle fondamental qu'y ont joué deux Français : Balthazar de Moucheron, qui en était le principal armateur, et Guyon Lefort, qui commandait le *Bélier*.

1. Balthazar de Moucheron

1.1. Les origines familiales et les débuts de Balthazar

Balthazar de Moucheron, bien que né en 1551 à Anvers, était issu d'une famille française originaire de la région du Perche[408] qui possédait de nombreux biens en Normandie. Une partie de ses membres avaient fui la France pour des raisons à la fois religieuses – car ils étaient protestants – et commerciales – pour le développement de leurs affaires.

C'était notamment le cas du père de Balthazar, Pierre, né en 1508 au château du Boulay, à Boissy-lès-Perche (ou Boissy-le-Sec), près de Verneuil-sur-Avre, dans l'Eure, qui portait le titre de seigneur du Boulay[409]. Il avait dû s'expatrier vers 1530 dans le sud des Pays-Bas actuels, à Middelbourg[410], où il travailla pour le compte d'un riche armateur français lui aussi réfugié protestant et originaire comme lui du Perche : Antoine de Gerbier, dont il épousa en 1534 la fille unique, Isabeau. Deux ans plus tard, à la mort de son beau-père, Pierre prit la suite de ses affaires. Il devint bourgeois de Middelbourg en 1536 et amassa rapidement une fortune considérable en se livrant au commerce maritime. Il s'installa vers 1545 à Anvers, un port déjà en pleine expansion.

À partir d'Anvers, Pierre de Moucheron établit des relations avec de nombreuses places commerciales françaises, entre autres : Saint-Valery-sur-Somme, Rouen, Le Havre, Saint-Malo, Vitré, Nantes, La Rochelle, Paris, Orléans… Il entretenait donc des liens étroits avec la France[411],

408 Les Moucheron étaient originaires en premier lieu de Mouscron, en Belgique (province du Hainaut), à la frontière avec la France, non loin de Tourcoing et de Roubaix. Ils avaient acquis une belle situation dans la noblesse de Flandre à Bruges et à Gand notamment : une Anne de Mouscron était mariée au médecin de Charles Quint. Il s'agit donc d'une famille flamande qui est venue s'établir dans le Perche au XIV^e^ siècle.

409 Ou de baron de Boulay-Moucheron, Corbu et Limière. Cf. A. Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales et voyages de découvertes chez les Normands 1500-1650*, Paris, Dumont, 1916, 2 vol., t. I, p. 321. Boissy-lès-Perche, ou Boissy-le-Sec, se trouve aujourd'hui dans le département de l'Eure-et-Loir ; Verneuil-sur-Avre, à quelques kilomètres au nord, dans celui de l'Eure. Les biens de la famille Moucheron se situaient à cheval sur ces deux départements actuels.

410 Middelbourg est aujourd'hui le chef-lieu de la province de Zélande.

411 En 1557, il paya avec sa fortune personnelle la rançon de plusieurs gentilshommes français (percherons et bretons)

même jusqu'à la Cour : en 1559, il était créancier de « feu le très chrestien Roy Henry [II] et aultres ses gentilshommes » ; en 1564, en tant que tuteur de la fille et héritière de « messire Jacques d'Albon…….. maréchal de France », il intentait un procès à la veuve du maréchal devant le parlement de Paris ; il traitait d'affaires avec le premier président de la Cour des aides, qui agissait lui-même pour le compte du prince de Condé, duc d'Enghien. Il s'était aussi lié d'amitié avec le prince Guillaume d'Orange, dit le Taciturne, l'initiateur et le chef de la révolte des Pays-Bas espagnols contre le roi d'Espagne Philippe II[412].

Pierre de Moucheron mourut à Anvers lors de l'hiver 1566-1567. Son fils Balthazar étant encore trop jeune pour lui succéder, il laissa dans un premier temps la gestion de ses affaires à deux hommes de confiance, ses deux gendres : Alard de la Dale, marié à sa fille aînée Catherine, et François Lefort, originaire de Vitré, marié à sa fille Marguerite. Anvers était le plus grand centre commercial d'Europe après Lisbonne, jusqu'à son occupation par les troupes du duc de Parme Alexandre Farnèse, au service de Philippe II, en 1585. Le nom de Balthazar de Moucheron, qui avait dû prendre les rênes de l'entreprise familiale depuis un moment déjà, figure parmi les plus hauts personnages de la ville qui signèrent sa capitulation. Amsterdam devient alors le principal pôle commercial d'Europe du Nord et c'est donc aux Provinces-Unies, en pleine expansion commerciale, que Balthazar transporte ses affaires, plus exactement en Zélande, sur l'île de Walcheren (où se trouvent les ports de Veere, Flessingue et Middelbourg), où son père s'était établi avant de migrer à Anvers[413]. De là, il se livre à d'importantes activités commerciales avec Anvers, mais aussi avec de nombreux ports français, normands et bretons en particulier : Le Havre, Caen, Granville, Saint-Malo, Morlaix, Roscoff, ainsi que La Rochelle. Puis il va nettement élargir son champ d'action en armant ses navires à destination des Indes orientales, la source des épices.

1.2. Une carrière brillante, tournée vers les Indes orientales

Balthazar est d'abord l'un des premiers à promouvoir les tentatives visant à trouver au nord-est de l'Europe un passage vers les Indes fabuleuses[414]. Conseillé entre autres par Jan Huyghen van Linschoten, il fonde et dirige une compagnie de marchands, la Compagnie de Zélande aux Indes,

qui avaient été faits prisonniers lors du siège de Saint-Quentin, défendu sans succès par l'amiral de Coligny contre les Espagnols.

412 Voir É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e^-XVI^e^ siècle*, Paris, Rivière, 1961, 2 vol., en particulier t. I, p. 237 (note 2 de la p. 236) ; p. 238, n. 2 ; p. 349-350. Guillaume le Taciturne fut stathouder (gouverneur) des provinces de Hollande, Zélande, Utrecht et Bourgogne de 1559 à son assassinat le 10 juillet 1584. Son fils Maurice de Nassau, prince d'Orange, lui succéda jusqu'à sa mort, en 1625. Voir B. Quilliet, *Guillaume le Taciturne*, Paris, Fayard, 1994.

413 « Balthazar, l'un des animateurs de la République chrétienne d'Anvers et chef de la défense lors du siège, allait émigrer à Middelbourg et y devenir un grand homme de l'histoire maritime et coloniale des Pays-Bas » (É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. I, p. 349).

414 Le 8 avril 1595, Balthazar prononça à Middelbourg, devant les députés des États de Hollande et de Zélande, un discours qui préconisait de gagner les mers de Chine par le détroit de Nassau, situé entre la Nouvelle-Zemble et la Sibérie, où il conseillait notamment d'établir une fortification (discours cité par A. Anthiaume, *Cartes marines…*, t. I, p. 316, n. 2, p. 317, n. 2 et p. 323, n. 3, et par C. 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. 42, n. 1).

qui finance au moins le premier des trois voyages de Willem Barentsz (1594-1597)[415]. Le rôle de Balthazar dans ce domaine est confirmé par deux sources françaises contemporaines : la *Chronologie novenaire* de Palma Cayet (1608)[416] et l'*Histoire universelle* d'Agrippa d'Aubigné (1616)[417].

Parallèlement, la Compagnie des pays lointains a envoyé quatre navires, commandés par Cornelis Houtman, vers les Indes orientales, mais par « la route des Portugais », c'est-à-dire celle du cap de Bonne-Espérance. Houtman était rentré en 1597, ouvrant ainsi la route des épices. Balthazar de Moucheron et ses associés vont à leur tour lancer leurs navires sur cette voie : le *Lion* et la *Lionne* quittent Middelbourg le 15 mars 1598[418], commandés par Cornelis Houtman, avec le célèbre Anglais John Davis comme pilote. Après la mort d'Houtman à Sumatra, les deux navires parvinrent à rentrer en Hollande en juillet 1600, sous le commandement du Français Guyon Lefort.

En 1598 également, des navires appartenant à Balthazar, aidés par « le Breton Corneille de Moucheron », « un de ses parents bretons »[419], s'emparent pendant quelque temps de l'île du Prince et de l'île d'Annobón[420], dans le golfe de Guinée, avant d'en être délogés par le climat meurtrier et

415 « Celui qui étoit à la tête de la Société qui fit cette entreprise, s'appelloit Balthasar de Moucheron de Zélande. Il demanda aux Etats Généraux, & au Prince Maurice [de Nassau], Amiral Général, la liberté d'aller chercher par le Nord, un passage aux Roïaumes de Cathai & de la Chine […]. Ces vaisseaux partirent l'an 1594. pour aller faire le tour de Norwége, de Moscovie & de Tartarie, s'il leur étoit possible, & passer jusqu'à la Chine » (Renneville, *Recueil des voyages…*, t. I, *Premier voyage des Hollandois et des Zélandois par le Nord, le long des côtes de la Norwège, de la Moscovie & de la Tartarie, pour chercher un passage aux Roïaumes de Cathai & de la Chine* [1594], p. 57). D'après E. Jurien de La Gravière, qui ne cite pas sa source, cette compagnie était « fondée sous la raison sociale : "Balthazar du Boulay, dit Moucheron, Français réfugié, Jean Janssen et Dietrich Van Os" » (*Les Anglais et les Hollandais dans les mers polaires et dans la mer des Indes*, Paris, Plon, Nourrit et C^{ie}, 1890, t. I, p. 227). Au cours de ce premier voyage, le nom de Moucheron fut donné à une rivière près d'Arkhangelsk ainsi qu'à un cap de la Nouvelle-Zemble. Lors des deux premiers voyages, en 1594 et 1595, Balthazar était représenté spécialement par son neveu François de la Dale (fils de sa sœur Catherine, mariée à Alard de la Dale), qui était à la fois subrécargue et interprète, car il avait séjourné plusieurs années en Russie.

416 « En ceste année aussi les Hollandois descouvrirent le passage et l'entrée de la mer de Tartarie, et qu'il y avoit moyen par cest endroit de naviguer jusques au promontoire Tabin, et de là vers le royaume de la Chine, les isles de Japon et des Moluques. Ceste descouverte se fit par l'advis de Balthazar Moucheron, françois de la province de Normandie, lequel réfugié à La Veerre en Zelande pour sa religion, sollicita le prince Maurice et les Estats d'executer ceste entreprise » (P.-V. Palma Cayet, *Chronologie novenaire*, in *Nouvelle collection des mémoires relatifs à l'histoire de France depuis le XIII^{e} siècle jusqu'à la fin du XVIII^{e} siècle*, M. Michaud et M. Poujoulat (éd.), 1re série, t. XII, à Paris, chez l'éditeur du commentaire analytique du Code civil, 1838, p. 630). Palma Cayet avait été le précepteur du futur Henri IV.

417 « C'est de ce temps que les Hollandois entreprirent la descouverte du nord et d'un passage jusqu'à la Chine, sur le dessein d'un gentil-homme normand, nommé Moucheron, réfugié pour la religion aux Pays-Bas. Les principales villes, ayant pris à cœur son invention, y fournirent trois navires bien équipez » ; « Balthazar de Moucheron était de la maison de Boulai-Moucheron, en Normandie » (Agrippa d'Aubigné, *Histoire universelle*, A. de Ruble (éd.), t. IX (1594-1602), Paris, Renouard, 1897, p. 244 et n. 6 ; ou dans l'édition récente effectuée par A. Thierry dans la Collection des textes littéraires français (n ° 458), t. IX, Genève, Droz, 1995, p. 210). Voir aussi C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 258 : « Si le nom de l'explorateur Barendsz est seul resté en vedette, il est juste de rappeler que [Balthazar de] Moucheron, un Français, prit l'initiative de cette glorieuse campagne », et p. 266 : « le promoteur des voyages de Barendsz à la recherche du détroit polaire ».

418 Ils sont suivis de près par la flotte de Jacob Cornelis van Neck, qui part le 1er mai, également par la route du Cap, et par deux autres flottes qui partent pour la même destination, mais par la route du détroit de Magellan : la flotte de Jacques Mahu part le 27 juin, celle d'Olivier van Noort le 13 septembre. De nombreuses autres flottes hollandaises se rendent aux Indes orientales dans les années suivantes.

419 Il s'agirait ici d'un des neveux de Balthazar, puisqu'un de ses frères, Georges de Moucheron, établi à Vitré, avait un fils nommé Corneille, né en 1573. Voir C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 264 et « Les précurseurs… », p. 42. Il semblerait que Georges Spilberg commandait au moins un des navires.

420 Balthazar portait les titres de comte de Moucheron, de marquis de Munnikenhof (du nom de sa propriété sur l'île de Walcheren) et de prince d'Annobón.

surtout par le retour en force des Portugais. Cet épisode est suivi avec attention à la Cour de France, comme le montrent deux lettres du seigneur de Buzanval, l'ambassadeur d'Henri IV auprès des États généraux : l'une adressée au roi de France et l'autre à Philippe Duplessis-Mornay, son conseiller, en février 1599[421]. En 1600, d'autres navires de Balthazar prennent possession pendant quelque temps des îles Corisco, au large du Gabon, et les renomment « îles Moucheronnes » en l'honneur de leur armateur[422]. L'objectif recherché était de disposer d'une « station navale », d'une « bonne auberge » comme Balthazar le dit lui-même (« *ein herberghe voor* »), pour les navires qui se rendaient aux Indes orientales par la route du cap de Bonne-Espérance[423].

Dès l'année suivante, Balthazar de Moucheron est l'instigateur de l'expédition de Georges Spilberg, qui part le 5 mai 1601[424]. Il a donné avant le départ un certain nombre d'instructions sur la route à suivre[425]. Ce sont ces navires qui ont rencontré à plusieurs reprises le *Corbin* et le *Croissant*, pas forcément de manière fortuite, mais sans doute plutôt sous l'influence de Balthazar de Moucheron, avec l'aide du capitaine français du *Bélier*, Guyon Lefort. Cette hypothèse pourrait être

421 Voir *Mémoires et correspondance de Duplessis-Mornay*, t. IX, *Écrits politiques et correspondance, 1598-1604*, Paris, Treuttel et Würtz, 1824, p. 237-238, lettre de Buzanval à Duplessis-Mornay, datée de La Haye le 22 février 1599 : « Monsieur, le sieur Moucheron, marchand, demeurant en Zelande, a exécuté, le 30 d'aoust, l'entreprise qu'il avoit sur l'Isle del Principe, qui est pres celle de Sainct Thomas, à cinquante lieues de la coste de Guinee. Elle estoit teneue par les Portugais qui y ont esté desfaicts, en voullant faire resistance à la descente des gens de guerre qu'y avoit envoyés ledict Moucheron ; de sorte que de marchand le voilà Prince, toutesfois relevant de M. le prince Maurice, soubs l'aveu duquel il a mené ceste entreprise il y a plus de deux ans, ayant trafiqué audict lieu, bien faict recognoistre les advantages et commodités d'icelui. Nous en verrons la suite » ; *Lettres et négociations de Paul Choart, seigneur de Buzanval, ambassadeur ordinaire de Henri IV en Hollande, et de François d'Aerssen, Agent des Provinces-Unies en France (1598, 1599), suivies de quelques pièces diplomatiques concernant les années 1593-1596 et 1602-1606, publiées pour la première fois par G. G. Vreede*, Leyde, Luchtmans, 1846, p. 107-108, lettre de Buzanval à Henri IV datée de la Haye, le 23 février 1599 (Balthazar de Moucheron n'est pas nommé expressément) : « *L'Isle du Prince* pres *St. Thomé* a esté prise par quatre ou cinq cens soldats, qui étoient partis il y a environ un an de ce païs pour cet effet, sous l'aveu de Monsieur le Prince *Maurice* et aux dépens d'un marchand d'*Anvers*, retiré il y a longtemps en Zelande, qui est homme d'esprit et de moyens, lequel ayant trafiqué depuis six ou sept ans en ladite isle, en a fait connoitre si bien les avenues et commoditez, même les moyens de la garder, qu'enfin il hazarde avec sa compagnie cinquante ou soixante mil escus pour s'en rendre maitre. On verra quelle suite cela pourra avoir avec le temps ; le plus grand revenu de ladite isle est en sucre, mais on espère de la commodité pour l'ouverture qu'elle fera au trafic en toute la coste de *Guinée*, et l'asseurance qu'elle y pourra donner ».

422 Voir C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 264-265 ; A. Anthiaume, *Cartes marines…*, t. I, p. 325. Une île reçut le nom de Boulay, du nom du fief de la famille Moucheron dans l'Eure, une autre celui d'Élisabeth, en l'honneur de la seconde femme de Balthazar, Elysabeth Berwoudts (Berwaerts) van Crompvliet, qu'il avait épousée le 2 juillet 1591 à Delft (Pays-Bas). Voir également l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. IV, Paris, Didot, 1747, p. 454 : « A quelque distance du Grand-Corisco, dans la même baye, on rencontre à l'Est-Nord-Est trois petites Isles, que les Hollandois appellent *Isles Moucheron*, du nom d'un certain Balthazar de Moucheron, qui, faisant voiles aux Grandes-Indes en 1600, fut jetté par la violence des courans dans le Golfe de Guinée, où il tomba heureusement sur ces petites Isles. Il fit bâtir un Fort dans la plus grande, avec l'esperance d'un Commerce considerable sur le Continent ; laissant un Facteur, nommé *Nesius*, pour y commander, il continua sa route. Mais les Hollandois étoient à peine établis depuis six mois, lorsque les Négres de Rio Gabon, appréhendant qu'ils n'attirassent dans leur Fort tout le Commerce de la Riviere, trouverent l'occasion de les surprendre & de les massacrer ». Il semble toutefois que Balthazar n'ait jamais navigué lui-même.

423 Balthazar se montrait sur ce point, comme sur d'autres, en avance sur son temps, puisque ce n'est qu'en 1652 que les Hollandais fondèrent dans ce but la colonie du Cap.

424 « Toute l'escadrille appartenait à Balthazar de Moucheron » (C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 264).

425 « le premier ordre de rendés-vous donné par le Sieur Balthasar Moucheron » ; « Car les ordres & les mémoires du Sieur Balthasar Moucheron portoient que si l'on venoit à s'écarter les uns des autres, on s'atendroit en ces lieux-là, pour se rejoindre » (Renneville, *Recueil des voyages…*, t. IV, *Relation du I. voyage de Georges Spilberg, en qualité d'Amiral, aux Indes orientales* [1601-1604], p. 17 et 32).

encore étayée par le fait qu'une (unique) source indique que le *Corbin*, au moins, aurait appartenu à Balthazar de Moucheron. Il s'agit d'un ouvrage de généalogie réalisé par des descendants du célèbre armateur dans les années 1940, selon lequel Corbin était le nom d'un fief qui appartenait depuis le XIV[e] siècle à la famille Moucheron, situé non loin du manoir du Boulay, le berceau de la famille, près de Verneuil-sur-Avre[426]. Cependant, aucune source n'est indiquée, tandis que des recherches effectuées aux Archives municipales de Saint-Malo et aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine n'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 ?

Quoi qu'il en soit, la carrière de Balthazar de Moucheron, « l'initiateur des multiples expéditions hollandaises vers les Indes »[427], est alors à son apogée. C'est un armateur très riche et très puissant dont les navires parcourent la plupart des mers du globe, du nord de l'Europe aux îles de la Sonde, et des côtes de l'Afrique jusqu'à celles de l'Amérique[428]. Il a sous son autorité des centaines d'hommes et de nombreux navires bien équipés et armés qui arborent fièrement son pavillon, tel un souverain. Il porte le titre de grand amiral de Zélande, traite d'égal à égal avec les États généraux et le prince Maurice de Nassau. Bref, il est une véritable « puissance dans l'Etat »[429]. Sa fortune est si considérable qu'il propose aux États généraux d'acheter pour cinquante ans le

426 Charles, Pierre et Robert de Moucheron, *Les Moucheron, Mouscron et Moucheront. 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. Il fut acquis vers 1350 par Jean de Moucheron, qui était seigneur de Basancy dans le comté de Valois. Au retour d'une mission en Flandre en 1341, il vendit sa terre de Basancy, et vint s'installer dans le Perche, où il retrouva ses anciens suzerains les comtes de Valois, devenus comtes d'Alençon et du Perche. Son fils Richard II, d'abord seigneur de Basancy, est le premier qualifié seigneur de Corbin ; après lui ses fils et petit-fils, Michel et Etienne, puis Mahé, troisième fils d'Etienne. Mahé n'ayant laissé qu'une fille, le fief passa à son petit-neveu Meladius [un cousin de Balthazar], troisième fils de François, qui fut l'auteur de la branche de Corbin, et y resta jusqu'en 1704, ayant été pendant dix générations dans la famille de Moucheron. C'est en souvenir du plus ancien fief percheron 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. Corbin fut vendu avec Le Boulay en 1718 à M[e] Jacques de la Motte, il appartient aujourd'hui (1940) à M. Pierre Lefébure, propriétaire du château du Boulay-Saint-Clair ».

427 C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 266. Voir aussi F. Souty, « William Usselincx et la fondation de la Première Compagnie des Indes Occidentales (West-Indische Compagnie) (1586-1626) », in *Coligny, les protestants et la mer* (Actes du colloque de La Rochelle et Rochefort, 3-4 octobre 1996), M. Acerra, G. Martinière (éd.), Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 228 : « [le] plus célèbre d'entre tous, Balthazar de Moucheron, "combinant l'appétit de profit des marchands hollandais et l'esprit aventurier de ses ancêtres normands", initiateur et financier d'entreprises d'explorations intrépides vers les mers glacées, la Baltique, les Caraïbes, la côte d'Afrique, avec des navires portant sa marque personnelle : une croix bourguignonne sur fond vert… ». L'auteur précise que la formule entre guillemets est de Johannes de Stoppelaar, qui a publié en hollandais au début du XX[e] siècle une biographie de Balthazar de Moucheron : *Balthasar de Moucheron : een bladzijde uit de Nederlandsche handelsgeschiedenis tijdens den tachtig-jarigen oorlog*, La Haye, Nijhoff, 1901 (= *Balthasar de Moucheron : une page de l'histoire du commerce des Pays-Bas pendant la Guerre de quatre-vingt-ans* ; la Guerre de quatre-vingts ans, aussi appelée révolte des Pays-Bas ou encore révolte des gueux, est le soulèvement armé mené de 1568 à 1648 – sauf pendant une trêve de 12 ans de 1609 à 1621 – contre la monarchie espagnole par les futures Provinces-Unies). Une traduction en français de cet ouvrage serait du plus grand intérêt, même si l'expédition de Spilberg n'y est qu'à peine mentionnée. La biographie s'arrête plus ou moins après la création de la VOC en 1602 et ne mentionne pas non plus les rapports que Balthazar a entretenus avec Henri IV et la France après cette date.

428 En 1597, attiré par la pêche lucrative des baleines et des phoques, Balthazar équipait avec Corneille Meunicx un navire qui devait se rendre à Terre-Neuve (d'après une Résolution des États de la province de Zélande, 28 mars 1597). Il envoyait également des navires au Brésil et aux Antilles.

429 D'après un article du journal hollandais *Niewe Rotterdamsche Courant*, 27 février 1901.

monopole de navigation et d'escale dans tous les ports qu'il ouvrirait au commerce européen et qu'il s'engage en 1598 auprès de la municipalité de Veere à armer dix-huit navires par an pendant un certain nombre d'années.

1.3. Les Moucheron : « une tribu dispersée à travers l'Europe »[430], liée à Vitré et à Saint-Malo

Pierre de Moucheron et Isabeau de Gerbier ont eu au total dix-neuf enfants, dont Balthazar, Melchior, François, Georges et Marguerite[431].

Melchior s'était fait nommer consul de France à Moscou. Il était l'agent de son frère Balthazar en Russie, à l'embouchure de la rivière Dvina, où il avait établi des relations commerciales, notamment à Arkhangelsk[432]. Il était également le représentant à Moscou de plusieurs compagnies de commerce françaises, établies plus particulièrement dans les ports normands, notamment Rouen, Le Havre et Caen. En 1589, alors qu'il était retenu à Moscou par le tsar Fédor I[er] (1584-1598)[433], le roi de France Henri IV lui-même, intéressé par les affaires des marchands français en Russie, dut intervenir auprès de son homologue russe afin d'obtenir son retour en France[434]. En 1595, une seconde lettre d'Henri IV à Fédor I[er] démontre les relations personnelles que Melchior de Moucheron entretenait avec le roi de France, qui écrivit une nouvelle fois au tsar afin qu'il soit

430 C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 267. Voir É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. I, p. 349-350 : « Les Moucheron sont les plus représentatifs des Français qui portèrent forces et ressources vers le Nord pour des raisons religieuses » ; « […] une activité incessante, extrêmement dispersée. Paris et Lyon étaient des postes importants de leur champ d'action, mais c'est surtout dans la partie atlantique du royaume qu'ils se sont répandus : à Rouen et dans tous les ports normands, à Nantes, à La Rochelle et à Bordeaux, constamment leurs expéditions, leurs facteurs ou leur présence les associaient étroitement à l'économie de la France. Peut-être leur action y diminua-t-elle après la mort du père et après 1570 ».

431 Toute la famille Moucheron est représentée sur un tableau anonyme de l'École hollandaise datant de 1563 et conservé depuis 1890 au Rijksmuseum d'Amsterdam : *Pierre de Moucheron (1508-1567), Merchant of Middelburg and Antwerp, and his family*, tableau n° 152, cote SK-A-1537, huile sur panneau, 108 x 246 cm (http://www.rijksmuseum.nl/images/aria/sk/z/sk-a-1537.z). Ce tableau est reproduit notamment dans l'ouvrage du comte de Moucheron, *Notes sur ma famille*, Rome, 1901 ; dans le *Bulletin de la Société de l'histoire du protestantisme français*, t. 88, avril-juin 1939, p. 211 [notice « Un tableau de famille (1563) », p. 210-212] ; dans Charles, Pierre et Robert de Moucheron, *Les Moucheron, Mouscron et Moucheront. 1160-1940. France et Pays-Bas. Essai d'histoire généalogique*, Alençon, Imprimerie Poulet-Malassis, 1942, p. 171 ; dans une notice intitulée « Un tableau de famille », rédigée par le comte R. de Moucheron dans le *Bulletin de la Société historique et archéologique de l'Orne*, t. LVII, 1938, entre les pages 4 et 5 [notice complète p. 1-6] ; dans l'ouvrage d'É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV[e]-XVI[e] siècle*, Paris, Rivière, 1961, t. I, pl. XI, entre les pages 344 et 345. Une copie de ce tableau, effectuée en 1891 ou 1892 par le peintre hollandais B. Pothast à la demande du comte Pierre de Moucheron, se trouve au château de Maison-Maugis, dans l'Orne, à 45 kilomètres au nord-est d'Alençon.

432 B. Allaire signale la venue à Paris en 1585 de représentants du tsar Fédor I[er], qui permet l'établissement de marchands français en Russie et la mise en place de relations commerciales suivies avec Arkhangelsk. L'année suivante, des marchands parisiens envoient un navire de Dieppe à Arkhangelsk avec des émissaires du roi Henri III et s'associent avec les Moucheron pour fonder la compagnie française d'Arkhangelsk (*Pelleteries, manchons et chapeaux de castor. Les fourrures nord-américaines à Paris, 1500-1632*, Paris – Sillery, Presses de l'université de Paris-Sorbonne – Les Éditions du Septentrion, 1999, p. 43).

433 Fédor était le fils d'Ivan IV le Terrible (1547-1584). La réalité du pouvoir était exercée par Boris Godounov, qui s'empara du trône à la mort de Fédor en 1598, jusqu'en 1605.

434 Voir la lettre d'Henri IV au tsar Fédor I[er] datée de 1589 (sans plus de précision), que l'on trouve dans le *Recueil des lettres missives de Henri IV*, M. Berger de Xivrey (éd.), Paris, Imprimerie royale (Collection des documents inédits sur l'histoire de France), 1843-1876, 9 vol., t. III (1589-1593), p. 113-114.

autorisé à commercer sur les terres de ce dernier[435]. Par la suite, Melchior s'installa à Kœnigsberg[436], sur les rives de la mer Baltique, où il poursuivit ses activités commerciales, mais cette fois avec un autre de ses frères, François.

François de Moucheron vivait à La Rochelle, où il était l'un des marchands les plus actifs : dans les années 1597-1600 au moins, il entretenait des relations commerciales notamment avec les Provinces-Unies, le Saint-Empire romain germanique et les ports de la Baltique (Dantzig, Kœnigsberg), mais aussi avec des villes bretonnes comme Rennes et Vitré[437].

À Vitré justement était établi un autre des frères de Balthazar : Georges de Moucheron. Comme son père Pierre, il portait le titre de seigneur de Boulle-Courlein, ou du Boulay. Il vint s'installer dans cette ville bretonne dans les années 1560 pour des raisons commerciales évidentes : Vitré était alors en pleine expansion économique grâce, entre autres, au commerce des toiles, qui étaient exportées en grande partie par voie maritime par l'intermédiaire du port de Saint-Malo. On sait que le père de Georges, Pierre de Moucheron, était établi à Anvers, d'où il entretenait des relations avec de nombreuses places commerciales, notamment Vitré et Saint-Malo[438]. Les liens de la famille Moucheron avec Saint-Malo sont confirmés par Charles de la Roncière et par Émile Coornaert : « Balthazar de Moucheron, dont la famille avait depuis quarante ans les plus étroites relations d'affaires avec Saint-Malo » ; « Vers 1560, le grand Pierre de Moucheron y installait [à Saint-Malo] en permanence un de ses frères »[439]. De quel frère de Pierre s'agit-il ? Mes recherches ne m'ont pas permis de l'identifier[440]. Les relations économiques qui existaient entre les trois villes pour le commerce international expliquent donc logiquement que Pierre de Moucheron, solidement implanté à Anvers, après avoir établi un de ses frères à Saint-Malo, envoie l'un de ses fils s'installer à Vitré. Les liens commerciaux entre les deux dernières villes citées étaient renforcés par des

435 Voir la lettre d'Henri IV au tsar Fédor I[er] datée du 7 avril 1595, citée par É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. II, p. 298-299. Le roi nommait Melchior « Nostre très cher et bon amy » et lui adressait personnellement ses directives : « suivant le commandement que nous luy en avons faict ».

436 Aujourd'hui Kaliningrad, ville russe située dans une enclave au bord de la mer Baltique, entre la Pologne et la Lituanie, dans l'ancienne Prusse orientale.

437 Cf. É. Trocmé, M. Delafosse, *Le commerce rochelais de la fin du XV[e] siècle au début du XVII[e]*, Paris, Armand Colin, 1952, p. 147, 152, 154, 164-165 et 188. Par exemple, en décembre 1599, François faisait des affaires à Vitré avec Jean Le Clavier, sieur des Loges. En 1598, il participa avec d'autres marchands rochelais et flamands installés à La Rochelle à l'armement de l'*Ange Gabriel*, qui devait partir au mois d'avril à destination de l'île Margarita, au large du Venezuela, où se tenait un important commerce de perles. D'un tonnage de 150 tonneaux, équipé de 22 canons et monté par 42 hommes pourvus de 15 mois de nourriture, l'*Ange Gabriel* ne revint jamais à bon port.

438 « Seigneur Pierre Moucheron, nous Macé Gravé et René Le Cocq, avons écrit une lettre au sieur Ch. Pavyot, afin de vous escrire que si Vincent Gravé, lequel va devers vous en Anvers, a affaire d'argent, que s'il vous plaît, vous lui en baillez soit jusqu'à 200 liv. de gros ; en prenant lettre de recipe de lui, nous promettons payer au dit Charles ou Louis Besnard celuy qui portera sa lettre, huit jours après la veue pour chacune livre de gros 7 liv. 4 sous, payments de France, et outre, nous obligerez à vous faire service, priant Dieu mettre paix en ce royaume. *A Saint-Malo, le 6 septembre 1561* ». Lettre extraite du *Mémorial domestique* de Jean de Gennes (autre famille marchande de Vitré), cité par É. Frain, *Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, Rennes, Plihon, 1877, p. 20 (fin de la note 3 de la note 19). René Le Cocq était un marchand de Vitré, les frères Macé et Vincent Gravé des marchands de Saint-Malo.

439 C. de la Roncière, « Les précurseurs… », p. 42 ; É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. I, p. 303.

440 Pierre avait une dizaine de frères. Aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, sous la cote 2 Em 181 famille de Moucheron, est conservé un document daté de 1618 qui concerne l'achat d'une maison à Saint-Malo par Julien de Moucheron (un des fils de Georges, donc petit-fils de Pierre et neveu de Balthazar).

alliances matrimoniales[441]. Georges de Moucheron vint s'établir à Vitré peu avant 1570, année où il épousa Mathurine Le Couvreux, issue d'une des riches et puissantes familles qui appartenaient à la confrérie des marchands d'outre-mer de la ville[442]. Il obtint du roi de France Henri III des lettres de naturalité[443] et fut par la suite nommé receveur des fouages à Fougères et à Vitré.

Enfin, une sœur de Georges et de Balthazar, Marguerite, a terminé sa vie à Vitré. Ceci est loin d'être anecdotique, car c'est cette femme qui permet d'établir le lien entre les familles Moucheron et Lefort, et en particulier entre Balhazar de Moucheron et Guyon Lefort. Comme l'indique son acte de décès, survenu le 12 février 1614 près de Vitré[444], 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 entretenait des relations commerciales étroites avec son beau-père Pierre de Moucheron, dont il a même géré un temps les affaires après sa mort. Guyon Lefort, personnage clé dont il va être question très largement dans les pages qui suivent, était vraisemblablement leur fils et par conséquent le neveu de Balthazar, même si aucun document ne peut nous l'assurer. Après la mort de son mari, Marguerite serait venue se retirer dans la région d'origine de la famille de celui-ci, et non loin de son frère Georges, établi à Vitré.

Les Moucheron établis à Vitré étaient ainsi alliés avec les familles les plus puissantes de cette ville : Georges était marié à Mathurine Le Couvreux, son fils Étienne était marié en secondes noces à Perrine Ronceray et Marguerite était mariée à François Lefort[445]. À partir d'Anvers, Pierre de Moucheron avait créé un véritable empire commercial très étendu. Sa famille y jouait un rôle fondamental, que ce soit par l'action de ses membres, comme Balthazar, ou par les alliances matrimoniales, avec par exemple la famille Lefort, de Vitré[446]. Relations commerciales et liens matrimoniaux, bien entendu, se mêlaient. Par exemple en 1585, Balthazar de Moucheron, installé depuis peu à Middelbourg, « chargeait en Zélande des marchandises de Moscovie pour les envoyer, par Calais, puis Saint-Omer, chez François Le Fort et Hubert Dragon, à Anvers »[447].

441 « De nombreux mariages vinrent resserrer l'union des familles malouines et vitréennes. Nos pères virent avec satisfaction quelques-uns de leurs fils s'établir à Saint-Malo, et ceux-ci épousant avec ardeur les intérêts de leur cité d'adoption, contribuèrent à sa gloire » (É. Frain, *Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, p. 28-29). On peut aussi penser qu'en plus des liens économiques forts qui unissaient Vitré et Laval, il est fort probable que des familles bourgeoises de ces deux villes aient conclu elles aussi des alliances matrimoniales, à la manière des familles de Vitré et de Saint-Malo. De manière générale, c'était un usage très courant dans les milieux commerçants de l'époque.

442 Un de leurs fils, Étienne, épousa en secondes noces Perrine Ronceray, elle aussi issue d'une famille membre de la confrérie. La branche bretonne de la famille Moucheron s'éteignit en 1807.

443 Selon une source datant du XVIII[e] siècle, le *Dictionnaire de la noblesse* de F.A. Aubert de la Chenaye-Desbois (2[e] éd., t. X, Paris, chez Antoine Boudet, 1775, p. 534).

444 « Marguerite de Moucheron veusve de deffunct françois Lefort deceda a la rapiniere paroisse de la Croizille le douziesme jour de febvrier mil six cent quatorze et le vendredy suivans quatorziesme dudit fut enterree au cimetiere de Leglize reformee de Vitré » (Registre des sépultures de l'église protestante de Vitré, 1590-1668, Archives départementales d'Ille-et-Vilaine). La Croixille se situe à quelques kilomètres au nord-est de Vitré, dans le département de la Mayenne.

445 On peut ajouter que Marie de Moucheron, une des nièces de Balthazar et de Georges (fille de leur frère Gaspar), épousa en 1589 à Middelbourg Pierre Le Moyne, marchand de Vitré.

446 « Les membres de sa famille formaient une équipe commerciale solide, à laquelle il agrégea les Le Fort, de Vitré, réformés, eux aussi, dont l'un épousa l'une de ses filles » (É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. I, p. 349).

447 *Ibid*., p. 204.

2. Guyon Lefort : le lien entre les Français et les Hollandais

2.1. Une famille établie à Vitré et liée à l'expédition du Corbin *et du* Croissant

Guyon Lefort, le neveu de Balthazar de Moucheron, était le capitaine d'un des trois navires de la flotte armée par son oncle et commandée par Georges Spilberg, le *Bélier*, qui a rencontré le *Corbin* et le *Croissant* à Madagascar en février-mars 1602, puis a fait escale à Atjeh en même temps que le *Croissant* pendant deux mois (16 septembre-20 novembre 1602). Pyrard indique dans son récit que, bien qu'il ne soit pas né en France, Guyon Lefort est issu d'une famille française puisque son père est lui né à Vitré : « C'estoit un nommé le Fort, fils d'un François, enfant de Vitré : nay en Hollande »[448]. Un document daté de 1598 confirme son origine en indiquant que son père, François, était bien un marchand vitréen, émigré pendant une dizaine d'années à Londres et qui se trouvait en partie ruiné pour avoir aidé les troupes d'Henri IV à conserver Dieppe[449]. François Lefort, surnommé « Veillonnière », était « un marchand de taille internationale »[450] qui avait construit sa fortune à Anvers, où il avait tissé les liens les plus étroits avec la famille Moucheron, par son mariage avec Marguerite : il était le gendre de Pierre et le beau-frère de Balthazar. Il résida ensuite entre 1589 et 1598 à Londres, qu'il quitta pour s'installer à Amsterdam[451]. Son fils Guyon faisait donc partie d'une famille puissante et riche, car elle était liée aux Moucheron bien sûr, mais aussi parce qu'elle appartenait à la confrérie des marchands d'outre-mer de Vitré, à laquelle elle était rattachée par des alliances matrimoniales avec les principales familles qui la constituaient : les Geffrard, Le Moyne, De Gennes, Ronceray[452], Guillaudeu, Le Clavier… La famille Lefort entretenait également des liens économiques avec Laval : ainsi en 1561, deux marchands lavallois chargeaient François Lefort de réclamer le paiement d'une dette à un Espagnol résidant à La Rochelle[453].

448 Pyrard 1619, p. 30 (I) / p. 56.

449 Il s'agit d'une supplique adressée par François Lefort à l'ambassadeur d'Henri IV à la Cour d'Angleterre de 1598 à 1602, Jean de Thumery, seigneur de Boissise, qui proteste contre les taxes trop élevées auxquelles sont soumises les marchands français : « […] François le Fort marchand originaire de la ville de Vitré en Bretaigne refugié en cette Cité de Londres depuis neuf ans avecques sa femme & douze enfans lesquels lui ont beaucoup cousté pour les entretenir aus escoles & au service du Roi a sa conservation de sa ville de Diepe » (BnF, ms. fr. 15980, f ° 49, signalé par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 264, n. 2). Le récit de John Davis qui relate le premier voyage de Guyon Lefort aux Indes orientales, analysé ci-après, parle de Guyon Lefort en ces termes : « *the sonne of Lafort, dwelling in Seething-Lane, a French Marchant* » / « le fils de Lefort, un marchand français résidant à Seething-Lane » (Seething-Lane est un quartier de Londres).

450 É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. I, p. 304.

451 Les Lefort étaient loin d'être un cas isolé : de nombreuses familles de marchands protestants avaient fait fortune à Anvers avant de migrer vers les Provinces-Unies après le siège de la ville par les troupes espagnoles en 1585 : « Dans le sillage des Moucheron, les Le Fort […] et bien d'autres marchands des Pays-Bas du Sud, les Lemaire de Tournai […] et bien d'autres, au cours de stages d'un quart de siècle ou davantage à Anvers, mirent leurs forces au service de sa grandeur avant de quitter leur refuge pour les Provinces-Unies, où plusieurs d'entre eux devaient jouer dans la suite un rôle en vue » (É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. I, p. 350).

452 Les Ronceray étaient eux-mêmes liés aux Malherbe, la famille du voyageur Pierre-Olivier Malherbe. Ils étaient aussi liés aux Moucheron, puisque Perrine Ronceray était mariée à Étienne de Moucheron, un des fils de Georges, le frère de Balthazar établi à Vitré.

453 É. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers…*, t. I, p. 305, n. 4.

Plus encore, j'ai découvert au gré de mes recherches généalogiques des liens matrimoniaux qui existaient entre des lignages bourgeois de Saint-Malo et de Vitré qui étaient impliqués au premier chef dans l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*, notamment les Frotet (Saint-Malo), les Guillaudeu[454], les Martin et les Lefort (Vitré). Des alliances familiales reliaient en particulier Guyon Lefort, François Martin et le commandant de l'expédition française, Michel Frotet de la Bardelière. Elles accréditent encore plus l'hypothèse, développée dans les pages qui suivent, que l'expédition française aurait eu partie liée avec l'expédition hollandaise menée par Georges Spilberg, armée par Balthazar de Moucheron et dont l'un des navires était commandé par Guyon Lefort.

Le personnage central est la femme de François Martin : Perrine Guillaudeu. Par ce mariage, Martin était le beau-frère de Michel Guillaudeu, qui était marié à une nièce de Michel Frotet[455]. Il était également le beau-frère de Pierre Guillaudeu, qui était marié à une tante de Guyon Lefort. De ce dernier mariage est née une fille, qui épousa un cousin de Michel Frotet[456].

Les liens familiaux entre Guyon Lefort, François Martin et Michel Frotet ne sont pas, il est vrai, très étroits, mais ils existent. Les deux derniers étaient de la même famille, sans que l'on soit sûr que le mariage de François Martin ait eu lieu avant ou après le départ des navires français, mais l'on peut tout de même affirmer que Martin était lié de près au commandant de l'expédition, Michel Frotet. Guyon Lefort et François Martin faisaient eux aussi partie de la même famille, mais se connaissaient-ils vraiment ? On peut en douter, car le premier, qui suivait certainement son père François, est probablement né à Anvers, puis a vécu à Londres et à Amsterdam[457], tandis que le second, né à Vitré, même s'il a entrepris un tour de France pour sa formation d'apothicaire qui l'a mené à Montpellier, n'a sans doute jamais quitté son pays avant le départ de l'expédition française, le 18 mai 1601.

2.2. Son premier voyage aux Indes orientales (1598-1600)

Avant de commander le *Bélier* lors de l'expédition de Spilberg, Guyon Lefort avait participé à une expédition déjà évoquée précédemment, commandée par Cornelis Houtman et armée par son

454 Comme celles qui concernent les familles Moucheron et Lefort, les recherches généalogiques menées pour la famille Guillaudeu pâtissent du caractère parcellaire et lacunaire de la documentation, ainsi que des confusions ou contradictions rencontrées selon les sources. Pour cette raison, on ne peut pas véritablement établir de certitudes en ce qui concerne les liens de parenté précis, mais les liens entre les familles sont tout de même avérés. 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, Impr. 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. ; et ceux de l'abbé P. Paris-Jallobert, *Anciens registres paroissiaux de Bretagne. Vitré*, Rennes, Plihon, 1890.

455 Michel Guillaudeu, sieur de l'Espayère, épousa le 17 août 1603 à Saint-Malo Guillemette Frotet, qui était la fille du frère cadet de Michel Frotet, Nicolas, et de Jeanne Gravé, issue d'une famille qui avait des rapports commerciaux avec Pierre de Moucheron dans les années 1560.

456 Pierre Guillaudeu, sieur de la Vieuville, était marié à Marguerite Lefort. Leur fille Jeanne Guillaudeu épousa le 17 juillet 1601 à Saint-Malo Olivier Frotet, sieur de la Touche-aux-Bécasses, qui s'installa à Vitré en 1603.

457 Un des frères de Guyon, Jacques Lefort, devint « capitaine des troupes du prince d'Orange et fut très-estimé de Messieurs des Etats de Hollande » (É. Frain, *Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, p. 20, n. 1).

oncle Balthazar de Moucheron, à laquelle participait le célèbre pilote anglais John Davis[458], qui en a rédigé le récit[459].

En décembre 1597, Balthazar de Moucheron informe les États généraux de son intention d'envoyer lors de l'année suivante quatre navires (seulement deux partiront) faire le commerce des épices aux Indes orientales. Il demande qu'ils soient pourvus en armes et en munitions et exemptés de taxes, comme l'ont été les navires précédemment envoyés par les compagnies d'Amsterdam et de Rotterdam. Sa requête est accordée et des ordres sont donnés à l'amirauté de Middelbourg pour répondre à sa demande. Le commandement de l'expédition est confié à Cornelis Houtman, qui dispose d'une commission du prince Maurice, stathouder de Hollande. Il commande le *Lion* (*De Leeuw*), de 400 tonneaux, avec 123 hommes, qui est piloté par John Davis et dont Guyon Lefort est l'écrivain (le trésorier). Son frère Frederik Houtman est le capitaine de la *Lionne* (*De Leeuwin*), de 250 tonneaux, avec 100 hommes.

Les deux navires partent de Flessingue le 15 mars 1598. Empruntant la route traditionnelle par Madère, les Canaries et l'archipel du Cap-Vert, ils se trouvent le 9 juin proches de la côte du Brésil, où ils ne parviennent pas à franchir le cap Saint-Augustin[460] à cause des vents contraires. Ils se dirigent alors vers la petite île Fernando de Noronha[461], où ils jettent l'ancre du 15 juin au 26 août[462], puis ils franchissent enfin le cap Saint-Augustin le 31 août. Le 10 septembre, ils franchissent les parages dangereux des Abrolhos, puis ils accostent le 11 novembre dans la baie de Saldanha, légèrement au nord du cap de Bonne-Espérance. Dans un premier temps, le troc s'installe

458 John Davis (v. 1550-1605) avait déjà effectué trois tentatives infructueuses afin de trouver un passage maritime au nord de l'Amérique qui mènerait directement aux Indes orientales (1585-1587), découvrant au passage le détroit qui porte aujourd'hui son nom, situé entre le Groenland et la Terre de Baffin et qui relie l'océan Atlantique à la mer (ou baie) de Baffin. Il combattit l'Invincible Armada en 1588, puis il accompagna le corsaire Thomas Cavendish lors de sa seconde expédition dans les mers du Sud (1591-1592). En 1598-1600, il effectue son premier voyage aux Indes orientales en tant que pilote de Cornelis Houtman. Peu de temps après son retour à Londres, il est nommé principal pilote de la première flotte armée par l'East India Company, fraîchement fondée, qui part en avril 1601 sous le commandement de James Lancaster (ce sont ces navires qui ont rencontré le *Corbin* et le *Croissant*). En décembre 1604, en tant que pilote du *Tiger*, armé par Sir Edward Michelborne, il prend part à une troisième expédition aux Indes orientales, au cours de laquelle il relève le tracé de la côte occidentale de Sumatra et compile les premières instructions de navigation connues de cette région. Il est tué par des pirates japonais dans le détroit de Malacca en décembre 1605. Le *Tiger* rentra à Portsmouth en juillet 1606. Davis est l'auteur d'un ouvrage sur la navigation, *The Seaman's Secrets* (1584), et de *The World's Hydrographical Description* (1595), qui traite du passage Nord-Ouest. Voir Sir C.R. Markham, *A life of John Davis, the navigator, 1550-1605 : discoverer of Davis Straits* [1889], 2e éd., Londres, G. Philip & son, 1891 ; R. Freeman, E. Preston, *John Davis 1543-1605 : the master navigator from the Dart : a short account of his life and works*, Darmouth, Darmouth History Research Group, 2007.

459 *A briefe Relation of Master John Davis, chiefe Pilot to the Zelanders in their East-India Voyage, departing from Middleborough the fifteenth of March, Anno 1598*, in *The voyages and works of John Davis, the navigator*, A.H. Markham (éd.), New York, B. Franklin, 1970 [Londres, The Hakluyt Society, 1880], 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 Prévost, t. I, Paris, Didot, 1746, p. 364-379 : « Voyage du Pilote Davis aux Indes Orientales en 1598, sur un Vaisseau Hollandois ».

460 Situé à 8° 17' sud, au nord-est du Brésil, dans l'État de Pernambouc, non loin de la ville actuelle de Recife. Pyrard s'y trouve bloqué lors de son voyage retour en octobre 1610, mais dans l'autre sens, puisqu'il venait de quitter le Brésil à destination de l'Europe.

461 En fait il s'agit d'un archipel, composé d'une île principale et de plusieurs îlots, situé à 3° 51' sud et 32° 25' ouest, d'une superficie totale de 26 km^2. Il appartient aujourd'hui au Brésil (État de Pernambouc) et se trouve à 360 km au large de la ville de Natal et à 545 de celle de Recife.

462 Ils y trouvent douze Noirs (huit hommes et quatre femmes) laissés là par les Portugais pour cultiver la terre. Cela faisait trois ans qu'ils n'avaient pas vus un navire.

pacifiquement avec les indigènes, mais ceux-ci les attaquent brutalement, tuant treize hommes[463]. Les Hollandais repartent le 27 novembre, doublent le cap de Bonne-Espérance le 30, puis le cap des Aiguilles le 6 décembre. Le 6 janvier 1599, ils aperçoivent la côte de Madagascar mais sont bloqués pendant un mois par des vents contraires. Finalement, le 3 février ils jettent l'ancre dans la baie de Saint-Augustin. Les indigènes se montrent d'abord extrêmement craintifs en raison des mauvais traitements qu'ils avaient subi lors du premier passage d'Houtman durant son voyage précédent en 1595[464], puis au bout d'une semaine le contact est établi, mais il s'avère impossible de se ravitailler. Le 14 mars, les Hollandais repartent affamés et nomment cet endroit « Hungry Bay » (« Baye des Faméliques »). Le 30 mars, ils jettent l'ancre devant Mayotte, dans l'archipel des Comores. Les indigènes, très amicaux, leur apportent des provisions et Houtman est cordialement reçu par le roi, qui lui donne une lettre pour la reine de l'île voisine d'Anjouan. Le 17 avril, les Hollandais quittent Mayotte et arrivent deux jours plus tard à Anjouan, où ils sont très bien accueillis, même s'ils ne rencontrent pas la reine. Ils se ravitaillent en riz, en viande et emportent de nombreux fruits, puis repartent le 28 avril. Ils passent à travers l'archipel des Amirantes, juste au sud-ouest des Seychelles, et atteignent les Maldives le 23 mai. Ils traversent sans encombre ces parages extrêmement dangereux grâce à un pilote local. Le 3 juin, ils aperçoivent la côte de l'Inde, non loin de Cochin, puis doublent le cap Comorin et jettent l'ancre dans la rade d'Atjeh, à Sumatra, le 21 juin 1599, après quinze mois de voyage.

Les officiers du roi les accueillent favorablement et Houtman renvoie avec eux deux hommes munis de présents, qui rencontrent le roi et reviennent habillés à la mode locale avec un message de paix et de bienvenue et la promesse d'obtenir beaucoup d'épices. D'autres navires se trouvent à la rade : trois venus d'Arabie et un du royaume de Pegu (Birmanie) qui viennent charger du poivre, mais aussi quatre Portugais, commandés par Don Alfonso Vincent, venu de Malacca pour empêcher les Hollandais de trafiquer ici, comme la suite le montrera. Le 23 juin, le roi envoie quérir Houtman et l'accueille cordialement : il lui promet un commerce libre, le fait habiller à la mode locale et lui

463 Davis fait ici quelques remarques acerbes sur le manque de courage des Hollandais, qui selon lui s'enfuient comme des souris devant des chats, jetant leurs armes sans combattre. Il trouve que les Hollandais sont des peureux et que des Anglais se livreraient sans nul doute à des actions plus honorables. Le récit de Davis en général n'est pas très flatteur pour les Hollandais.

464 Il s'agit de la première expédition hollandaise aux Indes orientales, armée par la Compagnie des pays lointains et partie le 2 avril 1595, dont Houtman prit le commandement à Bantam. Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. I, p. 263-436 : *Relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (1re partie), et t. II, p. 1-141 : *Suite de la relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (2e partie). Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 75-121 : « Voyage de Cornelis Houtman, aux Indes Orientales, premier des Hollandois ». Les quatre navires (le *Maurice*, la *Hollande* ou le *Lion hollandais*, l'*Amsterdam* et le *Pigeonneau*) relâchèrent dans la baie de Saint-Augustin du 9 octobre au 14 décembre 1595 (Renneville, t. I, p. 296-313). L'escale fut marquée par de nombreux incidents avec les indigènes, avec des morts et des blessés de part et d'autre. Le 30 novembre 1595, les Hollandais exécutèrent froidement un indigène (p. 305, épisode rapporté par Davis, p. 137) et eurent d'autres comportements honteux d'après Davis (« *other shamefull disorders* », p. 137). La traduction française du récit de Davis n'a pas fait le rapprochement avec le premier voyage d'Houtman, puisqu'elle traduit « *for the other Voyage, Our Baase was in these Bay* » (p. 137) par « un Capitaine de Vaisseau » (Prévost, t. I, p. 367). Dans le récit hollandais donné par Prévost, on lit : « il fut attaché à un pieu dans le lieu où ce crime avoit été commis, & passé par les armes » (t. VIII, p. 84).

offre un magnifique poignard avec des rubis qui lui donne le pouvoir de demander des victuailles sans les payer et de commander les gens comme des esclaves. Le 26, Houtman revient à bord avec un petit bateau chargé de poivre ; il est enthousiaste et très optimiste pour le commerce[465]. Dans les jours qui suivent, il se rend souvent à la Cour pendant que ses hommes descendent à terre les marchandises et s'installent dans une maison mise à leur disposition par le roi à cet effet, puis commencent à commercer avec les insulaires. Le roi avoue à Houtman que les Portugais tentent de le convaincre de ne pas trafiquer avec eux, mais lui réaffirme son amitié. Il lui confie aussi sa haine des Anglais, sans doute due au passage récent de James Lancaster, qui s'était livré à la piraterie dans le détroit de Malacca en 1592, mais il souhaite tout de même en rencontrer un. Le 22 août, John Davis est conduit devant le roi, qui le reçoit d'abord froidement puis se montre ravi de la discussion qu'ils ont (en portugais) sur l'Angleterre. Le lendemain, Davis est à nouveau invité au palais ; il parcourt la ville à dos d'éléphant puis participe à un banquet.

Le roi avait demandé précédemment à Houtman son aide dans la guerre qu'il mène contre le roi de Johor[466], lui promettant en échange une cargaison de poivre. Le 1er septembre, un officier vient leur demander de se préparer au combat, mais il s'agit en fait d'un piège, fomenté par les Portugais. Les Hollandais, d'abord empoisonnés, sont attaqués par surprise par les insulaires dont ils ne se méfiaient pas ; Houtman compte parmi les premiers morts. Davis, avec un autre Anglais, nommé Tomkins, et un Français non identifié[467], organise la contre-attaque. À coups d'artillerie et de mousquets, ils parviennent à mettre en fuite les assaillants et à en tuer une partie. Le roi, qui pensait assister du rivage à son triomphe, se venge sur les Hollandais présents à terre en faisant couper la tête de quelques-uns et en en faisant prisonniers plusieurs autres, dont le capitaine de la *Lionne* Frederik Houtman[468] et Guyon Lefort. Au total, 68 Hollandais sont morts (sur 223).

Les deux navires quittent la rade et vont mouiller devant la ville de Pidir, poursuivis par onze « Galéres d'Achin », dont deux sont coulées. Le roi leur envoie alors un messager en la personne de Guyon Lefort, à qui il promet une récompense s'il s'acquitte avec succès de sa mission[469]. Il reproche aux Hollandais d'être responsables des évènements tragiques récents et, pour réparer leur offense, il leur demande de lui livrer leur meilleur navire, en échange de quoi il libèrera les

465 Les instructions données par Balthazar de Moucheron à Houtman lui demandent que « tout ce commerce ou trafic doit se faire sans effusion de sang et sans molester les habitants de ce pays ».

466 Royaume situé à la pointe sud de la Malaisie, dans la région de Singapour.

467 Dans le récit de Davis, on trouve : « *a French-man* » (p. 144) et dans la traduction française : « un François qui étoit aussi de la Flotte » (p. 371).

468 Il resta prisonnier deux ans (jusqu'en août 1601), pendant lesquels il rédigea un dictionnaire de la langue malaise et des observations astronomiques,. Ce manuscrit de 62 pages, conservé aujourd'hui au Museum Het Catharina Gasthuis de Gouda, fut publié pour la première fois par cette institution en 1880 sous le titre *Cort verhael vant'gene wedervaren is Frederick de Houtman tot Atchein*. Voir l'étude de D. Lombard, *Le Spraeck ende woord-boek de Frederick De Houtman : première méthode de malais parlé*, Paris, École française d'Extrême-Orient, 1970.

469 « […] ils virent arriver un François nommé le *Fort*, qui étoit au nombre des huit Prisonniers que le Roi d'Achin avoit retenus. […] En faisant partir le Fort, il s'étoit engagé à le combler de biens & d'honneurs s'il réussissoit dans sa commission » (p. 376) / « *This after-noone came aboord us the sonne of Lafort, dwelling in Seething-Lane, a French Marchant, who was one of the eight Prisoners* […]. *Doe this said he to Lafort, and i will make tou a great Nobleman* » (p. 145).

prisonniers et cessera sa vengeance. Les Hollandais, suivant les ordres contenus dans des lettres rédigées avant le départ par la Compagnie, désignent comme nouveau commandant Guyon Lefort[470], qui décide de retourner à Atjeh pour tenter de sauver les prisonniers restants. Ils se trouvent devant la rade le 6 octobre, restent quelques jours au large puis tentent une attaque en force avant de renoncer en raison de la faiblesse de leurs effectifs[471]. Le 18 octobre, ils lèvent l'ancre et atteignent les îles Nicobar, où ils font une escale pour se ravitailler du 12 au 16 novembre. Le 6 décembre, ils capturent un navire venu de Negapatam, sur la côte de Coromandel, qui se rendait à Atjeh. Lefort apprend des passagers qu'à Ceylan il pourrait charger ses navires de cannelle, de poivre, de girofle, de perles et de pierres précieuses, et qu'au mois de janvier des dizaines de navires remplis d'épices, d'étoffes et de porcelaine de Chine et d'autres richesses croiseraient dans ce secteur. Attiré par ces perspectives, Lefort décide de faire route vers Ceylan, mais les vents contraires obligent les navires à finalement reprendre le chemin de leur patrie. Une forte rançon est soutirée au capitaine du navire capturé et douze passagers sont pris à bord afin de les conduire en Europe dans le but qu'ils fournissent des informations sur le commerce dans cette partie du monde[472].

Parvenus sans encombre au cap de Bonne-Espérance, ils y essuient une furieuse tempête avant de le franchir le 26 mars. Le 13 avril, ils arrivent à l'île de Sainte-Hélène, où ils ont maille à partir avec une caraque portugaise, avant de repartir le 16. Ensuite, ils gagnent l'île de l'Ascension (23 avril), trop stérile pour espérer s'y ravitailler. Le scorbut qui fait des ravages les oblige à faire escale, comme lors du voyage aller, à l'île Fernando de Noronha, où ils séjournent et se ravitaillent du 6 au 13 mai. Ils rentrent enfin à Middelbourg le 29 juillet 1600, ramenant une cargaison de

470 « La Flotte avoit apporté de Hollande trois Lettres qui portoient pour superscription, *A. B. C.* L'ordre de la Compagnie de Flessingue étoit de les ouvrir par degrés, à mesure que les circonstances en feraient une loi. La Lettre *A.* nommoit pour Successeur du Capitaine *Cornelius Houtman*, *Thomas Quymans*, qui avoit été tué dans l'action d'Achin. On ouvrit ensuite la Lettre *B.* qui nommoit après celui-ci, ce même le *Fort*, que le Roi d'Achin avoit chargé de sa commission. Il fut reçut pour commander la Flotte, & la troisiéme Lettre ne fut point ouverte » (p. 377).

471 On trouve dans un autre récit hollandais des informations complémentaires sur le sort des prisonniers restés à Atjeh : celui du voyage de Paul van Caerden, qui séjourna l'année suivante à Atjeh à bord du *Nassau* et de la *Cour de Hollande*, qui faisaient partie de la flotte commandée par Pierre Both d'Amersfoort partie le 21 décembre 1599. Pour le récit détaillé des évènements, voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. III, p. 154-205 : *Voyage de Paul Van Caerden aux Indes orientales, fait dans les années 1599, 1600 & 1601 pour le compte de la Nouvelle Compagnie des Brabançons, formée à Amsterdam*. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 159-168 : « Voyage de Paul Van Caerden aux Indes Orientales ». Le 21 novembre 1600, les navires de van Caerden mouillent dans la rade d'Atjeh, « bien que le mauvais traitement qu'on y avoit fait aux Navires de Zélande ne fût pas inconnu » (Renneville, p. 157-158). L'interprète du roi d'Atjeh qui vient à bord et les questionne est prié « de requérir qu'on pût parler aux sujets des États des Provinces-Unies, qui étoient-là prisonniers ; car on n'ignoroit pas le malheur qu'avoient eu les vaisseaux de Zélande » (p. 159). Le roi, qui est toujours sous l'influence des Portugais, leur promet à plusieurs reprises du poivre et la libération des prisonniers, qui malgré plusieurs demandes ne sont pas libérés. Quelques-uns parviennent à s'évader et à rejoindre leurs compatriotes : « La nuit du 29, cinq Zélandois, d'entre les prisonniers de Pédir, c'est-à-dire, cinq hommes des équipages de ces infortunez vaisseaux *le Lion* & *la Lionne*, qui avoient été équipez par Balthazar Moucheron, se rendirent à bord » (p. 172-173 ; d'autres prisonniers s'évadèrent par la suite, dont Frederik Houtman, qui fut à nouveau capturé peu après et ne fut libéré qu'en août 1601). Le roi entraîne les Hollandais dans des négociations interminables, infructueuses et tendues, et essaie de leur tendre le même piège qu'aux frères Houtman. Finalement les navires de van Caerden quittent la rade le 21 janvier 1601, en ayant récupéré seulement dix prisonniers, et rentrent en Hollande avant la fin de l'année.

472 Durant le voyage retour, le 1er mars 1600, deux d'entre eux, accusés d'empoisonnement, préférèrent se jeter par-dessus bord.

140 tonneaux de poivre, qu'ils avaient eu le temps de charger à Atjeh avant d'être attaqués traîtreusement par les insulaires. John Davis rédigea rapidement l'unique récit de ce voyage, qui incita les Anglais à créer l'East India Company quelques mois plus tard (31 décembre 1600).

Voilà donc la première aventure de Guyon Lefort aux Indes orientales en 1598-1600. Il faut souligner ici qu'il n'était en rien banal qu'un Français soit le commandant de deux navires hollandais qui revenaient des îles aux épices. Il devait déjà être un personnage important pour être placé en second sur la liste des potentiels successeurs du capitaine en cas de décès, ce qui pourrait s'expliquer par le fait qu'il était le neveu de l'armateur de l'expédition, Balthazar de Moucheron. En mai 1601, Guyon Lefort est parti pour un second voyage aux Indes orientales en tant que capitaine du *Bélier*, qui appartenait à la flotte commandée par Georges Spilberg, dont il était ni plus ni moins le « Vice-Amiral », toujours sans doute en raison de son lien de parenté avec Balthazar de Moucheron.

3. Le voyage aller de la flotte de Spilberg, ponctué par les rencontres avec les Français

Le récit de cette expédition, armée par le puissant armateur Balthazar de Moucheron, a déjà été esquissé dans la partie précédente, dans l'analyse de l'itinéraire. Étudions-le maintenant à travers le rôle qu'y a joué Guyon Lefort et surtout à travers les rencontres que les trois navires hollandais – la *Brebis*, le *Bélier* et l'*Agneau* – ont faites avec le *Corbin* et le *Croissant*. L'analyse comparative des récits de François Martin, de François Pyrard et du récit hollandais[473] va permettre d'apporter des éléments nouveaux sur l'expédition française.

3.1. Dans l'Atlantique

Après leur départ de Veere, en Zélande, le 5 mai 1601, les Hollandais empruntent la route traditionnelle qui passe par Madère, les Canaries et l'archipel du Cap-Vert. Lors d'un combat naval contre trois caravelles portugaises (10-11 juin), Spilberg est blessé au bras et se trouve dans l'incapacité de donner ses ordres. Il confie alors le commandement au vice-amiral Guyon Lefort, avec des instructions précises : « il avoit expressément enchargé au Vice-Amiral, nommé Guïon le Fort, de courir la bande de l'Ouëst, jusques par la longitude des Isles du cap Vert, pour ne déchoir pas sur la côte de Guinée »[474]. Malgré ces précautions, les Hollandais commettent la même erreur que les Français et s'engagent dans le golfe de Guinée.

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

474 *Voyage de Spilberg*, p. 7.

Le *Croissant* et le *Corbin* ont eux quitté Saint-Malo le 18 mai 1601. Après être passés aux Canaries et aux îles du Cap-Vert, ils ont manqué la *Volta* et se sont approchés contre leur gré du continent. D'après Pyrard et Martin, le 14 juillet les Français aperçoivent, sans l'identifier clairement, la flottille de Spilberg[475]. Cet épisode n'est pas mentionné dans le récit hollandais, mais celui de Pyrard confirme un peu plus loin, lors de leur rencontre au cap de Bonne-Espérance le 27 décembre, qu'il s'agissait bien d'eux[476].

Le 1er août, les Hollandais mouillent l'ancre devant « l'Isle nommée la grande Corisco », au large du Gabon. Le lendemain, ils rencontrent un navire armé lui aussi par Balthazar de Moucheron, « *la Sphére du Monde* »[477], qui s'apprête à repartir vers la Zélande. Guyon Lefort descend à terre avec une petite troupe pour visiter les lieux et faire un rapport à Spilberg. Il est aussi fait allusion à d'autres « vaisseaux du Sieur Moucheron, qui pourroient relâcher à cette Isle »[478], puisqu'on sait que l'année précédente, quelques navires armés par Balthazar avaient pris possession des îles Corisco, qui avaient même été renommées « îles Moucheronnes » en son honneur.

S'ils avaient reçu de la part de l'armateur des directives contenant des points de rendez-vous[479], les Hollandais, pour avoir manqué la *Volta*, se trouvent contraints de s'adapter aux circonstances. Le 5 octobre, une assemblée restreinte, à laquelle participe Guyon Lefort en tant que vice-amiral, définit la nouvelle stratégie à suivre : il est décidé de se rendre sur la côte du Monomotapa (Mozambique), puis de là à l'île de Mayotte, dans l'archipel des Comores, tout en se donnant de nouveaux points de rendez-vous et en y laissant des instructions au cas où les navires se trouveraient séparés.

À la sortie de la baie de Sainte-Hélène le 20 novembre, la *Brebis* et l'*Agneau* perdent de vue le *Bélier*, commandé par Guyon Lefort. Le 1er décembre, l'*Agneau* entre dans la baie de la Table, suivi le 3 par la *Brebis* et le 5 par le *Bélier*. Le 24, le *Bélier* disparaît à nouveau. Trois jours plus tard, la *Brebis* et l'*Agneau* se trouvent devant le cap de Bonne-Espérance, où ils rencontrent le *Corbin* et le *Croissant*.

475 « Le quatorziesme jour de Iuillet nous aperceumes la coste de la serlionne qui est la terre de là Guynée, & au mesme temps nous apperceusmes deux Navires & une patache que nous iugions estre Flamentz ; la patache ce mist en debvoir de nous approcher, & voyant que nous ne l'attendions s'en retourna vers ses Navires » (Martin 1604, p. 7 / p. 909) ; Pyrard n'indique que deux navires : « Le 14. Iuillet nous aperceusmes la coste de Guinee, c'estoit la terre de *Sierra liona*. […] Nous y aperceusmes deux navires à la voile dont l'un nous vint recognoistre de loing » (Pyrard 1619, p. 10 (I) / p. 37).

476 « Ils nous dirent que c'estoit eux que nous avions apperceus à la coste de Guinee » (Pyrard 1619, p. 22 (I) / p. 50). Il le répète dans son traité final : « Les Holandois nous dirent que c'estoient eux que nous vismes à la coste de Guinee vers Serselyonne » (Pyrard 1619, p. 427 (TF) / p. 898).

477 *Voyage de Spilberg*, p. 12.

478 *Voyage de Spilberg*, p. 13.

479 « le premier ordre de rendés-vous donné par le Sieur Balthasar Moucheron » ; « Car les ordres & les mémoires du Sieur Balthasar Moucheron portoient que si l'on venoit à s'écarter les uns des autres, on s'atendroit en ces lieux-là, pour se rejoindre » (*Voyage de Spilberg*, p. 17 et 32).

3.2. La Brebis *et l'*Agneau *rencontrent les Français au cap de Bonne-Espérance (27 décembre 1601-1er janvier 1602)*

Martin relate ainsi la rencontre des deux navires hollandais :

> « [27 décembre 1601] Au poinct du iour nous descouvrismes deux Navires Flamantz, qui nous dirent estre de camfer[480] pour le grand vent qu'il faisoit nous ne peusmes les entretenir davantage.
>
> Le lendemain ilz vindrent en nostre Navire & nous dirent avoir esté à l'isle d'Anabon où de leurs hommes en fut tué deux & six blessez, ilz ne peurent descendre en terre […]
>
> […] les Flamantz estant en la baye de saldaingne il y eut grosse trouppe de ces loups qui s'efforcerent de leur empescher la descente en terre […] »[481].

Martin est plus qu'évasif : on comprend bien qu'ils se sont parlé, mais c'est tout. Les citations de Pyrard et du récit hollandais qui suivent vont nous apprendre qu'en réalité les quatre navires ont fait route ensemble et même largement festoyé pendant quatre jours :

> « Ce iour [27 décembre 1601] nous recogneusmes deux navires Hollandois & une patache, qui sortoient d'une baye qui est au Cap des Aiguilles, & s'appelle *Baya Sardeigna*, où ils s'estoient rafreschis. Il nous fut pourtant impossible de nous aborder l'un l'autre de tout le iour, à cause du vent, & que la mer estoit si grosse & furieuse que rien plus ; neantmoins leur moyen navire à toute peine vint vers nous à val le vent, & nous dist de loing qui ils estoient. Mais 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[482] qui estoient de Camfer en Zelande, leur General s'appelloit *Spilbert*. Ils nous dirent que c'estoit eux que nous avions aperceus à la coste de Guinee, & que si nostre General les eust voulu attendre lors qu'ils envoierent leur patache apres nous, le malheur qui nous arriva à l'isle *d'Anabon*, ne fust pas advenu. Car ils nous conterent comme ils avoient mis pied à terre, & ne se fierent pas à ceux de l'isle comme nous fismes ; mais il y firent de l'eau à suffisance, sinon qu'ils y perdirent deux de leurs hommes & six de blessez. Ils nous dirent davantage, que si nous eussions esté tous ensemble & de compagnie, nous eussions esté assez forts d'hommes pour nous rendre maistres de l'isle fort aysément, veu le peu de resistance qu'il y avoit, & si nous eussions eu aussi moyen de nous bien rafraischir, & faire provisions d'eaux ; de sorte que nostre General fut en partie cause de tout ce mal-heur pour ne les avoir attendus comme il devoit. 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 & prismes congé les uns des autres avec plusieurs canonnades. Ce fait prismes nostre route par le dehors de l'isle sainct Laurens »[483].

Première remarque : Martin et Pyrard commettent une même erreur, à savoir que ce n'est pas dans la baie de Saldanha que les Hollandais ont relâché, mais dans celles de Sainte-Hélène (16-20 novembre 1601) puis de la Table (3-23 décembre). Ce sont les Anglais de la flotte de Lancaster qui y ont fait escale un peu plus tôt (19 septembre-3 novembre). Il est possible que ce soit Pierre Bergeron, le véritable rédacteur du récit de Pyrard, qui ait repris cette erreur qui figure dans l'ouvrage de Martin, publié en 1604 et en 1609.

480 Campveer : petite ville qui commande le détroit de Veere, au nord de l'île de Walcheren (Pays-Bas).

481 Martin 1604, p. 17-18 / p. 912. Les « loups » sont des loups marins, c'est-à-dire des phoques.

482 Le tonnage des navires n'est pas indiqué dans le récit du voyage de l'expédition de Spilberg. D'après un autre récit hollandais, le *Bélier* jaugerait 110 tonneaux ; d'après une source anglaise, l'*Agneau* jaugerait 50 tonneaux.

483 Pyrard 1619, p. 21-23 (I) / p. 49-50.

Seconde remarque : les Hollandais ont effectivement fait escale du 26 au 29 juillet à l'île d'Annobón, où ils ont tenté sans succès de se ravitailler, même par la force. Ils se sont heurtés, comme les Français qui s'y sont arrêtés du 30 août au 16 octobre, à l'hostilité des habitants et des Portugais. Ils estiment que si les Français les avaient attendus lorsqu'ils se sont aperçus le 14 juillet près de la côte de Guinée, ils auraient pu faire route ensemble jusqu'à Annobón, où en unissant leurs forces ils se seraient emparés facilement de l'île, ce qui leur aurait évité à tous de se faire malmener et de perdre des hommes.

Selon Pyrard, la rencontre a donc été des plus cordiales (« nous nous visitasmes & festoyasmes les uns les autres en grand' amitié » ; le récit hollandais dit : « on se sépara bons amis »), au point qu'ils envisagent de faire route ensemble jusqu'aux Indes, mais ils y renoncent finalement car ils ne souhaitent pas emprunter le même itinéraire : les Hollandais, suivant leurs instructions, vont emprunter le canal de Mozambique afin d'essayer de retrouver le *Bélier*, qu'ils ont perdu de vue depuis le 24 décembre, alors que les Français ont l'intention de passer à l'est de Madagascar.

Déjà ici, une phrase de Pyrard est ambiguë : « de sorte que nostre General fut en partie cause de tout ce mal-heur pour ne les avoir attendus comme il devoit ». Pyrard veut-il simplement dire que le commandant aurait dû attendre les Hollandais et que, de cette manière, ils auraient pu éviter les incidents à Annobón, ou bien veut-il dire qu'il avait des instructions précises pour rejoindre ces navires hollandais ? Dans les pages qui suivent, d'autres passages entretiennent l'idée que les navires français pourraient avoir eu partie liée avec les Hollandais, ou tout du moins avec le capitaine du *Bélier* Guyon Lefort, sous l'influence de l'armateur Balthazar de Moucheron, son oncle.

Par la suite, Pyrard revient à deux reprises sur la rencontre avec les Hollandais au cap de Bonne-Espérance. D'abord lorsqu'il explique pour quelles raisons les deux navires français se sont retrouvés contre leur intention dans le canal de Mozambique, au début du mois de février 1602 :

> « L'ignorance du pilote en fut la cause, & aussi que nous nous amusasmes trop avec les navires Hollandois, tellement qu'ayans la bonasse, nous laissions aller les navires à leur volonté, portans la pluspart des voiles bas ; & eux plus fins que nous tenoient tousiours leur route, aprochans de la coste d'Afrique ; & nous les suivions insensiblement »[484].

Ensuite dans son traité final, lorsqu'il expose quelles ont été selon lui les principales erreurs commises, qui en ont entraîné d'autres par voie de conséquence :

> « Car au lieu de nous embarquer dés le mois de Fevrier, comme nous avions faict estat, à grand' peine le peusmes-nous à la fin de May, [ce] qui fut une grande faute, mais l'une des principales & plus dommageables fut nostre trop long retardement, apres avoir doublé le Cap de bonne Esperance. Et aussi que nous ne prismes pas le dehors de l'isle de sainct Laurens. dont la cause fut que nous-nous amusasmes trop avec les navires Holandois, & avions bonnace, & laissions 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

484 Pyrard 1619, p. 23-24 (I) / p. 51.

qui avoit faict festin qui tiroit tout à volee, lors qu'on s'en alloit chacun à son bord, en se disant a-dieu »[485].

Pyrard place en premier lieu le départ de France trop tardif (18 mai 1601) et ensuite le temps perdu à la pointe de l'Afrique, notamment à cause de leur rencontre avec la *Brebis* et l'*Agneau* près du cap de Bonne-Espérance, qui les a fait dévier de leur itinéraire, prévu par l'est de Madagascar. Il dénonce le relâchement des Français, alors que les Hollandais sont restés attentifs, vigilants et lucides et n'ont pas modifié leur route. Le texte est en partie semblable par rapport à la citation précédente, mais il est clairement redit que Français et Hollandais ont bien festoyé, ce qui n'a pas pu échapper à Martin, bien qu'il n'en parle pas.

Le récit hollandais confirme que les quatre navires ont bien fait route ensemble pendant quatre jours, entre le 27 décembre 1601 et le 1er janvier 1602, et qu'ils se sont séparés « bons amis » parce qu'ils ne désiraient pas suivre le même itinéraire :

« Le 27 [décembre 1601], nous découvrîmes 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 était 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 particuliérement avec eux, dans l'espérance d'aprendre quelques nouvelles, se rendit à leur bord, accompagné de Corneille Speck ; & le lendemain les François passèrent au sien. Ils lui dirent qu'ils avoient aussi relâché à Annobon, où on leur avoit montré des tombeaux de quelques-uns de leurs gens, qu'on disoit avoir été tuez en combattant contre trois vaisseaux Flamands.

Ces Messieurs les François de Saint-Malo s'imaginoient être-là en grande sûreté, parce qu'ils étoient Catholiques Romains ; sur-tout en descendant à terre, pour aller ouïr la Messe. Mais la Messe leur coûta bien plus cher que s'ils en eussent paié la façon au Prêtre ; car les Portugais en massacrèrent quelques-uns, & en retinrent d'autres prisonniers, pour qui il fallut payer de grosses rançons, jusqu'à mille écus en argent, avec diverses marchandises.

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 amis. Au reste, il n'étoit pas à propos que nous fussions plus lon-temps avec eux. Nos gens n'avoient par semaine que chacun trois livres de biscuit, & tous les dix jours deux pintes de vin ; au lieu que les tonneaux de vin étoient toujours percés dans les navires François, chacun en pouvant aller tirer quand il lui plaisoit ; On y avoit le biscuit à commandement : on y jettoit à la mer le slocfiche tout cuit. Chaque ration de vin étoit de six pintes par semaine pour chaque homme, & encore ne s'en tenoient-ils pas à cette régle ; souvent ils alloient plus loin, & s'en faisoient donner davantage. Cet exemple étoit dangereux, & il ne devoit pas être long-temps devant nos yeux, puisqu'il nous étoit impossible de le suivre, & qu'il auroit pû servir à faire murmurer nos gens, de ce qu'ils n'étoient pas ainsi traités »[486].

On perçoit ici une certaine ironie à l'égard de la religion des Français, catholiques, au contraire des Hollandais, protestants. Mais surtout, le narrateur critique sévèrement le rationnement des Français en comparaison du leur, ce qui va dans le même sens que les remarques de Pyrard sur le désordre et l'indiscipline et le mauvais rationnement des Français. Il conclut que la fréquentation des Français est nocive pour leurs marins, mais ne donne pas vraiment de détails : il ne parle pas de fêtes, de trompettes ou de festin comme Pyrard, peut-être parce que la rigueur et la discipline étaient de mise à bord des navires hollandais et que cet épisode ne faisait pas très sérieux. Mais peut-être

485 Pyrard 1619, p. 426-427 (TF) / p. 898.
486 *Voyage de Spilberg*, p. 28-30.

aussi pour dissimuler une éventuelle connivence car, dans tous les cas, il semble assez étrange que des équipages français et hollandais, censés être concurrents dans la course aux épices, festoient autant… surtout quand deux des trois sources dont on dispose omettent de le signaler, même si on peut aussi évoquer une solidarité antiportugaise ou une solidarité tout court entre marins livrés à eux-mêmes sur la dangereuse route des îles aux épices.

Au début du mois de janvier 1602, la *Brebis* et l'*Agneau*, toujours sans le *Bélier*, longent la côte africaine, où ils font plusieurs escales. Ils subissent du 7 au 11 février la même énorme tempête décrite par Pyrard et par Martin, qui les sépare eux aussi. Ils se retrouvent quelque temps aux Comores, avant de se perdre à nouveau. L'*Agneau* parviendra finalement le 4 juillet à Atjeh, où il sera rejoint quelques semaines plus tard par la *Brebis* et le *Bélier*.

3.3. Le Bélier *rencontre les Français à Madagascar (février-mars 1602) : une rencontre fortuite ?*

Après la rencontre de la *Brebis* et de l'*Agneau* au cap de Bonne-Espérance, le *Corbin* et le *Croissant* se sont engagés, contre la volonté du commandant, dans le canal de Mozambique, puis lorsqu'ils s'en sont aperçus, ils ont fait demi-tour. Ils ont alors essuyé une terrible tempête (7-11 février 1602), qui les a séparés. Ils se retrouvent quelques jours plus tard dans la baie de Saint-Augustin, à Madagascar, le 19 février. Ils y sont bientôt rejoints par le *Bélier* (le même jour selon Pyrard, le 22 février selon Martin) :

> « Ce mesme iour [22 février] entra en la susdicte baye un Navire Flamant lequel avoit perdu tous ces Matz, voilles, & cordages par la tourmente »[487].

Voilà tout ce que dit Martin, très succinctement, sur cette rencontre avec un navire hollandais, commandé par un Français dont il n'indique même pas le nom, mais qui était pourtant comme lui originaire de Vitré et avec lequel il avait même des liens de parenté, certes assez lointains[488]. Comment aurait-il pu l'ignorer ? Il est impensable qu'il ne l'ait pas su puisque Pyrard, lui, le connaît et indique même l'origine de son père. De la même manière que lors de la première rencontre avec les Hollandais au cap de Bonne-Espérance, Martin en parle à peine et dissimule des informations, alors que Pyrard donne tous les détails lorsqu'il relate cet épisode où les Français sympathisent avec des Hollandais malmenés eux aussi par la tempête, dont le commandant est un compatriote, Guyon Lefort, qui a déjà effectué un voyage à Sumatra :

> « Sur le soir [19 février] 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 envoyé de leur part une barque avec trois ou quatre personnes pour nous recognoistre de loing : mais quand ils nous

487 Martin 1604, p. 20 / p. 913.

488 Rappelons qu'un des beaux-frères de François Martin, Pierre Guillaudeu, était marié à la tante de Guyon Lefort, Marguerite.

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 traitté par la tourmente. Incontinent la barque s'en retourna donner advis à leur Capitaine, qui vint aussi tost moüiller 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.

[…] Et quant aux Hollandois qui n'avoient pas un seul malade, il ne se voulurent loger en terre, seulement ils poserent une tente à cent pas de nostre forteresse, avec deux petites pieces de canon montees pour leur defence, & là ils envoyerent de leurs gens pour travailler à racoustrer & remaster leur navire, ce qu'ils firent en toute diligence, sur iour ils descendoient en terre & se mesloient parmy nous »[489].

Pyrard commet ici une erreur : les deux navires hollandais rencontrés au cap de Bonne-Espérance du 27 décembre au 1er janvier étaient la *Brebis* et l'*Agneau*, et non pas le *Bélier*, qu'ils avaient perdu de vue depuis le 24 décembre.

Les Hollandais ne souffrent pas du scorbut, au contraire des Français qui descendent leurs nombreux malades à terre. On sait que le climat tropical, la chaleur, les moustiques et les fièvres vont bientôt décimer encore plus les équipages du *Corbin* et du *Croissant*, au point d'enterrer 41 cadavres dans « le cemetière des François ». Mais ce qui nous intéresse le plus ici, c'est de constater qu'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 commun » (!) :

« 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 & rafraischissemens fussent en commun. Le navire Hollandois en prenoit le quart & en payoit aussi la quatriesme partie : & quant à nos deux navires la proportion en avoit esté faite dés S. Malo ; à sçavoir que de tout achapt le Corbin en auroit deux parts sur cinq, & le Croissant trois, à cause qu'il tenoit plus grand nombre de personnes »[490].

Là encore, peut-on juste parler de simple solidarité entre marins ? Cet épisode pourrait laisser croire que les Français avaient partie liée avec Guyon Lefort. Un autre élément pourrait aller dans le même sens : Lefort, lors du séjour des Hollandais à Atjeh, a été démis de ses fonctions par Spilberg pour tentative de mutinerie avec son équipage, même s'il est impossible d'établir un lien avec certitude.

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.

489 Pyrard 1619, p. 29-31 (I) / p. 56-57.
490 Pyrard 1619, p. 33-34 (I) / p. 59.

Mais on peut tout aussi bien envisager que le *Bélier*, le *Corbin* et le *Croissant* ne se soient pas retrouvés par hasard dans la baie de Saint-Augustin, comme le laissent penser les éléments donnés ci-dessus[491]. Côté français, dans les récits de Pyrard et de Martin, on ne trouve aucune mention d'instructions ou de points de rendez-vous donnés avant le départ. C'est donc apparemment par hasard que le *Corbin* et le *Croissant* se sont rejoints[492]. En ce qui concerne le *Bélier*, plusieurs scénarios sont possibles. Une seule chose est sûre : il a lui aussi été pris dans la terrible tempête qui dura du 7 au 11 février 1602, comme ce fut le cas pour le *Corbin* et le *Croissant*, mais aussi pour la *Brebis* et l'*Agneau*, les trois récits en témoignent.

Les cinq navires, même s'ils ont tous subi la même tempête, ne se trouvaient pas vraiment dans la même zone lorsque celle-ci les a assaillis. Les Français et les Hollandais se sont séparés le 1er janvier peu après avoir franchi le cap de Bonne-Espérance car ils souhaitaient emprunter des routes différentes. La *Brebis* et l'*Agneau* se sont engagés dans le canal de Mozambique en longeant la côte de l'Afrique, conformément à leurs instructions qui prévoyaient des points de rendez-vous potentiels d'abord sur la côte, puis aux Comores. Lorsqu'ils ont subi la tempête, ils étaient toujours en train de longer la côte, au niveau de l'embouchure du Zambèze. Cela explique qu'ils soient parvenus à poursuivre leur route vers le nord jusqu'aux Comores, où ils abordèrent le 21 février, car ils se trouvaient beaucoup plus au nord que les Français.

Selon la volonté de leur commandant, le *Corbin* et le *Croissant* devaient passer à l'est de Madagascar, mais en festoyant quatre jours avec les Hollandais, comme l'a bien noté Pyrard, ils ont pris du retard et surtout ils ont suivi insensiblement la même route qu'eux, commençant ainsi sans le vouloir, mais par négligence, à longer la côte et à s'engager eux aussi dans le canal de Mozambique. L'incompétence des pilotes a fait le reste. Ils ont certes mis le cap à l'est afin de respecter l'itinéraire prévu, mais ils s'étaient déjà trop avancés entre Madagascar et le continent et se sont ainsi trouvés le 4 février devant la côte occidentale de la grande île. Le commandant a alors ordonné de sortir du canal de Mozambique et de contourner Madagascar ; le cap a donc été mis au sud pendant trois jours, jusqu'à ce que la tempête éclate le 7 février[493]. Par rapport à la *Brebis* et à l'*Agneau*, le *Corbin* et le *Croissant* ne se trouvaient donc pas du même côté du canal de Mozambique, mais aussi beaucoup plus au sud.

Le *Bélier*, quant à lui, était séparé de ses compagnons depuis le 24 décembre, juste avant de franchir le cap de Bonne-Espérance. Le narrateur du voyage se trouvant à bord de la *Brebis*, on ignore totalement ce qui lui est advenu entre cette date et le 19 ou le 22 février, où il a accosté à

491 Hypothèse établie en premier lieu par C. 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*, t. IV, p. 263-267.

492 « Cela nous apporta beaucoup de ioye & de soulagement » (Pyrard 1619, p. 29 (I) / p. 56) ; « ce fut ung grand contentement tant d'ung costé que d'autre d'avoir faict une sy heureuse rencontre » (Martin 1604, p. 19 / p. 913).

493 C'est ce qu'indique le récit de Pyrard, mais ici les deux récits français se contredisent, car Martin, s'il signale bien la vue de Madagascar le 4 février, indique que le lendemain, il aurait été décidé de se rendre aux Comores en profitant du vent favorable.

Madagascar, et seul le récit de Pyrard nous renseigne brièvement sur le séjour qu'il y a fait. Mais puisqu'il s'est retrouvé dans la baie de Saint-Augustin en compagnie du *Corbin* et du *Croissant*, on peut imaginer qu'il a suivi une route plus proche de celle des Français que de celle de ses compagnons, qui ont longé le continent vers le nord. Son capitaine français, Guyon Lefort, ne se serait donc pas conformé à ses instructions, qui indiquaient des points de rendez-vous sur la côte africaine puis aux Comores. Malgré leurs voiles déchirées ou envolées, les Français se sont rendus volontairement à Madagascar[494]. Guyon Lefort a-t-il lui aussi mis sciemment le cap sur la grande île, en espérant y trouver les Français ? Il avait certes également besoin de faire réparer son navire, mais il aurait tout aussi bien pu le faire aux Comores, comme ses compagnons, s'il avait suivi la même route qu'eux. Or il devait se trouver plus proche de Madagascar. Cette escale dans la baie de Saint-Augustin était-elle prévue par Balthazar de Moucheron dans les instructions données à ses trois navires avant leur départ ? Nous n'en connaissons pas le détail : on sait simplement qu'elles préconisaient un itinéraire qui empruntait le canal de Mozambique, en donnant elles aussi des points de rendez-vous sur la côte orientale de l'Afrique. Donc cela paraît difficile qu'elles suggèrent une escale à Madagascar, même si une relâche dans la baie de Saint-Augustin, située sur la côte occidentale de l'île, ne paraît pas totalement incongrue. Guyon Lefort, qui avait déjà fait escale trois ans plus tôt dans cette même baie lors de son premier voyage aux Indes orientales sous le commandement de Cornelis Houtman du 3 février au 14 mars 1599, aurait-il alors reçu des instructions secrètes de la part de Balthazar de Moucheron pour y retrouver les Français ? Cela paraît difficile également, parce que pour le *Corbin* et le *Croissant*, si l'on ne connaît pas non plus le détail de leur plan de route, il est clair qu'ils devaient passer à l'est de l'île et n'étaient sûrement pas censés s'y arrêter, encore moins sur la côte occidentale. À moins que seul le pilote hollandais du *Croissant*, Wouter Willekens, ait été au courant et qu'il ait volontairement engagé les navires français dans le canal de Mozambique afin qu'ils puissent ensuite retrouver le *Bélier* à Madagascar ? Ce raisonnement est un peu tiré par les cheveux.

Il faut rappeler ici que naviguer de conserve était extrêmement difficile en général, encore plus dans les parages du cap de Bonne-Espérance. Il est donc assez peu probable que Lefort ait volontairement faussé compagnie à ses compagnons à la pointe de l'Afrique, d'autant plus qu'après l'escale à Madagascar il est reparti seul vers Ceylan pour essayer de les y retrouver. S'il avait vraiment voulu « déserter », il serait parti avec les Français. Cependant, s'ils étaient vraiment de mèche, cela ne leur apportait rien de se retrouver si tôt à Madagascar, qui n'était pas le but de leur voyage : l'objectif commun à tous était bel et bien Sumatra et ses épices. Ils auraient certes pu naviguer de conserve, mais arriver ensemble à Atjeh aurait risqué d'éveiller les soupçons. Ils ont

494 La tempête a cessé le 11 février ; « sur cela, le Capitaine mist en deliberation de sçavoir où il falloit aller pour prendre terre : il fut advisé d'aller au plus pres, qui estoit en l'Isle S. Laurens. Et à l'instant nous prismes nostre route pour y aller » (Pyrard 1619, p. 28-29 (I) / p. 55) ; « la tourmente estant cessée nous reprismes la routte de l'isle sainct Lorens qui estoit la plus prochainne terre ou y avoit comodité de reparer le Navire » (Martin 1604, p. 19 / p. 913).

certainement préféré se séparer à Madagascar en se donnant rendez-vous à Sumatra. Le *Bélier* n'a fait ensuite que suivre ses ordres en se dirigeant vers Ceylan. On ne peut donc pas conclure avec certitude que les trois navires se soient retrouvés volontairement, il existe seulement un faisceau de présomptions.

Quoi qu'il en soit, le *Bélier*, arrivé le 19 ou le 22 février, ne reste que six semaines dans la baie de Saint-Augustin. Les Hollandais en repartent donc fin mars ou début avril 1602, sans avoir subi de pertes, tandis que les Français lèvent l'ancre seulement le 15 mai, en ayant perdu une quarantaine d'hommes.

3.4. La Brebis *et le* Bélier *se retrouvent à Ceylan puis parviennent à Atjeh*

Le 12 avril, la *Brebis*, abandonnant l'*Agneau* à son sort, est partie seule des Comores. Les Hollandais jettent l'ancre le 31 mai sur la côte orientale de Ceylan, à Batticaloa, où des négociations commerciales difficiles s'engagent avec le roi local, qui semble sous l'influence des Portugais. Le 3 juillet, ils sont rejoints par le *Bélier*, qu'ils avaient perdu de vue depuis le 24 décembre, juste avant le cap de Bonne-Espérance. Les arrivants relatent alors très brièvement à leurs compagnons qu'ils ont rencontré à Madagascar deux navires français eux aussi endommagés par la tempête – le *Corbin* et le *Croissant* – mais sans plus de commentaire :

> « Le soir du même jour [3 juillet 1602] on vit venir à bord Guyon le Fort avec sa chaloupe. Cette vûë ne nous donna pas une médiocre joie ; car depuis le 24. de Décembre, que le vaisseau *le Bélier* s'étoit écarté de nous, proche du cap de Bonne-espérance, on n'en avoit point eu de nouvelles. […]
>
> Ce vaisseau *le Bélier* avoit été dans la baie de Saint Augustin, devant l'Isle de Madagascar, après avoir été battu d'une si grande tempête, qu'il avoit perdu son mât & son beaupré, s'étant vû en grand danger de faire naufrage. C'étoit justement la même tempête dont on a parlé ci-devant, & qui nous avoit contraints de nous éloigner de la côte de Soffala. Ils avoient vû dans cette baie deux vaisseaux François de S. Malo, aussi tout desemparez »[495].

Spilberg avait parmi d'autres ordres celui de s'allier avec le roi de Candy (ou Kandy, au centre de l'île) en lui proposant son aide contre leurs ennemis communs les Portugais. Le 6 juillet, il part pour lui rendre visite. Il est reçu très favorablement à sa cour et une alliance est conclue. Spilberg est de retour le 28 juillet et ordonne aussitôt de préparer le départ, prévu pour la fin août au plus tard, en raison de la mousson qui approche et qui pourrait les empêcher de continuer leur voyage. Le 5 août, les Hollandais reçoivent la visite du « Modeliar »[496] du roi de Candy, qui renouvelle les résolutions prises par écrit. Il repart quatre jours plus tard, accompagné de Guyon Lefort et de quelques hommes, qui sont très bien reçus à Candy, mais ils ne peuvent pas rester longtemps car le

495 *Voyage de Spilberg*, p. 70 et 71.

496 C'est l'officier envoyé par le roi, chargé particulièrement du commerce. On rencontre ailleurs le plus souvent le terme de « Chabandaire » avec des orthographes variées bien entendu.

temps presse à cause de la mousson : ils sont de retour le 1er septembre. Entre temps, le poivre et la cannelle ont été chargés.

Le 3 septembre, la *Brebis* et le *Bélier* mettent le cap sur Atjeh, où ils parviennent enfin le 16 septembre 1602. Ils y trouvent leurs compatriote de l'*Agneau*, dont ils étaient sans nouvelles depuis les Comores, les Français arrivés à bord du *Croissant*, ainsi que la flotte anglaise de James Lancaster[497].

497 « Nous y trouvâmes nôtre pinasse, nommée *L'Agneau* […] nous trouvâmes cette flotte Angloise, & l'Amiral de S. Malo, de qui le Vice-amiral s'étoit écarté près des Maldives, au mois de Mai précédent » (*Voyage de Spilberg*, p. 115-116). Un peu plus haut (p. 115), on trouve : « des vaisseaux Anglois, qui étaient commandez par le Général Gems Lincester ». Le narrateur semble ignorer que le *Corbin* s'est échoué sur les récifs des Maldives et commet une erreur de date : le naufrage a eu lieu dans la nuit du 1er au 2 juillet. Il n'explique pas comment l'*Agneau* est parvenu à s'échapper des Comores ni quand il est arrivé à Atjeh. C'est une source anglaise qui nous indique le 4 juillet.

CHAPITRE III
L'ESCALE COMMUNE À ATJEH

En ce début du XVII[e] siècle, les Hollandais, les Anglais et les Français poursuivent le même but. Remettant en cause le monopole des Portugais sur le commerce des Indes orientales, ils viennent s'approvisionner directement en épices, dont la vente à leur retour en Europe leur procurera de fructueux bénéfices. Si les épices les plus recherchées – le poivre en particulier[498] – sont produites principalement dans l'archipel des Moluques (à Amboine, Ternate, Tidore ou Banda)[499], il est plus aisé de venir négocier leur achat dans les principaux centres de distribution des îles de la Sonde : Malacca, Bantam[500], sur l'île de Java, et Atjeh, à la pointe nord de Sumatra, qui produit également du poivre[501]. Il est donc tout à fait logique que soient arrivés là au cours de l'été 1602 :

- les quatre navires anglais de la flotte de Lancaster (le *Dragon*, l'*Hector*, l'*Ascension* et le *Susan*), le 16 juin ;

- l'*Agneau*, de la flotte hollandaise de Spilberg, le 4 juillet ;

---

498 Le poivre valait alors une fortune en Europe car, au-delà de son utilisation dans l'alimentation, il était considéré comme un médicament très efficace, notamment pour les problèmes de fécondité. Il pouvait également servir d'antidote contre les poisons, comme l'affirmait le naturaliste portugais Garcia da Orta, qui en faisait l'éloge dans ses *Coloquios* parus en 1563. Voir G. da Orta, *Colloques des simples et des drogues de l'Inde*, S. Messinger Ramos, A. Ramos (dir.), Arles – Lisbonne – Paris, Actes Sud – Fundação Oriente – Fondation Calouste Gulbenkian, 2004. Voir également H. Kellenbenz, « Autour de 1600 : le commerce du poivre des Fugger et le marché international du poivre », *Annales ESC*, 11 (1), 1956, p. 1-28.

499 Voir J. Raymond, *Les Moluques : fabuleuses îles aux épices d'Indonésie*, Lascelle, Éditions de La Flandonnière, 2009. On peut ajouter également la cannelle, produite essentiellement sur l'île de Ceylan. Sur le commerce aux Indes orientales, voir M.A.P. Meilink-Roelofsz, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago, 1500-1630*, La Haye, Nijhoff, 1962 ; K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985 ; *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'océan Indien et la mer de Chine (XIII[e]-XX[e] siècles)*, J. Aubin, D. Lombard (dir.), Paris, EHESS, 1988 ; A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, New Haven, Yale University Press, 1988-1993, 2 vol. ; *Southeast Asia in the Early Modern Era. Trade, Power and Belief*, A. Reid (éd.), Ithaca, Cornell University Press, 1993 ; M.S. De Vienne, *Les Chinois en Insulinde. Échanges et sociétés marchandes au XVII[e] siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2008.

500 Bantam était un très important carrefour commercial pour le poivre et les autres épices, qui attirait des marchands de toutes les nationalités : arabes, chinois, gujerates…, mais aussi européens évidemment. Si les Français et les Anglais n'y étaient pas encore venus, les Portugais y étaient bien sûr présents de longue date, depuis les années 1520. Les Hollandais, menés par Cornelis Houtman, avaient effectué un premier séjour à Bantam en 1596. Voir C. Guillot, H.M. Ambary, J. Dumarçay, *The Sultanate of Banten*, Djakarta, Gramedia, 1990 ; D. Lombard, *Le carrefour javanais. Essai d'histoire globale*, Paris, EHESS, 1990, 3 vol. ; C. Guillot, « Libre entreprise contre économie dirigée. Guerres civiles à Banten, 1580-1609 », *Archipel*, 43, 1992, p. 57-72 ; *Id.*, « Le difficile équilibre entre ambition politique et développement économique : guerre et paix à Banten (XVI[e]-XVII[e] siècles) », in *Guerre et paix en Asie du Sud-Est*, N. Thê Anh et A. Forest (dir.), Paris, L'Harmattan, 1998, p. 95-108 ; G.A. Rantoandro, *Banten et les pays du détroit de la Sonde aux XVI[e] et XVII[e] siècles. Pouvoir, islam et épices dans un royaume indonésien*, Thèse d'histoire sous la direction de J.-M. Sallman, Université Paris X-Nanterre, 2000, 2 vol. ; R. Bertrand, *L'histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI[e]-XVII[e] siècle)*, Paris, Seuil, 2011.

501 Les Français et les Anglais n'y étaient pas encore venus, au contraire des Portugais et des Hollandais. Outre les Européens, Atjeh attirait également des marchands de diverses nationalités, qui disposaient 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 ou du royaume de Pégou, c'est-à-dire de Birmanie. Voir D. Lombard, *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda (1607-1636)*, Paris, École française d'Extrême-Orient, 1967 ; I. Takeshi, *The World of Adat Aceh. A Historical Study of the Sultanate of Aceh*, Ph. D. Thesis, Australian National University, 1984 ; A. Reid, *Witnesses to Sumatra. A Travellers' Anthology*, Kuala Lumpur, Oxford in Asia Paperback, 1995 (extraits des textes de Marco Polo, Ibn Battûta, John Davis, Mendez Pinto, Frederik de Houtman et François Martin).

- le *Croissant*, le 24 juillet ;

- et enfin la *Brebis* et le *Bélier*, commandés par Spilberg et Guyon Lefort, le 16 septembre.

Les récits de ces expéditions, qui se complètent, permettent de connaître en détail l'escale commune réalisée par les huit navires de ces trois nations, venus charger des épices dans le grand carrefour commercial d'Atjeh. S'ils sont en théorie concurrents, leur séjour se déroule sans animosité apparente, les Hollandais et les Anglais allant même jusqu'à unir leurs forces contre les Portugais.

1. Les Français

François Martin donne très peu d'informations sur le séjour des Français à Atjeh, laissant croire simplement qu'ils ont pu y commercer sans difficulté[502]. Il n'est pas plus bavard à propos de la présence d'autres Européens. La veille d'accoster enfin à Sumatra, il signale laconiquement que l'équipage d'une jonque les informe de la présence de quatre navires anglais, d'un hollandais et d'un portugais dans la rade d'Atjeh[503] : il s'agit bien évidemment de la flotte de Lancaster et de l'*Agneau*.

Martin évoque un peu plus loin les Anglais à propos du poivre de mauvaise qualité qu'ont essayé de vendre aux Français des « Turcs habitans au pais », qu'ils ont refusé et qui sera finalement acheté par les Anglais[504].

Le 17 septembre, Martin indique tout aussi brièvement l'arrivée de la *Brebis* et du *Bélier* à Atjeh :

> « […] deux Navirres Flamants qu'avions trouvé l'un au Cap de bonne esperance, l'autre à l'Isle sainct Laurant, entrerent à la Raddes venoient de Seillon & avoient fait trafic de Canelle & piereries »[505].

Comme lors des précédentes rencontres avec les Hollandais, Martin ne fait pas plus de commentaires, omettant (volontairement ?) l'origine vitréenne de Guyon Lefort.

Enfin, le 22 octobre, Martin mentionne rapidement les Anglais en disant que les Portugais qui viennent d'arriver à Atjeh sont venus par voie de terre car ils craignaient d'être capturés par les Anglais sur la mer[506].

---

502 Le roi d'Atjeh promet au commandant Michel Frotet de la Bardelière « libre usage de toutes comoditez qui se trouvoient en sa puissance » (Martin 1604, p. 32 / p. 917) ; « avions eu le trafic libre, de plusieurs sortes despiceries, & de quelques autres singularitez naissantes au païs » (Martin 1604, p. 56 / p. 926).

503 « […] ils nous firent entendre qu'ilz estoient d'*Achen*, & quil y avoit quatre Navires Anglois a la rade, & un Navire Portugues de bengalle, & un Flamant […] » (Martin 1604, p. 31 / p. 917).

504 « Ils s'en deschargerent aux Anglois qui avoient envie d'en charger un de leurs vaisseaux pour le renvoier » (Martin 1604, p. 33 / p. 917).

505 Martin 1604, p. 34 / p. 917-918.

506 « […] des Portugues venant de Pedir, arriverent par terre sur des Elefans, craignant d'estre prins par les Anglois sur la Mer » (Martin 1604, p. 34 / p. 918). Pidir (aujourd'hui Sigli) est située à une soixantaine de kilomètres à l'est d'Atjeh, sur la côte nord de Sumatra.

Voilà tout ce que Martin dit sur la présence d'Anglais et de Hollandais à Atjeh. Le 20 novembre, le *Croissant* quitte Sumatra pour rentrer en France, à moitié chargé de poivre et d'autres épices.

2. Les Hollandais

L'*Agneau* accoste à Atjeh le 4 juillet, au moment même où une ambassade officielle du roi d'Atjeh arrive aux Provinces-Unies (6 juillet 1602)[507]. Il y est rejoint le 16 septembre par la *Brebis* et le *Bélier*. Le récit hollandais, rédigé à bord de la *Brebis*, relate d'abord que le capitaine de l'*Agneau*, Corneille Specx, se voyant isolé et désespérant de voir arriver leurs compagnons à Sumatra, s'était joint aux navires anglais de Lancaster (arrivés le 16 juin), qui les avait pris sous sa protection en quelque sorte[508]. Ensuite, le commandant anglais les a invités à festoyer, ce qu'ils ont accepté. Les Anglais étaient sur le départ, mais l'arrivée de la *Brebis* et du *Bélier* les retient. Ils ont prévu de partir vers le détroit de Malacca pour intercepter « la carraque de S. Thomas » qui se rend à Malacca. Spilberg décide de s'allier avec eux.

Le 17 septembre, il descend à terre avec une petite troupe. Ils trouvent « les Zélandois qui étoient demeurez en ce lieu-là, par ordre des Interessez de Zélande, leurs Maîtres »[509]. Spilberg est très bien reçu par le roi, à qui il demande de rendre des comptes à propos des graves incidents survenus trois ans auparavant et dont avait été témoin Guyon Lefort, qui l'accompagne :

> « […] il le pria très-humblement de faire réfléxion sur les pertes que ses sujets avoient causées l'an 1599 aux Interessez à la cargaison des vaisseaux *le Lion* & *la Lionne*, et d'en faire quelque dédommagement. Cette remontrance étoit apuyée de la presence de Guyon le Fort, qui avoit été témoin oculaire de ce qui s'étoit passé, & qui avoit été aussi en péril de perdre la vie dans cette occasion, de même que l'avoient perduë le Général Houtman, le Sieur Thomas Coymans, & plusieurs autres »[510].

507 Voir J.J.F. Wap, *Het gezantschap van den Sultan van Achin, 1602, aan Prins Maurits van Nassau en de Oud-Nederlandsche Republiek*, Rotterdam, H. Nijgh, 1862 ; D. Lombard, *Le sultanat d'Atjéh…*, p. 122-124, n. 7 ; R. Bertrand, *L'histoire à parts égales…*, p. 196-211. Trois ambassadeurs, accompagnés de cinq serviteurs et du renégat luxembourgeois Lenard van Wormer, qui servait d'interprète, avaient embarqué à Atjeh à bord de la flotte commandée par Cornelis Bastiaenszoon, en même temps que Frederik Houtman, enfin libéré. Ils arrivèrent à Middlebourg le 6 juillet 1602. Le 9 août, leur chef, Abdul Zamat (71 ans), mourut et fut enterré en grande pompe. Le 4 septembre, les deux autres envoyés furent reçus cordialement par le prince Maurice, qui dirigeait alors le siège de la ville de Grave (au sud de Nimègue). Porteurs de deux lettres rédigées en portugais, ils lui offrirent un poignard incrusté de joyaux et un plat d'or massif. Ils séjournèrent aux Provinces-Unies jusqu'en janvier 1603. François Pyrard rencontra l'un d'eux aux Maldives en 1604 ou 1605, tout comme Augustin de Beaulieu à Atjeh en 1621.

508 « Comme le Capitaine Specx, qui la [nôtre pinasse, nommée *L'Agneau*] commandoit, avoit vû nôtre long retardement ; qu'il y avoit peu d'esperance de nous rejoindre ; que la bâtiment étoit fort incommodé ; qu'il étoit petit, & ne pouvoit guères contenir de poivre ; & que le Pilote n'étoit pas bien intentionné, il avoit jugé à propos de se joindre à des vaisseaux Anglois, qui étoient commandez par le Général Gems Lincester. Ce Général avoit pris la pinasse à son service & pour son compte, & devoit nourrir les gens de l'équipage & les payer depuis le jour de la convention. Il avoit même augmenté leurs gages, & leur avoit permis de charger trois lastes de poivre, comme simple portage, sans en payer aucune voiture jusqu'à Londres. Ce Contrat n'avoit été fait que peu de jours avant nôtre venuë à la rade d'Achin » (*Voyage de Spilberg*, p. 115). Cet accord a donc dû intervenir au début du mois de septembre. Une des sources anglaises indique que l'*Agneau* a été en réalité acheté, pendant quelque temps, par Lancaster.

509 De nombreux navires hollandais sont venus à Atjeh dans les mois précédents, il est donc impossible de savoir à quelle flotte ces deux hommes appartenaient. Il est peu probable qu'il s'agisse de membres de l'expédition des frères Houtman dont il est question juste après, car ceux-ci n'étaient pas restés volontairement à Atjeh, ils étaient retenus prisonniers.

510 *Voyage de Spilberg*, p. 117-118.

Il s'agit bien ici de l'expédition partie sous le commandement de Cornelis Houtman en 1598, à laquelle avait effectivement participé Guyon Lefort[511], qui effectuait là son premier voyage à Atjeh. En septembre 1599, 68 Hollandais, dont Houtman, avaient été assassinés par les indigènes, sous l'influence des Portugais. Le roi répond qu'il a fait punir les coupables et qu'il n'était pas au courant du « complot », mené par le Sabandar[512], qui était mort lors de cet épisode. Il ajoute qu'il a même exilé son propre fils, l'actuel roi de Pidir, qui n'avait pas su empêcher ce « désordre », et propose que les Hollandais désignent tous ceux qu'ils estiment coupables. Ils en reconnaissent un certain nombre, qui figurent parmi les plus grands seigneurs de la cour, mais ne les dénoncent pas. Les Hollandais ne sont pas dupes du rôle joué par le roi, mais finalement, ils festoient tous ensemble. Le roi offre à Spilberg et à Guyon Lefort « un poignard doré & de beaux habits brodez d'or »[513].

Le 21 septembre, Spilberg part à bord de la *Brebis* en compagnie des Anglais (le *Dragon*, l'*Hector* et l'*Ascension*, menés par Lancaster) vers le détroit de Malacca pour « y attendre la carraque de Saint Thomas ». Il a vendu l'*Agneau* aux Anglais et laisse à Atjeh le *Bélier* de Guyon Lefort, qui est chargé de faire le commerce du poivre[514]. Le 13 octobre, ils aperçoivent la fameuse caraque, dont le tonnage est estimé à 1 400 tonneaux, et s'en emparent après un combat sanglant qui dure toute la nuit. Les Portugais, cernés par les navires hollandais et anglais alliés, sont contraints de se rendre à Lancaster, qui promet à leur capitaine[515] la vie sauve et la restitution du navire, vidé de sa cargaison bien entendu (toiles, habits, armes, nourriture, anis, cuirs, riz, beurre, huile, pas d'épices sauf un peu de cumin). Le 20 octobre, le mauvais temps leur fait perdre une ancre et les oblige à abandonner la caraque, où les 600 prisonniers rembarquent et peuvent se rendre librement à Malacca, ce qui leur avait été promis mais ils n'osaient pas y croire. Après avoir subi d'importants dégâts à cause de la mousson, les quatre navires sont de retour à Atjeh le 5 novembre.

Les Hollandais se préparent alors à rentrer en Europe car il n'y a pas de poivre à vendre à Atjeh. Les Anglais, qui s'apprêtent à repartir également, n'ont pu en acheter qu'une petite quantité, les Français encore moins :

> « Les Anglois y avoient fait sept mois de séjour, & quoi-qu'ils fussent fort bien pourvus d'argent, ils n'en avoient pû acheter que 60. lastes ; si-bien qu'ils abandonnoient une maison qu'ils avoient bâtie & se préparoient aussi à partir.
>
> La Bordeliére, Général des François, n'y avoit pas mieux fait ses affaires. Il n'avoit acheté qu'environ huit lastes de poivre… tayels la bare montant 380. livres poids de Hollande. Chaque tayel vaut une livre de gros, ou 6. florins »[516].

511 Mais aussi John Davis, le pilote de la flotte anglaise de Lancaster. Ainsi, les deux hommes se retrouvent à Atjeh en septembre 1602, mais cette fois au service de leur nation respective.

512 Ou Chabandaire, ou Modeliar à Ceylan par exemple, c'est-à-dire l'officier du roi en charge du commerce.

513 *Voyage de Spilberg*, p. 119.

514 « Il [Spilberg] mit entre les mains de Corneille Specx [capitaine de l'*Agneau*] de l'argent & des effets, pour les délivrer à Guyon le Fort, afin qu'il fit l'emplette du poivre » (*Voyage de Spilberg*, p. 119).

515 Celui-ci les interroge sur leurs motivations à venir se procurer des épices si loin de chez eux (*Voyage de Spilberg*, p. 126) et évoque Dom André Furtado de Mendonça, qui croise souvent dans cette zone « pour ruïner le commerce des autres nations » (p. 121).

516 *Voyage de Spilberg*, p. 127. Le narrateur exagère ici la durée du séjour des Anglais, qui a été en réalité de cinq mois

Les Hollandais partent d'Atjeh le 20 novembre 1602, le même jour que le *Croissant*, mais le gros temps et les vents contraires les empêchent d'avancer. Ils accostent « à la côte de Nicoubars », où ils restent deux jours. Le 25 novembre, ils décident de retourner à Atjeh avec l'espoir que les Anglais et les Français en seraient partis, afin d'y acheter du poivre à meilleur marché, mais les orages et les tempêtes les empêchent d'y arriver. Le 1er décembre, après avoir dérivé à cause des courants, ils se trouvent devant l'île de « Nicoubar », où ils ne parviennent pas à accoster pour se ravitailler en eau. Ils mettent à nouveau le cap sur Atjeh, où ils arrivent finalement le 25 décembre.

Séduits par le bon accueil du roi, ils débarquent des marchandises et des cadeaux sont échangés. Le 26, Spilberg déclare qu'il voudrait acheter 200 bares de poivre mais que pour cela il n'a plus d'argent car il est venu comme ambassadeur du prince d'Orange et non pas pour trafiquer. Il propose d'échanger le poivre contre diverses marchandises comme des toiles, des draps ou du fer, en partie prises sur la caraque portugaise. Le roi accepte, à condition qu'ils restent deux mois. Le 7 janvier 1603, une chaloupe chargée de poivre coule à cause de la tempête (9 morts). Le 10, le canot du *Bélier* subit le même sort (1 mort). Malgré ces pertes regrettables, le commerce continue.

Le 17 janvier, deux navires hollandais venant de Ceylan[517], qui appartiennent à la flotte de l'amiral Wybrant van Waarwyk[518], arrivent dans la rade : la *Flessingue* et l'*Oie*, dont les occupants leur apprennent que les compagnies de Zélande et de Hollande, entre autres, ont fusionné, donnant ainsi naissance à la célèbre VOC (mars 1602). Les navires, infestés par les vers, sont radoubés. Pendant ce temps, Spilberg est logé à terre dans une maison auparavant occupée par les Anglais, sur la porte de laquelle il s'empresse de faire placer les armes du prince Maurice d'Orange[519].

À la date du 7 mars 1603, le récit nous apprend la destitution et la mort de Guyon Lefort :

> « Le 21 de Février 1603 le Capitaine du *Bélier*, nommé Iongerhelt, mourut à Achin, & le 7 de Mars mourut aussi Guïon le Fort, qui avoit monté le même vaisseau 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 entiére mutinerie, & révolte, qui fut prévenuë par la prudence du Général »[520].

(16 juin-20 novembre). Il est dit aussi que Lancaster embarque en plus trois lastes de poivre pour le compte des Hollandais.

517 Plus exactement de Batticaloa, là ou la *Brebis* et le *Bélier* avaient fait escale l'été précédent. Ils avaient laissé là-bas le *Ziriczée*, qui attendait son commis, parti saluer le roi de Candy car il avait entendu le récit du passage des navires de Spilberg et le très bon accueil qu'ils avaient reçu. Le *Ziriczée* arrivera à son tour à Atjeh un peu plus tard, le commis expliquera qu'il a lui aussi été très bien reçu à Candy.

518 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. IV, *Voyage de quinze vaisseaux hollandois commandez par l'Amiral Wybrandt van Waarwyk, pour la Compagnie d'Octroi des Indes Orientales formée dans les Provinces-Unies*, p. 167 *sq*. La flotte était partie au printemps 1602. Tous les navires n'avaient pas la même destination : la *Zélande*, la *Flessingue* et l'*Oie*, parties trois mois avant les autres sous le commandement du vice-amiral Sebald de Weert, étaient destinées à Ceylan, puis Atjeh ; le *Maurice* et la *Lune* aux Moluques ; le *Nassau* et l'*Érasme* à la Chine ; la *Hollande*, le *Jardin de Hollande* et l'*Étoile* à Atjeh ; le *Soleil*, la *Vierge d'Enchuise*, la *Concorde* et le *Rotterdam* à Bantam. La *Zélande* est parvenue à son tour à Atjeh le 5 février. Les navires de Spilberg sont brièvement mentionnés aux pages 205 et 212. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 285-300 : « Second Voyage de Vibrand van Warwyck aux Indes Orientales ».

519 Le récit nous apprend également que le 29 janvier, deux hommes, volontaires et selon les ordres, s'embarquent sur un navire de Guzerate afin de se rendre à Calicut pour « voir quel négoce on pourroit établir en ce lieu-là » (*Voyage de Spilberg*, p. 133). On voit bien ici la volonté des Hollandais d'étendre leur influence aux Indes orientales, en essayant de s'établir dans les points stratégiques et les carrefours commerciaux.

520 *Voyage de Spilberg*, p. 134.

Voilà un nouvel élément qui pousse à croire que Guyon Lefort aurait eu partie liée avec les Français, même s'il reste impossible d'en avoir la certitude. Le récit ne rentre pas dans les détails, mais il est clair que Lefort a tenté de soulever son équipage contre Spilberg, qui est parvenu à déjouer le complot. Il a été démis de ses fonctions pour mutinerie, mais on ne sait pas à quelle date exactement. On peut simplement conjecturer que cet épisode a eu lieu entre le 5 novembre, date du retour de Spilberg à Atjeh[521], et le 21 février, puisqu'à cette cette date le capitaine du *Bélier*, dont le récit annonce la mort, est un certain « Iongerhelt ». Lefort a-t-il été démasqué avant le départ du *Croissant* le 20 novembre 1602 ? On peut envisager que son objectif ait été de prendre le contrôle des navires hollandais une fois ceux-ci chargés d'épices et de rentrer en Europe en compagnie des Français. Aurait-il alors obéi à des ordres secrets donnés par son oncle Balthazar de Moucheron ? On ne sait pas non plus de quelle manière a eu lieu sa mort : sans doute de maladie car elle n'est intervenue que le 7 mars. Il a aussi pu être condamné à mort pour trahison, mais dans ce cas la sentence aurait été exécutée plusieurs semaines après les faits, ce qui paraît peu probable. Il reste également possible que Lefort ait été démasqué seulement après le départ du *Croissant*.

Le 8 mars, trois autres navires hollandais de la flotte de van Waarwyk arrivent à Atjeh – la *Hollande*, l'*Étoile* et le *Jardin de Hollande* – et confirment la fusion des compagnies. Spilberg décide de partir en laissant le *Bélier*, qui attendrait la prochaine récolte de poivre. Le 23 mars, il lui est proposé de vendre le navire aux Compagnies réunies car tous les vaisseaux doivent partir, ce qui laisserait le *Bélier* seul, avec un très faible équipage, à la merci des Portugais, pendant encore plus de sept mois. Le 25, il accepte, tout en conservant les victuailles et toutes les marchandises. L'équipage est réparti sur les autres vaisseaux, et un accord est passé sur le prix du poivre.

Le 30 mars, Spilberg et les officiers prennent congé du roi d'Atjeh, qui les couvre de cadeaux. Le 3 avril, la plupart des navires hollandais, commandés par le vice-amiral Sebald de Weert, partent à destination de Ceylan, tandis que la *Brebis* se dirige vers Bantam, où elle arrive le 27 avril[522]. Les Hollandais y trouvent neuf autres navires de la flotte de van Waarwyk, ainsi que des Anglais, sans plus de précision donnée par le narrateur, mais il s'agit en fait des facteurs laissés là par Lancaster, qui est reparti vers l'Europe presque deux mois plus tôt (2 mars). Lors de leur séjour, les Hollandais

521 Rappelons que le 21 septembre, il était parti avec les Anglais à la recherche de la « carraque de S. Thomas », confiant la charge de faire le commerce du poivre à Atjeh à Guyon Lefort, qui jouissait donc encore de toute sa confiance à cette date. Le récit dit clairement que c'est Spilberg qui a découvert le complot, il n'a donc pas pu destituer Lefort avant son retour le 5 novembre.

522 Les Hollandais étaient venus pour la première fois à Bantam en 1596. La Compagnie des Pays lointains avait armé quatre navires : le *Maurice*, la *Hollande* (ou le *Lion hollandais*), l'*Amsterdam* et le *Pigeonneau*, montés par 249 hommes, qui étaient partis le 2 avril 1595 avec pour objectif l'île de Java. Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. I : *Relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (1re partie), p. 263-436 (la suite du voyage se trouve dans le tome II : *Suite de la relation du premier voyage des Hollandois aux Indes orientales* [1595-1597] (2e partie) p. 1-141). Le récit de l'escale à Bantam se trouve aux pages 367-423. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 75-121 : « Voyage de Cornelis Houtman, aux Indes orientales, premier des Hollandois ». Les Hollandais, menés par Corneille de Houtman, arrivèrent à Bantam le 23 juin 1596. Ils furent dans un premier temps accueillis cordialement par des Portugais, puis ceux-ci complotèrent contre eux et essayèrent d'influencer, voire de corrompre le gouverneur afin qu'il ne commerce pas avec eux. Les Hollandais tentèrent de négocier l'achat du poivre, mais le commerce fut finalement interrompu à cause des Portugais. Les navires levèrent l'ancre le 6 novembre 1596.

s'efforcent de charger des épices, et en particulier du poivre[523]. Ils apprennent aussi de nombreuses captures de navires portugais par leurs compatriotes[524].

Durant l'été, Spilberg rachète aux Anglais (auxquels il l'avait vendu à Atjeh) l'*Agneau*[525], puis le fait radouber et charger de poivre. Le 13 août, l'*Oie* (déjà rencontrée à Atjeh en janvier) arrive à son tour à Bantam. Son équipage apporte de mauvaises nouvelles en provenance de Ceylan : Sebald de Weert et 53 de ses hommes ont été tués par trahison par le roi de Candy[526]. Spilberg, d'abord surpris dans la mesure où les Hollandais ont toujours été bien traités par lui, est affligé par ces pertes et par la perspective de s'allier avec le roi de Candy qui s'envole, alors que pourtant celui-ci lui avait fourni des lettres à l'intention des États généraux et du prince Maurice.

Le 28 août, les Hollandais quittent Bantam avec une cargaison importante[527]. La *Brebis* et l'*Agneau* sont accompagnés de la *Concorde* et de la *Vierge d'Enchuise*, de la flotte de van Waarwyk. Les quatre navires font escale sur la côte de Sumatra avant de mettre véritablement les voiles vers l'Europe le 4 septembre 1603.

3. Les Anglais

L'expédition de Lancaster est connue grâce à trois sources différentes[528]. Voici d'abord le séjour des Anglais à Atjeh tel qu'on le trouve relaté dans le plus long récit, celui qui a été rédigé à bord du

523 Afin de ne pas faire monter le prix du poivre, les Hollandais expliquent qu'ils représentent tous désormais une seule et même compagnie. Auparavant, les insulaires tiraient profit de la « concurrence » entre eux.

524 Par exemple, le 20 juin arrivent à Bantam deux navires hollandais : le *Lion blanc*, commandé par Jacques Heemskerck, et l'*Alcmaar*, qui amènent avec eux une caraque portugaise qui venait de Macao et allait à Malacca qu'ils ont capturée avec sa riche cargaison (cuivre, soie, alun, or…, pour un butin évalué à sept millions de livres).

525 « Dans ce même tems ce Général [Spilberg] racheta des Anglois, la pinasse l'*Agneau*, qui leur avoit été venduë » (*Voyage de Spilberg*, p. 148).

526 *Voyage de Spilberg*, p. 151-152. Le roi les accusait d'avoir relâché des Portugais qu'ils avaient fait prisonniers et de ne pas les lui avoir livrés. Il a soupçonné les Hollandais de n'être pas aussi ennemis des Portugais qu'ils le prétendaient. Le massacre eut lieu à Batticaloa le 1er juin 1603. Les événements sont décrits avec plus de précision dans la relation du voyage de Wybrant van Waarwyk : *Voyage de quinze vaisseaux hollandois commandez par l'Amiral Wybrandt van Waarwyk, pour la Compagnie d'Octroi des Indes Orientales formée dans les Provinces-Unies* (Renneville, *Recueil des voyages…*, t. IV, p. 228-233). Pyrard relate lui aussi ce tragique épisode dans le chapitre X de sa seconde partie : « Voyage de l'Auteur en l'isle de Ceylan, & description d'icelle » (Pyrard 1619, p. 152-153 (II) / p. 658-660), en commettant toutefois une erreur sur la localisation, puisqu'il le situe à la pointe de Galle. D'après lui, le roi de Candy aurait trahi les Hollandais sous l'influence des Portugais.

527 « Ainsi donc, après des peines & des fatigues extrêmes, & de grands périls, nous eûmes enfin notre cargaison, qui fut d'environ 5 500 sacs de poivre, une partie de pierreries, une d'ambre gris, de canelle, de macis, d'indigo, de soie & de porcelaines, & 200 sacs de noix muscades » (*Voyage de Spilberg*, p. 154).

528 Voir *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, W. Foster (éd.), 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. I, Paris, Didot, 1746, 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*, qui relate elle aussi le voyage effectué à bord de ce navire : *A letter written to the right worshipfull the Governours ans Assistants of the East Indian Marchants in London, containing the estate of the East Indian Fleete, with the names of the chiefe men of note dead in the voyage*, p. 144-148. Voir aussi *The Voyages of Sir James Lancaster to the East Indies, with abstracts of journals of voyages to the East Indies during the seventeenth century*, C.R. Markham (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1877 (reprint New Delhi, Munshiram Manoharlal Publishers, 1998).

navire de Lancaster, le *Dragon*[529]. Il n'y est pas fait mention du *Croissant*, ni du *Bélier*, mais seulement brièvement de la *Brebis* et indirectement de l'*Agneau*.

Les quatre navires anglais arrivent à Atjeh le 16 juin 1602[530]. Ils y sont d'abord accueillis par deux Hollandais, sans doute les mêmes que ceux qui sont mentionnés dans le récit du voyage de Spilberg. Le capitaine John Middleton, accompagné de quelques officiers, est envoyé à terre afin d'« informer le Roi que l'Amiral d'Angleterre, chargé d'une Lettre de sa glorieuse Reine au puissant Roi d'Achin & de Sumatra, demandoit la liberté d'entrer dans sa Ville, & l'honneur de faire une étroite alliance avec lui »[531].

Trois jours plus tard, Lancaster descend à terre avec une escorte d'une trentaine d'hommes. Il est reçu en grande pompe par le roi, qui fait venir au devant de lui six éléphants richement parés, sur lesquels montent les Anglais. Lancaster se présente au roi comme l'ambassadeur de la reine d'Angleterre, chargé de conclure avec lui « un Traité de paix & d'amitié »[532]. Il est pour cela muni de présents et d'une lettre de sa souveraine Elizabeth, dans laquelle la reine d'Angleterre s'intitule également reine d'Irlande, et surtout de France[533] ! Lors d'une seconde audience, le roi accepte l'alliance et autorise les Anglais à commercer. Une longue conférence se tient ensuite afin de

529 *The first voyage made to East India by Master James Lancaster for the Merchants of London, anno 1601* / « Voyage du Capitaine James Lancaster en 1601 ». J'indiquerai en note quelques compléments issus des deux autres sources anglaises, dont les auteurs se trouvaient à bord de l'*Ascension*.

530 La relation anonyme donne comme date d'arrivée à Atjeh le 12 juin, la lettre anonyme le 13.

531 « Voyage du Capitaine James Lancaster en 1601 », p. 388.

532 *Ibid.*, p. 389.

533 « *Elizabeth, by the grace of God Queene of England, France, and Ireland* » / « Elizabeth, par la grâce de Dieu reine d'Angleterre, de France et d'Irlande ». Cette lettre, ainsi que la réponse du roi d'Atjeh à la reine Elizabeth (traduites en français), sont reproduites à la fin du « Voyage du Capitaine James Lancaster en 1601 », p. 402-405. Les rois indigènes étaient souvent déstabilisés par le fait que les nouveaux venus européens avaient tendance à déformer la situation politique de leur continent d'origine dans le sens de leur intérêt, en prétendant que leur roi, leur reine ou leur pays dominait ses voisins, comme on le voit avec cet exemple, mais aussi avec la réponse du roi d'Atjeh à Elizabeth, où celui-ci, sous l'influence des Anglais, a certainement été induit en erreur volontairement par Lancaster, qui l'a sans doute convaincu également que les Hollandais étaient des sujets des Anglais, puisque le roi d'Atjeh s'adresse à la reine d'Angleterre dans ces termes : *« This is the Sultana which doth rule in the kingdome of England, France, Ireland, Holland, and Friseland* » / « Cette Lettre est à la Sultane qui regne sur les Royaumes d'Angleterre, de France, d'Irlande, de Hollande et de Frizeland ». Les précurseurs dans ce domaine avaient été les Portugais, qui, arrivés les premiers dans ces régions au début du XVI^{e} siècle, se sont prétendus durant de longues décennies les dominateurs de l'Europe, jusqu'à ce que l'arrivée des premiers Hollandais et Anglais dans les années 1590 ne vienne rétablir, au moins partiellement, la vérité. En quête d'accords ou de privilèges commerciaux avec les souverains locaux et dans un contexte de concurrence économique, chaque représentant d'une nation mettait en avant sa patrie au détriment des autres. Les Anglais, en particulier, entretenaient le trouble et la confusion car les lettres officielles de leurs souverains prétendaient toujours dans leur titulature qu'ils étaient « rois de France ». En effet, le titre de *Rex Franciae* a figuré dans le protocole des actes émanant de la Chancellerie d'Angleterre depuis le règne d'Édouard III jusqu'à celui de Georges I^{er}, c'est-à-dire de 1340 à 1727. En 1621, une autre expédition française arriva à Atjeh. Elle était commandée par Augustin de Beaulieu, auquel le roi demanda si Louis XIII était un vassal du roi d'Angleterre, qui se disait aussi roi de France. Les Hollandais n'étaient pas en reste, comme le montre cet extrait du récit de Pyrard, questionné ici par le samorin de Calicut en 1607 : « […] & apres nous avoir interrogez mon compagnon & moy, plus de trois heures durant, il nous fit enquerir par son truchement entr'autres choses en langue Portugaise, sçachant que nous n'estions pas Holandois, quelle difference il y avoit entre les Holandois & nous, puis qui estoit le plus fort & puissant du Comte Maurice ou bien du Roy de France : ie luy dis lors qu'il n'y avoit point de comparaison, & que c'estoit le Roy de France, mais il me repliqua que les Holandois en disoient autant de leur Comte Maurice, & les Portugais de leur Roy, qu'il ne sçavoit ce qu'il en devoit croire, surquoy ie luy respondis ce qui en estoit à la verité » (Pyrard 1619, p. 386-387 (I) / p. 337).

discuter et de fixer les termes de cet accord commercial, qui est finalement ratifié sans difficulté par le roi.

Mais la pénurie de poivre, due à la mauvaise récolte de l'année précédente, a fait fortement grimper son prix, au point que Lancaster craint de ne pas être en mesure de remplir les cales de ses navires. Il envoie alors le *Susan* à Priam, sur la côte occidentale de Sumatra, où il pourra en charger plus facilement[534]. Les Anglais doivent aussi faire face aux intrigues des Portugais présents à Atjeh, notamment par l'intermédiaire d'un « Ambassadeur » qui entretient des espions, en particulier un « Indien » que Lancaster parvient facilement à retourner en sa faveur. Il arrive également aisément à convaincre le roi que les Portugais sont leurs ennemis communs et celui-ci fait arrêter les espions portugais qui s'en allaient porter leur rapport et quérir des renforts à Malacca.

Le 21 septembre, dans l'espoir de pouvoir charger du poivre ailleurs (il ne semble pas être question ici de s'emparer de la caraque portugaise), Lancaster lève l'ancre, laissant à Atjeh deux facteurs chargés d'en rassembler. Le *Dragon*, l'*Hector* et l'*Ascension* sont accompagnés de la *Brebis*, arrivée le 16 septembre[535].

Le 13 octobre, le récit anglais relate, comme le récit hollandais, la prise de la caraque portugaise dans le détroit de Malacca[536], en indiquant toutefois un tonnage inférieur (900 tonneaux / 1 400) et une cargaison quelque peu différente (riches étoffes, porcelaine, perles, pierreries, riz / toiles, habits, armes, nourriture, anis, cuirs, riz, beurre, huile, pas d'épices sauf un peu de cumin)[537].

Les navires sont de retour à Atjeh le 3 novembre[538]. L'accueil réservé par le roi aux Anglais est toujours aussi favorable, mais il n'y a toujours pas assez de poivre ; aussi Lancaster décide de se rendre à Bantam. Avant son départ, le roi lui remet une lettre rédigée en arabe ainsi que des présents luxueux à l'intention de la reine Elizabeth et lui assure que les Anglais seront toujours les bienvenus à Atjeh.

Le 19 novembre, les trois navires anglais quittent la rade d'Atjeh. Deux jours plus tard (le 21), Lancaster renvoie en Angleterre l'*Ascension*, chargée de poivre[539]. Les deux autres retrouvent à Priam le *Susan*, qui a pu lui aussi remplir ses cales et qui est à son tour renvoyé vers l'Angleterre, à

534 Le 9 août d'après la lettre anonyme. L'équipage du *Susan* avait ordre de charger une pleine cargaison de poivre et d'attendre la venue du reste de la flotte.

535 « Un Bâtiment Hollandois qui étoit arrivé depuis peu, sous le Commandement du Capitaine *Spilberge*, & que la rareté ou la cherté du poivre avoit mis, comme les Anglois, dans la necessité de partir sans achever sa cargaison, s'offrit à les accompagner. L'Amiral accepta si volontiers cette offre […] » (« Voyage du Capitaine James Lancaster en 1601 », p. 395).

536 Rappelons que Lancaster s'était déjà livré à la piraterie dans le détroit de Malacca lors de son premier voyage en 1592, sans doute de sa propre initiative. Cette fois, la Compagnie anglaise lui avait donné des lettres qui l'autorisaient à s'emparer des biens du roi d'Espagne et de ses sujets.

537 La relation anonyme donne le nom de la caraque portugaise : le « *Saint Anthony* » (= *San Antonio*), d'un tonnage de 700 tonneaux, avec 600 passagers. La lettre anonyme évoque 700 à 800 passagers. Il semble qu'en réalité le *San Antonio* jaugeait 1 200 tonneaux.

538 La relation anonyme indique le 7 novembre, la lettre anonyme le 4. Le récit hollandais indique le 5.

539 La relation anonyme indique comme date de départ d'Atjeh le 21 novembre pour les trois navires, qui se séparent le 23. La lettre anonyme indique les 21 et 22 novembre. Il est impossible de savoir si les Anglais ont quitté Atjeh avant ou après les Français et les Hollandais, qui sont partis le 20 novembre.

une date non précisée[540]. Le 14 décembre, le *Dragon* et l'*Hector* quittent Priam et arrivent le 26 décembre à Bantam. Les Anglais y sont bien reçus par le roi, qui les autorise à commercer et à charger du poivre en quantité. Le 21 février 1603, alors que les deux navires, avec leurs cargaisons pleines, sont prêts à partir, le capitaine de l'*Hector*, John Middleton, meurt d'une violente fièvre. Avant de partir définitivement vers l'Europe, Lancaster, désireux d'établir la présence commerciale anglaise, envoie aux Moluques une douzaine d'hommes à bord d'un petit navire chargé de marchandises. Le récit évoque simplement une pinasse, mais il s'agit en fait de l'*Agneau*. Une note de l'éditeur W. Foster l'affirme et relate l'échec de cette tentative à cause des vents contraires et finalement la revente du navire aux Hollandais[541].

Lancaster laisse également à Bantam trois facteurs chargés de préparer des cargaisons d'épices pour les navires anglais qui s'y rendront dans les années suivantes, dont Edmond Scott, qui a relaté son expérience à son retour en Angleterre[542]. Ainsi fut établie la première factorerie de l'East India Company à Bantam, destinée à être pendant longtemps le centre du commerce anglais aux Indes orientales. Le roi remet lui aussi à Lancaster une lettre à l'intention de la reine d'Angleterre ainsi que de riches présents. Le *Dragon* et l'*Hector* repartent de Bantam le 2 mars 1603.

Les deux autres sources anglaises, une relation et une lettre anonymes rédigées à bord de l'*Ascension*[543], évoquent elles à plusieurs reprises les Hollandais et mentionnent les Français.

Concernant l'*Agneau*, la relation anonyme confirme qu'il a bien été, provisoirement, la propriété des Anglais et nous permet de connaître sa date d'arrivée à Atjeh : le 4 juillet 1602[544]. Un autre

540 Forcément à la fin du mois de novembre ou au début du mois de décembre, car il a fallu le temps que les navires anglais, partis d'Atjeh le 19 ou le 21 novembre, se rendent à Priam. Le *Susan* est parti avant le 14 décembre, date à laquelle le *Dragon* et l'*Hector* ont mis les voiles vers Bantam.

541 « *The pinnace (which was the one bought from the Dutch at Achin) sailed early in March 1603, but, after battling for nearly two months against contrary winds, was forced to return to Bantam. The factors then resold her to the Dutch* » / « La pinasse (qui était celle achetée aux Hollandais à Atjeh) partit au début du mois de mars 1603, mais, après avoir lutté contre les vents contraires pendant presque deux mois, dut retourner à Bantam. Les facteurs la revendirent alors aux Hollandais » (*The first voyage made to East India by Master James Lancaster…*, in *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, p. 115, n. 3). C'est moi qui traduis.

542 Scott resta deux ans à Bantam, de 1603 à 1605. À son retour, il rédigea à l'intention de la direction de l'East India Company un mémoire élaboré à partir du journal qu'il tint durant son séjour. Voir E. Scott, *An exact Discourse of the Subtilities, Fashions, Policies, religion and Ceremonies of the East Indians, as well as Chyneses as Javans, there abyding and dwelling*, Londres, W. Burre, 1606 ; publié par S. Purchas dans ses *Purchas His Pilgrimes*, Londres, H. Fetherston, 1625 ; réédité par W. Foster dans *The Voyage of Sir Henry Middleton to the Moluccas, 1604-1606*, Londres, The Hakluyt Society, 1943, p. 81-176. Voir C. Guillot, « Une saison en enfer : Scott à Banten, 1603-1605 », in *Asia Maritima. Images et réalité, 1200-1800*, D. Lombard, R. Ptak (éd.), Wiesbaden, Harrassowitz, 1994, p. 27-38. On trouve la traduction en français du récit de Scott dans le premier volume de l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, à la suite des deux relations de la seconde expédition anglaise aux Indes orientales commandée par Henry Middleton en 1604 (car c'est à bord de ces navires qu'est rentré Scott) : « Supplément aux deux Relations précédentes », p. 413-447.

543 *A true and large discourse of the East India Voyage* et *A letter…*, in *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, p. 121-143 et 144-148.

544 « *The 24 daye of June* [4 juillet 1602] *there came into the road of Dachem a Flemmish pinnace, which had lost her admiral ; of which fleete one Spilbacke, of Middlebourough [Middelbourg], was generall. Shee was of the burthen of fifty tunne, and had but three men and two boyes in her ; which pinnace our general bought, for they mistrusted they should not heare of their generall againe* » / « Le 4 juillet [1602] arriva dans la rade d'Atjeh une pinasse flamande, qui avait perdu son navire amiral ; Spilbacke [Spilberg], de Middlebourg, était le commandant de cette flotte. Elle était d'une capacité de cinquante tonneaux et n'avait [?] que trois hommes et deux garçons ; c'est cette pinasse que notre commandant acheta, car ils pensaient qu'ils n'entendraient plus jamais parler de leurs compagnons » (*A true and large discourse of the East India Voyage*, p. 133). C'est moi qui traduis. Les dates

passage le confirme et nous apprend également qu'après le retour à Atjeh des navires anglais et hollandais alliés au début du mois de novembre, Lancaster a envoyé l'*Agneau* à Priam[545].

La relation anonyme signale également l'arrivée à Atjeh de la *Brebis* et du *Bélier*, le 18 septembre[546], tandis que dans la lettre anonyme, seule la *Brebis* est à peine mentionnée, comme accompagnant les navires anglais qui partent à la recherche de la caraque portugaise le 21 septembre[547]. Enfin, la relation anonyme signale l'arrivée et la présence des Français à Atjeh :

> « *There came also into the roade of Dachem a great shippe of Saint Mallos in Fraunce, of the burthen of foure hundred tunne. The generall his name was Mounser de Bardeler. They lost their vice-admirall by shipwracke uppon the Maldevs ; and departed from Dachem for France with about 14 tunne of pepper, some small quantity of sinamon, and some indico ; so that he had not halfe of this lading.* […] *During the time of the generalles absence the Frenchmen had raised the price of pepper from 24 tayes the bahar to 27 and 30 and 32 ; so that we were forced to buy some of that price* »[548].
>
> « Il vint aussi à Atjeh un grand navire de Saint-Malo en France, de 400 tonneaux. Le général s'appelait Monsieur de la Bardelière. Il avait perdu le vice-amiral lors d'un naufrage aux Maldives ; et il repartit 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 moitié. […] Durant la maladie [je corrige en "l'absence"] de notre général, les Français avaient fait monter le prix du poivre de 24, à 27, 30 et même 32 taëls le bahar, si bien que nous dûmes en acheter ce prix »[549].

4. Bilan : la montée en puissance des Anglais et des Hollandais

L'analyse de ces sources françaises, hollandaises et anglaises permet d'abord d'obtenir quelques compléments sur l'expédition française, en particulier sur la cargaison du *Croissant*, qui n'était qu'à moitié rempli d'épices (poivre, cannelle, indigo). Elle permet également de confirmer le rôle important joué du côté hollandais par Guyon Lefort, qui témoigne des événements sanglants qui ont eu lieu trois ans auparavant et qui commande le *Bélier* jusqu'à sa destitution pour tentative de mutinerie, puis sa mort le 7 mars 1603. Cet épisode tendrait à accréditer l'hypothèse selon laquelle il était lié aux Français. Enfin on constate, pendant l'escale du *Croissant* qui a duré quatre mois, l'étrange quasi-silence de François Martin sur la présence dans la rade d'Atjeh de navires anglais et hollandais, dont l'un était pourtant commandé par un membre de sa propre famille, originaire de Vitré, comme lui et une partie de l'équipage français.

À travers ces récits, on se rend compte que les Hollandais et les Anglais, en 1602-1603, commencent à prendre pied solidement dans les îles de la Sonde afin de s'approvisionner directement en épices, remettant ainsi en cause le monopole portugais. Lancaster arrive à Atjeh

données dans les sources anglaises sont celles du calendrier anglais, qui accusait un retard de dix jours sur le calendrier grégorien du 15 novembre 1582 au 14 septembre 1752.

545 « *the generall sent the pinnace which we bought of the Flemmings to Priaman* » / « le commandant envoya la pinasse que nous avions achetée aux Flamands à Priam » (*ibid*., p. 135). C'est moi qui traduis.

546 « *The 8 day of September* [18 septembre] *came into this roade two Flemish ships from Seylon, with sinamon ; unto whome did belong the pinnace that our general bought* » / « Le 18 septembre arrivèrent dans cette rade deux navires flamands venant de Ceylan, avec de la cannelle ; c'est à eux qu'appartenait la pinasse que notre commandant avait achetée » (*ibid*., p. 134). C'est moi qui traduis. L'achat de l'*Agneau* par les Anglais est encore une fois confirmé.

547 « *a Flemming which came into the roade of Achin but 4 dayes before* » / « un [navire] hollandais qui était arrivé dans la rade d'Atjeh quatre jours auparavant [le 17 septembre] » (*A letter*…, p. 146). C'est moi qui traduis.

548 *A true and large discourse of the East India Voyage*, p. 133-134. La lettre anonyme n'évoque pas les Français.

549 Cette traduction est celle donnée par l'édition Chandeigne du récit de Pyrard, p. 963 (note 1 de la page 917).

muni de lettres de la reine Elizabeth pour le roi et a pour mission de conclure un traité avec lui. Les Hollandais, malgré les graves incidents récents, rétablissent des contacts cordiaux avec le même roi, car leurs intérêts commerciaux priment avant tout : ils savent qu'Atjeh est une des clés du trafic des épices. Les Hollandais et les Anglais décident même de s'allier afin de nuire aux Portugais, qui sont bien évidemment présents à Atjeh et qui voient d'un très mauvais œil l'arrivée de ces nouveaux concurrents[550]. Leurs relations ne seront pas toujours aussi amicales, même s'il y aura des courtes périodes où ils seront de nouveaux alliés. On ne trouve dans les récits aucune mention d'hostilité entre les équipages des trois nations, à part peut-être une source anglaise qui fait remarquer que les Français ont fait monter le prix du poivre pendant l'absence de Lancaster, parti durant un mois et demi pourchasser la caraque portugaise en compagnie de Spilberg. En dépit des apparences, la rivalité commerciale est tout de même palpable. Les nouveaux venus européens ont certes en commun le fait d'être les ennemis des Portugais, ce qui leur vaut toujours un bon accueil de la part des populations locales[551], mais ils n'en restent pas moins des concurrents. L'esprit mercantile des Hollandais était déjà très développé et ils n'entendaient pas accepter longtemps la présence des Anglais et des Français sur leur nouveau terrain de chasse. Signe révélateur et annonciateur de leur future domination sur ces mers, ils ont fait semblant de s'éloigner d'Atjeh en même temps que les autres navires, en espérant que les Français et les Anglais n'y reviendraient pas, afin d'obtenir un meilleur prix pour le poivre. Ils y reviennent donc un mois plus tard, mais ce nouveau séjour ne leur permet pas plus de charger du poivre, non pas à cause du roi, tout à fait bien disposé à leur égard, mais en raison de la pénurie de poivre à Atjeh qui les incite à se rendre dans un autre centre de distribution des épices : Bantam. Les Anglais les y avaient précédés afin de compléter leurs cargaisons eux aussi et Lancaster y avait établi la première factorerie anglaise.

Un autre signe annonciateur de la future puissance hollandaise est la profusion de navires que l'on voit arriver à Atjeh et à Bantam en 1603 : la seule flotte commandée par Wybrant van Waarwyk, composée d'une quinzaine de bâtiments, démontre, surtout en comparaison avec les Anglais et les Français, l'importance des moyens mis en œuvre afin de s'établir durablement dans les îles de la Sonde, mais aussi à Ceylan. Les Hollandais se gardaient de toute idéologie et ne prétendaient qu'à la prospérité de leur négoce. Aussi, comme les Anglais, ils cherchent d'abord à aller où les Portugais ne sont pas établis et à éviter les chocs directs. Pragmatiques, ils se rendent,

550 Voir R.M. Loureiro, « Early Portuguese Perceptions of the "Dutch Threat" in Asia », in *Rivalry and Conflict. European Traders and Asian Trading Networks in the XVIth and XVIIth Centuries*, E. van Veen et L. Blussé (dir.), Leyde, CNWS Publications, 2005, p. 166-187.

551 Pyrard explique que les populations de la côte de Malabar, qui ne font pas de réelle différence entre les nouveaux venus européens, les accueillent toujours chaleureusement parce qu'ils sont les ennemis des Portugais, comme il l'a expérimenté lui-même avec ses compagnons sur le chemin de Calicut en 1607 : « Tous ces Malabares Indiens ne font difference, sinon comme on leur faict entendre, d'Anglois, Holandois, & François : ce qui faisoit qu'ils nous aymoient tant, c'est qu'ils voyoient que nous avions la guerre contre les Portugais […]. Qui veut estre bien venu avec eux, il faut tousiours parler de faire la guerre aux Portugais & en dire du mal, comme à la verité ie n'en sçaurois dire guiere de bien » ; « Tout le monde accouroit sur le chemin pour nous voir, quand ils oyoient parler de nostre nom, & que nous estions ennemis des Portugais » (Pyrard 1619, p. 369-370 (I) / p. 323-325).

dans un premier temps du moins, à la source même des épices les plus précieuses, c'est-à-dire l'archipel indonésien et surtout les Moluques, où croissent le giroflier et le muscadier, mais aussi à Ceylan, où ils se procurent la cannelle. Cependant, ces intentions pacifiques ne durent pas car partout les nouveaux arrivants rencontrent les Portugais et constatent rapidement leur supériorité en artillerie et en nombre. À partir de 1603, les Hollandais se décident donc à la conquête et commencent à prendre un par un les petits forts des îles aux épices (Amboine et Tidore en 1605[552], Banda en 1609), tandis qu'ils établissent durablement de bonnes relations avec le puissant roi d'Atjeh[553], qu'ils aident à repousser une attaque des Portugais en 1606[554]. Parallèlement, ils capturent de nombreux navires marchands chargés de riches cargaisons et mettent le siège devant les points stratégiques tenus par les Portugais comme Mozambique en 1604[555], 1607[556] et 1608[557], ou Malacca en 1606[558]. Même si ces opérations se soldent à chaque fois par des échecs et qu'une trêve – toute théorique – est signée à Anvers le 9 avril 1609[559], les ambitions des Hollandais sont clairement affichées : déposséder les Portugais de leur monopole commercial et se substituer à

552 C'est l'amiral Étienne Van der Hagen qui s'était emparé de ces deux forts portugais. Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. V, *Relation du II. voiage d'Estienne Van der Hagen*, p. 1-250, et, dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 301-308 : « Second Voyage d'Etienne Van der Hagen aux Indes Orientales ».

553 Rappelons que le 6 juillet 1602, une ambassade officielle du roi d'Atjeh était arrivée aux Provinces-Unies.

554 Le vice-roi Dom Martim Afonso de Castro partit de Goa en mai 1606 avec une flotte destinée à soumettre le roi d'Atjeh, mais sa tentative se solda par un échec cuisant. Informé là du siège de Malacca par les Hollandais, il mit aussitôt le cap sur la place forte portugaise, ce qui provoqua certes la levée du siège, mais au prix de très lourdes pertes côté portugais. Le vice-roi lui-même mourut à Malacca le 3 juin 1607.

555 Mozambique servait d'étape aux navires portugais qui se rendaient aux Indes et constituait un véritable verrou qui contrôlait le passage dans l'océan Indien par le canal de Mozambique. Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. V, *Relation du II. voiage d'Estienne Van der Hagen*, p. 1-250 (p. 6-8), et, dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 301-308 : « Second Voyage d'Etienne Van der Hagen aux Indes Orientales » (p. 302). Les Hollandais (12 navires et 1 200 hommes), arrivés le 17 juin 1604, s'emparèrent d'une caraque portugaise, qu'ils brûlèrent par la suite, et de divers bateaux indigènes, sans véritablement attaquer la forteresse. Ils remirent les voiles le 25 août, non sans laisser là trois navires « avec ordre de croiser sur les carraques qui pourroient passer ».

556 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. VI, *Relation du II. voiage de Paul Van Caerden aux Indes orientales*, p. 316-434. Le récit du siège se trouve aux pages 322-335. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 378-385 : « Second Voyage de Paul Van Caerden aux Indes Orientales » (récit du siège p. 379-381). La flotte partit le 20 avril 1606, forte de 8 navires montés par 1 000 hommes. Elle avait pour mission d'attaquer la place forte de Mozambique, qu'elle assiégea sans succès pendant trois mois, du 29 mars au 29 juin 1607.

557 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. VII, *Voyage de l'Amiral Pierre Willemsz Verhoeven aux Indes orientales*, p. 1-139. Le récit du siège se trouve aux pages 25-34 et 54-55. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 386-402 : « Voyage de Pierre Willemsz Verhoeven aux Indes Orientales » (récit du siège p. 387-389). Une flotte de 13 navires et 2 000 hommes partit le 22 décembre 1607 avec comme instruction de détruire la flotte portugaise à l'escale de Mozambique ainsi que la forteresse. Le siège dura du 28 juillet au 23 août 1608. Il existe un récit portugais des sièges de 1607 et 1608 dans le manuscrit d'un soldat portugais, António Durão, conservé aujourd'hui à la bibliothèque d'Ajuda à Lisbonne, intitulé *Hystoria dos cercos que os Olandezes puzerão a fortaleza de Moçambique o anno 1607 e 1608*. On en trouve des extraits traduits en français dans l'édition Chandeigne du voyage de Jean Mocquet : *Voyage à Mozambique & Goa…*, p. 169-172 et 177-188.

558 Malacca, dont les Portugais s'étaient emparés dès 1511, était un des plus importants marchés de l'océan Indien, et c'était surtout le point de contrôle de la navigation dans tout le sud-est de l'Asie, qui permettait notamment l'accès à la source des épices. Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. V, *Voyage de Corneille Matelief le jeune, aux Indes orientales*, p. 251-437. Le récit du siège se trouve aux pages 267-338. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 308-356 : « Voyage de Corneille Matelief aux Indes Orientales » (récit du siège p. 311-336). La flotte partit le 12 mai 1605, avec 11 navires et environ 1 400 hommes. Le siège, appuyé par le sultan de Johor, dura du 30 avril au 24 août 1606.

559 Cette trêve entre l'Espagne et les Provinces-Unies est conclue pour douze ans, mais elle sera plus effective en Europe qu'aux Indes orientales, où le conflit perdurera pour des raisons commerciales évidentes, d'autant plus le traité ne stipulait rien en ce qui concernait les zones situées au sud de l'Équateur.

eux[560]. Ils tentent aussi de s'établir sur les côtes de l'Inde : à Masulipatam en 1605, à Surate en 1606. Ils y affrontent l'hostilité des Portugais, qui traquent ceux qu'ils appellent *lutheranos*, c'est-à-dire les luthériens hérétiques qui prétendent leur ravir le monopole des épices, comme Pyrard en fera l'amère expérience. Ils menacent périodiquement Goa, la capitale portugaise, et, par exemple, établissent des relations cordiales avec le puissant samorin de Calicut. En 1619, ils fondent, sur l'île de Java, Batavia (Djakarta), qui devient leur capitale et le centre de leur réseau commercial en Asie. De là, ils prennent progressivement le contrôle de l'empire portugais, jusqu'à la prise de Malacca en 1641[561].

Les Anglais, eux, effectuent des débuts encore modestes, pour deux raisons. D'abord parce qu'en théorie, depuis 1604, l'Angleterre est en paix avec l'Espagne et donc par conséquent avec le Portugal, rattaché à la couronne espagnole entre 1580 et 1640[562]. Mais aussi parce que, malgré l'exemple de l'alliance entre Lancaster et Spilberg en vue de la prise de la caraque portugaise lors de leur séjour à Atjeh en 1602, les Anglais se heurtent dans les années qui suivent à la suprématie que les Hollandais commencent à établir dans l'Insulinde et les îles de la Sonde. L'East India Company doit donc se contenter d'un rôle secondaire ou alors chasser sur d'autres terres : les Anglais se tournent alors vers l'Inde afin de chercher de nouveaux marchés. Ils envoient ainsi des ambassadeurs (William Hawkins en 1609-1611[563], puis Thomas Roe en 1615[564]) auprès du Grand

560 Vers 1610, les Hollandais « s'efforçaient, bientôt avec succès, de capter l'immense héritage colonial portugais, mal défendu et presque en déshérence » (F. Lestringant, « Les protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius », in *Coligny, les protestants et la mer* (Actes du colloque de La Rochelle et Rochefort, 3-4 octobre 1996), M. Acerra et G. Martinière (éd.), Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 32).

561 Voir F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e^-XVIII^e^ siècles*, t. III : *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 178 et 181-182 : « […] sur la scène d'Extrême-Orient, au royaume du poivre et des épices, des drogues, des perles et de la soie, les Néerlandais firent une entrée brillante, en force et surent se tailler la part du lion. Ils achevèrent d'y gagner le sceptre du monde. […] En 1619, la fondation de Batavia avait concentré en un point privilégié l'essentiel de la puissance et des trafics hollandais de l'Insulinde. Et c'est à partir de ce point stable et des "îles aux épices" que les Hollandais tissèrent l'immense toile d'araignée de trafics et d'échanges qui constitua finalement leur Empire […] C'est au voisinage des années cinquante ou soixante que l'Empire hollandais a pris ses vraies dimensions. L'éviction des Portugais ne s'est donc pas faite au galop. […] Ce n'est qu'avec la prise de Malacca, en 1641, que l'Empire portugais d'Asie aura été mis vraiment hors jeu. Les Hollandais, en gros, se sont logés à la place d'autrui ».

562 En vertu du traité de Londres, signé en août 1604, qui n'empêche cependant pas les Ibériques de considérer illégales les tentatives anglaises pour s'immiscer dans le commerce des Indes orientales, comme celles des autres Européens qui oseraient prétendre leur ravir le monopole du commerce des épices. Lors des négociations, les Anglais avaient proposé qu'il leur soit seulement interdit de commercer dans les endroits où les Portugais étaient déjà installés mais qu'ils soient libres pour le reste. Les deux points de vue étant inconciliables, le traité ne contient finalement aucune clause concernant le commerce aux Indes orientales.

563 Hawkins avait pour mission de négocier auprès de Jahangir un traité de commerce au nom de l'East India Company. Il fut cordialement reçu à la cour d'Agra, où il séjourna durant deux ans et demi (de mi-avril 1609 à début novembre 1611), sans parvenir à obtenir de privilèges commerciaux, en bonne partie à cause des intrigues des Portugais. Voir *Relation de la Cour du Mogol par le capitaine Hawkins*, *in* M. Thévenot, *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point esté publiées…*, Paris, Cramoisy, 1664-1666 (rééd. Paris, T. Moette, 1696), vol. 1, p. 1-12 ; « Journal of the Voyage of the *Hector* (1607-1608) », in *The Hawkin's Voyages*, C.R. Markham (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1878 ; R.C. Prasad, *Early English Travellers in India : a study in the travel literature of the Elizabethan and Jacobean periods with particular reference to India*, Delhi, Motilal Banarsi Dass, 1980, p. 82-127 ; *Early travels in India 1583-1619*, W. Foster (éd.), Londres – New York, H. Milford – Oxford University Press, 1921, p. 60-121.

564 Voir *The Embassy of Sir Thomas Roe to the Court of the Great Mogul, 1615-1619 as narrated in his Journal and Correspondence*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1926. On en trouve un extrait (traduit en français) de 80 pages dans le premier volume des *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point esté publiées…* de

Mogol Jahangir (1605-1627)[565], le fils et successeur d'Akbar, dont ils ont obtenu les faveurs après leur victoire navale sur la flotte portugaise à Swally (près de Surate) en 1612. De plus, malgré l'hostilité portugaise et hollandaise, ils parviennent à s'établir sur la côte de Coromandel à Madras et à Masulipatam en 1611, sur la côte de Malabar à Calicut en 1616, puis plus tard à Bombay en 1638.

Au cours de ses pérégrinations, François Pyrard constate la faiblesse des Portugais face à la montée en puissance de leurs concurrents anglais et hollandais. Il perçoit bien les profonds changements qui sont en train de s'opérer. Son récit contient de nombreux extraits révélateurs de cette nouvelle situation dans l'océan Indien dans la première décennie du XVII[e] siècle, après quasiment un siècle de domination portugaise sans partage sur le commerce des épices aux Indes orientales. Le pire ennemi des Portugais n'est plus le Musulman, mais l'autre Européen, le Hollandais qui vient menacer leur hégémonie et provoquer leur déclin[566].

Si le *Croissant* a croisé à Atjeh la flotte de James Lancaster, qui constituait la première expédition envoyée par l'East India Company aux Indes orientales, Pyrard, lui, a rencontré des rescapés de la troisième (l'*Hector*, le *Dragon* et le *Consent*, 1607-1610[567]) et de la quatrième expédition (l'*Union* et l'*Ascension*, 1608-1611[568])[569]. Il évoque également à de multiples reprises

M. Thévenot, Paris, Cramoisy, 1664-1666, 2 vol. (rééd. Paris, T. Moette, 1696), p. 1-80. Voir aussi R.C. Prasad, *Early English Travellers in India…*, p. 128-163.

565 Voir B. Prasad, *History of Jahângîr*, Londres, Oxford University Press, 1922.

566 Les principales raisons du déclin portugais sont les suivantes. À populations sensiblement égales, les Hollandais disposaient de beaucoup plus de moyens financiers, maritimes et humains (ils comptaient beaucoup plus de marins, mais aussi de très nombreux mercenaires allemands ou scandinaves), alors que les Portugais devaient soutenir depuis 1580 et jusqu'en 1640 l'effort militaire espagnol. De plus, le commandement hollandais était beaucoup plus efficace et compétent, car leurs officiers étaient des spécialistes, de vrais marins, au contraire des Portugais, qui étaient souvent, par exemple, des fils de nobles incompétents et inexpérimentés, en aucun cas des marins ni des militaires, comme l'a bien remarqué Pyrard.

567 L'*Hector* était commandé par William Hawkins, le *Dragon* par William Keeling et le *Consent* par David Middleton. L'*Hector*, après avoir déposé son capitaine William Hawkins sur la côte de Malabar pour son ambassade auprès de Jahangir, rejoignit quelque temps le *Dragon* à Bantam. Celui-ci, après y avoir chargé une cargaison d'épices, rentra en Angleterre en septembre 1609. L'*Hector* poursuivit sa route jusqu'à Banda (Moluques), où une factorerie anglaise fut fondée, malgré l'opposition des Hollandais. Les Anglais repartirent avec une importante cargaison de poivre et rentrèrent dans leur pays en mai 1610. Voir *A Journal of the third voyage to the East India, set out by the Company of the Merchants, trading in those parts ; in which voyage were employed three ships, the Dragon, the Hector, and the Consent, and in them the number of 310 persons, or thereabouts ; written by William Keeling, chiefe commander thereof*, *in* S. Purchas, *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes*, Londres, H. Fetherston, 1625, vol. III ; et, dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, Paris, Didot, 1746, p. 461-505 : « Voyage du Capitaine William Keeling, à Bantam & à Banda, en 1607 ». Le *Consent* parvint lui aussi à Bantam, puis aux Moluques, d'où il retourna en Angleterre. Voir, dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 505-515 : « Voyage du Capitaine David Middleton à Bantam & aux Moluques en 1607 ». Sur cette troisième expédition anglaise, voir R. Barbour, *The Third Voyage Journals. Writing and Performance in the London East India Company (1607-1610)*, New York, Palgrave Macmillan, 2009.

568 L'*Ascension* était commandée par Alexander Sharpey, l'*Union* par Richard Rowles. L'*Ascension* parvint à l'île de Socotora puis à Aden et jusque dans la mer Rouge, avant de prendre le chemin de la côte indienne, où elle s'échoua. L'*Union* posa l'ancre le 27 juillet 1609 à Atjeh, où les Anglais se heurtèrent aux Hollandais. Ils se rendirent ensuite à Priam et à Ticou, sur la côte occidentale de Sumatra, où ils purent charger du poivre. Ils repartirent vers l'Europe en février 1610, mais l'*Union* s'échoua un an plus tard sur les côtes de Bretagne. Voir, dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 515-533 : « Voyage du Capitaine Alexandre Sharpey, en 1608 » ; p. 534-539 : « Autres circonstances du même Voyage par Thomas Jones », et p. 540-544 : « Voyage du Capitaine Rowles à Priaman, dans l'*Union* ».

569 Pyrard a connaissance de l'expédition de Lancaster : « Or au mesme temps que nous partismes de France, il partit aussi quatre navires d'Angleterre […]. Quant au General Anglois, voyant qu'il ne pouvoit charger de poivre à

l'activité grandissante des Hollandais, notamment les sièges de Malacca en 1606[570] et de Mozambique en 1608[571].

Devant la pénurie de poivre à Atjeh, on peut penser que les Français – comme l'ont fait les Anglais de Lancaster (26 décembre 1602-2 mars 1603) puis les Hollandais de Spilberg (27 avril-28 août 1603) – aient envisagé de se rendre à Bantam afin d'y compléter leur cargaison, car les cales du *Croissant* n'étaient pas remplies elles non plus. Mais le commandant Michel Frotet de la Bardelière, se sentant malade, a donné l'ordre de lever l'ancre au plus vite car il savait que s'il venait à mourir dans la rade, son navire et sa cargaison seraient confisqués par le roi. Il mourut dix jours après, le 1er décembre.

Achen, il s'en alla à Bantan en la Iave » (Pyrard 1619, p. 302 (I) / p. 267). Il n'évoque pas la deuxième expédition anglaise, partie sous le commandement d'Henry Middleton en avril 1604 avec les quatre mêmes navires que la première : le *Dragon*, l'*Hector*, l'*Ascension* et le *Susan* (1604-1606). Voir, dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. I, p. 405-447 : « Voyage du Capitaine Middleton en 1604, au nom de la Compagnie des Indes Orientales », ainsi que *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and the Maluco Islands. Being the Second Voyage set forth by Governor and Company of Merchants of London Trading into the East Indies*, Londres, The Hakluyt Society, 1855 et *The Voyage of Sir Henry Middleton to the Moluccas, 1604-1606*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1943.

570 Relaté dans le chapitre XI de la seconde partie : « De Malaca, sa description, & du siege memorable que les Hollandais y mirent » (Pyrard 1619, p. 157-163 (II) / p. 664-668). Jean Mocquet évoque lui aussi cet épisode, qui lui est rapporté par celui qui défendait la place pour les Portugais : Dom André Furtado de Mendonça. Avant de partir de Goa pour rentrer au Portugal à la fin de l'année 1609, celui-ci l'avait engagé à son service en tant qu'apothicaire. Lors du voyage retour de la caraque, avant sa mort survenue le 1er avril 1610 à hauteur de l'île de Sainte-Hélène, Dom André lui a raconté ses hauts faits d'armes durant sa riche carrière aux Indes orientales, notamment le siège de Malacca, mais de manière brève et sans détails. Voir Mocquet 1617, p. 324-325 / p. 124-125.

571 Relaté dans le chapitre XVII de la seconde partie : « Du trafic à Mozembique, Sofala, Coüesme, Melinde, Mombase, Socotera, & autres lieux. Du siege de Mozambic, & ce qui en advint » (Pyrard 1619, p. 240-241 et 243 (II) / p. 731-733). Il semble que Pyrard (ou Bergeron) commette quelques erreurs et fasse quelques confusions entre les trois attaques hollandaises. Jean Mocquet, lui, était parti de Lisbonne le 29 mars 1608 à bord du navire amiral de la flotte de quatorze navires qui conduisait à Goa le nouveau vice-roi, le comte de la Fera, qui mourut de la fièvre chaude peu de temps après le passage de l'Équateur. La flotte se dispersa, la plupart des navires choisirent de faire demi-tour mais sombrèrent dans l'Atlantique, et seulement quatre, dont l'amiral sur lequel se trouvait Mocquet, accostèrent à Mozambique le 29 septembre. Ils y découvrirent un spectacle de désolation laissé par les Hollandais qui avaient levé le siège de la ville depuis environ un mois, le 23 août. Voir Mocquet 1617, p. 229-233 / p. 53-54 et 59.

CHAPITRE IV
LES RENCONTRES DES FRANÇAIS AVEC LES ANGLAIS ET LES HOLLANDAIS LORS DU VOYAGE RETOUR

Le *Croissant* quitte Atjeh à destination de la France le 20 novembre 1602, en même temps que les Anglais et les Hollandais[572], qui ne partent pas tous dans la même direction[573]. Peu après, les trois navires anglais se séparent[574] : tandis que le *Dragon* et l'*Hector* s'en vont retrouver le *Susan* à Priam[575], sur la côte occidentale de Sumatra, l'*Ascension* repart seule vers l'Europe et effectue une partie de son voyage retour en compagnie, notamment, du *Croissant*. C'est du moins ce que nous apprennent des sources anglaises et hollandaises, car le récit de François Martin ne mentionne à aucun moment les navires anglais et hollandais rencontrés. Le voyage retour y est relaté très brièvement : après le départ de Sumatra, le *Croissant* a passé la pointe de l'Afrique le 13 février avec difficulté, en ayant été malmené par les tempêtes pendant presque un mois. Après une escale de deux semaines à l'île de Sainte-Hélène (3-19 mars), il a fait naufrage le 23 mai 1603 à 70 lieues des côtes de l'Espagne.

La relation anonyme anglaise, rédigée à bord de l'*Ascension*, indique le 1er février 1603, quelque part dans l'océan Indien, la rencontre de ce navire avec le *Croissant* :

> « *The 22* [janvier = 1er février] *the French ship we left at Dachem overtooke us, being in the eight of 33 and a halfe, and about 250 or 300 leagues from Cape de Bona Esperance ; who was glad of our company, both in regard their ship was so leake that they were faine to pumpe almost continually, as also they had hope to be releeved of us with victualles ; for they had nothing but rice and water.*
>
> […] *The 3 of February* [= 13 février] *one of our men going to the toppemast-head espied the Cape de Bona &c. ; as also two Holland shippes (to our great joye and comfort), for whome we stayed. And whereas, before, the French and we had resolved to goe into Soldania Road the next morning, by reason of their company we shapte our course for S. Hellena. The two sheeps had beene at Patania, where they laded pepper, and at the Molucos, where they had cloves, and upon the coast of China, where they bought silkes, both raw and twisted ; so that their lading was very rich* […]
>
> […] *The 20 daye of Februarye* [= 2 mars] *wee had signt of Sainte Hellena. And the twentye one daye* [3 mars] *wee anchored in the roade ; where wee delivered unto the Frenchmen and unto the Hollanders such victualles to relieve them as we could spare ; which was sixe hogsheades of porke, two hundreth [i.e. Cwt.] of stockfish, one hogshead of beanes, and five hundred of bread, whereof the Hollanders were in great want.*

572 La date du 20 novembre est stipulée par le récit hollandais et par celui de François Martin. Les trois sources anglaises divergent quelque peu sur les dates du départ d'Atjeh puis de la séparation des navires.

573 Les Hollandais reviennent à Atjeh un mois plus tard (25 décembre) et y restent jusqu'au 3 avril. Ils complètent ensuite leurs cargaisons à Bantam (27 avril-28 août), puis, après une dernière escale à Sumatra, la *Brebis* et l'*Agneau* repartent vers l'Europe le 4 septembre 1603. Le *Bélier*, racheté par des compatriotes, est resté à Atjeh.

574 Le récit rédigé à bord du *Dragon* indique le 19 et le 21 novembre, la relation anonyme le 21 et le 23, la lettre anonyme le 21 et le 22.

575 Le *Susan* avait quitté Atjeh le 9 août. Il part de Priam à la fin du mois de novembre ou au début du mois de décembre 1602, mais on ne sait pas précisément à quelle date il parvient en Angleterre (peut-être en juin 1603). Le *Dragon* et l'*Hector* complètent ensuite leurs cargaisons à Bantam (26 décembre1602-2 mars 1603), puis, après une escale à Sainte-Hélène (26 juin-15 juillet), rejoignent l'Angleterre le 21 septembre 1603.

[…] *The 9 day of March* [= 19 mars] *the Frenchmen departed this roade.*

The 14 day of March [= 24 mars] *the generall of the Flemmings anchor came home ; which caused us to depart thence the same day* […] »[576].

« [22 janvier / 1er février 1603] Le navire français que nous avions 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 hûne 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. Les deux navires étaient allés à Patani, où ils avaient chargé du poivre, et aux Moluques, où ils avaient eu du clou de girofle, et sur la côte de la Chine, où ils avaient acheté des étoffes de soie[577] ; de sorte que leur cargaison était très riche […]

[…] 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 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 jour »[578].

La relation anonyme anglaise 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 Saldanha, 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 les 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. Enfin, la relation anonyme confirme le récit de François Martin en ce qui concerne les dates de l'escale du *Croissant* à Sainte-Hélène, du 3 au 19 mars 1603, alors que les Anglais et les Hollandais ne repartent que le 24 mars.

La lettre anonyme anglaise, rédigée elle aussi à bord de l'*Ascension* et datée de Sainte-Hélène le 19 mars 1603, confirme cet épisode :

« *The 3 day of Februarie* [13 février 1603]*, about 10 of the clocke afore noone, wee had sight of the Cape Bona Esperanse ; a Frenchman which we left in the roade of Achin being in our company, which came out a day after us ; who together had determined to goe for Saldania, if two Flemmings who came then into our company had not altered our determination. For after wee had hailed them, wee understood they were unwilling to put in for that place, but to goe for Saint Hellena. So we stoode along with them, and altogether arived at Saint Hellena the 21 day of the same month* [3 mars] *: the* Ascention*, and the Frenchman (called the* Creset*, of Saint*

576 *A true and large discourse of the East India Voyage*, in *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society (Second Series, n° LXXXV), 1940, p. 138-140. Les dates données dans les sources anglaises sont celles du calendrier anglais, qui accusait un retard de dix jours sur le calendrier grégorien du 15 novembre 1582 au 14 septembre 1752.

577 Je ne suis pas parvenu à traduire « *both raw and twisted* ». Le récit hollandais qui relate le voyage de ces deux navires ne mentionne pas l'achat d'étoffes de soie mais confirme bien leur passage sur les côtes de la Chine.

578 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). J'ai traduit en plus le passage qui évoque les escales des Hollandais à Patani, aux Moluques et en Chine.

Mallowes), the two Dutchmen. The admirall was called the Amsterdam *(about the burthen of 300 last) and the other called the* Tergow *(of the bignesse of the* Ascention*)* […]. *The generall of the Flemmings, whose name is Jacob Cornelius Van Neskes, toulde us that there is pepper enough to lade foure or five ships.*

[…] *The Frenchmen have determined suddainely to leave our companye to depart homewardes* […] »[579].

« […] 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 préféraient 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 […] »[580].

Les Anglais repartent le 24 mars en compagnie des deux navires hollandais. Ils aperçoivent l'île de l'Ascension le 31 mars, franchissent l'Équateur le 9 avril, atteignent la mer des Sargasses le 1er mai et rentrent enfin à Woolwich le 26 juin 1603, après deux ans et deux mois de voyage.

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 prenaient part l'*Amsterdam* et le *Gouda*[581]. 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 :

« Le matin du 13. du même mois de Février, ils virent deux voiles, qu'ils jugérent être les deux vaisseaux de Zélande qui étoient séparez d'eux à Bantam[582] : mais quand ils les eurent haussez ils reconnurent que c'étoit un François & un Anglois. […] trouvérent qu'ils étoient proche du cap des Aiguilles, lequel ils reconnurent dès le soir même.

Dans ce même temps ils raisonnérent 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 vûë 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 […] »[583].

---

579 *A letter…*, in *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies (1591-1603)*, p. 146-147.

580 C'est moi qui traduis.

581 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. III, *Relation du 2e voyage de Jaques Van Neck, amiral hollandois, aux Indes orientales*, p. 206-289. Les six navires (l'*Amsterdam*, le *Dordrecht*, le *Harlem*, le *Leide*, le *Delft* et le *Gouda*), partis de Hollande le 28 juin 1600, se séparent le 10 octobre après une escale à Annobón. L'*Amsterdam* et le *Gouda* font d'abord escale à Bantam (30 mars-2 avril 1601) et à Ternate (2 juin-31 juillet), puis se dirigent vers Canton et la Chine. Après une rapide escale aux Philippines, ils mouillent le 27 septembre devant Macao, où une vingtaine d'hommes sont faits prisonniers. Ils longent ensuite la côte de la Chine puis du Viêt-Nam, redescendent vers la presqu'île de Malaisie et arrivent le 7 novembre à Patani. Ils en repartent le 23 août 1602, puis, après une dernière escale à Bantam, ils remettent les voiles vers l'Europe.

582 À Patani, l'*Amsterdam* et le *Gouda* avaient été rejoints par deux autres vaisseaux montés par leurs compatriotes, le *Middelbourg* et le *Soleil*, qui les accompagnèrent jusqu'à Bantam.

583 Renneville, *Recueil des voyages…*, t. III, *Relation du 2e voyage de Jaques Van Neck, amiral hollandois, aux Indes orientales*, p. 276-277.

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 la même manière que les Hollandais qui en ont tout autant besoin puisque l'équipage de l'*Amsterdam* est en pitoyable état : 20 hommes sont valides, sur 112. Même si le récit ne le dit pas explicitement, les quatre navires naviguent alors de conserve. Ils aperçoivent l'île de Sainte-Hélène le 2 mars et y jettent l'ancre le lendemain, ce qui confirme les dates indiquées par les autres sources. Les Hollandais repartent le 24 mars « en compagnie du vaisseau Anglois », tandis que le *Croissant*, reparti cinq jours plus tôt, n'est pas mentionné. Une semaine plus tard, l'*Amsterdam* et le *Gouda* aperçoivent l'île de l'Ascension (31 mars), puis repassent l'Équateur (10 avril). Le 27 mai, les marins sont de nouveau malades. Le 29 mai, la dernière barrique de vin est consommée et le rationnement devient encore plus sévère. Au mois de juin, l'état des malades empire et on décompte de nombreux morts. Les Hollandais arrivent enfin à Portland, en Angleterre, où ils s'octroient quelques jours de repos, puis enfin à Rammekens, en Zélande, le 15 juillet 1603, après plus de trois ans de voyage.

Pour terminer, le récit de François Pyrard contient un passage curieux que je ne suis pas parvenu à élucider totalement. Informé par des Anglais qu'il a rencontrés à Goa, il raconte l'escale du *Croissant* à Sainte-Hélène et la tentative de son équipage pour s'emparer d'un navire anglais, qui n'est pas mentionnée par les différentes sources dont on dispose :

> « Ie diray aussi que les Anglois qui estoient à Goa, & qui furent pris en la riviere & *bara de Surrate*, comme ie remarqueray en son lieu, nous dirent que le navire nommé le Croissant nostre Admiral, avoit en retournant d'Achen en Sumatra moüillé l'ancre en l'isle de saincte Helene, puis qu'un Navire Anglois venant des Indes y estoit arrivé chargé de biens, mais foible d'hommes : & que ceux du Croissant avoient faict dessein de le surprendre, dautant qu'il estoit meilleur, & ne faisoit tant d'eau que le leur qui estoit tout ouvert, tant qu'il ne pût arriver jusques en France, comme i'ay sçeu : Mais leur dessein ayant esté descouvert par un jeune Canonnier du Croissant qui estoit Anglois, ce navire de nuict leva aussi tost les ancres, & s'en alla avec ce Canonnier qui les avoit advertis : Cela fut cause que les Anglois ne nous furent point amis, & mesprisoient nostre Nation, comme ils sont tous fort superbes, ce que ne sont pas les Holandois »[584].

Comme on vient de le voir, l'on est certain que l'*Ascension* a bien navigué en compagnie du *Croissant* dans une partie de l'océan Indien, puis dans l'Atlantique jusqu'à Sainte-Hélène, où ils ont fait escale ensemble, en compagnie de l'*Amsterdam* et du *Gouda*. Pourtant, les deux sources anglaises qui relatent le voyage de l'*Ascension* ne signalent pas cet épisode, pas plus que le récit hollandais. Pyrard a-t-il mal compris ou bien les Anglais qui le lui ont raconté ont-ils fait erreur ? Y aurait-il eu une confusion avec un autre navire ou bien une erreur sur le lieu ? Deux points restent

584 Pyrard 1619, p. 109-110 (II) / p. 625.

inexplicables : la citation de Pyrard indique 1) que le navire anglais est arrivé à Sainte-Hélène après les Français, alors que toutes les autres sources concordent sur le fait que les quatre navires ont navigué de conserve depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'à Sainte-Hélène, où ils sont arrivés le même jour, le 3 mars 1603 ; 2) que le navire anglais est parti de Sainte-Hélène avant les Français, alors que d'après les autres sources le *Croissant* est reparti le 19 mars, cinq jours avant les trois autres navires. On pourrait ajouter aussi que, étrangement, aucun navire hollandais n'est mentionné.

Le récit de François Martin n'évoque pas les navires anglais et hollandais rencontrés sur le chemin du retour, mais il ne peut en aucun cas s'agir d'un autre navire français que le *Croissant*. Le récit hollandais parle d'un seul navire anglais, sans le nommer. Il s'agit forcément du *Susan* ou de l'*Ascension*[585], car aucun autre navire anglais n'est parti vers les Indes orientales avant 1604[586]. Selon l'édition Chandeigne du voyage de Pyrard, ce mystérieux navire anglais pourrait être le *Susan*[587], pour lequel on ne dispose pas du récit du voyage retour (parti de Priam à la fin du mois de novembre ou au début du mois de décembre 1602, il serait rentré en Angleterre en juin 1603). Cependant, le fait que les deux sources anglaises témoignent de la rencontre de l'*Ascension* avec le *Croissant* ne plaide pas en la faveur de cette hypothèse, à moins que cet épisode ne se soit pas déroulé à Sainte-Hélène, mais ailleurs. Selon moi, il s'agit plutôt de l'*Ascension*, si l'on accepte les incohérences du récit de Pyrard – qui peuvent être dues à une déformation des propos ou à une mémoire imprécise – et le fait que les deux témoins présents à bord de ce navire n'évoquent pas une tentative de capture de leur navire. Un extrait de la lettre anonyme pourrait toutefois aller dans ce sens : « Les Français décidèrent soudainement de quitter notre compagnie pour rentrer au pays » pourrait signifier que l'équipage du *Croissant* a levé l'ancre précipitamment après avoir échoué dans sa tentative pour s'emparer de l'*Ascension*.

Quoi qu'il en soit, on constate une nouvelle fois l'étrange silence de François Martin sur les rencontres avec les navires anglais et hollandais de manière générale, qui sont heureusement éclairées par d'autres sources. Martin tentait peut-être ainsi de masquer la connivence entre l'expédition française et la flotte hollandaise de Spilberg, que laisse transparaître l'analyse des rencontres de tous ces navires au cours de leurs périples, mais aussi un événement qui marqua le retour de la *Brebis* et de l'*Agneau* en Europe.

585 Il ne peut évidemment pas s'agir ici du *Dragon* ni de l'*Hector*, qui ne sont repartis de Bantam vers l'Europe que le 2 mars 1603.

586 Le retour des quatre navires anglais, chargés de riches cargaisons, entre juin et septembre 1603, et l'annonce qu'une factorerie avait été établie aux Indes orientales (à Bantam) provoquèrent l'enthousiasme. Forte de ce premier succès, l'East India Company envoya au début de l'année suivante, en avril 1604, une seconde expédition vers les Indes orientales avec les quatre mêmes navires, commandés par Henry Middleton, qui avait ramené le *Susan* en Angleterre.

587 Voir p. 942, note 2 de la p. 625 : « Il s'agissait sans doute du *Susan*, commandé par Henry Middleton, de la flotte de Lancaster. Il revint en Angleterre en juin 1603, deux mois avant ce dernier ». Henry Middleton était le frère cadet de John, le commandant de l'*Hector* mort à Bantam le 21 février 1603. Il avait pris le commandement du *Susan* après la mort de son capitaine John Hayward, survenue à Atjeh au cours de l'été 1602.

CHAPITRE V
LE RETOUR DE LA *BREBIS* ET DE L'*AGNEAU* : UNE TENTATIVE DE DÉTOURNEMENT PAR BALTHAZAR DE MOUCHERON, AU SERVICE D'HENRI IV ET DE LA FRANCE

Voici d'abord le récit du voyage retour de la *Brebis* et de l'*Agneau* tel qu'on le trouve dans le récit hollandais, en rappelant que le *Bélier* a été vendu par Spilberg à des compatriotes. Les deux navires partent de Sumatra le 4 septembre 1603, accompagnés par deux autres vaisseaux hollandais, appartenant à la flotte de Wybrant van Waarwyk : la *Concorde* et la *Vierge d'Enchuise*. Le 8 novembre, ils franchissent le cap de Bonne-Espérance, puis accostent le 26 novembre à l'île de Sainte-Hélène, où ils rencontrent un autre navire monté par des compatriotes : le *Chasseur*. Après s'être ravitaillés en viande, les cinq vaisseaux repartent le 29 décembre. Le 14 janvier 1604, ils passent l'Équateur et arrivent enfin à Flessingue, aux Provinces-Unies, le 24 mai 1604, après un peu plus de trois ans de voyage.

Le voyage retour depuis Sumatra a duré pratiquement neuf mois. Pourtant dans le récit il est très rapidement résumé en à peine trois pages (sur 158)[588]. Il ne faut pas s'en étonner, car c'était monnaie courante dans les récits de voyage : les voyages retour étaient en général relatés assez brièvement. Cependant, il est possible que ce récit ait été volontairement raccourci et édulcoré afin de dissimuler certains événements. Par exemple, il n'y est fait aucune allusion à un quelconque incident particulier qui aurait pu intervenir dans la Manche. Pourtant, un document issu des archives de La Haye nous apprend 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 chargés d'épices. 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 Zélande »[589]. Le « retournement » de Balthazar de Moucheron, confirmé par ses propres descendants[590], 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.

588 *Voyage de Spilberg*, p. 155-158.

589 O.-J.-A. Collet, *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910, p. 13, d'après *Resolutien van de Heeren Staten van Holland ende West Vrieslandt in hun Edele Groot Mogenheden* / « Résolutions de leurs Seigneuries les États de Hollande et Frise occidentale en leurs Hautes Puissances », 19 octobre 1603. Voir C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 263-267, qui cite (p. 267, n. 4) le même document avec une date quelque peu différente : 13 octobre 1603, et, du même auteur : « 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.

590 Charles, Pierre et Robert de Moucheron, *Les Moucheron, Mouscron et Moucheront. 1160-1940. France et Pays-Bas. Essai d'histoire généalogique*, Alençon, Imprimerie Poulet-Malassis, 1942, p. 231-233. Le même document est cité avec la date du 13 octobre 1603 (« Résolution des États Généraux »).

Cela appuie encore plus l'hypothèse, déjà développée ici[591], selon laquelle ces navires, en tout cas au moins les deux Français et le *Bélier* commandé par Guyon Lefort, auraient eu partie liée et, par exemple, ne se seraient pas retrouvés par hasard à Madagascar, même si une preuve décisive nous manque. Les deux Français Balthazar de Moucheron et Guyon Lefort auraient ainsi été des sortes d'agents doubles. Dès l'année 1600, le premier aurait donc joué un double jeu, en feignant de toujours servir les États généraux des Provinces-Unies, auxquels il aurait dissimulé ses véritables intentions car il était déjà au service d'Henri IV. Il aurait placé au moins un de ses hommes de confiance, en l'occurrence son neveu Guyon Lefort, originaire de Vitré, à la tête d'un des navires de l'expédition commandée par l'amiral Spilberg. Celui-ci avait reçu l'ordre de la part de Balthazar de rentrer non pas aux Provinces-Unies, mais à Calais, dans le royaume de France. Balthazar de Moucheron et Guyon Lefort, par leurs liens familiaux et commerciaux avec Vitré et Saint-Malo, étaient forcément au courant qu'une expédition française partait pour les Indes orientales au même moment[592]. S'étaient-ils entendus avec les Français afin de détourner les trois navires hollandais en France ? Auraient-ils eu des complicités à bord des navires français ? On peut le penser : étant donné les liens familiaux et commerciaux qu'ils entretenaient avec les deux villes bretonnes, c'est tout à fait envisageable. Ils avaient peut-être aussi, en plus de Guyon Lefort, des hommes chargés d'infiltrer les trois navires hollandais et de s'en rendre maîtres au retour, afin qu'ils déchargent leur cargaison en France.

Quelles raisons ont pu pousser Balthazar à ce revirement ? Cela reste assez flou. Ses armements l'auraient mis dans une situation financière quelque peu délicate, puis la création de la VOC en mars 1602 aurait fortement nui à ses intérêts, en empêchant toute concurrence. Il se voyait plus ou moins contraint de l'intégrer mais, peut-être pour tenter de conserver son indépendance, il refusa. La raison la plus probable est qu'il aurait été ruiné par ses propres associés ou bien par la VOC et ensuite lâché par ses créanciers, qui l'auraient contraint à la faillite. Fuyant les Provinces-Unies malgré l'opposition des États généraux, il est alors venu se réfugier en France, plaçant désormais son énergie, ses connaissances et son expérience au service de son pays d'origine. En représailles, il chercha à se venger en détournant notamment les profits de l'expédition de Spilberg vers la France et en apportant son expertise à Henri IV, qui ne ménageait pas ses efforts diplomatiques afin de lui permettre de venir officiellement dans son royaume. Le roi de France s'apprêtait justement à créer

591 Rappelons rapidement les principaux éléments : un des oncles de Balthazar de Moucheron était installé à Saint-Malo ; un de ses frères, Georges, était lui établi à Vitré ; son neveu, Guyon Lefort, était issu d'une famille originaire de Vitré et avait des liens de parenté, certes lointains, avec le commandant de l'expédition française, Michel Frotet de la Bardelière, et avec François Martin ; il commandait un des navires hollandais, le *Bélier* ; le *Corbin* et le *Croissant* ont rencontré au niveau du cap de Bonne-Espérance la *Brebis* et l'*Agneau*, avec qui ils ont fait route pendant quatre jours, durant lesquels ils ont festoyé ensemble ; le *Corbin*, le *Croissant* et le *Bélier* se sont retrouvés dans la baie de Saint-Augustin, à Madagascar, où ils se sont alliés pour se nourrir et trafiquer avec les indigènes ; lors du séjour des navires français, hollandais et anglais à Atjeh, Guyon Lefort a été destitué de ses fonctions pour mutinerie ; une source prétend que le *Corbin* appartenait à Balthazar de Moucheron.

592 Pour rappel, les trois navires hollandais ont quitté Veere le 5 mai 1601, les deux navires français sont partis de Saint-Malo moins de deux semaines plus tard, le 18 mai.

une Compagnie française des Indes orientales au printemps 1604. Ce ne fut cependant pas le projet de Balthazar qui fut retenu, peut-être en raison de l'échec de sa tentative avec les navires de Spilberg, qui aurait entamé son crédit[593].

Si Balthazar de Moucheron a certainement commencé à jouer un double jeu dès 1600, on ne peut pas établir exactement à quelle date il a fui vers la France. Dans tous les cas pas avant l'été 1602, puisque par une lettre datée du 3 juin de cette année-là, Henri IV demandait officiellement aux États généraux de l'autoriser à venir en France afin qu'il puisse le prendre à son service[594]. Ce n'est sans doute qu'à l'automne 1603, lorsque les États généraux ont été informés de sa défection et de ses ordres secrets donnés à Spilberg, que Balthazar a quitté la Zélande, peut-être même encore plus tard. En effet, si l'on en croit C. de la Roncière, qui ne cite pas ses sources mais qui s'inspire sans aucun doute d'un passage du récit de Pyrard, Balthazar aurait recueilli pendant au moins trois ans un des indigènes malais venus en Europe à bord du *Croissant*[595]. Celui-ci ayant coulé au large de la péninsule ibérique le 23 mai 1603, cela signifie que Balthazar serait resté jusqu'en 1606 en Zélande, à moins qu'il ne se soit déjà trouvé en France (à Saint-Malo ou à Vitré ?) dès le retour des survivants, en juin 1603 ? Plusieurs scénarios sont possibles. On peut envisager que les deux navires hollandais qui ont recueilli les survivants du *Croissant* appartenaient à Balthazar de Moucheron et qu'ils lui ont ramené les Indiens en même temps que la cargaison. Ou bien il est possible que les Indiens soient arrivés à Saint-Malo puis à Vitré, d'où la famille de Balthazar de Moucheron présente dans cette ville les auraient envoyés le rejoindre en Zélande. Ou bien encore, C. de la Roncière a pu tout simplement extrapoler ou faire une confusion et les Malais

593 C'est l'avis d'O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 13.

594 Je n'ai malheureusement pas réussi à retrouver cette lettre, dont l'existence est signalée en premier lieu par l'abbé Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales et voyages de découvertes chez les Normands 1500-1650*, Paris, Dumont, 1916, t. I, p. 326, n. 3.

595 Voir C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 266 : « L'un des Malais, hébergé durant trois ans par un émigré français qui lui enseigna les langues de son pays natal et de sa patrie adoptive, célébra ensuite partout la grandeur du nom hollandais et l'estime que les Hollandais faisaient de la France. L'émigré dont il avait été l'hôte, Balthazar de Moucheron […] ». François Martin et François Pyrard évoquent tous les deux un petit groupe d'Indiens embarqués par les Français au moment du départ de Sumatra le 20 novembre 1602 et qui se trouvaient toujours à bord du *Croissant* lors de son naufrage au large de l'Espagne le 23 mai 1603. Leurs récits se contredisent à propos de leur sort : Martin précise que huit « Indiens » sont montés à bord du *Croissant*, sans que l'on sache s'il s'agissait là d'une démarche volontaire ou forcée, et qu'ils se trouvaient toujours à Saint-Malo au moins en février 1604, lors de la première publication de son récit de voyage : « amenant avec nous huict Indiens qui sont encores a present a sainct Mallo » (Martin 1604, p. 56 / p. 926). Dans l'édition de 1609, ce passage a été actualisé, on trouve simplement : « amenant avec nous huict Indiens » (p. 90). On pourrait en déduire que les huit Indiens n'ont pas survécu à leur séjour en France. Là où Martin n'en mentionne que huit, Pyrard en signale dix, apparemment payés pour leurs services donc volontaires, mais il semble contredire Martin sur leur présence à Saint-Malo. Quoi qu'il en soit, c'est certainement du passage suivant que s'est inspiré C. de la Roncière : « Ceux du Croissant avoient pris dix Indiens à Achen, à gages pour leur aider au retour : mais la pluspart moururent en allant ou revenant. Ceux qui reschaperent furent payez et renvoyez par les Holandois. Il y eut aussi un Indien qui vint en Holande & y demeura trois ans, où il apprit à parler Flamand, & un peu François, à cause que le maistre avec qui il demeuroit en Holande estoit François ; & estant de retour aux Indes, il contoit à tous ces Roys Indiens des merveilles de la grandeur & magnificence de Holande : mais il disoit aussi la grande estime & estat que les Holandois faisoient du Royaume de France » (Pyrard 1619, p. 309-310 (I) / p. 273). Cet « Indien » serait donc rentré dans son pays, mais rien n'indique que son maître était Balthazar de Moucheron.

dont il parle ne seraient pas ceux embarqués à bord du *Croissant*, mais il pourrait s'agir, par exemple, de ceux ramenés par Guyon Lefort en 1600, lors de son premier voyage à Sumatra[596].

Quoi qu'il en soit, il est avéré que Balthazar de Moucheron est passé au service de la France au tournant du siècle, même si l'on n'est pas en mesure de pouvoir avancer une date précise quant à son arrivée dans notre pays[597]. Ce dont on est certain, c'est que Balthazar était bien actif en France en 1609, puisque le 6 mai de cette année-là, « le Sieur Moucheron obtint permission d'équipper tel nombre de Nauires qu'il voudra pour aller en Afrique au Cap Negro »[598]. Cela déclencha la fureur de l'amiral de France, Charles de Montmorency, qui n'avait pas été informé de ce projet et qui de son côté protégeait l'entreprise de son neveu Charles de L'Hospital, comte de Choisy, qui visait le même secteur. Dès 1607, Choisy avait commencé à organiser dans le port de Saint-Malo une expédition dont l'objectif affiché était d'effectuer un véritable tour du monde. Celui-ci devait conduire cinq navires par la route du Cap sur les côtes de l'Afrique, dans la mer Rouge et le golfe Persique, aux « Isles des Molluques et aultres lieux de l'Inde orientale », puis par le détroit de Magellan au Brésil, aux Antilles, au Mexique, en Floride et enfin en Nouvelle-France ! Cet ambitieux projet se heurta à l'opposition des Anglais, qui refusaient de livrer les navires que Choisy leur avait achetés, et à celle des Malouins. Le roi de France dut intervenir dans les deux cas, et finalement l'armement fut transféré à Dinan. En réalité, il semble que Choisy souhaitait plus simplement établir une colonie au niveau du cap de Bonne-Espérance, ainsi que l'autorisa Henri IV par un édit en 1608, mais cette entreprise ne vit pas le jour. Balthazar de Moucheron, lui, associé à Nicolas de Harlay de Sancy et à Isaac Le Maire, parvint à équiper à Dieppe deux navires qui se rendirent effectivement à la pointe de l'Afrique sous le commandement du capitaine La Chesnaye[599]. Mais, à l'instigation des États généraux des Provinces-Unies qui avaient été informés le 25 décembre 1609 par leur ambassadeur à Paris François d'Aerssens, les Hollandais qui figuraient dans les équipages se mutinèrent et massacrèrent une bonne partie des Français. Seuls quelques matelots réussirent à rentrer à Dieppe[600].

---

596 Le 6 décembre 1599, sur le chemin du retour (le *Lion* et la *Lionne* ont quitté les îles Nicobar le 16 novembre), les Hollandais, commandés par Guyon Lefort après la mort de Cornelis Houtman, arraisonnent un navire venu de Negapatam, sur la côte de Coromandel, qui se rendait à Atjeh. Une forte rançon est soutirée au capitaine du navire capturé et douze passagers sont pris à bord afin de les conduire en Europe pour qu'ils fournissent des informations sur le commerce dans cette partie du monde. Durant le voyage retour, le 1er mars 1600, deux d'entre eux, accusés d'empoisonnement, préférèrent se jeter par-dessus bord.

597 Un certain flou entoure ce personnage haut en couleurs, dont on ignore même la date de la mort. Son biographe, Johannes de Stoppelaar, le fait mourir vers 1630, mais sans certitude. Voir J. de Stoppelaar, *Balthasar de Moucheron : een bladzijde uit de Nederlandsche handelsgeschiedenis tijdens den tachtig-jarigen oorlog*, La Haye, Nijhoff, 1901, p. 27 : « *in het jaar 1630* […] *Balthasar is dus omstreeks dien tijd overleden* » / « en 1630 […] Balthazar est décédé environ à cette époque ». C'est moi qui traduis.

598 (Père) G. Fournier, *Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, seconde édition, reveuë, corrigée & augmentée par l'Autheur*, à Paris, chez Iean Dupuis, 1667, p. 255 [1re édition : 1643]. Le cap Negro est situé au nord de la baie de Sainte-Hélène, sur la côte de l'Afrique du Sud.

599 Congé de navigation délivré le 30 juin 1609 par l'amiral de France Charles de Montmorency à Achille de Harlay (BnF, ms. fr. 4754, f ° 46, cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 286, n. 3).

600 Sur le projet du comte de Choisy, voir les documents issus des Archives de Saint-Malo publiés par E. Guénin, *La route de l'Inde*, Paris, Hachette, 1903, p. 229-234 : lettre d'Henri IV au gouverneur de Saint-Malo (4 février 1607), lettre de Charles de Montmorency aux bourgeois de Saint-Malo (5 février 1607), lettre de Choisy au procureur,

En décembre 1609, nous allons retrouver Balthazar de Moucheron, associé à Georges Spilberg et à Isaac Le Maire, dans un nouveau projet de Compagnie française des Indes orientales proposé à Henri IV, qui va être étudié dans la dernière partie.

syndic et habitants de Saint-Malo (14 février 1607) et commission de Charles de Montmorency à Choisy (23 février 1607). Voir également C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 283-288 : « L'Afrique australe colonie française ». Dans les années suivantes, plusieurs navires français se rendirent au cap de Bonne-Espérance : l'*Achille* en 1610, la *Griffe de lion* en 1611, l'*Ambition* en 1613…

Conclusion

En ce début du XVII^{e} siècle, les Français, et en premier lieu Pyrard, sont les témoins de l'arrivée dans l'océan Indien des Anglais et surtout des Hollandais, qui viennent contester le monopole commercial ibérique sur le commerce des Indes orientales. On constate, entre autres, le retard que la France possède sur ses concurrents dans la course aux épices. L'expédition du *Corbin* et du *Croissant* est une tentative isolée qui se solde par un échec cuisant pour les Français, puisqu'aucun des deux navires n'est parvenu à rentrer. Cela contraste pour le moins avec la montée en puissance très rapide de leurs concurrents, organisés respectivement au sein de l'East India Company et de la VOC, qui engagent dans leurs expéditions des moyens sans commune mesure.

Lors du voyage aller du *Corbin* et du *Croissant*, les Français ont festoyé durant quatre jours avec les équipages hollandais de la *Brebis* et de l'*Agneau* au niveau du cap de Bonne-Espérance. Ensuite, pendant six semaines ils ont partagé le quotidien de l'équipage du *Bélier*, à Madagascar. Enfin, durant leur séjour de quatre mois dans la rade d'Atjeh, ils étaient entourés de ces trois mêmes navires hollandais mais aussi des quatre navires anglais de Lancaster. Tous ces faits, François Martin ne les évoque qu'à peine. Plus encore, il ne dit pas un mot sur Guyon Lefort, le commandant français du *Bélier*, avec lequel il avait pourtant des liens de parenté et dont le père était originaire comme lui de Vitré. Quant au voyage retour, Martin ne mentionne même pas l'*Ascension*, pas plus que l'*Amsterdam* et le *Gouda*, avec lesquels le *Croissant* a navigué de conserve pendant de longues semaines, avec en point final une escale commune de deux semaines à l'île de Sainte-Hélène.

Pour le voyage aller, les informations fournies par Pyrard sont confirmées et largement complétées par les sources anglaises et hollandaises. Celles-ci apportent également de précieux compléments sur l'escale à Atjeh du *Croissant* et sur son voyage retour. Leur étude permet ainsi d'éclairer d'un jour nouveau et d'enrichir très sensiblement notre connaissance de l'expédition française, mais aussi de mettre en valeur le fait que Martin a volontairement passé sous silence, ou du moins largement minimisé, un certain nombre d'éléments fondamentaux. En cela, il servait les desseins d'Henri IV, qui souhaitait ouvrir à la France le commerce des épices.

Le croisement de ces différentes sources apporte des compléments très instructifs et des informations capitales sur le déroulement des faits, en particulier sur la connivence entre les deux navires français et le *Bélier* commandé par Guyon Lefort. On voit ainsi apparaître le rôle fondamental joué par deux émigrés français, Guyon Lefort et Balthazar de Moucheron, des agents doubles qui ont tenté de détourner les navires de l'expédition de Spilberg au profit de la France, leur pays d'origine. Si le premier a trouvé la mort à Sumatra en 1603, le second, plus largement, s'est mis au service d'Henri IV afin de tenter de créer et de développer le commerce français avec les Indes orientales.

QUATRIÈME PARTIE :

LA PREMIÈRE COMPAGNIE FRANÇAISE DES INDES ORIENTALES (1604-1622)

Introduction

Après le retour des survivants du *Croissant* à l'été 1603, Henri IV va exploiter le récit de François Martin afin d'encourager la création d'une Compagnie française des Indes orientales, qui naît officiellement le 1er juin 1604. Celle-ci va connaître une existence pour le moins agitée, mais malgré les efforts du roi, elle ne parvient pas à faire partir un seul navire durant son règne, en partie à cause de l'opposition – encore pacifique à ce moment – des Hollandais, qui emploient tous les moyens afin de ne pas laisser se développer une concurrence pour le commerce des épices.

La mort tragique d'Henri IV ouvre une période d'instabilité politique défavorable aux grandes entreprises vers l'outre-mer. Pourtant la Compagnie subsiste tant bien que mal, en dépit des coups bas des Anglais et des querelles internes. Plus encore, entre 1616 et 1622, pas moins de trois expéditions vont quitter la France à destination des îles aux épices, où elles vont se heurter à l'hostilité – cette fois déclarée – des Hollandais.

CHAPITRE I
1604-1610

1. L'exploitation du récit de François Martin par Henri IV

1.1. Un ouvrage commandé par Henri IV, qui récompense Martin

Rappelons d'abord que l'expédition du *Corbin* et du *Croissant* est partie en 1601 vers les îles aux épices avec l'approbation d'Henri IV[601], qui plaçait sans doute en elle de grands espoirs. Si elle s'est avérée être un échec complet, le roi de France, en fin politique, va cependant tenter d'en tirer parti, afin de servir ses projets d'expansion outre-mer, particulièrement aux Indes orientales. En effet, Henri IV nourrissait de grandes ambitions dans ce domaine, contrairement à l'image trop répandue du roi trop préoccupé par les problèmes intérieurs[602]. À l'instar de ce qui venait d'être réalisé tout récemment en Angleterre – avec la création de l'East India Company le 31 décembre 1600 – et aux Provinces-Unies – avec la création de la VOC le 20 mars 1602 – il souhaitait ardemment, entre autres, fonder la première Compagnie française des Indes orientales, aidé en cela par certains de ses fidèles conseillers, tel Villeroy[603], et par quelques volontés qui désiraient engager la France dans la voie de la colonisation et du commerce avec les pays éloignés, tel le rédacteur du récit de voyage de François Pyrard, Pierre Bergeron.

Dans ce cadre, les rares survivants du *Croissant* rentrent en France à propos pour soutenir les projets d'Henri IV. François Martin, en particulier, va contribuer activement à leur réalisation. En effet, c'est le roi de France en personne qui lui a commandé la rédaction de la relation du voyage[604], comme le démontrent deux documents. D'abord un extrait de la vibrante dédicace de l'ouvrage, adressée « Au Roy » : « le Livre qu'elle [vostre Maiesté] ma commandé du voiage que iay faict en l'Orient ». Ensuite un passage des lettres patentes que le roi adressa à François Martin le 13 décembre 1604, qui évoquent les dépenses faites par Martin pour « l'impression d'un traicté

601 « le voiage des Isles Orientalles entreprins par le feu sieur de la Bardelière, par nostre permission et soubz notre auctorité » (lettres patentes d'Henri IV à François Martin du 27 mai 1604) ; « 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 » (dédicace de Pyrard à la régente Marie de Médicis dans les deux premières éditions de son ouvrage en 1611 et en 1615).

602 Voir *Henri IV, le roi et la reconstruction du royaume* (Actes du colloque Pau-Nérac, 14-17 septembre 1989), Pau, J & D Éditions, 1990, notamment dans la partie intitulée « Henri IV et l'Outre-mer », la « Notice d'introduction » d'Y. Cazaux, p. 387-393, et du même auteur : *Henri IV. Les horizons du règne*, Paris, Albin Michel, 1986, en particulier p. 264-324.

603 Nicolas de Neufville, seigneur de Villeroy, était le Secrétaire d'État chargé des affaires étrangères et de la guerre. Voir J. Nouaillac, *Villeroy, secrétaire d'État et ministre de Charles IX, Henri III et Henri IV (1543-1610)*, Paris, Honoré Champion, 1909.

604 On peut se demander pourquoi Henri IV s'adressa à lui et pas à un autre des quatorze survivants ? Martin était un jeune apothicaire, et pas un marchand, même si sa famille était liée au milieu commerçant. Peut-être était-il le plus « lettré » des survivants ?

dudit voyage qu'il a mis en lumière par nostre commandement »[605]. Ces lettres patentes offrent à François Martin, pour le dédommager de son voyage aux Indes orientales ainsi que de la rédaction et des frais d'impression de son ouvrage, la somme de 1 800 livres, soit une petite fortune[606]. Cependant, dans un contexte économique difficile, cette somme n'était pas versée en espèces sonnantes et trébuchantes, mais devait être perçue sur les revenus des taxes qui touchaient les bateaux de marchandises circulant sur la Vilaine entre Redon et Rennes, et seulement après expiration du privilège de leur détenteur de l'époque. On sait que Martin n'a sans doute jamais touché cet argent, car il le réclamait toujours en… 1622 !

Par d'autres lettres patentes, antérieures aux précédentes car datées du 27 mai 1604, Henri IV permet également à Martin de bénéficier de privilèges importants[607]. Le roi fait attester par ses médecins et apothicaires personnels ses compétences en pharmacie : il est ainsi reçu maître apothicaire sans examen préalable, alors qu'il n'est encore âgé que de 28 ans (il est né le 1er octobre 1575) ! Il est aussi autorisé à installer sa boutique partout où il le désire, sans avoir à passer de nouveaux examens ou à réaliser de chef-d'œuvre, ni à effectuer des dépenses pour son installation[608].

Bien conscient de l'intérêt que pouvait revêtir l'expérience de Martin en vue de nouvelles expéditions, Henri IV comptait bien le garder à son service[609]. Il savait récompenser ses loyaux et fidèles sujets : sa générosité et sa bienveillance envers Martin, même si cela reste formel, montrent l'intérêt et l'affection[610] que le roi lui portait et prouvent également qu'il devait être très satisfait de l'ouvrage qu'il lui avait commandé, qui répondait parfaitement à ses attentes.

1.2. Un récit « orienté »

De quelle manière le contenu de l'ouvrage de François Martin répondait-il aux attentes du roi de France ? La comparaison avec le récit de Pyrard, pour le voyage aller, et avec les récits anglais et hollandais des expéditions de Lancaster et de Spilberg, pour l'ensemble du voyage, permet de

605 Lettres reproduites dans le fac-similé de l'édition de 1609 de la *Description du premier voyage…*, écrit au XIXe siècle de la main du grand historien de la Bretagne Arthur de la Borderie, conservé aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine sous la cote 1 F 944 [ANNEXES, doc. 2].

606 Pierre Gentile, dans sa thèse de pharmacie sur François Martin, estime que cette somme équivaut à environ 240 000 francs, soit environ 36 600 euros (*François Martin (1575-1631), apothicaire et « marchand d'oultre-mer » à Vitré*, Université de Rennes I, 1994, p. 181).

607 Lettres 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 L. Irissou, « François Martin, apothicaire et explorateur », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 116, 1939, p. 107-108 [ANNEXES, doc. 1].

608 Celles-ci pouvaient devenir considérables, car le nouvel apothicaire devait bien entendu en premier lieu racheter ou créer sa propre officine, souvent richement décorée et spacieuse, mais il devait aussi s'acquitter d'un certain nombre de taxes et offrir un banquet aux apothicaires de la communauté. Son installation devait également être précédée d'une fête dans la ville ou le quartier dont il assumait la charge.

609 « affin que aux occasions qui s'offriront de faire quelque aultre voiage auxdictes Isles, nous l'ayons en main et tousjours à propos pour nous en servir » (lettres patentes du 27 mai 1604).

610 « Désirant, autant qu'il se peult, le bien et avancement de notre bien aimé maistre François Martin » (lettres patentes du 27 mai 1604) ; « Désirant favorablement traitter nostre bien aimé Francoys Martin » (lettres patentes du 13 décembre 1604).

mettre en lumière la façon dont Martin, à la demande d'Henri IV, a orienté son ouvrage afin de servir les projets ambitieux du roi, c'est-à-dire encourager et développer le commerce de la France avec les Indes orientales. À partir d'un voyage qui a été un échec dans tous les domaines (commercial, humain…) puisqu'aucun des deux navires n'est revenu et qu'on ne compte qu'une quinzaine de survivants, Martin est parvenu à établir un récit qui donnerait presque l'impression qu'aller se procurer des épices directement sur leurs lieux de production était facile. L'ouvrage était destiné à être diffusé auprès des bourgeois, des commerçants ou des armateurs susceptibles d'investir dans de futures expéditions françaises vers les Indes orientales, à qui il devait servir de référence. Son contenu devait les motiver et surtout pas les effrayer, eux qui faisaient en général plutôt preuve de frilosité et de réticence pour tout ce qui concernait les aventures transocéaniques, perçues bien souvent comme trop risquées[611]. Aussi Martin n'a volontairement conservé que les éléments positifs de son expérience et a minimisé les difficultés – pourtant nombreuses – rencontrées par les équipages du *Corbin* et du *Croissant*[612], afin d'encourager de nouvelles expéditions. Son récit très court passe sous silence ou modifie sciemment certains faits, déjà évoqués en partie mais que nous allons ici reprendre en détail.

Une première remarque peut-être faite en constatant que le sous-titre complet de l'ouvrage *– contenant les moeurs, loix, façon de vivre, religions & habits des Indiens : Une description et remarque des Animaux, Epiceries, Drogues Aromatiques & fruicts qui se trouvent aux Indes : Un traicté, du Scurbut qui est une maladie estrange qui survient a ceux qui voyagent en ces contrees –* est largement exagéré. En effet, Martin n'a en réalité connu et décrit que le port d'Atjeh et ses environs, sur l'île de Sumatra, ainsi que la baie de Saint-Augustin, à Madagascar. Il s'agit là d'une manœuvre volontaire pour laisser croire que son ouvrage est une sorte de « guide complet des Indes orientales » et que sa lecture attentive permettra de faire face à toutes les situations lors de futurs voyages dans ces contrées.

Dans le même ordre d'idées, Martin induit ses lecteurs en erreur en indiquant dans le sous-titre de son « Dictionnaire malaique » que le dialecte de Sumatra qu'il a entendu est un « langage commun aux Indes […] tenu pour aussy eloquent en toute l'Inde Oriantale, comme la lange Latine par deca »[613].

611 Rappelons que dès les premières pages, Martin s'adresse avec fougue aux marchands français timorés : « Ce qui me faict deplorer le defaut de la nation Françoise, laquelle estant plus que toute autre naturellement pourveuë de vivacité d'esprit & de valeur redoutable, a neantmoins languy si long-temps dans le sommeil d'oysiveté mesprisant ces enseignemens & outre cela les tresors des Indes Orientales, desquels les Portuguais & Espagnols ce sont enrichis (si ie l'oze dire aucunement à nostre preiudice). A la fin une compagnïe de marchans de sainct Malo, Vitré, & l'Aval, qui ce sont reveillez les premiers pour effacer ceste honte, & enrichir le public des singularitez de l'Orient ce sont resolus, exposans leurs moiens & leurs vies au hazard de mille morts dont la mer est remplie, de mettre les voiles au vent pour y faire un voyage » (Martin 1604, p. 3 / p. 907-908).

612 Le roi n'ignorait pas les difficultés rencontrées par l'expédition, comme le démontre un extrait des lettres patentes qu'il adresse à François Martin le 27 mai 1604 : « tous ceulx qui, avecq ledict feu sieur de la Bardelière, ont faict ledict voiage en tant de griefves malladies, périls et accidans qui leur sont survenuz ».

613 Martin 1604, p. 66. Dans la description des mœurs des habitants de Sumatra, on trouvait déjà : « En toutes les Indes il y a un langaige fort beau & facile a aprendre quilz nomment malaique est comme le latin en leurope » (p. 52 / p. 925).

Dès la dédicace « Au Roy », la volonté de s'établir à Sumatra est clairement exprimée :

> « […] le ciel par la faveur de ces deux divinités nous a sauvés du peril passé, pour recognoistre ceste nouvelle terre à present, & y publier vos louanges qui ne se pouroient estendre qu'avec l'univers & trouver pour l'advenir un pais admirable à un Monarque invincible […] ».

Paradoxalement, Martin n'a pas indiqué dans son récit une information capitale, que nous connaissons grâce à une mention portée sur le registre des décès de l'Église Notre-Dame de Vitré, à la date du 18 juin 1603, qui précise qu'un des membres de l'expédition, André Burel, est resté à Atjeh (« andre burel lequel est demeure aux molucques »), forcément afin de préparer la venue future de ses compatriotes.

La comparaison avec le récit de Pyrard démontre que Martin minimise, voire omet de signaler les difficultés rencontrées lors du voyage aller. En premier lieu, il n'évoque à aucun moment le désordre et l'indiscipline à bord des navires français, pourtant largement mis en exergue par Pyrard. Plusieurs raisons sont possibles : Pyrard peut avoir exagéré, ou bien les marins du *Croissant* étaient moins indisciplinés que leurs collègues du *Corbin*. Il se peut aussi que Martin, dont le récit est beaucoup moins détaillé, ne se soit pas attardé sur ce point, ou bien qu'il ait volontairement passé sous silence cet aspect. Par exemple, lors de l'escale à Annobón, il ne parle pas de la querelle, relatée longuement par Pyrard, qui éclate entre le capitaine du *Corbin* et le premier marchand, qui pourtant manque de dégénérer en mutinerie. Certes celle-ci se déroule à bord du *Corbin*, donc Martin, embarqué à bord du *Croissant*, n'y assiste pas directement, admettons, mais il aurait pu la mentionner, surtout qu'elle s'est prolongée durant plusieurs mois. Il ne parle pas non plus des accidents survenus sur le *Corbin* lors de la même escale, qui sont, mentionnés par Pyrard : plusieurs marins sont blessés ou brûlés par l'explosion d'une provision de poudre et, au moment de partir, ils n'arrivent pas à lever une des ancres et sont contraints d'en rompre le câble.

Martin masque également les incertitudes de la navigation : il n'évoque pas la *Volta* manquée, le fait que les deux navires se soient engagés dans le golfe de Guinée alors qu'ils auraient dû s'élancer loin au large de l'Afrique. Il ne dit pas non plus que les deux escales à Annobón et à Sainte-Hélène n'étaient pas du tout prévues. Il ne mentionne pas plus le demi-tour effectué dans le canal de Mozambique lorsqu'ils se sont aperçus qu'ils se trouvaient entre le continent et la grande île alors qu'ils souhaitaient passer à l'est de Madagascar. Certes ce n'était pas son domaine, mais il se trouvait tout de même à bord du navire du commandant et semble pourtant ne rien savoir de la navigation, alors que Pyrard, pas plus marin que lui, sur l'autre navire, est beaucoup mieux informé et ne passe rien sous silence. Martin a certainement omis volontairement ces erreurs et ces incidents afin de laisser croire qu'il s'agissait là de l'itinéraire normal. Pourtant, c'est cet enchaînement d'erreurs, ajouté au départ trop tardif de France (le 18 mai), qui a provoqué en bonne partie la perte de cette expédition, comme l'a très bien perçu Pyrard.

Martin n'évoque pas non plus la perte d'un matelot du *Corbin*, passé par-dessus bord le 6 janvier 1602, ni celle du gouvernail et de la chaloupe de ce même navire durant la tempête subie du 7 au 11 février suivants au large de la côte de Natal. Il est vrai que ces incidents se déroulent à bord du navire sur lequel il ne se trouve pas, contrairement à Pyrard, qui est lui aux premières loges. Mais à la lecture comparée des deux récits, on a constamment l'impression que Martin a volontairement fait disparaître tous les incidents de navigation.

On en a un autre exemple avec les tempêtes : Pyrard en décrit longuement une, subie au passage de l'Équateur à la fin du mois d'août 1601, tandis que Martin se contente de donner la date du franchissement de la ligne symbolique. Il n'évoque pas non plus les souffrances endurées par les équipages pendant trois longs mois, relatées par Pyrard : la chaleur écrasante, qui entraîne la pourriture des vivres emportés, qui en fait fondre d'autres et qui corrompt l'eau douce ; les pluies ; le vent impétueux ; les calmes ; les orages et les tempêtes… L'épisode de l'énorme tempête que les deux navires ont subie du 7 au 11 février 1602 au large de la côte de Natal est également révélateur, car elle n'est pas du tout relatée avec la même intensité dans les deux récits.

Martin ne mentionne pas non plus que le *Corbin* a manqué de s'échouer au passage du cap de Bonne-Espérance. Il raconte le naufrage du *Corbin* aux Maldives en une dizaine de lignes seulement. Il est vrai qu'il n'a pas véritablement assisté à la scène puisque celle-ci s'est déroulée de nuit : l'équipage du *Croissant* ne n'en est aperçu qu'à l'aube, mais cet événement tragique est relaté pour le moins brièvement et de manière laconique.

Concernant les maladies, et en particulier le scorbut, Martin évoque très rapidement quelques morts, mais cela ne doit pas effrayer les lecteurs de son ouvrage puisqu'il y a intégré un « Traité du scorbut » qui indique comment s'en préserver. Lors de l'escale à Madagascar, il minimise largement le nombre de morts en disant à peine qu'il y a eu quelques victimes à cause des fièvres. Il ne parle même pas du « cemetière des François », où les Français ont pourtant enterré 41 des leurs selon Pyrard.

Lors du séjour à Sumatra, Martin décrit les indigènes comme très accueillants et, surtout, il donne une information capitale en indiquant que les Français ont pu commercer librement à Atjeh (« avions eu le trafic libre, de plusieurs sortes despiceries, & de quelques autres singularitez naissantes au païs »[614]). 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, son « Dictionnaire malaique » permet de faciliter les transactions commerciales avec les indigènes. Enfin, il reste très évasif sur la mort du commandant de l'expédition, Michel Frotet de la Bardelière, qui aurait pourtant été empoisonné par les Portugais, d'après les informations recueillies par Pyrard.

614 Martin 1604, p. 56 / p. 926.

Enfin, dernier point, et non des moindres, sur lequel Martin a expurgé son récit : la rencontre avec des navires hollandais et anglais. D'abord, il minimise l'incident avec la flotte hollandaise rencontrée le 21 mai 1601, trois jours seulement après le départ de Saint-Malo. Mais surtout, il a quasiment éliminé toute référence aux Hollandais de l'expédition de Spilberg et aux Anglais de celle de Lancaster, comme le démontre l'analyse du récit de ces voyages et de celui de Pyrard.

Martin évoque à peine la rencontre avec les Hollandais (la *Brebis* et l'*Agneau*) au cap de Bonne-Espérance, alors que Pyrard explique qu'ils ont festoyé pendant quatre jours (27 décembre 1601-1er janvier 1602) et qu'ils ont même envisagé un moment de faire route ensemble vers les Indes orientales, ce que confirme le récit hollandais. Martin reste tout aussi évasif à propos du séjour commun effectué en février-mars 1602 dans la baie de Saint-Augustin, à Madagascar, en compagnie du *Bélier* commandé par Guyon Lefort, avec lequel, rappelons-le, il avait des liens familiaux, certes lointains, et dont la famille était originaire comme lui de Vitré (information connue par Pyrard). Cette rencontre n'était peut-être pas fortuite et elle s'avéra des plus cordiales d'après le récit de Pyrard, qui explique que les capitaines des trois navires, qui étaient donc trois Français (Michel Frotet de la Bardelière, François Grout du Clos-Neuf et Guyon Lefort), se sont réunis pour décider d'une stratégie commune et que les équipages ont sympathisé et se sont même alliés pour se procurer de la nourriture.

À Sumatra, Martin n'évoque qu'à peine la présence des Hollandais et des Anglais, toujours sans parler de Guyon Lefort, alors que tous ces navires ont passé environ trois mois côte à côte dans la rade d'Atjeh ! Enfin, il ne mentionne à aucun moment les navires anglais et hollandais rencontrés lors du voyage retour, alors que le *Croissant* a effectué une partie du trajet de conserve avec l'*Ascension*, de la flotte de Lancaster, puis avec deux navires hollandais, l'*Amsterdam* et le *Gouda*, qui appartenaient à la flotte de Jacob Cornelis van Neck. Ces quatre navires sont arrivés ensemble à l'île de Sainte-Hélène, où ils se sont séparés.

Deux raisons principales peuvent expliquer le silence volontaire de Martin sur ces rencontres. D'abord, en omettant le rôle et l'aide apportée par les Hollandais (à Madagascar au moins) lors du voyage aller et par les Anglais au retour (qui nourrissent les Hollandais et les Français), il souhaite sans doute laisser croire à ses lecteurs que les Français sont en mesure de se débrouiller tout seuls, sans l'aide de personne, et qu'ils sont tout à fait capables de mener leurs navires aux Indes orientales. C'est en tout cas certainement le message qu'Henri IV souhaite faire passer. Ensuite, Martin a certainement voulu minimiser volontairement les rencontres avec les navires hollandais, en particulier avec le *Bélier*, commandé par Guyon Lefort, tout simplement parce que les Français avaient partie liée avec eux et que derrière cette alliance secrète était dissimulée une tentative de Balthazar de Moucheron pour s'emparer des navires de Spilberg au profit d'Henri IV et de la France.

Le récit de François Martin répond donc parfaitement aux attentes du roi, pour lequel l'expédition du *Corbin* et du *Croissant* a posé les jalons d'une présence française aux Indes orientales. En dépit de son échec complet, elle a tracé le chemin, ouvert la voie, et cette expérience doit être mise à profit par d'autres. La relation de voyage de Martin a pour finalité d'être distribuée aux marchands français les plus influents afin de les attirer en leur faisant miroiter la possibilité de réaliser d'énormes bénéfices. Elle ne doit en aucun cas les effrayer, mais bien plutôt bousculer leur frilosité et susciter des vocations, bref encourager de nouvelles expéditions françaises vers les Indes orientales. Martin a donc orienté son récit dans ce sens afin de répondre à la demande d'Henri IV. Aussi, à la lecture de l'ouvrage, on comprend que le voyage s'est globalement bien passé et que l'expédition n'a pas rencontré de difficultés insurmontables. La principale information à en retenir est que les indigènes de Sumatra sont très accueillants et surtout que le commerce des épices s'effectue librement. De plus, le « Dictionnaire malaique » permettra des échanges faciles avec les habitants. Enfin, le scorbut n'est pas du tout une fatalité et peut être combattu très efficacement grâce aux indications fournies dans le « Traité du scorbut ».

Or, en réalité, le voyage a été marqué par de nombreux incidents et problèmes variés, par les maladies, par la mortalité très importante… Le récit de François Pyrard et les sources anglaises et hollandaises sont sans équivoque à ce sujet. Martin a bel et bien minimisé les problèmes rencontrés, il a passé sous silence, modifié ou omis certains faits volontairement. Son livre a été expurgé de la plupart des éléments négatifs, les uns trop secrets ou trop compromettants, les autres trop effrayants pour les bourgeois susceptibles d'investir dans de futures expéditions. Bref, Martin a orienté son récit de la manière la plus positive possible et a largement enjolivé la réalité afin de servir les ambitieux projets de son roi. Henri IV va ainsi utiliser son ouvrage pour créer la première Compagnie française des Indes orientales le 1er juin 1604.

2. La fondation de la première Compagnie française des Indes orientales par Henri IV (1er juin 1604)[615]

> « Si les voyages isolés aux Indes ne pouvaient avoir qu'une fâcheuse issue, l'exemple de nos voisins montrait combien étaient fructueuses les opérations d'une puissante Compagnie »[616].

On ne connaît pas le nombre d'exemplaires de l'ouvrage de Martin qui ont été imprimés, mais il est fort probable qu'il a été assez largement diffusé dans le milieu négociant français. Henri IV l'a

615 Pour cette sous-partie et la suivante, je suis redevable en particulier à l'*Histoire de la marine française* de C. de la Roncière, t. IV, dans sa partie sur « Les routes de l'Inde », p. 268-279 (« Le programme colonial de Henri IV », « Transatlantiques à blindage étanche » et « Le parti anticolonial »), qui a mis au jour de précieuses sources manuscrites françaises, ainsi qu'à O.-J.-A. Collet, *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910, Livre I, « Tentatives d'établissement de la France dans l'archipel malais », chapitre premier, p. 12-32, qui a lui travaillé essentiellement sur des sources hollandaises.

616 C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 268. Il s'agit des premières lignes qui débutent la sous-partie « Le programme colonial de Henri IV ».

utilisé afin de promouvoir ses ambitieux projets, qui ont débouché le 1er juin 1604 sur la fondation par le roi de France de la première Compagnie française des Indes orientales. Cet épisode est aujourd'hui quasiment inconnu, sauf des spécialistes, sans doute parce qu'il n'a pas débouché sur un succès, puisque cette compagnie n'est pas parvenue à faire partir un seul navire vers les îles aux épices pendant le règne d'Henri IV, et même encore au-delà. Cela démontre toutefois que celui-ci avait bien compris l'intérêt et la nécessité des grandes compagnies de commerce sur le modèle des Anglais, qui avaient fondé l'East India Company en 1600, et des Hollandais, dont la puissante VOC créée en 1602 était promise à un grand avenir.

Je vais tenter ici de faire la lumière sur cet épisode de l'histoire de France qui a été assez peu étudié et qui reste encore assez obscur, pour deux raisons principales. D'abord la faiblesse de la documentation, lacunaire et parfois confuse, dont nous disposons. Ensuite car il est largement admis – à tort – que les rapports entre la France et les Indes orientales n'ont débuté qu'en 1664, lorsque Colbert a fondé la fameuse Compagnie française des Indes orientales, considérée – là aussi à tort – comme la première de ce type. Plus généralement, les efforts de la France pour se tailler une part du commerce des épices au début du XVIIe siècle, il est vrai peu ou pas couronnés de réussite, méritent d'être mieux connus.

Officiellement, la France est en paix avec l'Espagne depuis le traité de Vervins (2 mai 1598)[617]. Toutefois, en sous-main, Henri IV soutient les provinces révoltées des Pays-Bas espagnols, ce qui entraîne de vives tensions des deux côtés des Pyrénées. Aussi, dans les faits, et malgré les efforts du pape Clément VIII (1592-1605), les relations entre les deux grandes puissances catholiques restent médiocres, voire mauvaises. La paix est très fragile et le moindre incident peut la mettre en péril. Il règne en réalité une atmosphère permanente de « guerre couverte », comme on disait alors, avec une alternance de périodes de tensions et de détente. Dans chaque camp, on compte des partisans de la guerre qui s'opposent à ceux de la paix à coups de pamphlets et de libelles. Déjà, en juillet 1601, une rixe survenue entre des Espagnols et des familiers du comte de la Rochepot, l'ambassadeur français à Madrid, avait provoqué une crise majeure, avec le rappel de ce dernier à Paris ainsi que la suspension des relations commerciales entre les deux pays. À peine le pape était-il parvenu à réconcilier les deux parties que la découverte de la conspiration du maréchal de Biron, en révélant sa collusion avec le roi d'Espagne, avait à nouveau tendu leurs rapports (juillet 1602). Pire encore, au début de l'année 1603 éclate une guerre commerciale : la « guerre des tarifs ». Le 27 février, Philippe III (1598-1621), furieux d'apprendre que des marchandises venant des Provinces-Unies transitent par la France, instaure une taxe de 30 % sur tous les produits importés en Espagne ou exportés vers tous pays autres que les Pays-Bas catholiques. Henri IV réplique le 6 novembre en soumettant à un droit de 30 % également toutes les marchandises en provenance ou à destination des Pays-Bas et de l'Espagne, à l'exception du vin et des grains. Puis, le 8 février 1604, le roi de

617 Voir *Le traité de Vervins*, J.-F. Labourdette, J.-P. Poussou et M.-C. Vignal (éd.), Paris, PUPS, 2000.

France interdit purement et simplement tout commerce avec l'Espagne et les Pays-Bas. Le spectre de la guerre réapparaît, avivé encore par la prise d'Ostende par les Espagnols au cours de l'été. Sully fait accepter au Conseil l'envoi d'un corps expéditionnaire à Maurice de Nassau, mais Henri IV, afin de sauvegarder la paix, s'y oppose. Finalement, grâce aux actives négociations menées par les nonces pontificaux et à la médiation du nouveau roi d'Angleterre Jacques I^er^ Stuart (1603-1625), le traité de Paris signé le 12 octobre 1604 met fin au conflit. Toutefois, des intrigues et des complots minent encore dans les années suivantes les relations entre les deux cours, Henri IV soutenant notamment les Morisques (les Musulmans d'Espagne convertis de force au catholicisme).

Jusqu'en 1603, l'Angleterre d'Elizabeth I^re^, rivale honnie de Philippe II d'Espagne, soutient elle aussi les révoltés hollandais. Mais après la mort de la reine le 3 avril 1603, la situation évolue : son successeur Jacques I^er^ conclut d'abord une alliance avec la France, grâce à l'action de Sully, envoyé comme ambassadeur extraordinaire de l'autre côté de la Manche, par le traité d'Hampton Court, le 30 juillet 1603. Pourtant, un an plus tard, la politique étrangère anglaise connaît un revirement puisque Jacques I^er^, esprit pacifiste et caractère faible sous l'influence de ses conseillers hispanophiles, cesse de soutenir les Hollandais, qu'il considère comme des rebelles, en concluant la paix avec l'Espagne par le traité de Madrid le 28 août 1604.

Lorsque paraît l'ouvrage de François Martin le 3 février 1604, l'East India Company existe depuis un peu plus de trois ans (charte du 31 décembre 1600) et la VOC depuis presque deux ans (20 mars 1602)[618]. Les premiers efforts des Anglais (l'expédition de Lancaster rentrée à l'été 1603 avait été une réussite) et surtout l'activité déjà très importante des Hollandais depuis une dizaine d'années ont été couronnés de succès. Cela n'avait évidemment pas échappé à Henri IV et à ses conseillers qui, en ce début de siècle et après le rétablissement de la paix tant intérieure qu'extérieure (édit de Nantes et traité de Vervins en 1598), s'efforçaient de donner à l'industrie et au commerce français un essor nouveau. L'occasion d'imiter nos voisins et de permettre à la France de prendre sa part du commerce des épices se présenta bientôt.

Une société venait justement de se former dans ce but. Elle était composée de quelques marchands français, avec à leur tête le trésorier de France à Limoges, Antoine Godefroy, qui s'étaient associés avec un capitaine flamand expérimenté dans le commerce des Indes orientales, Gérard Le Roy (ou Girard de Roy)[619], et avec un marchand d'Amsterdam, Pierre Lintgens (Pieter

618 Voir H. Weber, *La Compagnie française des Indes 1604-1785*, Paris, Rousseau, 1904, p. 56-61.

619 Au XVIII^e^ siècle, J. Du Fresne de Francheville définit Gérard Le Roy comme un « Flamand de nation, qui pouvoit avoir été des premiers Voyages des Hollandois aux Indes, fut celui qui vint en France offrir ses lumieres & ses connoissances à une Compagnie qui se forma pour cette entreprise » (*Histoire de la Compagnie des Indes, avec les titres de ses concessions et privileges dressée sur les pieces authentiques*, Paris, Debure l'aîné, 1746, p. 14). Vers 1598-1600, il aurait partagé avec Laurens Bikker le commandement d'une expédition mal connue, composée de trois navires, qui se serait rendue à Bantam (prince R. Bonaparte, « Les premiers voyages des Néerlandais dans l'Insulinde (1595-1602) », *Revue de géographie*, 7^e^ année, t. XIV, juin 1884, p. 454-455). Ensuite, Gérard Le Roy a pris part en tant que « chef marchand » à l'expédition commandée par le capitaine Cornelis Bastiaenszoon, partie avec quatre navires le 28 janvier 1601 et arrivée à Atjeh le 23 août suivant (signalé par D. Lombard, *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda (1607-1636)*, Paris, École française d'Extrême-Orient, 1967, p. 122, n. 6 ; voir aussi prince R. Bonaparte, « Les premiers voyages des Néerlandais dans l'Insulinde (1595-1602) », *Revue de*

Lyntgens[620]), qui avait rompu avec la VOC en raison de ses convictions anabaptistes. Parmi les autres associés, on trouvait un bourgeois parisien, Philippe Hugues, et en majorité des marchands flamands : Mathieu Colbus, Lucas Antoine Panfi, Pierre de Beringhen[621]… Suivant le modèle de la société des 101 marchands de Londres qui avaient effectué cette démarche auprès de la reine Elizabeth, les associés sollicitent d'Henri IV l'octroi d'un certain nombre de faveurs censées assurer le succès de leur entreprise et soumettent à son approbation une liste d'« articles » directement inspirés des chartes d'établissement des compagnies anglaise et hollandaise[622]. Les requérants se déclarent prêts à faire les avances nécessaires à la première expédition et souhaitent que la société dont les bases sont projetées ne soit établie que six mois après son retour ; on y admettrait jusqu'à cette date tous ceux qui consentiraient à y apporter des fonds. Ce projet est soumis au roi et à son conseil, qui y apportent quelques modifications[623]. Les associés acceptent les changements imposés et la consécration officielle est donnée à la première Compagnie française des Indes orientales par lettres patentes du 1er juin 1604[624]. C'était un événement encore inédit en France.

géographie, 8e année, t. XV, juillet 1884, p. 50-51). Porteurs d'une lettre de Maurice de Nassau écrite en espagnol, les Hollandais avaient été bien reçus par le roi, qui les avait autorisés à établir une factorerie. Ce sont deux de ces navires, le *Langebark* et le *Zeelandia*, qui ramenèrent Frederik Houtman dans son pays (c'est Gérard le Roy qui aurait négocié sa libération auprès du sultan), en même temps que trois ambassadeurs du roi d'Atjeh, qui débarquèrent à Middlebourg le 6 juillet 1602. Au mois de mars précédent, ils avaient capturé à l'île de Sainte-Hélène le *Santiago*, une caraque portugaise richement chargée à bord de laquelle se trouvait le marchand toscan Francesco Carletti. Les deux autres navires, le *Middelburg* et le *Zon*, passèrent ensuite par Bantam, Bornéo, Banda, Patani, puis à nouveau Bantam, avant de rentrer en Hollande en mai 1603. Voir R. Bertrand, *L'histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVIe-XVIIe siècle)*, Paris, Seuil, 2011, p. 196-211, en particulier p. 196 et 203.

620 On ne sait malheureusement absolument rien de ce personnage pourtant fondamental pour notre étude. Lors de la première expédition hollandaise aux Indes orientales, menée par Cornelis Houtman en 1595-1597, un des officiers se nommait Aernout Lintgens. Il était le fils « d'un puissant armateur » et / ou « d'un marchand spécialisé dans le commerce avec l'Espagne et le Portugal », d'après R. Bertrand, *L'histoire à parts égales*…, p. 463 (n. 78) et 469 (n. 1).

621 Selon É. Taillemite, « presque tous les associés étaient étrangers, surtout Flamands. Seuls deux Français participaient, ce qui montre bien le peu d'intérêt que les négociants et les manieurs d'argent du royaume portaient à ce genre d'entreprise » (« La marine royale au temps de Champlain », in *Champlain : la naissance de l'Amérique française*, R. Litalien, D. Vaugeois (dir.), Québec – Paris, Éditions du Septentrion – Nouveau Monde Éditions, 2004, p. 21), tandis que pour C. de la Roncière, « Bien que la Compagnie eût un caractère national, elle comprenait, à côté d'actionnaires de Paris, Bordeaux et La Rochelle, plusieurs associés flamands » (« Les précurseurs de la Compagnie des Indes orientales : la politique coloniale des Malouins », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1913, 1, p. 48). L. Dermigny évoque les « fondateurs de la première et inefficace Compagnie des Indes, celle de 1604-1605, Girard le Roy, Mathieu Colbus et Lucas Panfi, que les textes qualifient de "Flamands" ou "Liégeois", appartiennent évidemment à la nébuleuse anversoise » (« East India Company et Compagnie des Indes », in *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien* (8e colloque international d'histoire maritime, Beyrouth, 1966), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1970, p. 458).

622 Voir J. Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*…, p. 159-161 : « Propositions faites au Roi Henri IV pour le Commerce des Indes », 1er juin 1604 [ANNEXES, doc. 4].

623 *Ibid.*, p. 161-162 : « Les mêmes Propositions corrigées & agrées par le Roi », 1er juin 1604 = « Articles proposez au Roy par Gerard le Roy & ses associez », 1er juin 1604 (BnF, Dupuy 318, f ° 115-116, et Coll. Brienne, vol. 319 (= nouv. acq. franç. 7287), f ° 106) [ANNEXES, doc. 5]. Voir aussi « Articles proposez au Roy par Pierre de Beringhen, Luc-Anthoine Phanfy et Mathieu Coulbus », 29 mai 1604 (BnF, Dupuy 318, f ° 117-120) ; « Articles proposez au Roy par Pierre Lingues et ses associez », 1er juin 1604 (BnF, Baluze 293, f ° 64-64 v °) ; « Minute des lettres patentes d'Henri IV publiant le monopole accordé aux associés allant aux Indes, 1604 » (BnF, ms. fr. 16738, f ° 16-17 v °), ce dernier document ne portant pas de date plus précise, pas plus que les noms des associés ni leur ville d'origine [ANNEXES, doc. 6]. Ces différentes sources manuscrites sont citées par G. Fagniez, « Le commerce extérieur de la France sous Henri IV », *Revue historique*, t. XVI, mai-août 1881, p. 16, n. 3, 4 et 5, et par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 268-269, n. 3.

624 Rappelons que d'après O.-J.-A. Collet, « Le plan original de la Compagnie française est certainement dû à Balthasar de Moucheron [mais] ce furent les plans de Gérard de Roy et de Lyntjens qui furent adoptés » (*L'île de Java*…, p. 13).

Le texte définitif, contrairement au vœu des intéressés, déclare la société formée immédiatement, mais celle-ci doit rester ouverte pendant encore six mois après le retour de la première expédition à tous ceux qui souhaiteraient l'intégrer, ce qui est moins favorable aux associés mais est censé encourager davantage les investisseurs en cas de succès. Comme ses homologues anglaise (pour quinze ans) et hollandaise (pour vingt et un ans), la compagnie française reçoit le privilège exclusif de la navigation vers les Indes orientales pour une durée de quinze ans, à compter du départ de son premier navire. Le monopole qui lui est accordé l'autorise à confisquer tout vaisseau (et par conséquent toute cargaison) français qui y contreviendrait.

Le capital social n'est pas fixé, mais il est estimé par P. Bonnassieux à 4 millions de couronnes[625]. Le minimum de souscription nécessaire pour intégrer la compagnie est fixé à 3 000 livres. Tous les Français sont invités à y prendre intérêt, principalement les gentilshommes, qui pourront ainsi se livrer au commerce sans déroger.

Les associés, étant donné les importantes sommes qu'ils avancent, avaient sollicité l'exemption de tous les droits de douane pour les deux premiers voyages, mais cela ne leur est accordé que pour le premier, ce qui ne s'avère pas vraiment être un signe d'encouragement. En revanche, le roi s'engage à fournir pour chaque navire deux pièces d'artillerie aux armes de France, ce qui reste toutefois assez symbolique. Il accorde aussi certainement, bien que cela ne soit pas mentionné, le droit d'arborer la bannière de France que les associés réclamaient.

Brest est désigné comme port d'attache. Cette décision, si elle protège plus les navires de la compagnie contre les Anglais et les Hollandais, est fortement critiquable pour deux raisons. D'abord parce que le port breton est trop éloigné des centres du commerce et peu aisément accessible par la route. Ensuite parce qu'elle prive la compagnie de l'appui, qui aurait été pourtant le bienvenu, des marchands de Saint-Malo. Ceux-ci, déjà pourvus d'un fort esprit d'indépendance qui les avaient mené par exemple à armer le *Croissant* et le *Corbin*, furent vexés et poursuivirent leur propre activité de leur côté.

Enfin, la compagnie est autorisée à acheter ou à faire construire en Hollande ses navires et à y recruter ses équipages. Afin de favoriser le recrutement de marins étrangers – hollandais en l'occurrence – les associés demandaient que ceux-ci soient exemptés du droit d'aubaine et de déshérence[626]. Bien que cela ne soit pas stipulé, cette requête leur est certainement accordée, à l'instar du droit d'arborer la bannière de France. De plus, à la fois pour des raisons diplomatiques et afin d'obtenir le concours et le savoir-faire des Hollandais en matière de construction navale notamment, le roi s'engage à s'adresser en personne aux États généraux des Provinces-Unies et au stathouder Maurice de Nassau.

625 P. Bonnassieux, *Les grandes compagnies de commerce. Études pour servir à l'histoire de la colonisation*, Paris, Plon, Nourrit et C^ie^, 1892, p. 255.

626 En vertu du droit d'aubaine, lorsqu'un étranger décédait en France, le roi héritait de ses biens. Par le droit de déshérence, les biens dont le possesseur mourait sans héritier connu revenaient au roi.

3. Une existence agitée jusqu'à la mort du roi (1604-1610)

Dès le 20 juin, Henri IV, qui prend très à cœur ce projet, écrit à son ambassadeur auprès des États généraux, Paul Choart, seigneur de Buzanval[627], afin qu'il travaille désormais à obtenir l'autorisation d'équiper les navires et de recruter les marins compétents nécessaires à la compagnie[628]. Le 25 octobre, Buzanval soumet cette demande aux États généraux, en sollicitant l'accréditation de Pierre Lintgens[629]. La réponse ne se fait pas attendre (1er novembre)[630], mais contient un refus poli, sur un ton certes encore très courtois, mais qui va progressivement monter et devenir de plus en plus menaçant par la suite. On voit déjà poindre ici le double jeu politique des Provinces-Unies qui, d'un côté, portent leur amitié à la France et en particulier à Henri IV qui les a toujours soutenues – financièrement notamment – dans leur quête d'indépendance face au roi d'Espagne mais qui, d'un autre côté, font toujours passer leur intérêt commercial avant tout le reste, comme le démontreront encore mieux les années à venir.

Les velléités du roi de France inquiètent les États généraux[631], qui opposent logiquement une fin de non-recevoir à ses projets. Mais Henri IV ne renonce pas, loin s'en faut. Il adresse de nouvelles demandes au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt et à Maurice de Nassau, stathouder de Hollande et de Zélande[632].

Du côté hollandais, François d'Aerssens, l'agent de la VOC en France[633], reçoit comme instruction au début de l'année 1605 de détourner le roi de ses ambitions aux Indes orientales[634]. Le 23 février, il remet à Sillery[635] et au président Jeannin un mémoire qui contient le refus peu déguisé

627 La diplomatie était très complexe à cette période. Du côté français, les principaux conseillers ou intervenants sont Sully, le président Jeannin, Villeroy, Sillery et Buzanval, le représentant ordinaire de la France à La Haye, qui ne sont pas d'accord entre eux sur les affaires hollandaises.

628 Lettre d'Henri IV à Buzanval, 20 juin 1604 (BnF, ms. fr. 16738, f ° 155 v ° et 156) [ANNEXES, doc. 7].

629 « Proposition du sr. de Busanval, Ambr. du Roy a Mrs des Estats de vouloir contribuer a l'Establissement d'une compagnie des Indes en France, les choses dont ils seront requis avec la response desdits Estats », 25 octobre 1604 (BnF, ms. fr. 16738, f ° 155-155 v °) [ANNEXES, doc. 8].

630 « Copie de la Responce de Messeigneurs les Estatz generaulx a la subscripte proposition du Seigneur de Buzanval », 1er novembre 1604 (BnF, ms. fr. 16738, f ° 156-156 v °) [ANNEXES, doc. 9]. Tous ces documents manuscrits sont cités par par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 268-269, n. 3.

631 « [D]'immédiates mesures furent prises par la Régence "pour parer la proposition d'accord, que certaines villes voulaient faire avec la Majesté Royale de France" et il fut entendu que ces arrangements n'auraient pas lieu, ou n'auraient lieu qu'avec le seul agrément des Provinces-Unies » (*Résolutions de Hollande*, 12 novembre 1604, citées par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 15).

632 Chaque province était dirigée officiellement par un chef civil, le Pensionnaire, et par un chef militaire, le Stathouder. Ceux de la province de Hollande, la plus puissante, avaient une prééminence de fait sur les autres. Pour cette raison, Johan van Oldenbarnevelt et Maurice de Nassau furent les deux principaux interlocuteurs d'Henri IV.

633 Selon C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 270, Aerssens était un « vieux compagnon d'armes » d'Henri IV « à Dreux et au siège de Paris ».

634 « Vu les lettres de S. M. royale de France concernant la navigation et le négoce des Indes et relatives à Pierre Lyntjens et autres, il sera travaillé à suggérer à S. M., par tous les moyens convenables, quel grand dommage il résulterait pour le pays et le commerce des Indes de l'état de choses projeté, ceci au profit de l'ennemi. L'agent Aerssens sera sérieusement chargé de dissuader S. M. » (*Résolutions de Hollande*, 12 janvier 1605, citées par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 16). Le 22 février, Aerssens écrit au Grand Pensionnaire que « Messieurs de Sillery et le Président Jhanin sont commis pour coopérer demain avec moy sur la navigation que le Roy désire ériger vers les Indes ; les marchands pressent pour ne pas perdre la saison… Croyez que je me roidiray fort en cette matière » (M.L. van Deventer, *Johan van Oldenbarnevelt en zyn tijd* [*Johan van Oldenbarnevelt et son temps*], La Haye, 1865, t. III, p. 30, cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 16).

635 Nicolas Brûlart de Sillery (1544-1624), brillant diplomate, avait négocié le traité de Vervins entre la France,

des Provinces-Unies de coopérer au succès d'une Compagnie française des Indes orientales[636]. Les Hollandais soupçonnent, à tort, une intervention cachée du roi d'Espagne Philippe III[637], qui viserait à leur nuire. Une concurrence française risquerait selon eux – mais ils exagèrent là volontairement – de ruiner la VOC ou tout du moins de lui porter grandement préjudice, ce qui amènerait à la situation inverse de celle recherchée tant par les Provinces-Unies que par la France, à savoir l'affaiblissement de leur ennemi commun : l'Espagne. Les Hollandais proposent plutôt à Henri IV de collaborer avec eux afin d'établir une Compagnie des Indes occidentales et donc de déplacer ses ambitions en Amérique, là où ensemble ils pourraient causer le plus de tort aux Espagnols.

Le roi de France, s'il manifeste il est vrai un certain intérêt pour le Canada et la Guyane[638], rejette cette proposition. Fermement décidé à mener à bien ses projets aux Indes orientales, il espère bien, comme il le répond le jour même à Aerssens, « tirer des deulx boutz du monde tout ce que la nature produict »[639]. Pour cela, Henri IV compte sur le soutien des marchands turcs présents aux Indes orientales – notamment à Atjeh, où François Martin signale leur présence en 1602[640] – en vertu de la traditionnelle alliance turque, avec laquelle il a renoué en signant de nouvelles Capitulations en 1597 et en 1604[641]. Il justifie ses projets en arguant que les Français, qui achetaient des épices auparavant à Alep et à Tripoli, se trouvent désormais dans l'obligation d'aller eux-mêmes se les procurer à leur source, à cause des guerres fréquentes entre les Turcs et la Perse, notamment

---

l'Espagne et la Savoie, obtenu du pape l'annulation du mariage d'Henri IV avec Marguerite de Valois, et conclu son remariage avec Marie de Médicis. Il venait d'être nommé Garde des Sceaux en 1604. Il fut nommé chancelier de France en 1607 après la mort de Pomponne de Bellièvre et tenta en vain de convaincre le roi de s'allier à l'Espagne.

636 BnF, Baluze 293, f ° 71-73 (cité par par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 270, n. 1) [ANNEXES, doc. 10].

637 La réalité du pouvoir, jusqu'en 1618, fut exercée par le duc de Lerma, Francisco de Sandoval.

638 Voir *Henri IV. Le roi et la reconstruction du royaume* (Actes du colloque de Pau-Nérac, 16-17 septembre 1989), Pau, J & D Éditions, 1990, dans la partie intitulée « Henri IV et l'Outre-mer », la « Notice d'introduction » d'Y. Cazaux (p. 387-393) et la contribution de G. Martinière, « Henri IV et la France équinoxiale » (p. 423-483) ; Y. Cazaux, *Henri IV. Les horizons du règne*, Paris, Albin Michel, 1986, notamment « Henri IV et la Nouvelle-France » (p. 279-302), « S'installer du Maragnan aux Amazones : M. de la Ravardière lieutenant général en Amazonie » (p. 303-308) et « Doter les Indes occidentales de structures permanentes » (p. 318-324).

639 « Response du Roy aux Remonstrances d'Arsens deputé de M^rs^. des Estats pour destourner sa Majesté du dessein d'establir en son Royaume une compagnie des Indes Orientales », 23 février 1605 (BnF, ms. fr. 16738, f ° 149-151 v °, et Baluze 293, f ° 64 v °-66 v ° ; cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 270, n. 2) [ANNEXES, doc. 11].

640 « Quelques Turcs habitans au pais acheptent ordinairement le Poivre des Paisants pour le revendre, nous en offrirent plusieurs fois » ; « Ces turcs en apparence exterieure, portent le turban & tout le reste de l'habillement turquesque, venant en ce lieu amenent leurs femmes : ou en acheptent pour le temps qu'ilz y demeurent : qui est ordinairement six mois, au bout desquelz en vient d'autres. il nya qu'eux qui acheptent & vendent le poivre, estant curieux d'aller par le païs » (Martin 1604, p. 33 et 54 / p. 917 et 925). Des liens diplomatiques officiels entre le sultanat d'Atjeh et la Sublime Porte s'instaurèrent dès les années 1560, voire même peut-être à la fin des années 1530. Voir R. Bertrand, *L'histoire à parts égales…*, p. 177-180 ; A. Teh Gallop, « Ottoman influences in the seal of Sultan Alauddin Riayat Syah of Aceh (r. 1589-1604) », *Indonesia and the Malay World*, 32 (93), 2004, p. 176-190.

641 Le terme « alliance » est toutefois quelque peu exagéré : on peut plutôt parler d'une conjonction aléatoire d'intérêts. Les Capitulations de 1604 reconnaissaient notamment à la France une sorte de patronage sur les Lieux saints et interdisaient aux corsaires barbaresques de s'attaquer aux navires français. Les sultans contemporains d'Henri IV étaient Mehmet III (1595-1603), puis Ahmed I^er^ (1603-1617). Voir *Henri IV. Le roi et la reconstruction du royaume*, dans la partie intitulée « Henri IV et l'Outre-mer », la contribution de C. Desplat, « Henri IV et les Ottomans » (p. 395-422) ; J. Bérenger, « Les vicissitudes de l'alliance militaire franco-turque (1520-1800) », *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 68, 1987, p. 7-50 ; Y. Cazaux, *Henri IV. Les horizons du règne* ; D. Lombard, « L'empire ottoman vu d'Insulinde », in *Études offertes à Alexandre Bennigsen*, Paris – Louvain, EHESS – Peeters, 1986, p. 157-164.

sous le règne de Shah Abbas (1587-1629)[642], qui commencent effectivement à ruiner peu à peu le commerce des Échelles du Levant. En rappelant aux Hollandais qu'ils sont redevables à la France, qui les a toujours soutenus contre l'Espagne, le roi espère bénéficier de leur collaboration. Il sollicite donc de leur part l'autorisation d'acheter et de faire construire des navires, mais aussi de recruter du personnel compétent et expérimenté sur leurs terres. Il leur demande en particulier de permettre à leur sujet Pierre Lintgens, auquel il a délivré des lettres patentes dans ce but[643], de mener à bien cette entreprise, de la même manière que les Hollandais sont libres d'armer leurs navires en France. Henri IV invoque la liberté du commerce, en vertu de laquelle toutes les nations peuvent prendre part au trafic des épices. L'objectif des Français, à terme, est d'installer quelques comptoirs et de nouer des alliances avec les populations. Ainsi, en concurrençant les Portugais, ils feront baisser les prix et porteront un rude coup à leur commerce. Les Hollandais pourront bénéficier de cette situation car ils sont les alliés de la France. Leurs efforts associés contribueront à diminuer la puissance espagnole, ce qui reste leur but commun. Les Hollandais n'ont donc absolument rien à craindre des Français, dont les activités ne porteront aucun préjudice à la VOC.

Henri IV n'entend donc pas renoncer, conforté qu'il est dans son idée par les nombreux réfugiés hollandais qui, par haine de la VOC ou par cas de conscience comme Pierre Lintgens et ses coreligionnaires anabaptistes, poussent à la création d'une compagnie française[644]. Le roi, à qui ce projet tient particulièrement à cœur, ne ménage pas ses efforts. Il persiste et revient à la charge plusieurs fois au cours de l'année 1605, notamment en écrivant le 13 mai aux États généraux[645], qui une nouvelle fois répondent par un refus à peine déguisé, puis le 30 août au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt[646], qui reste tout aussi inflexible. Buzanval, qui avait néanmoins reçu l'ordre d'insister auprès du Grand Pensionnaire, avait anticipé ces refus et suggère le 27 septembre à Villeroy que Pierre Lintgens accomplisse sa mission en secret[647].

642 Voir H. Nahavandi, Y. Bomati, *Shah Abbas empereur de Perse, 1587-1629*, Paris, Perrin, 1998.

643 Voir « Minute des lettres patentes commettant Pierre Lintgens, père et fils, à la construction et à l'achat aux Pays-Bas des vaisseaux nécessaires pour le voyage des Indes, 1605 » (BnF, Baluze 293, f ° 70 v °) [ANNEXES, doc. 12].

644 « S. M. m'a témoigné qu'il ne vous auroit priés pour le voyage des Indes si vos subjects mêmes ne luy eussent persuadé chose indifférente à votre Estat et utile à ses subjets » (cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 19, d'après une lettre d'Aerssens à van Oldenbarnevelt du 6 juin 1605) ; « [étant] anabaptiste, il [Lintgens] réprouve toute sorte de ports d'armes et principalement les combats et prises qui se sont faites sur les Portugais… plusieurs de la même sorte se sont joints à luy, qui seroient bien aises de pratiquer une Compagnie de France qui ne seroit que pour le simple trafic, sans user d'hostilité sur les Espagnols et Portugais » (*ibid.*, p. 20 ; Collet cite Buzanval, sans plus de précision).

645 Lettre d'Henri IV aux États généraux du 13 mai 1605, in *Recueil des lettres missives de Henri IV*, M. Berger de Xivrey (éd.), Paris, Imprimerie royale (Collection des documents inédits sur l'histoire de France), 1843-1876, 9 vol., t. VI (1603-1606), p. 430, d'après un original conservé aux Archives du royaume des Pays-Bas, liasse dite *Loopende*. Copie transmise par M. l'ambassadeur [ANNEXES, doc. 13].

646 Lettre d'Henri IV au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt du 30 août 1605 (BnF, Baluze 293, f ° 67 v °) [ANNEXES, doc. 14]. Voir également des lettres d'Henri IV aux États généraux, à Buzanval et à Maurice de Nassau (BnF, Baluze 293, f ° 66 v °-67) [ANNEXES, doc. 15, 16 et 17].

647 « […] puisque mes paroles le réduisaient à cette extrémité, il [van Oldenbarnevelt] estimoit moins dommageable à leur État de laisser perdre la dite Compagnie, que non pas l'amitié du Roy, et que telle seroit son opinion dans l'assemblée. Mais que, si S. M. étoit bien conseillée, Elle ne permettrait la ruine de la Compagnie, d'autant qu'Elle se peut assurer, qu'icelle ruinée, ni les Français ni aucune autre nation ne pourront plus mettre le nez ès dites Indes, à cause que les armes et les continuelles flottes de ce pays tiennent le dit trafic ouvert, et tous les Roys orientaux respirant sous la jouissance d'icelles. […] Je ne vous nierai point que je me suis étonné de ce qu'on s'aheurte si fort

Au même moment, à Paris, Lintgens propose au roi un programme ambitieux de construction de trente navires long-courriers à la coque munie d'un doublage métallique qui les prémunirait contre les attaques des vers à bois, augmentant ainsi leur longévité[648]. Les moindres détails étaient prévus[649] et la construction des navires devait durer trois ans, pour un coût total de quatre millions et demi de livres. Cela représentait certes un lourd investissement pour la Couronne, mais lui permettrait de disposer d'une véritable flotte de guerre, avec 1 140 canons et 2 700 hommes d'équipage. L'état-major devait être composé du capitaine général Jacques Bron, capitaine en la marine de Ponant, et du contrôleur général à titre héréditaire Jean de Mauconduit, sieur de Bunare. Lintgens suggérait aussi, entre autres multiples propositions, la création d'un, voire de deux ports en eau profonde en Normandie. Ce projet ingénieux fut soumis à l'examen de trois délégués du Conseil : le président Jeannin, Chevallier et Desprez, dont le rapport fut très favorable. Cependant, il ne vit jamais le jour, sans doute à cause de la mort de son auteur.

Henri IV était convaincu que les Hollandais allaient accéder à ses demandes répétées et lui apporter leur concours pour l'établissement d'une compagnie française des Indes orientales. Il comptait sur leur bienveillance et leur reconnaissance, en raison du soutien, notamment financier, qu'il leur avait toujours apporté dans leur guerre d'indépendance contre l'Espagne, au mépris du traité de Vervins, par lequel il s'était engagé à n'aider aucune des puissances ennemies de cette dernière, diplomatiquement, financièrement, ou militairement[650]. Mais les Hollandais ne l'entendaient pas de cette oreille : en dépit de leur amitié pour le roi de France, leur intérêt commercial passait avant toute autre considération, car sa sauvegarde était vitale pour leur pays naissant. Ils firent donc tout leur possible pour entraver les projets français[651].

à cette pierre, de laquelle j'avois prévu dès le commencement les achoppements. Mon avis seroit, que sans faire de bruit le sieur Linkens fit achat de vaisseaux et retenue de pilotes et matelots, qu'il envoyeroit ès havres de France, pour après les employer à leur faire prendre la route qu'il voudroit » (Lettre de Buzanval à Villeroy du 27 septembre 1605, citée par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 22, d'après les Archives du royaume des Pays-Bas, *Stukken…*, 27 septembre 1605).

648 François Pyrard, dans son « Advis pour ceux qui voudront entreprendre le voyage des Indes Orientales », recommande de ne pas doubler les navires de plomb comme l'était le *Corbin*, car c'est trop lourd, mais de fer blanc : « Ie ne trouve pas qu'il soit à propos de doubler les navires de plomb, comme nous avions faict le nostre. Car bien que cela puisse servir contre le ver, à ce qu'il ne perce point le bois du navire : toutesfois cela charge trop les navires. Mesme les Portugais ne s'en servent que sur les iointures & assemblages des planches. Le fer blanc me sembleroit fort bon en cecy » (Pyrard 1619, p. 414 (TF) / p. 888).

649 Pour les détails de ce plan, voir C. de la Roncière, « Cuirassés français et japonais il y a trois siècles », *Le Correspondant*, 10 mars 1904, p. 926-929, et *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 272-274 (« Transatlantiques à blindage étanche »), qui donne comme référence : « Mémoires au roi sur la création de cette Compagnie : Déclaration de la forme, grandeur et hauteur de trente navires entreprins pour le service de S. M. » ; « Clauses et conditions du contract pour la construction de trente navires » (BnF, Brienne 319 (= nouv. acq. franç. 7287), f ° 1, 33, 55).

650 Il était suivi en cela par des économistes tels que Barthélémy de Laffemas (1545-v. 1611-1612) et Antoine de Montchrétien. En 1615, ce dernier écrivait encore : « Si nous avons esté autrefois dignes d'estre imitez, maintenant que nous sommes devenus autres, suivons nos imitateurs, qui sont dignes d'imitation. Empruntons d'eux à nostre tour ce qu'ils ont emprunté de nous. Ils aiment trop ce royaume et luy sont obligez en trop de façons pour luy envier le bon ordre qu'ils pratiquent. Ils s'en resjoüiront, je m'en asseure, quand ils le verront bien restably ; car ils luy doivent ceste bonne volonté, la France de fraische memoire ayant esté leur deesse tutelaire ; et ses hommes, leurs maistres, guides et precepteurs. Quelle reconnoissance et revanche n'en doit-elle donc attendre ? » (*Traité de l'œconomie politique*, Rouen, J. Osmont, 1615 ; T. Funck-Brentano (éd.), Paris, Rivière, 1889, p. 144).

651 O.-J.-A. Collet ajoute à cela des considérations politico-diplomatiques peut-être exagérées : « Mais les États

Au début du mois de mars 1606, Henri IV effectue une nouvelle tentative[652], qui se solde immanquablement par un refus, rapporté par Buzanval, qui tente de modérer les ardeurs du roi[653]. La tiédeur généralement manifestée par l'ambassadeur pour les projets de compagnie française des Indes orientales s'explique par le fait qu'il était lui-même actionnaire de la VOC et qu'il était en réalité corrompu : les États généraux lui versèrent en novembre 1606 une pension de 1 500 florins[654]. À sa mort, survenue à La Haye le 31 août 1607, les Hollandais lui réservèrent des funérailles grandioses[655].

Ils tentaient même d'étendre la corruption à trois des principaux ministres d'Henri IV : des délibérations secrètes des États généraux en date des 29 octobre, 2 et 4 novembre 1605 démontrent que de superbes tapisseries et trois lits d'or furent envoyés à Sully, Sillery et Villeroy. Si ces tentatives restent vaines avec les deux derniers, qui étaient pro-catholiques et fermement acquis aux projets du roi, elles trouvent un écho plus favorable auprès du surintendant général des finances, qu'on disait assez sensible aux présents et qui ne cachait pas sa sympathie pour la Hollande protestante, au point qu'il songea à s'y retirer après la mort d'Henri IV. On sait aussi qu'il était particulièrement opposé aux entreprises coloniales outre-mer. Influencé par Aerssens, qui lui fit comprendre que l'intérêt commun contre l'Espagne exigeait « qu'on retardât les desseins sur les Indes orientales, où il était jugé urgent de ne pas contaminer le commerce qu'y faisaient les sujets de LL. HH. PP. », Sully fit de son mieux pour maintenir les plans de la compagnie française dans l'expectative où les Hollandais voulaient la maintenir. Henri IV et Marie de Médicis se virent eux aussi offrir quelques présents, la reine reçut la valeur de 1 500 écus de bijoux[656].

---

généraux avaient compris que céder à la France était décréter la ruine de la Compagnie et l'absorption de celle-ci par sa rivale française ; l'intérêt du commerce des Pays-Bas était trop important pour qu'il fut possible de le mettre en balance avec l'amitié pourtant si précieuse du roi. Dès lors la Hollande menacée dans ses intérêts vitaux et craignant plus les Français, ses alliés, que les Espagnols, ses ennemis, commença une politique d'atermoiements. Elle résolut de ne point achever la ruine de la puissance espagnole et s'appliqua systématiquement à traîner les hostilités en longueur pour laisser à l'Espagne le plus de forces disponibles contre la France. Les Provinces-Unies suivirent constamment le principe "sauvegarder le commerce" qui fut la base de tous leurs traités et de toutes leurs guerres. Sans la crainte de la rivalité d'une France commerciale, la Hollande n'eût pas accordé la trêve aux archiducs. C'est la constatation de ces faits qui donne la clef de la politique néerlandaise de l'époque » (*L'île de Java…*, p. 21-22). Voir J.-P. Babelon, « Henri IV et les Provinces-Unies », in *Henri IV. Le roi et la reconstruction du royaume*, p. 319-331, notamment p. 319 : « Les relations d'Henri IV avec les Pays-Bas du Nord, les Provinces-Unies [...] composent une histoire complexe, faite de collaboration militaire, d'illusions déçues et de rancœurs ».

652 Lettres d'Henri IV aux États généraux, à Barneveldt, à Maurice de Nassau et à Buzanval, 3 mars 1606 (BnF, Baluze 293, f ° 73-73 v °) [ANNEXES, doc. 18, 19, 20 et 21].

653 « J'ay obtenu la continuation d'une refus. Toutes les villes de Hollande et Sélande maintiennent que les Estats n'ont droit ni pouvoir d'enfreindre le contrat fait avec ceux de la compagnie. Il y va de la dignité de V. M. de ne les accoutumer icy à Luy faire tant de refus » (Lettre de Buzanval à Henri IV du 28 avril 1606, citée par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 23, d'après M.L. van Deventer, *Johan van Oldenbarnevelt en zyn tijd*, t. III, p. 50). C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 274, n. 1, cite également BnF, Brienne 100, f ° 183 v °.

654 Voir O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 23-24, n. 3, d'après les Archives du royaume des Pays-Bas, *Acten en Resolutien van de Staaten Generaal der Vereenigte Nederlanden*, 24 novembre 1606, f ° 640 v °, qui parle d'une « douceur » et dit que « Les services rendus valaient cette récompense ». Voir aussi p. 12, n. 3.

655 D'après C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 279 : « comme un soldat mort "sur le rempart que sa valeur et industrie avoit si longtemps défendu". Est-il, sous forme d'éloge funèbre, ironie plus fine », avec en note 2 la référence à l'oraison funèbre de Buzanval prononcée par Philippe Du Plessis-Mornay.

656 Voir O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 24-26, et C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 278, qui citent les Archives du royaume des Pays-Bas, *Acten en Resolutien van de Staaten Generaal* (1605), f ° 743, 751 v ° et 762 ; R.C. Bakhuizen van den Brink, *Studien en Schetsen over Vaderlandsche Geschiedenis en Letteren*,

Même si Pierre Lintgens était mort au printemps 1606, rien ne pouvait détourner les ambitions du roi de France : le 29 juin suivant, Gérard Le Roy reçoit une commission de capitaine général de la flotte royale des Indes orientales. Celle-ci lui donne pouvoir de faire construire et d'équiper des navires, qu'il est chargé de réunir le plus tôt possible à Brest, où ils devront se tenir prêts à appareiller[657].

Dans les ports hollandais, l'inquiétude est vive face aux entreprises françaises, au point que des remontrances sont adressées aux États généraux à propos de la nécessité vitale pour les Provinces-Unies de ne pas se voir concurrencer dans le commerce des épices[658]. Le 9 septembre 1606, les États généraux proclament l'interdiction pour leurs sujets, sous peine de confiscation des biens, de prendre du service à bord de navires étrangers qui se rendraient aux Indes orientales[659]. Devant cette mesure qui risque fortement de compromettre les chances de mener à bien leur projet, certains marchands retirent leur adhésion à la Compagnie française des Indes orientales, tandis que d'autres s'obstinent à en obtenir de nouvelles, tels Mathieu Colbus et Lucas Antoine Panfi, qui se rendent dans ce but dans les Flandres en février 1607.

Le 2 mai suivant, le roi charge le président Jeannin d'aller négocier en Hollande, de concert avec Buzanval, la reconnaissance de l'indépendance des Pays-Bas, ou tout du moins une trêve avec l'Espagne. Buzanval meurt le 31 août, et Jeannin lui succède alors en tant qu'ambassadeur, avec pour mission de conclure une alliance entre les Provinces-Unies et la France : un traité d'alliance défensive est effectivement signé le 23 janvier 1608. Les négociations pour la trêve commencent au début du mois suivant avec un désaccord entre les deux parties qui porte sur deux questions principales : la liberté du culte catholique dans les Provinces-Unies – exigée par les Espagnols et refusée par les Hollandais – et la liberté du commerce aux Indes orientales – revendiquée par les seconds et refusée par les premiers.

De La Haye, Jeannin correspond toujours fréquemment avec Villeroy, qui est tout aussi acquis que lui au projet de compagnie française du roi[660]. Parallèlement à sa mission diplomatique de la

Amsterdam, F. Muller, 1863-1913, 5 vol., t. IV, p. 252 ; et O. van Rees, *Geschiedenis der Koloniale Politiek van de Republiek der Vereenigde Nederlanden* [*Histoire de la politique coloniale de la République des Provinces-Unies des Pays-Bas*], Utrecht, 1868, p. 32 : « Trois magnifiques lits dorés, donnés de concert avec les États Généraux par les directeurs de la Compagnie hollandaise aux principaux ministres d'Henri IV semblent également avoir eu une certaine influence sur l'état d'incertitude dans lequel les choses demeurèrent ».

657 BnF, Dupuy 318, f ° 121-122, et Brienne 319 (= nouv. acq. franç. 7287), f ° 110-112 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 275, n. 2) [ANNEXES, doc. 22].

658 « […] Maîtres qui mieux que d'autres savaient de quel grand besoin, honneur et profit il est pour notre patrie de garder le négoce des Indes, ce pourquoi nous prions Dieu que les intrigues des gouvernants des autres pays ne nous en privent, ce qui serait au profit de la domination des Espagnols » (cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 23, d'après *Nederlandtsche by Corf*. La Ruche néerlandaise, 1606. *Discours by forme van Remonstrantye vervattende de nootsacklickheydt van de Oost Indische navigatie* [*Discours en forme de remontrance sur la nécessité de la navigation aux Indes orientales*]).

659 BnF, Baluze 293, f ° 67 v °-68 [ANNEXES, doc. 23] (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 275, n. 3). Voir aussi O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 23, qui cite ce document d'après le *Groot Plakaat Boek* [*Grand livre des Placards des États généraux des Pays-Bas*], 9 septembre 1606, p. 547. D'après H. Weber, la charte de la VOC interdisait déjà aux Hollandais de servir dans les compagnies étrangères (*La Compagnie française des Indes…*, p. 61, n. 1).

660 « Véritablement il n'y a meilleur ni plus prompt et sûr moyen d'affoiblir, voire ruiner la puissance d'Espagne,

plus haute importance, Jeannin est informé par Villeroy le 16 février 1608 qu'un des associés de la Compagnie française, Mathieu Colbus, afin de pallier au décès de Pierre Lintgens, lui a parlé d'un autre marchand hollandais, nommé Isaac Le Maire, qui souhaite proposer ses services à la France, dans le plus grand secret toutefois. Henri IV, par l'intermédiaire de Villeroy, donne tout pouvoir à Jeannin pour négocier avec lui[661].

Qui était ce Isaac Le Maire ? Il était né vers 1559 à Tournai, dans la Belgique actuelle (province du Hainaut), non loin de la frontière française. Comme Balthazar de Moucheron – dont la famille était elle originaire de Mouscron, situé un peu plus au nord-ouest – et de nombreux autres marchands protestants, il avait fait fortune à Anvers avant de migrer vers les Provinces-Unies après le siège de la ville par les troupes espagnoles en 1585. Il s'était installé à Amsterdam, où dès 1595 il gérait des affaires importantes, même s'il n'acheta le droit de bourgeoisie qu'en février 1601, tandis que ses trois frères étaient installés au Portugal, en Castille et en Italie. Le Maire, qui avait déjà pris part à plusieurs compagnies indépendantes, fut un des directeurs de la VOC fondée en mars 1602, dont il était un des principaux actionnaires, y ayant souscrit pour 60 000 florins. Mais bien vite, il fut visé par des rumeurs qui l'accusaient de malversations frauduleuses, en particulier dans le financement de l'expédition partie en 1602 sous le commandement de Wybrant van Waarwyk[662], pour lequel il avait négligé de remettre les documents concernant sa part dans les frais de l'équipement. Plusieurs enquêtes furent menées sans découvrir de preuves décisives et Le Maire, interrogé à plusieurs reprises, clama toujours son innocence, dont il reste permis de douter. Quoi qu'il en soit, c'est plus ou moins contraint et forcé qu'il se retira de l'administration de la VOC : le 22 février 1605, il signa une déclaration dans laquelle il s'engageait, entre autres,

> « […] à ne pas entreprendre d'expédition autour du cap de Bonne-Espérance ou par le détroit de Magellan et à ne point participer à des expéditions analogues, entreprises par d'autres que lui, soit ici, soit à l'étranger. En outre, il devra remettre aux administrateurs tous les papiers concernant la Compagnie qu'il possède. Comme caution, il engage une somme de 3.000 livres flamandes, prise sur ses actions dans la Compagnie et, en outre, quelques fermes qu'il possédait à Egmond »[663].

qu'en l'attaquant par les Indes d'Orient et d'Occident ; et crois avec vous que les Espagnols craignent cela plus que toute autre chose. Il semble aussi qu'il n'y ait nation digne ni capable de ce dessein que lesdites Provinces ; mais si elles font la paix, la friandise et commodité du commerce les en dégoûtera du tout. Ce que le Roi prévoyant, il seroit très-aise d'attirer en France cette pratique, comme je vous ai quelquefois écrit ; mais qui voudroit y profiter, il n'y faudroit rien épargner, ni s'embarquer à demi ». Cette lettre de Villeroy à Jeannin, datée de Fontainebleau le 23 novembre 1607, se trouve dans la *Collection des mémoires relatifs à l'histoire de France, depuis l'avénement de Henri IV, jusqu'à la paix de Paris, conclue en 1763*, par M. Petitot, t. XII : *Les négociations du Président Jeannin*, Paris, Foucault, 1821, p. 529-535, la citation se trouve à la page 534.

661 Cette lettre de Villeroy à Jeannin, datée de Conflans le 16 février 1608, se trouve dans la *Nouvelle collection des mémoires relatifs à l'histoire de France depuis le XIII^e siècle jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, par MM. Michaud et Poujoulat, nouvelle édition, t. XVIII : *Président Jeannin, Négociations (1598-1609)*, Paris, Didier et C^ie, 1866, p. 279-280 [ANNEXES, doc. 24].

662 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. IV, *Voyage de quinze vaisseaux hollandois commandez par l'Amiral Wybrandt van Waarwyk, pour la Compagnie d'Octroi des Indes Orientales formée dans les Provinces-Unies*, p. 167 *sq*. Voir aussi l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. VIII, p. 285-300 : « Second Voyage de Vibrand van Warwyck aux Indes Orientales ».

663 Voir J.G. Van Dillen, « Isaac Le Maire et le commerce des actions de la Compagnie des Indes orientales », *Revue d'histoire moderne*, t. X (nouvelle série, t. IV), 1935, p. 5-21 et 121-137 (p. 5-10 pour ce qui concerne son activité avant 1608), qui indique p. 9 n. 1 que l'on peut trouver cette déclaration dans « Pieter van Dam », *Beschryvinge van*

Pourtant, trois ans plus tard, au mépris de cette déclaration et sans doute plein de rancœur envers ses compatriotes, Le Maire offre ses services au roi de France. On peut établir là encore un parallèle avec Balthazar de Moucheron et, plus encore, nous avons la certitude que les deux hommes se connaissaient bien puisqu'en 1609 on les retrouvera toujours en France, associés dans l'armement d'une expédition vers le cap de Bonne-Espérance, puis dans un projet de Compagnie des Indes orientales. Henri IV s'empresse de répondre à ses sollicitations[664] par l'intermédiaire de Jeannin qui, le 7 mars 1608, informe Villeroy qu'il a envoyé quérir Le Maire à Amsterdam afin de s'entretenir directement avec lui au nom du roi, toujours dans le plus grand secret[665].

Le Maire s'est aussitôt rendu à La Haye puisque Jeannin annonce le 14 mars à Villeroy qu'il l'a effectivement rencontré secrètement, afin de ne pas éveiller les soupçons de la VOC. Le Maire lui a expliqué qu'il avait déjà été contacté auparavant par des agents français pour un projet similaire – sans qu'on sache lequel – et qu'il avait dans ce but recruté des pilotes et des équipages qu'il avait finalement fait embarquer sur une flotte hollandaise, pensant que l'entreprise était abandonnée. Mais il est de nouveau prêt à servir Henri IV et il expose à Jeannin son programme pour la création d'une Compagnie française des Indes orientales, proposant même d'ores et déjà quatre de ses navires. Enfin, Jeannin dresse un bilan de la situation et craint que les marchands hollandais ne s'opposent fermement au projet français, voire même qu'ils s'allient aux Portugais[666].

Si Le Maire exige le plus grand secret parce qu'il se sait surveillé par la VOC, de son côté Henri IV gère lui aussi l'affaire dans la discrétion, uniquement avec Villeroy à Paris et Jeannin à La Haye. Sully n'est surtout pas mis au courant, car on a déjà évoqué sa sympathie pour les Hollandais protestants et les cadeaux qu'il a reçus de leur part pour l'inviter à freiner les projets du roi et le remercier de ses précieux services. Sully est réputé, en grande partie à tort[667], pour avoir toujours encouragé l'agriculture, comme tendrait à l'indiquer une phrase devenue célèbre de son testament

de Oost-Indische Compagnie, éd. par F.W. Stapel, t. I, p. 227, *Rijks Geschiedkundige Publicatiën*, grande série, n ° 63. Voir aussi R.C. Bakhuizen van den Brink, *Studien en Schetsen over Vaderlandsche Geschiedenis en Letteren*, Amsterdam, F. Muller, 1863-1913, 5 vol.

664 Voir O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 27 : « le roi trouva dans Lemaire l'homme capable de réaliser ses vues, c'était en même temps qu'un administrateur de grande compétence, un ennemi acharné de la Compagnie des Indes [VOC] ».

665 « […] J'ai envoyé le sieur de Sainte-Catherine à Amsterdam pour faire venir ici le marchand dont m'écrivîtes, nommé Isaac Le Maire, afin de parler à lui suivant le commandement du Roi. J'ai retenu la lettre de Sa Majesté pour la lui donner moi-même, et lui ai seulement écrit un mot afin de le faire venir, sans lui en exprimer la cause. Bien lui ai-je envoyé la lettre du marchand, écrite en flamand. Je n'ai même pas dit audit Sainte-Catherine la cause pourquoi je le mandois, afin que le tout soit plus secret ; aussi n'est-il temps d'en parler ouvertement, crainte d'offenser les Etats, qui penseroient que nous nous rendrions faciles à leur faire quitter ce commerce, ou autrement le réduire à peu d'années, pour l'attirer tant plus tôt chez nous. Les Espagnols en seroient pareillement offensés, étant certain qu'ils ne tiendront jamais pour leurs amis les princes qui feront quelque dessein sur les Indes […] » (Lettre de Jeannin à Villeroy, datée de La Haye le 7 mars 1608, éd. Michaud et Poujoulat, p. 297).

666 Lettre de Jeannin à Villeroy, datée de La Haye le 14 mars 1608, éd. Michaud et Poujoulat, p. 302-304 [ANNEXES, doc. 25].

667 Voir B. Barbiche et S. de Dainville-Barbiche, *Sully. L'homme et ses fidèles*, Paris, Fayard, 1997, notamment p. 512-514, où est démonté le mythe d'un Sully ministre de l'agriculture avant la lettre, élaboré ultérieurement par des économistes comme Pierre Le Pesant de Boisguilbert (1646-1714), un cousin de Pierre Corneille, auteur entre autres de : *Le Détail de la France, la cause de la diminution de ses biens et la facilité du remède en fournissant en un mois tout l'argent dont le Roi a besoin et enrichissant tout le monde* (1695). Voir également L. Avezou, *Sully à travers l'histoire. Les avatars d'un mythe politique*, Paris, École des Chartes, 2001.

politique, les *Œconomies royales* : « Le labourage et le pastourage, voilà les deux mamelles de la France, les vraies mines et trésors du Pérou ». Il est connu également, par la citation donnée ci-après, pour s'être toujours opposé aux ambitieux projets d'Henri IV qui concernaient l'outre-mer, comme en témoigne par exemple le voyageur toscan Francesco Carletti, qui fut reçu par le roi, puis par Sully, le 11 décembre 1605[668]. Or, cette image est un peu trop réductrice, ou en tout cas il est nécessaire de la nuancer et d'expliciter clairement cette citation, dont des extraits sont souvent sortis de leur contexte de façon hâtive. Celle-ci se trouve au début d'une lettre qu'il a adressée au président Jeannin deux semaines plus tôt, le 26 février 1608 :

> « Monsieur, j'ai toujours estime la monarchie d'Espagne être du nombre de ces Etats-là, qui ont les bras et les jambes fortes et puissantes, et le cœur infiniment foible et débile ; et tout au contraire notre empire français être de ceux qui ont les extrémités destituées de puissance et de vertu, et le corps d'icelles merveilleusement fort et vigoureux ; différences qui procèdent de leur situation et du naturel des nations dont ils sont composés. Ces considérations m'ont toujours fait insister et conseiller, avec fermeté, qu'il falloit attaquer le cœur et les entrailles de l'Espagne, que j'estime, pour le présent, résider aux Indes orientales et occidentales, lesquelles ayant été le seul fondement de la grandeur d'Espagne, sera, par sa ruine, le bouleversement de sa rude domination, sans néanmoins devoir prétendre pour nous la conservation et possession de telles conquêtes, comme trop éloignées de nous, et, par conséquent, disproportionnées au naturel et à la cervelle des Français, que je reconnois à mon grand regret n'avoir ni la persévérance ni la prévoyance requises pour telles choses, mais qui ne portent ordinairement leur vigueur, leur esprit et leur courage, qu'à la conservation de ce qui les touche de proche en proche, et leur est incessamment présent devant les yeux, comme les expériences du passé ne l'ont que trop fait connoître : tellement que les choses qui demeurent séparées de notre corps par des terres ou des mers étrangères, ne nous seront jamais qu'à grande charge et à peu d'utilité […] »[669].

668 Carletti venait d'effectuer un tour du monde qui l'avait mené en Nouvelle-Espagne, aux Philippines, au Japon, en Chine, à Malacca, à Cochin et à Goa (en 1599-1601). Voir *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, P. Carile et F. Verrier (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1999, p. 306 : « Je fus conduit chez ledit Rosny qui est le trésorier-général de toute la France le lendemain, et m'entretenant avec lui du négoce que S. M. désirait faire, je le trouvai farouchement opposé à la volonté du roi et point du tout conforme à ce que son ambassadeur [Buzanval] m'avait dit de lui à La Haye, plein de mépris pour ce négoce et ceux qui l'avaient soumis à l'attention de Sa Majesté, à savoir le secrétaire Villeroy qui n'était guère ami de Rosny selon l'usage des cours ».

669 Lettre de Sully à Jeannin du 26 février 1608, éd. Michaud et Poujoulat, p. 280. On peut signaler ici que Richelieu partageait certaines vues de Sully : « Je n'entre point dans le détail du Commerce qui se peut faire aux Indes Orientales & en Perse, parce que l'humeur des François estant si prompte, qu'elle veut la fin de ses desirs aussitost qu'elle les a conceus, les voyages qui sont de longue haleine sont peu propres à leur naturel » (*Testament politique d'Armand Duplessis, cardinal Duc de Richelieu*, Amsterdam, chez Henry Desbordes, 1689, 2e partie, chap. IX (« De la Puissance du Prince »), section VI (« Qui traite du Commerce, comme une dépendance de la Puissance de la Mer, & specifie ceux qu'on peut faire commodément »), p. 365-366 ; reprint Caen, Presses universitaires de Caen (Bibliothèque de philosophie politique et juridique), 2002). Cependant, le cardinal élaborait tout de même de vastes projets pour permettre à la France de prendre part au commerce des Indes orientales, comme l'indique la suite de la citation (p. 366) : « Cependant comme il vient grande quantité de soye & de tapis de Perse, beaucoup de curiositez de la Chine, & toutes sortes d'Epiceries de divers lieux de cette partie du monde, qui nous sont d'une grande utilité, ce negoce ne doit pas estre negligé. Pour faire un bon établissement, il faudroit envoyer en Orient deux ou trois Vaisseaux, commandez par des personnes de condition, prudentes & sages, avec Patentes & Pouvoirs necessaires pour traiter avec les Princes, & faire alliance avec les Peuples de tous côtez, ainsi qu'on fait les Portugais, les Anglois & les Flamans. Ce dessein réüssiroit d'autant plus infailliblement, que ceux qui ont pris pied dans ces Nations en sont maintenant fort haïs, ou parce qu'ils les ont trompez, ou parce qu'ils les ont assujettis par force ». Voir aussi la section V du *Testament politique* : « De la puissance sur la Mer », p. 344-359, ainsi que H. Hauser, *La pensée et l'action économique du cardinal de Richelieu*, Paris, PUF, 1944 ; R. Delavignette, C.-A. Julien, *Les constructeurs de la France d'outre-mer*, Paris, Corrêa, 1946, p. 89-124 ; L.-A. Boiteux, *Richelieu, grand maître de la navigation et du commerce de France*, Paris, Ozanne, 1955 ; L. Deschamps, « La question coloniale en France au temps de Richelieu et de Mazarin », *Revue de géographie*, t. XVII, juillet-décembre 1885, p. 365, 371-373 et 440-452 ; J. Barassin, « Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'océan Indien au XVIIe siècle », in *Océan Indien et Méditerranée* (6e colloque international d'histoire maritime, Lourenço Marquès, 1962), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1964, p. 381-385 ; P. Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Rennes, Ouest-France,

Sully était un ennemi acharné du roi catholique et de l'Espagne en général. À ce titre, afin d'affaiblir le géant espagnol, il recommandait de l'attaquer, entre autres, aux Indes orientales, mais sans toutefois viser de conquêtes, qu'il estimait « disproportionnées au naturel et à la cervelle des Français » en raison de leur tempérament, qui les inclinait à préférer ce qu'ils pouvaient se procurer facilement à portée de leurs mains. C'est ici que se situe la nuance : Sully était opposé aux entreprises coloniales de grande ampleur car il craignait la dépopulation de la France, mais pas aux expéditions outre-mer qui pourraient ébranler la puissance espagnole.

Aux Provinces-Unies, les négociations pour la trêve avec l'Espagne ont débuté en ce même mois de février 1608. Et si les propositions de Le Maire éveillent le plus grand intérêt chez Jeannin et Henri IV, les discussions diplomatiques, qui traînent en longueur, conservent la priorité et empêchent tout accord définitif concernant les projets de compagnie française, qui demeurent dans l'expectative. Aussi, à partir de la fin de l'année 1608, Le Maire se tourne – provisoirement – vers d'autres activités[670] et en particulier vers un autre projet. Toujours en rapport avec Jeannin, il tente de recruter l'explorateur anglais Henry Hudson, récemment arrivé à Amsterdam, afin de l'envoyer découvrir le mythique passage vers les Indes orientales qui se situerait dans les eaux glacées du nord-est de l'Europe[671]. Cette mission devait être menée au service du roi de France, qui créait pour cela secrètement une Compagnie du Pôle arctique, dont le directeur était Michel Poncet de la Pointe. Celle-ci, une fois le détroit découvert, aurait le monopole de cette nouvelle route du Nord, censée être beaucoup plus courte que les autres : six mois au lieu de trois ans. Elle devrait donc la protéger en occupant militairement le détroit et en imposant un système de taxes à son passage. Les tractations étaient menées dans le plus grand secret – Sully lui-même n'était pas au courant – et l'expédition, qui partirait officiellement avec une patente de Maurice de Nassau, devrait, après avoir pris possession du détroit, arborer le pavillon français et rentrer directement en France. En cas d'échec, elle devait discrètement rejoindre son port d'attache[672].

1989. Voir aussi C. de la Roncière, qui définit Richelieu comme « le fondateur de notre empire colonial » (p. 277, n. 2), et qui consacre trois chapitres du quatrième volume de son *Histoire de la marine française* à son action : « Richelieu grand maître de la navigation » (p. 481-505), « Richelieu et la centralisation de l'autorité maritime » (p. 558-580) et « Comment une marine se relève » (p. 581-628).

670 Au printemps 1609, le cours des actions de la VOC connut une forte baisse. Le Maire fut accusé de mener une « rotterie » (conspiration, intrigue) dont les membres spéculaient volontairement à la baisse afin de pouvoir racheter des actions au prix le plus bas et de dégager ainsi des bénéfices considérables. Il avait effectivement créé le 11 février 1609 avec d'autres commerçants une société appelée « la Grande Compagnie », une organisation secrète dont le but était aussi bien d'acheter que de vendre des actions, mais qui n'eut qu'une durée de vie très courte puisqu'elle cessa son activité dès le mois d'avril suivant. Le cours des actions de la VOC remonta largement en 1610 et 1611. Voir J.G. Van Dillen, « Isaac Le Maire… », p. 121-137.

671 Hudson avait déjà effectué deux voyages dans l'Arctique en 1607 et en 1608, dépassant les 80° de latitude le long des côtes du Spitzberg. Rentré de son second périple le 26 août 1608, il collaborait avec le géographe hollandais Plancius, ardent défenseur du passage au nord-est de l'Europe, que Jeannin rencontra également à plusieurs reprises.

672 Sur cette affaire, voir dans la *Nouvelle collection des mémoires relatifs à l'histoire de France depuis le XIII^e siècle jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, par MM. Michaud et Poujoulat, nouvelle édition, t. XVIII : *Président Jeannin, Négociations (1598-1609)*, Paris, Didier et C^ie, 1866, p. 303-304 (lettre de Jeannin à Villeroy, 14 mars 1608), 552-554 (Jeannin à Henri IV, 25 janvier 1609), 579-580 (Villeroy à Jeannin, 25 février 1609), 580 (Henri IV à Jeannin, 28 février 1609), 581-582 (Villeroy à Jeannin, 28 février 1609), 590 (Jeannin à Henri IV, 8 mars 1609), 607-608 (Henri IV à Jeannin, 28 mars 1609) et 638 (Jeannin à Villeroy, 8 mai 1609). Voir également A. Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales et voyages de découvertes chez les Normands 1500-1650*, Paris, Dumont,

Pendant ce temps, la situation politico-diplomatique en Europe évolue. La succession de Clèves et de Juliers s'ouvre à la fin du mois de mars 1609, suite à la mort du duc de Clèves, dont Henri IV informe Jeannin dans une lettre datée du 3 avril[673]. L'hostilité toujours latente entre la France et les Habsbourg se trouve ainsi relancée, tandis que le 9 avril est enfin conclue une trêve de douze ans entre les Provinces-Unies et l'Espagne grâce, entre autres, aux efforts du président Jeannin.

Comme le démontrent ses instructions du 25 avril transmises à Jeannin, Henri IV ne perd pas pour autant de vue ses projets. C'est peut-être même à ce moment qu'il commande la seconde édition de l'ouvrage de François Martin, qui paraît en cette même année 1609[674]. Le roi de France pense, à tort, que la VOC va cesser ses activités suite à la conclusion de la trêve et il espère ainsi attirer en France les marchands et les marins hollandais[675]. Par les mêmes instructions, le roi demande également à Jeannin de travailler discrètement à la révocation d'Aerssens, qui lui a toujours mis des bâtons dans les roues[676].

1916, 2 vol., t. I, p. 328-331 ; C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 279-283 : « Le détroit polaire » ; *Id.*, *Le passage nord-est et la Compagnie française du pôle arctique au temps de Henri IV*, Paris, Bibliothèque de l'École des chartes (t. LXXVIII, 1917), 1918 ; Y. Cazaux, « Trouver le passage du Nord vers la Chine », in *Henri IV. Les horizons du règne*, p. 309-317.

673 Lettre d'Henri IV à Jeannin du 3 avril 1609, éd. Michaud et Poujoulat, p. 608 : « Messieurs Jeannin et de Russy, je vous fais cette dépêche par ce courrier exprès, sur l'avis que j'ai reçu présentement de la mort du duc de Clèves, avenue le vingt-cinquième du mois passé au soir. Vous savez que cette succession est prétendue de divers princes ».

674 On ne sait pas à quelle date exactement parut cette seconde édition de la *Description du premier voyage faict aux Indes Orientales par les François en l'An 1603*, car le privilège qu'on y trouve est celui de l'édition de 1604. Henri IV, qui souhaitait à ce moment relancer ses projets concernant le commerce avec les Indes orientales, a tout à fait pu la commander à François Martin, mais aucun élément ne le prouve.

675 Dernière instruction [à Jeannin] apportée de la Cour par M. de Preaux, datée de Fontainebleau le 25 avril 1609, in *Collection des mémoires relatifs à l'histoire de France*, éd. Petitot, t. XI, p. 537-538 : « Le désir de sadite Majesté a toujours été d'introduire en son royaume la navigation aux Indes, pour s'en prévaloir comme tous ses voisins. C'est pourquoi elle veut que ledit sieur Jeannin parle aux marchands et capitaines de navires de delà qui ont accoutumé de faire ladite navigation, pour savoir d'eux si après ladite trève ils voudront se retirer en France, à quelles conditions ils entendroient le faire, et les lieux plus propres auxquels ils demanderoient qu'il leur fût permis d'établir ce commerce et armement. Car plusieurs ont opinion que la compagnie et société que les marchands ont dressée par delà pour exercer ladite navigation des Indes Orientales, ne durera après ladite trève, pour le petit profit qu'ils y trouveront, au regard des périls qu'ils courront et des avances qu'ils y feront, à cause qu'ils ne pourront plus se prévaloir des prises sur les Espagnols et Portugais qu'ils souloient faire durant la guerre, auxquelles consistoit leur principal gain. C'est pourquoi sadite Majesté estime qu'aucuns desdits marchands ou capitaines de navires, qui ont ci-devant tiré tel profit desdits voyages, seront peut-être bien aises de se retirer en ce royaume pour les pouvoir continuer avec la même liberté qu'ils ont fait ci-devant, comme il leur pourroit être permis par Sa Majesté, aux conditions dont on conviendroit avec eux ; sadite Majesté ne faisant point de doute que plusieurs marchands et capitaines de navires et autres Français n'entrent en société avec eux pour le même effet, y étant poussés et autorisés de sadite Majesté, comme ils seront. Partant ledit sieur Jeannin sondera sur cela la volonté et disposition desdits marchands et capitaines de delà, et mettra peine de les attirer au désir de Sa Majesté, qu'elle a exposé de sa propre bouche audit de Preaux pour lui rapporter plus particulièrement ».

676 *Ibid*., p. 538 : « Mais il seroit expédient de changer et révoquer bientôt le sieur d'Aërsens, pour les raisons qui ont été dites audit sieur de Preaux ; car sa conduite passée donne très-mauvaise opinion de la future, et semble qu'en quelque endroit qu'il réside, il ne pourra jamais faire tant de mal qu'il en fait où il est à présent, à cause des connoissances et intelligences qu'il y a acquises, même avec ceux de sa religion : toutefois c'est chose qu'il faut conduire avec discrétion ». Ce souhait d'Henri IV ne fut pas exaucé, puisque quelques années plus tard, lors de sa nomination en 1613, le nouvel ambassadeur aux Provinces-Unies, Benjamin Aubery, seigneur du Maurier, reçut l'ordre d'obtenir le rappel de François d'Aerssens, qui ne donnait plus satisfaction à la régente Marie de Médicis.

Une dizaine de jours plus tard, le 5 mai 1609, le capitaine Melchior van Kerkhoven[677], commandité par Le Maire pour découvrir le passage Nord-Est pour le compte du roi de France en remplacement d'Henry Hudson – embauché dans l'intervalle par la VOC pour mener à bien le même projet et qui avait mis à la voile un mois auparavant (6 avril) – quitte Amsterdam. Mais arrivé au sud de la Nouvelle-Zemble, il se heurte à d'énormes icebergs qui l'empêchent de franchir le détroit de Kara[678] et l'obligent à rebrousser chemin, tandis que Hudson, lui aussi bloqué par les glaces, met le cap à l'Ouest pour tenter de trouver un passage au nord de l'Amérique[679]. Devant l'échec de cette entreprise, Le Maire revient à son dessein initial et, comme il l'avait promis à Jeannin lorsque celui-ci a quitté La Haye à l'été 1609 après la conclusion de la trêve, il se rend en décembre à Paris afin d'y entamer à nouveau des négociations pour la fondation d'une Compagnie française des Indes orientales.

En ce même mois de décembre 1609, sans que l'on sache avec certitude si les deux affaires sont liées, quatre navires se tiennent prêts à appareiller de Saint-Malo. Le célèbre corsaire Simon Dansa, d'origine hollandaise[680], doit même les escorter avec ses propres vaisseaux, auxquels d'autres doivent encore se joindre. Les Hollandais protestent à nouveau vigoureusement, notamment contre le recrutement de leurs compatriotes, et menacent de la pendaison tous ceux qui seraient trouvés à bord des navires français[681].

---

677 Auparavant, Kerkhoven avait commandé en 1596 une flotte de quatre navires destinée à faire escale dans des ports des Indes occidentales tels que Saint-Domingue et Porto Rico, puis avait été nommé en 1602, en compagnie d'Olivier van Noort, capitaine et conseiller de l'escadre de l'amiral Van Obdam, qui avait pour mission de chasser les navires espagnols des côtes des Provinces-Unies.

678 Appelé aussi détroit de Nassau, détroit de Weigatz (Veïgatch), ou Portes de Kara, il se situe entre la pointe méridionale de la Nouvelle-Zemble et la côte de la Sibérie.

679 Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. I, *Suite des voyages faits pour découvrir un passage à la Chine* p. 210-214. Hudson, après avoir reconnu notamment l'estuaire du fleuve qui porte son nom à New York, rentra en novembre 1609 en Europe. En 1610, cette fois au service de ses compatriotes de l'East India Company, il toucha à bord du *Discovery* les côtes du Labrador, puis parvint au détroit et à la baie auxquels on a également donné son nom, convaincu d'avoir découvert le passage du Nord-Ouest vers les Indes orientales. Mais son navire fut pris par les glaces et un hivernage très pénible se solda par une mutinerie. Hudson, son fils et sept compagnons furent abandonnés sur une barque sans provisions et ne survécurent sans doute pas longtemps (juin 1611).

680 Il était né à Dordrecht, en Hollande, vers 1579. Après quelques années passées à faire la chasse aux galions portugais et espagnols qui rentraient en Europe richement chargés pour le compte des Barbaresques d'Alger, il changea de camp et passa au service de la France, pour laquelle il avait pour mission de protéger les navires de la Chambre de commerce de Marseille contre les corsaires barbaresques.

681 D'après G. Fagniez, *L'économie sociale de la France sous Henri IV, 1589-1610*, Paris, Hachette, 1897 (rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1975), p. 280-281, suivi par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 289 et par H. Weber, *La Compagnie française des Indes…*, p. 60. G. Fagniez et C. de la Roncière citent *Calendar of State Papers. Colonial series, East Indies, China and Japan*, vol. 2 : 1513-1616, W.N. Sainsbury (éd.), Londres, Longman, 1864, p. 199, n° 469, Paris, 1er décembre 1609 : « Wm. Becher to Salisbury. *The French have long aspired to make themselves strong by sea, and to that purpose "have now set on foot this invention," a society to trade into the East Indies, and they intend making a stock of four millions of crowns. Understands that great part is already contributed, and four ships are making ready to depart from St. Malo for the first voyage. Low Country seamen engaged at great pay, and many of their ships bought, the French "pretending to go thoroughly in hand with the matter." The States Ambassador complains of the enterprise for many respects. Dawnser is to serve the French and to have other ships added to his own, as they wish to be strong enough to encounter the Spaniard. Knows not how it is like to proceed, but certain it is if they can make their own men capable of the voyage they will never want money to set it forward, France being now very rich, and money at a very low interest.* [*Extract from Correspondence, France.*] » ; p. 200, n° 473, Paris, 13 décembre 1609 : « Wm. Becher to Salisbury. *Arrival of two captains from Holland for conducting the ships of the Society of the Indies, "which is here embraced with much expectation." President Janin laid the foundation of it at his voyage into the Low Countries.* [*Extract from*

Dès le 8 décembre, Aerssens alerte le Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt de la menace qui se précise avec la présence à Paris d'Isaac Le Maire. Huit jours plus tard, il lui fait part de sa vive inquiétude quant à l'avancée du projet de ce dernier, auquel sont également associés Balthazar de Moucheron et Georges Spilberg[682]. Aerssens tente en vain de convaincre les conseillers d'Henri IV que cette entreprise aurait des conséquences aussi désastreuses pour les Français que pour les Hollandais puisque, en raison de la nouvelle concurrence, les prix des épices augmenteraient aux Indes orientales et baisseraient en Europe. Cet argument étant difficile à combattre, les conseillers proposent une compagnie qui réunirait Français, Anglais et Hollandais ! Aerssens juge ce projet irréalisable aux Indes orientales, mais suggère qu'il soit mené pourquoi pas aux Indes occidentales, ce qui est rejeté. Il explique aussi pourquoi Henri IV tient tant à la fondation d'une compagnie française : « Le Roy presse ceste société pour le gain qu'il prétend de la vente des épiceries qu'à la façon du sel, il faict estat de distribuer par son royaume »[683].

Balthazar de Moucheron, qui joue apparemment un double jeu, vient alors trouver Aerssens pour lui proposer, en échange d'une récompense, de faire échouer le plan de Le Maire, mais en toute discrétion, afin de ne pas compromettre le crédit dont il bénéficiait à la cour d'Henri IV[684]. Quelques jours plus tard, Aerssens écrit à Oldenbarnevelt que Le Maire l'évite et que les négociations se poursuivent toujours. Le 25 décembre, il croit pouvoir annoncer fièrement qu'il a réussi à faire avorter l'entreprise de Le Maire grâce à l'intervention de Sully[685]. Le même jour, il écrit aux États généraux que Le Maire a enfin accepté de le rencontrer. L'entretien est surréaliste : le rusé marchand commence par faire semblant de n'être au courant de rien puis, lorsque Aerssens lui déclare qu'il sait tout de ses agissements, il avoue, essayant de se justifier en rappelant à son interlocuteur sa famille nombreuse (il aurait eu 22 enfants ![686]) et le tort qui lui avait été causé quelques années auparavant, qui l'avait contraint à quitter la VOC. Mieux encore, il se présente comme un Hollandais loyal qui ne voudrait rien entreprendre sans le consentement des États ! Rappelons qu'il s'était présenté moins de deux ans auparavant à Jeannin comme étant « issu de la

Correspondence, France.] » ; p. 203, n° 478, Paris, 8 janvier 1610 : « W. Becher to Salisbury. *Mons. Aerssens is charged to complain to the French King about Dawnser. He tells Becher that he is commissioned to remonstrate very roundly against the setting up of a society in France for traffic in the East Indies ; that if the French will, with such great injustice, so proceed in it as to suborn the Dutch mariners and merchants to serve the French in this enterprise, to the States' prejudice, and the French King will give them protection, the Hollanders will be driven to do justice on their own people in their own territories, and board the French ships where ever they meet them, and hang up all the Flemings they find in them. Thinks Aerssen's earnestness in this matter will go nigh to break the neck of the enterprise, for although the French have great store of money, they will never be able to perform the voyage without the help of the Hollanders men and shipping.* [*Extract from Correspondence, France*.] ».

682 Voir J.G. Van Dillen, « Isaac Le Maire… », p. 12. Sur l'activité de Le Maire en 1609-1610, voir p. 11-15.

683 *Ibid*., p. 12-13, d'après la correspondance d'Aerssens avec Oldenbarnevelt.

684 *Ibid*., p. 13 : « Moucheron quy est de ceste menée me vint proposer hier qu'il a moyen de rompre ce dessein, si je veux traicter de quelque récompense avec lui ; je m'en suis excusé à faute de charge avec promesse de la vous [Oldenbarnevelt] demander à condition que on usera discrètement de son ouverture, quy, esventée, le perdrait tout à faict en ceste Cour ».

685 *Ibid*. : « Je croy avoir rompu le col au dessein d'Isaaq le Maire ; du moins, M. de Sully m'a promis que, de six mois, il ne s'en parlera point et ne permettra point que il soit aidé de la bourse du Roy qu'il demande pour fondement ».

686 Il s'était marié peu avant son départ d'Anvers en 1585 avec Maria Walraven.

ville de Tournay, les habitants de laquelle ont tous la fleur de lis dans le cœur » ! À l'instar de Balthazar de Moucheron, Isaac Le Maire joue donc lui aussi un double jeu.

Cependant, Aerssens avait crié victoire trop vite et, dans une lettre du 29 décembre, il apprend à Oldenbarnevelt que Le Maire, par l'intermédiaire de Jeannin, a été reçu par Henri IV, auquel il a exposé son projet, en osant même prétendre que celui-ci avait reçu l'aval du Grand Pensionnaire[687]. Le 5 janvier 1610, Aerssens annonce le départ – provisoire – de Le Maire, mais doit reconnaître que malgré ses efforts l'affaire progresse toujours[688]. En même temps, les bourgmestres prient les États généraux de faire tout leur possible pour empêcher la fondation d'une Compagnie française des Indes orientales[689]. Le 1er mai, Isaac Le Maire donne à son cousin Alexandre plein pouvoir pour transférer des actions en son nom. Était-il sur le point de repartir à Paris ? On l'ignore[690].

Pendant ce temps, Henri IV se prépare à la guerre, latente depuis l'ouverture de la succession de Clèves et de Juliers un an auparavant : il institue un conseil de régence, fait sacrer la reine à Saint-Denis le 13 mai et fixe le départ des troupes françaises vers le Rhin à la seconde quinzaine de mai. Hélas, le lendemain il est assassiné par Ravaillac. Sa mort tragique, qui priva la Compagnie créée en 1604 de son plus actif protecteur et d'un appui qui lui était indispensable, ainsi que les menaces hollandaises répétées, qui provoquèrent sans doute des défections, ruinèrent pour quelques années

687 « Le Maire qui devait partir, a renové sa poursuitte par l'excitation de M. Janin qui l'a conduit ce matin vers le roi, lequel il a entretenu sur l'avantage de ce commerce plus qu'une demie heure. Il authorise fort de vous pour vous avoir communiqué le sujet de son voyage et que l'aves approuvé, je ne croy pas qu'il vous a descouvert le vray fonds, j'apprendrai sa suitte » (cité par J.G. Van Dillen, « Isaac Le Maire… », p. 14).

688 « [Il] porte de[s] lettres du Roy pour son descharge et doibt revenir au premier commandement et entreprendre la direction de cette société, M. les Estats le consentans. On travaillera ceste année aux préparatifs ; M. de Sully me dit qu'ils ne sont pas où ils pensent, qu'un an de terme est beaucoup en matière de résolution de ceste Cour. M. Janin en dit autant ; mais c'est lui qui a la direction de tout ceci et par le moyen duquel Le Maire a traité. Je n'y puis plus rien, j'ay faict mon devoir quand je vous ai donné advis de ce qui s'en passe » (*ibid*.).

689 *Ibid*., p. 15, d'après les Archives nationales. Suite Etats Généraux, 62.

690 L'assassinat d'Henri IV, le 14 mai, mit certainement un point final à ses ambitions françaises. Au printemps 1611, Le Maire quitte définitivement Amsterdam pour s'établir à Egmond (Hollande septentrionale). Il possède encore des actifs, mais la VOC refuse de les lui mettre à disposition. De longs procès s'ensuivent, sans succès pour Le Maire. En 1614, il fonde avec des notables de la ville de Hoorn l'Australische Compagnie, qui équipe l'année suivante deux navires, dont l'un est commandé par son fils Jacques (Jakob). L'objectif était de découvrir la terre australe inconnue et de trouver une autre route, moins dangereuse, que celle du détroit de Magellan pour gagner l'océan Pacifique et les Moluques. Assisté de Willem Cornelisz Schouten comme pilote, Jakob Le Maire partit le 14 juin 1615 avec 90 hommes. Poursuivant vers le sud, au-delà du détroit de Magellan, l'expédition franchit le détroit de Le Maire (entre la Terre de Feu et l'Île des États) et découvrit le cap Horn en janvier 1616, démontrant ainsi l'insularité de la Terre de Feu et ouvrant une nouvelle voie vers le Pacifique. Après avoir traversé le vaste océan d'est en ouest, et après quelques escales dans des archipels tel que celui de la Nouvelle-Irlande (au nord-est de la Nouvelle-Guinée) pour faire du commerce et embarquer des vivres, la *Concorde* (l'autre navire a brûlé accidentellement lors de réparations effectuées sur la côte de Patagonie) arriva à Jacatra (sur l'île de Java) à la fin du mois d'octobre 1616. Elle fut confisquée au prétexte que la VOC était la seule compagnie autorisée à commercer aux Indes orientales. Relâchés mais sans leur navire, la vingtaine d'hommes survivants furent reconduits dans leur pays, en tant que passagers. Ils rentrèrent en juillet 1617 sans Jakob Le Maire, qui mourut dans l'océan Indien à la fin de mois de décembre 1616. Schouten publia le récit de son voyage, qui fut aussitôt traduit en français : *Iournal ou Description du merveilleux voyage de Guilliaume Schouten*, Amsterdam, Guillaume Ianson, 1618. Voir aussi Renneville, *Recueil des voyages…*, t. VIII, *Voyage de Georges Spilberg, amiral hollandois, aux isles Moluques, par le detroit de Magellan*, p. 111-112, et surtout *Navigation australe faite par Jaques Le Maire, et par Willem Cornelisz Schouten, les années 1615, 1616 & 1617*, p. 114-229, ainsi que dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. X, « Navigation australe, ou voyage de Jacques Le Maire, pour la découverte d'un nouveau passage, au Sud du Détroit de Magellan », p. 431-456. Isaac Le Maire intenta un procès à la VOC, qu'il remporta cette fois, avant de mourir à son tour le 20 septembre 1624. Voir J.G. Van Dillen, « Isaac Le Maire… », p. 134-137.

cet audacieux projet qui aurait pu permettre à la France de pendre part au commerce des Indes orientales[691].

Cette ambitieuse entreprise ne pouvait réussir qu'à condition d'emprunter aux Provinces-Unies ou aux autres puissances maritimes les ressources qui manquaient à la France en hommes et en matériel. Or l'activité de la Compagnie fut paralysée principalement par la violente opposition des Hollandais, qui employèrent tous les moyens – tour à tour la corruption et les menaces – afin d'empêcher son développement. Paradoxalement pourtant, c'était un de leurs compatriotes, Hugo Grotius, qui proclamait la liberté des mers dans son fameux *Mare liberum* publié en 1609[692], mais cette liberté que les Hollandais revendiquaient contre les Espagnols et les Portugais, ils la déniaient aux autres nations, en particulier aux Français. Cette hostilité hollandaise allait encore se durcir et perdurer dans les années à venir. On peut aussi citer une autre forme d'opposition, celle de Sully, qui fit tout son possible pour entraver ces entreprises qu'il jugeait « disproportionnées au naturel et à la cervelle des Français »[693]. Enfin, la Compagnie était privée du concours, qui aurait pu lui être d'un grand secours, des Malouins, qui ne participaient pas – du moins pas encore à ce moment – au projet, par esprit d'indépendance et parce que c'est Brest qui avait été choisi comme port d'armement.

691 Voir la belle envolée lyrique de C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 289 : « Au moment où notre programme colonial se réalisait, la destinée aveugle faucha toutes nos espérances, en frappant le seul homme qui fût à même de le mener à bien. Henri IV était assassiné. Des hauteurs du rêve où planait la pensée royale, la chute ne pouvait manquer d'être rude » ; ainsi que O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 32 : « Les plans du roi qui voulait une marine à la France pour pouvoir combattre l'Espagne et qui comprenait que pour développer cette marine il lui fallait le trafic régulier et lucratif du commerce par mer, furent brusquement interrompus par son assassinat ; la Compagnie française perdit en lui son plus actif protecteur ».

692 Hugo Grotius, *Mare liberum – De la liberté des mers*, dans la traduction française effectuée par Alfred Guichon de Grandpont (1845) ; reprint Caen, Presses universitaires de Caen (Bibliothèque de philosophie politique et juridique), 1990. La thèse de Grotius fut contestée par celle de la *Mare clausum* développée par le théoricien anglais John Selden, à la demande de son roi Charles I[er], dans l'ouvrage éponyme paru en 1635. Voir M.J. Van Ittersum, *Profit and Principle. Hugo Grotius, Natural Rights Theories and the Rise of Dutch Power in the East Indies, 1595-1615*, Leyde, Brill, 2006.

693 Dans son *Traité de la navigation* (1629), Pierre Bergeron évoque le projet de compagnie proposé à Henri IV par Isaac le Maire et se plaint des résistances suscitées par cette entreprise, en visant explicitement Sully, dont il paraphrase les propos tenus dans sa lettre à Jeannin du 26 février 1608 citée plus haut (en renvoyant en marge aux « memoires du feu President Iannin ») : « Sur quoy est à remarquer que dés l'an 1608 fut faite une proposition au Conseil du feu Roy par un nommé *Isaac le Maire* Tournaisien, pour establir une Compagnie & Societé du commerce en France, à l'exemple de celle d'Amsterdam, dont il en donnoit les moyens fort faciles, tant pour le bon nombre d'experts pilotes & matelots tirez de France, que pour plusieurs bons ports commodes à entrer & sortir en toute saison ; aussi par l'estime que tous les Orientaux faisoient de la France, dont ils esperoient tout secours contre leurs ennemis. Ceste entreprise fut iugee tres-utile, commode & aysee, par la plus part, mais d'autres plus puissans ne pouvans gouster cela, alleguoient plusieurs difficultez, comme de ce que c'estoit un voyage lointain, "qui requeroit beaucoup de temps, un grand soin, & autres conditions assez disproportionnees au naturel des François ; qui n'ont ny la perseverance ny la conduite & la prevoyance requise à telles choses, & qui ordinairement ne portent leur esprit, vigueur & courage, qu'à ce qui leur est proche, prompt & present". Et ces raisons eurent lors tant de force, que quoy que sceussent alleguer de meilleur à l'encontre les plus prudens & experimentez, tout cet affaire s'en alla à neant » (P. Bergeron, *Traité de la navigation*, Paris, chez Jean de Heuqueville et M. Soly, 1629, p. 186-187). Toutefois, s'il est fort probable que Sully se soit opposé à ce projet, aucun élément ne prouve qu'il en ait empêché l'accomplissement.

CHAPITRE II
1611-1615

Si la Compagnie française des Indes orientales n'était pas parvenue à envoyer de navires du vivant d'Henri IV, elle va connaître une existence tout aussi houleuse dans la décennie suivante, se heurtant encore et toujours à une hostilité hollandaise de plus en plus forte. Après la mort du roi, le contexte n'est pas favorable aux grandes entreprises vers les Indes orientales. L'instabilité politique est entretenue par les révoltes des princes et des protestants, ainsi que par les disettes céréalières (1617, 1621-1622) et par une grande épidémie de peste entre 1600 et 1616. Pourtant, c'est paradoxalement pendant cette période que vont être effectués de nouveaux voyages français vers les îles aux épices, quinze ans après l'expédition du *Croissant* et du *Corbin*.

Bien sûr, de ce voyage il est rentré quelques survivants, en particulier François Martin, qui a publié en 1604 sa *Description du premier voyage faict aux Indes orientales par les François en l'an 1603*, qui fut rééditée en 1609. En cette même année 1609, un autre Vitréen, Pierre-Olivier Malherbe, est rentré de son tour du monde et a relaté ses aventures à Henri IV et à Pierre Bergeron[694]. Jean Mocquet, lui, est revenu en 1610 de son quatrième voyage, celui qui l'a mené à Mozambique puis à Goa, même si son ouvrage, mis en forme par le même Pierre Bergeron, n'est publié qu'en 1617[695]. Enfin, bien évidemment, François Pyrard est enfin parvenu à regagner la France après dix ans de pérégrinations et a pu rentrer dans sa ville natale de Laval le 16 février 1611. Une première édition de son récit paraît la même année, suivie rapidement de deux autres en 1615 et en 1619. Ces témoignages français sur les Indes orientales, auxquels on peut ajouter la traduction de l'*Itinerario* de Linschoten parue en 1610, réveillent quelque peu l'intérêt pour les entreprises lointaines[696].

694 BnF, ms. fr. 13423, f ° 275 v ° à 278 v ° et f ° 287 à 291 v °.

695 *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales & Occidentales. Faits par Jean Mocquet, Garde du Cabinet des singularitez du Roy, aux Tuilleries. Divisez en six livres, & enrichis de Figures*, Paris, Jean de Heuqueville, 1617.

696 L'économiste Antoine de Montchrétien s'exprimait ainsi en 1615 : « Je me suis […] plusieurs fois estonné comme en un Estat si grand et si florissant que cestluy-ci […] l'on ne tasche d'y entreprendre et regler le commerce de l'Orient, que l'on connoist assez avoir, en tous âges, grandement enrichi tous les peuples, qui l'ont recherché. Ce qui me donne encor plus juste sujet d'esbahissement, c'est l'abondance que nous avons tousjours eu en ce royaume doüez de courage et d'experience singuliere pour s'acquitter aussi bien que tous les autres et de l'entreprise et de la conduite. Et certes, sans la pomme de discorde, qu'à dessein nos voisins, interessez en ce faict, ont jettée entre nous, les debats de laquelle nous ont destournez de penser aux meilleures occasions, je conclurois que nous avons esté semblables à ceux dont le prophete Isaye dit qu'en voyant ils ne voyent point et qu'en oyant ils n'entendent point, par ce qu'ils ont le cœur engraissé. Comment se seroit-il fait que nous n'eussions point voulu participer à tant de conquestes si faciles, qui nous estoient plus legitimement deuës, à tant d'ouvertures de commerce, qui nous estoient aussi commodes et plus utiles qu'à nuls autres ? Themistocles disait que les trophées de Miltiade ne le laissoient reposer ni jour ni nuict, et les glorieux succez des entreprises de nos voisins, les profits signalez de leurs voyages n'ont-ils peu émouvoir en aucun de nos hommes de principale marque ceste partie de l'ame la plus mobile, qui se souleve à tous vents de gloire et de genereuse ambition ? […] Vos hommes, estans desormais si accoutumez au trafic qu'il leur en faut, en quelque lieu que ce soit, si vous ne les voulez voir totalement reduits à la paresse, vous ne leur en sçauriez proposer de plus beau, de plus grand, de plus utile que celuy des espiceries, dont jamais Estat ne s'est accomodé qu'avec grand et signalé profit » (*Traité de l'œconomie politique*, Rouen, J. Osmont, 1615 ; T. Funck-Brentano (éd.), Paris, Rivière, 1889, p. 250-251).

1. Renouvellement du privilège et tentatives contrées par les Anglais

La Compagnie fondée par Henri IV le 1er juin 1604, si elle est peut-être quelque peu tombée dans l'oubli, n'a pourtant pas disparu, et ses membres n'ont pas renoncé à leurs projets. En effet, Gérard Le Roy et Antoine Godefroy ont demandé au gouvernement de la régente le renouvellement par anticipation de leur privilège, qui leur avait été accordé à l'époque pour quinze ans. Par lettres patentes du 2 mars 1611[697], ils obtiennent un nouveau privilège pour une durée de douze ans[698]. Cette démarche était avant tout une précaution qui se justifiait par le changement de règne survenu l'année précédente et surtout par les critiques de plus en plus virulentes auxquelles devaient faire face les associés : la concurrence commençait à prend forme et à protester contre l'inertie de la société. Par un édit du même jour, l'amiral de France Charles de Montmorency se déclare le protecteur de la Compagnie, qui en son honneur prend le nom de « Flotte de Montmorency »[699].

Les quatre années qui suivent restent quelque peu obscures, car étrangement seul Charles de la Roncière évoque des armements français, sans que l'on sache de façon certaine si ces navires ont réellement quitté la France, tandis que les autres auteurs consultés[700] restent muets sur cette période et passent directement aux lettres patentes du 2 juillet 1615.

Après le renouvellement du privilège à Gérard Le Roy et Antoine Godefroy, de nouveaux associés rejoignent la Compagnie, dont au moins deux Français : Paul Tournemine, gentilhomme de la Chambre, et Hélie Fruict, un marchand parisien, mais surtout une vingtaine d'Anglais, principalement des marchands de Londres, parmi lesquels John Janson Mol, Paul Cuyper et David Wison[701]. Le 20 novembre 1613, l'amiral de France, Henri II de Montmorency[702], qui a succédé à son oncle décédé l'année précédente, délivre au premier nommé un congé qui lui confie le

697 Lettres patentes du 2 mars 1611, BnF, Clairambault 370, f ° 306 ; nouv. acq. fr. 1754, f ° 64 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 289, n. 4).

698 H. Weber signale que P.S. Dupont de Nemours, dans son ouvrage publié au XVIIIe siècle *Du commerce et de la Compagnie des Indes* (2e éd., Amsterdam – Paris, Delalain et Lacombe, 1769), donne une version toute différente : ce serait en réalité Concini, alors tout-puissant, qui aurait forcé la Compagnie à demander le renouvellement de son privilège et qui l'aurait assuré de sa protection et de sa bienveillance en échange de fortes sommes d'argent, ce qui aurait diminué encore plus sa capacité à financer une expédition (*La Compagnie française des Indes…*, p. 61, n. 1).

699 Charles de Montmorency (1537-1612), duc de Damville, amiral de France de 1596 à sa mort en 1612. Son neveu Henri II de Montmorency lui succéda. C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 289, n. 3, cite un édit du 2 mars 1611, BnF, Moreau 1340, f ° 32.

700 O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 32-33 ; H. Weber, *La Compagnie française des Indes…*, p. 61-62 ; G. Fagniez, *L'économie sociale de la France…*, p. 281.

701 Registre de l'amirauté à la table de marbre, Paris, 8 février 1614, Arch. nat., Z1d 6, f ° 201 ; BnF, nouv. acq. fr. 1754, f ° 82 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 290, n. 1).

702 Henri II de Montmorency (1595-1632), amiral de France de 1612 à 1626, qui était également vice-roi de la Nouvelle-France, gouverneur du Languedoc et maréchal de France. En 1626, la charge d'amiral de France fut supprimée par Richelieu, qui s'octroya lui-même le titre de grand maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France. Accusé de trahison pour avoir comploté, avec Gaston d'Orléans, contre Richelieu, Henri II fut décapité à Toulouse le 30 octobre 1632. Cette exécution symbolique d'un des plus puissants seigneurs du royaume fut un signe de l'affirmation du pouvoir royal sur la noblesse. La charge d'amiral de France fut rétablie en 1669 et attribuée à Louis de Bourbon (1667-1683), comte de Vermandois, un des fils naturels que Louis XIV avait eu avec la duchesse Louise de la Vallière, et qui n'était âgé que de… deux ans, ce qui permit au roi de garder le contrôle de la Marine.

commandement du *Saint-Louis*, équipé à Brest pour « les Indes Orientalles, isles arabicques et indicques, royaulme de la Chine et isles interjacentes »[703]. Mais John Janson Mol mène directement son navire en Angleterre, trahissant ainsi la Compagnie[704].

Quelques mois plus tard, un autre Anglais, John Fearne, se présente comme étant un capitaine ayant l'expérience du voyage aux Indes orientales, alors qu'on sait par ailleurs qu'il était encore dans un passé récent un pirate[705], une sorte de mercenaire. Il prétend que ses connaissances pourraient procurer de larges bénéfices à la Compagnie et, associé à d'autres Anglais (Arthur Ingham, Lionel Cranfield, Eustace Mann), il dispose d'un navire et d'une patache. Enfin, il possède des lettres de naturalité. Aussi, sans méfiance semble-t-il, la Compagnie lui confie le commandement de trois navires qui appareillent de Brest le 26 mars 1615 pour les îles aux épices. Mais une fois au large, Fearne prétexte une avarie au beaupré du navire amiral qu'il commande, le *Cerf-Volant*, pour prendre la direction de l'Angleterre afin d'y effectuer les réparations nécessaires, malgré les protestations des charpentiers et l'opposition d'un des directeurs de la Compagnie présent à bord, Thomas Marteau de la Chaize. Hasard ou coïncidence fortuite, le *Cerf-Volant* croise un navire de guerre anglais, qui l'arraisonne et le conduit dans le port de Milford, au Pays de Galles, où il est confisqué, tandis que les marins anglais du bord sont immédiatement arrêtés en vertu d'un décret qui leur interdit de prendre du service pour une nation étrangère, à l'instar de l'édit des États généraux concernant les Hollandais. En effet, l'East India Company, comme la VOC, ne souhaitait pas voir émerger une nouvelle concurrence de la part des Français et faisait son maximum pour tuer dans l'œuf leurs entreprises. John Fearne, lui, vend à Londres l'artillerie du *Cerf-Volant*, puis participe à l'expédition malheureuse de Walter Raleigh en Guyane (1616-1618). Les associés portèrent plainte, mais l'affaire n'était toujours pas réglée sous le règne de Louis XIV[706] ! Les deux autres navires, le *Montmorency* et le *Faucon*, privés de commandant en chef par la trahison de John Fearne, sont revenus à Brest, où ils attendent de nouvelles instructions, puisque parallèlement la situation évolue.

703 Congé délivré par l'amiral de Montmorency à John Janson Mol, Paris, 20 novembre 1613, Arch. nat., Z^{1d} 6, f ° 200 v ° ; British Museum, manuscript Stowe 155, f ° 51 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 290, n. 2).

704 Voir C. 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. 49.

705 En 1611, John Fearne croisait au large du cap Saint-Vincent avec une escadre de pirates, d'après J.S. Corbett, *England in the Mediterranean : a study of the rise and influence of British power within the Straits 1603-1713*, Londres – New York – Bombay, Longmans, Green and Co., 1904, t. I, p. 41 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 290, n. 3).

706 Voir C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 290-291, qui cite une plainte des associés de la Compagnie française (BnF, Clairambault 370, f ° 306 ; ms. fr. 16738, f ° 153 ; ms. français 18195, f ° 596 ; Arch. nat., $E\ 61^{b}$, f ° 242), dont une commission nommée le 11 mars 1620 évalua les pertes à 92 383 livres.

2. Les lettres patentes du 2 juillet 1615 : la Compagnie des Moluques ou Flotte de Montmorency

En effet, plus de dix ans après sa fondation, la Compagnie n'est toujours pas parvenue à envoyer un seul navire, ce qui commence à provoquer de vives protestations. Jacques Muisson et Ézéchiel De Caen[707], deux négociants de Rouen, jettent ainsi les bases d'une nouvelle société et demandent à leur profit le transfert du privilège exclusif, en arguant de l'inactivité de l'autre compagnie, qui n'en a encore tiré aucun parti. Afin de vaincre les hésitations, ils s'engagent à faire partir l'année même des navires pour les Indes orientales. Les associés de la Compagnie, menés par Antoine Godefroy et Gérard Le Roy, se défendent en répondant que leur privilège n'a pas expiré et qu'ils ne sont pas responsables du retard pris. Ils évoquent, à juste titre, l'hostilité des Hollandais, qui les empêche de mener à bien leurs projets, mais aussi le retrait de certains associés français après l'assassinat d'Henri IV, ainsi que la mort de plusieurs capitaines et pilotes, et celle, survenue en 1612, du protecteur de la Compagnie, l'amiral de France Charles de Montmorency, même si celui-ci a été remplacé par son neveu Henri II de Montmorency. Malgré cela, ils prétendent se tenir eux aussi prêts à envoyer avant la fin de l'année aux Indes orientales des navires équipés à Brest, sans doute le *Montmorency* et le *Faucon*.

Par lettres patentes du 2 juillet 1615, la régente Marie de Médicis fusionne les deux sociétés sous le nom de « Flotte de Montmorency », nommée aussi « Compagnie des Moluques », qui obtient le privilège exclusif de navigation vers les Indes orientales pour douze ans, à compter du départ de sa première expédition, ceci afin d'éviter la concurrence[708]. Les lettres patentes renouvellent les dérogations déjà accordées en 1604 aux participants étrangers (associés et membres d'équipages) qui ne sont pas soumis au droit d'aubaine et de déshérence, ainsi que l'autorisation pour les nobles de participer à l'entreprise sans déroger. Enfin, la Compagnie est ouverte à tous, sans minimum de fonds à apporter, pendant trois ans à partir de ce jour[709].

À la suite de ces lettres, l'amiral de Montmorency délivre le 9 juillet 1615 un congé de navigation à un capitaine hollandais recruté par la Compagnie, Hans van der Varen, à qui sont

707 Les actes royaux l'appellent indifféremment de Canis, Caën, de Caïn ou Cahen.

708 Toutes proportions gardées bien sûr, c'était là la même démarche que celle effectuée par les Anglais avec l'East India Company en 1600 et plus encore par les Hollandais lors de la fondation de la VOC en 1602, qui regroupait toutes les compagnies indépendantes existantes pour mettre fin à la concurrence que celles-ci exerçaient entre elles et dont les commerçants de l'océan Indien tiraient profit pour faire monter les prix. En 1615, Antoine de Montchrétien faisait l'éloge des Hollandais et notamment de leur organisation au sein de la VOC, invitant ses compatriotes à suivre leur modèle de réussite : « Aussi l'exercice du trafic […] est aussi le plus court moyen de s'enrichir et par la richesse monter au comble d'honneur et d'authorité. Nous en avons la Hollande pour preuve et pour exemple devant nos yeux, comme nos ancestres ont eu la Republique de Genes et de Venise. […] L'exemple des Hollandois parle intelligiblement en ce subjet […] il n'y a point de meilleure methode pour s'en accomoder bien tost, que de le [le trafic] faire en societé, comme font les Hollandois […]. Voicy l'ordre de leur compagnie qu'ils appellent des Indes Orientales, que je propose aux François pour exemple d'imitation » (*Traité de l'œconomie politique*, T. Funck-Brentano (éd.), p. 142, 250 et 252).

709 Lettres reproduites par J. Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes, avec les titres de ses concessions et privileges dressée sur les pieces authentiques*, Paris, Debure l'aîné, 1746, p. 162-166 [ANNEXES, doc. 26].

confiés le *Montmorency* et le *Faucon*, qu'il a pour mission de mener aux Indes, en Chine et au Japon[710]. Pourtant, malgré les promesses des deux parties, aucun navire ne quitte la France avant la fin de l'année 1615, ce qui est somme toute logique puisque l'on sait que pour mener à bien un voyage aux Indes orientales, il fallait partir au mois de mars, afin de bénéficier des vents favorables. C'est donc au printemps suivant que va enfin avoir lieu le départ de la première expédition de la Flotte de Montmorency ou Compagnie des Moluques : quinze ans après le départ du *Corbin* et du *Croissant* de Saint-Malo, le *Montmorency* et la *Marguerite* quittent Dieppe le 16 avril 1616.

Cette expédition répond aux préoccupations de nombreux marchands français, jaloux de leurs voisins hollandais et ibériques qui se sont considérablement enrichis grâce à leurs entreprises maritimes et qui déplorent leur totale dépendance vis-à-vis d'eux pour l'approvisionnement en épices et en produits des Indes orientales en général. Ainsi en 1616, en réponse à une enquête ordonnée par Richelieu[711] sur le « dépérissement du commerce » et sur les moyens d'améliorer la Marine, les prévôts et échevins de Paris adressent au roi un mémoire où on lit :

> « Nous voyons combien les Estats voisins se sont accrus par la navigation lointaine, que les Espagnols peuvent aujourd'hui mesurer la grandeur de leur empire aux plus redoutables ; et que d'autre part les Hollandais pour avoir suivi mesme train ont rendu ce coing de terre qu'ils habitent très cogneu et très habité et tout abondant en richesses et commoditez qu'il passe de beaucoup les provinces les plus estimées de l'Europe ; mais d'autant que cela les incommode nous en sommes incommodez ; car des richesses des pays estrangers nous n'en avons rien qui ne passe dans leurs mains et n'y avons autre part que celle qu'ils veulent bien nous faire »[712].

Les fortunes amassées en particulier par les Hollandais grâce à leurs voyages aux Indes orientales motivaient les marchands français à entreprendre d'aller puiser directement les épices à leur source. Leur prix de vente fort élevé en Europe compenserait largement les frais de l'armement et leur rapporterait à eux aussi de confortables bénéfices.

710 Congé de l'amiral de Montmorency du 9 juillet 1615, Archives nationales, Z^{1d} 5, f ° 220 v ° et 222 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 291, n. 3).

711 Entré au Conseil du Roi en tant que secrétaire d'État à la Guerre et aux Affaires étrangères en 1616, Richelieu fut disgracié l'année suivante en même temps que la Régente Marie de Médicis après l'assassinat de Concini. Élevé au rang de cardinal en 1622, il revient au Conseil du Roi en 1624. Nommée Grand maître, chef et surintendant général de la navigation et du commerce de France en 1626, il devient principal ministre d'État en 1629.

712 D'après O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 35, qui cite J. Savary, *Le parfait négociant*, Paris, 1721, t. II, p. 210, mais je n'ai pas réussi à retrouver cette citation dans les différentes éditions consultées.

CHAPITRE III
LA PREMIÈRE EXPÉDITION DE LA COMPAGNIE : LE *MONTMORENCY* ET LA *MARGUERITE* (1616-1618)

Cette première expédition de la Compagnie nous est connue grâce à deux lettres rédigées à Bantam par deux de ses participants : l'une par Augustin de Beaulieu, le commandant de la *Marguerite*, datée du 6 mars 1617 à l'intention des administrateurs de la Compagnie, et l'autre par le sieur de Saint-André, un des officiers du *Montmorency*, datée du 12 mars suivant, à l'intention de M. de Villars-Houdan, gouverneur de Dieppe et vice-amiral de Normandie[713]. Ces deux lettres nous permettent de connaître seulement le voyage aller et les toutes premières semaines du séjour à Bantam. Elles sont heureusement complétées par des documents issus des archives anglaises et surtout hollandaises[714].

Augustin de Beaulieu (v. 1589-1637) était un marchand normand, sans doute natif de Rouen[715]. En 1612, il avait commandé une patache lors d'une expédition menée par le chevalier de Briqueville sur la côte de l'Afrique (« la riviere de Gambie »), dont l'objectif était la colonisation, mais qui se solda par un échec désastreux à cause des maladies. En mars 1616, il figure parmi les associés de la Compagnie[716]. Il est également le commandant du navire vice-amiral, la *Marguerite*

713 Une copie de la lettre de Beaulieu se trouve à la Bibliothèque nationale de France dans le manuscrit français 9670, f° 67-74 ; une copie de celle de Saint-André à la Bibliothèque Inguimbertine de Carpentras, manuscrit 1777, f° 332-339. Les citations seront suivies par les lettres B (pour Beaulieu) et SA (pour Saint-André), avec la mention du folio dans le manuscrit.

714 Voir O.-J.-A. Collet, *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910, p. 35-41, qui a travaillé notamment sur les Archives anciennes de Batavia et sur les rapports du premier marchand de la factorerie hollandaise de Bantam, Cornelis Buysero, adressés aux directeurs de la VOC, dont il a traduit quelques extraits en français. Le journal de Buysero a été publié par J.W. Ijzerman : *Cornelis Buysero te Bantam, 1616-1618. Zijn Brieven en Journaal, met inleiding en bijlagen*, La Haye, M. Nijhoff (Linschoten Vereeniging), 1923. Certaines de ses lettres ont été publiées par P.A. Tiele, *Bouwstoffen voor de Geschiedenis des Nederlanders in den Maleyschen Archipel* [*Matériaux pour l'histoire des Hollandais dans l'archipel malais*], La Haye, 1866, t. I, p. 184-187.

715 Augustin de Beaulieu et sa famille, on ne sait pour quelle raison, prétendirent ultérieurement être les descendants de gentilshommes homonymes originaires de la région de Boulogne-sur-Mer venus ensuite s'installer à Valenciennes, avec lesquels ils n'avaient pourtant aucun lien de parenté. Cette généalogie inventée de toutes pièces a été reprise par l'éditeur du second voyage de Beaulieu aux Indes orientales, D. Lombard (*Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622. Augustin de Beaulieu, un marchand normand à Sumatra*, Paris, École française d'Extrême-Orient – Maisonneuve et Larose (Pérégrinations asiatiques), 1996, p. 9-10), mais dénoncée par M. Vergé-Franceschi (*Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, Paris, SEDES, 1998, p. 292 et *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, vol. 1, p. 191-192). Les frères David et Henri de Beaulieu étaient de riches marchands drapiers calvinistes établis à Rouen, où ils se livraient au commerce des toiles, mais aussi du pastel et de la pourpre. Augustin était l'un des fils d'Henri et de Marthe Le Seigneur. Il appliqua fièrement la devise de son père, « Beaulieu en tout lieu ». Henri mourut en 1617, en laissant une certaine fortune qui fit l'objet d'un procès entre Augustin et ses frères.

716 « Le 19 mars 1616, Jacques Muisson, Henry Carrelier, Simon Lemaître et Augustin de Beaulieu, tous marchands de Rouen et associés aux compagnies de Paris, Lion et autres, aux voyages des Indes orientales, donnent pouvoir à Jean Guiot et à Jacques de Beaulieu, aussi marchands à Rouen et associés à la dite compagnie, de traiter avec les autres associés qui sont à Paris » (*Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI^e^ et XVII^e^ siècles*, E. Gosselin (éd.), Rouen, Boissel, 1876, p. 162). Jacques de Beaulieu pouvait être soit l'oncle, soit le frère d'Augustin.

(s'agirait-il du *Faucon* qui aurait été rebaptisé ?). Le *Montmorency*[717] (450 tonneaux) est lui commandé par un Hollandais, Charles De Nets, ce qui est pour le moins révélateur. En France, l'aventure du *Sacre* et de la *Pensée*, menés par les frères Parmentier (1529-1530), paraît depuis longtemps oubliée. Certes, l'ouvrage de François Martin a été publié en 1604 et réédité en 1609, celui de François Pyrard a connu ses deux premières éditions en 1611 et en 1615, et l'*Itinerario* de Linschoten a été traduit en français en 1610. Mais il manque encore des cartes et des informations nécessaires à ce type de voyage. Les Français ont besoin de pilotes, de cartographes, d'officiers et de marins expérimentés, dont ils recrutent la plus grande partie aux Provinces-Unies. Mieux encore, le *Montmorency* est en réalité un navire que les associés ont acheté à Enkhuizen (province de Hollande septentrionale) et qui se nommait en premier lieu la *Vache tachetée* (*de Bonte Koe*)[718].

1. Le voyage aller

Grâce aux deux lettres, qui comportent bien évidemment de nombreux points communs, on peut notamment reconstituer dans le détail le voyage aller, qui a mené en dix mois les deux navires de Dieppe à Bantam, où le *Montmorency* est arrivé le 15 février 1617, suivi deux jours plus tard par la *Marguerite*.

Les deux navires quittent Dieppe le 16 avril 1616[719]. Le 9 juin, ils doivent relâcher quelques jours sur l'île de Boa Vista, dans l'archipel du Cap-Vert, afin de réparer le gouvernail de la *Marguerite* et de remédier à ses problèmes de lest. Le 12 juillet, ils passent l'Équateur[720], puis le Tropique du Capricorne le 6 août, avant, en effectuant la *Volta*, de s'approcher des côtes du Brésil. Puis, en mettant le cap à l'ouest-sud-ouest en direction de la pointe de l'Afrique, ils passent à la vue du dangereux archipel Tristan da Cunha. Le 21 août, face aux nombreux malades du scorbut à bord du *Montmorency*, l'amiral De Nets donne comme point de rendez-vous la baie de la Table, située légèrement au nord du cap de Bonne-Espérance. Au début du mois de septembre (le 1er selon Beaulieu, le 5 selon Saint-André), suite à une incompréhension des signaux échangés, les deux navires se perdent de vue à environ 120 lieues du cap, selon l'estimation de Beaulieu.

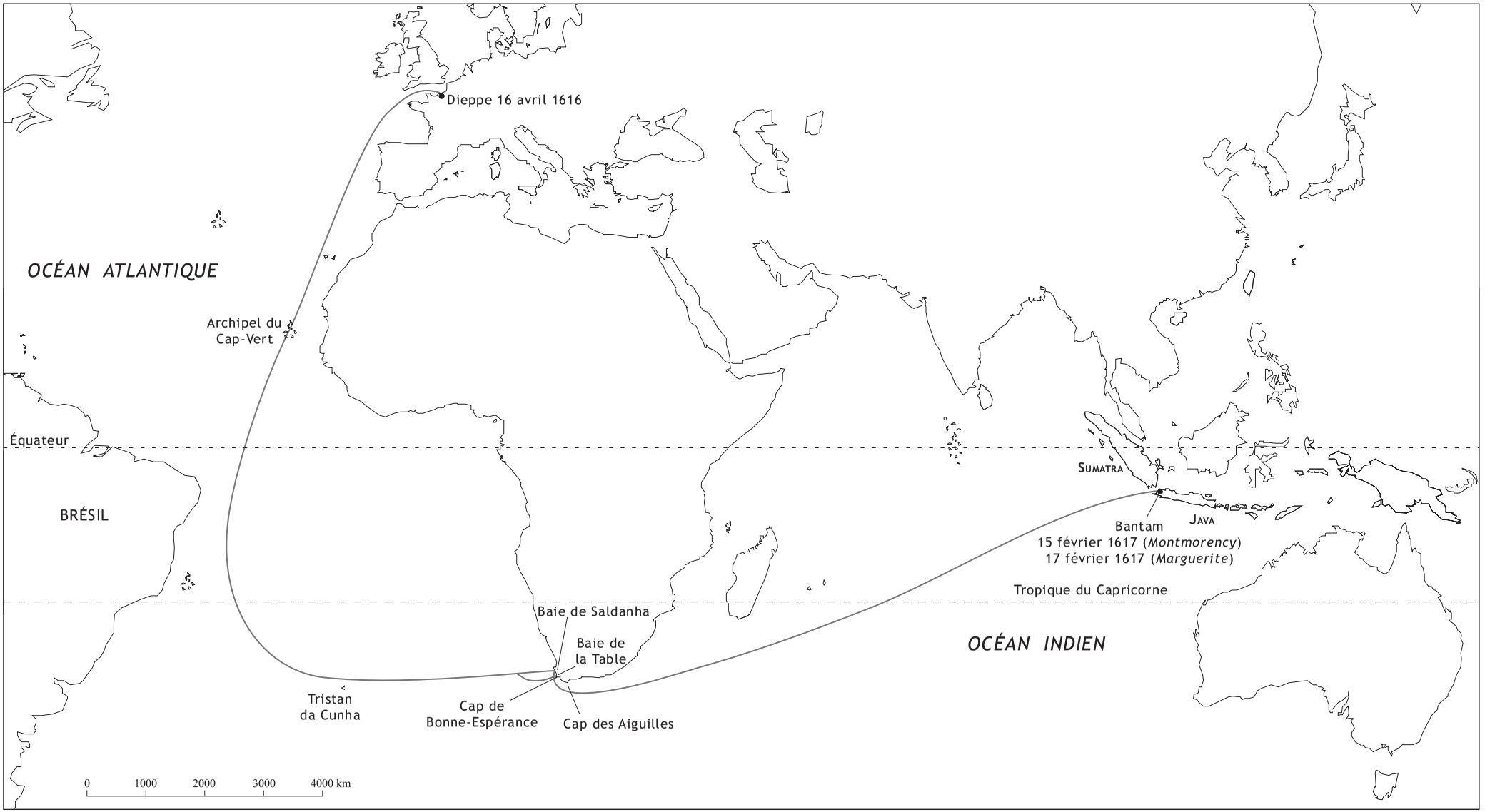
717 O.-J.-A. Collet signale que dès avril 1615, les directeurs de la Compagnie hollandaise écrivaient au Gouverneur général Reynst que Jan Benninck et d'autres armateurs hollandais avaient expédié deux bâtiments vers Dieppe pour les envoyer aux Indes, sous pavillon français. Des pilotes et des marchands avaient été engagés à Hoorn, mais furent obligés, par serment, de renoncer à leur départ. S'agirait-il du *Montmorency* et de la *Marguerite* ? Ou encore d'autres navires achetés par Ézéchiel de Caen et Jacques Muisson ? Voir O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 34, qui cite P.A. Tiele, « De Europeers in den Maleyschen Archipel » [« Les Européens dans l'archipel malais »], *Bydragen tot de Taal, Land en Volkenkunde in Ned. Indië* [*Contributions à la philologie, la géographie et l'ethnographie des Indes néerlandaises*], t. VIII, p. 347 (note).

718 D'après le chroniqueur dieppois David Asseline, le navire fut rebaptisé en grande pompe par l'amiral de France Henri II de Montmorency, qui lui donna son nom (*Les antiquitez et chroniques de la ville de Dieppe*, publiées par MM. Hardy, Guérillon et l'abbé Sauvage, Dieppe, Marais et Leblanc, Paris, Maisonneuve et Cie, et Rouen, Métérie, 1874, 2 vol., t. II, p. 191).

719 Cette date est fournie par le même chroniqueur (*ibid.*).

720 « bien favorablement […] ayans eu peu de coups de vents et tonnerres », hormis la tempête du 23 juin, selon Beaulieu (B 67), « avec plusieurs sortes de ventz, tantost d'un costé tantost de l'autre, et le temps toujours plain de nuages et pluyes continuelles » selon Saint-André (SA 332).

Le voyage aller du *Montmorency* et de la *Marguerite* (1616-1617)



La *Marguerite* pénètre le 15 septembre dans la baie de la Table, où les Français trouvent deux navires hollandais, le *Grand Hoorn* (1 400 t.) et le *Lion d'or* (1 000 t.), dont les équipages leur font bon accueil. Partis de Hollande en janvier, ils étaient bloqués là depuis deux mois par les vents contraires et avaient déjà perdu quatre-vingts hommes à cause du scorbut. Ils repartent trois jours plus tard vers Bantam, où les Français les retrouveront[721]. De son côté, Beaulieu ne déplore qu'un seul mort, le « calfadeur » Pierre Vadel, de Dieppe, et treize ou quatorze malades, qu'il fait installer à terre sous une tente gardée par quinze « mousquetaires », ce qui permet leur prompt rétablissement. Le 27 septembre, alors que la *Marguerite* s'apprête à reprendre seule son voyage, quatre hommes du *Montmorency* les rejoignent par la terre et leur apprennent que leur navire se trouve dans la baie de Saldanha, située un peu plus au nord. Menés par leur pilote « flamen », ils étaient parvenus avec les plus grandes difficultés à accoster dans cette baie, en manquant de peu de s'échouer car il ne restait plus que dix à douze hommes valides pour manœuvrer : vingt-huit étaient déjà morts du scorbut, et une cinquantaine d'autres étaient malades. De Nets les fait également installer à terre et ils se rétablissent eux aussi rapidement. Les quatre hommes ont prévenu Beaulieu qu'il ne serait pas possible pour le *Montmorency* de repartir avant un mois, aussi il prend le temps d'effectuer un large ravitaillement en eau, d'autant plus la *Marguerite* est de toute façon bloquée dans la baie de la Table par des vents contraires. Enfin, le 19 octobre, les deux navires se rejoignent dans la baie de Saldanha, qu'ils quittent le 30, et doublent sans difficulté le cap de Bonne-Espérance puis celui des Aiguilles.

Les Français prennent garde de bien maintenir le cap au sud, car ils souhaitent absolument éviter les périlleux parages de Madagascar, dont Saint-André connaît les dangers, comme ceux de l'archipel des Maldives, puisqu'il évoque le naufrage du *Corbin* en 1602[722]. Le 18 décembre, il signale que les maladies, entre autres le scorbut qu'il décrit rapidement[723], touchent à nouveau l'équipage du *Montmorency*. Le 30 décembre, les deux navires se perdent de vue lors d'une violente tempête, qui malmène particulièrement la *Marguerite*[724]. Le 13 février 1617, le *Montmorency* est en vue de la côte de Sumatra et pose l'ancre deux jours plus tard dans la rade de Bantam, sur l'île de Java.

721 Beaulieu signale dans sa lettre la présence à Bantam en février 1617 du « *Grand Hoorn* qui charge à toutte presse » (B 73 v °).

722 « Madagascar, que nous voullions esviter pour les relations de beaucoup de navigateurs qui s'y sont trouvez fort en peine et d'autres qui s'y sont perdus ; mesmement que nous apprehendions les Maldives où les Malloins firent naufrage par la faute de ne se tenir assez eslevez » (SA 332 v °).

723 « nostre monde commançoit à reprendre le mal de screbut et autres maux comme mal d'estomac et retirement de nerfs de façon qu'ilz ne pouvoient nullement changer de place ny se remuer sans ayde et pour le mal de screbut les gensives leur devenoient enflées, plaines de morte cher et de sang caillé, si bien qu'elles leur surmontoient les dentz et ne pouvoient la pluspart manger, dont par faulte d'allimens il nous en mouroit chaque jour » (SA 332 v ° - 333).

724 « par une tempeste et de fort grosse pluye et ciel fort obscur – mesme que nostre grand mast avoit cracqué et y falust mectre ung claiz – nous nous perdismes derechef, à mon grand regret » (B 68) ; « Le XXX^{e} Décembre, grands et impétueux ventz avec grosses pluies continuelles ; nous nous perdismes d'avec la *Margueritte*, nostre visadmiral » (SA 333).

2. Le début du séjour à Bantam d'après les sources françaises

Un navire anglais et deux hollandais se trouvent déjà dans la rade[725]. Le conseil de bord décide d'envoyer à terre leur interprète (« truchement ») hollandais, accompagné de quatre membres de l'équipage, hollandais eux aussi, afin de sonder les intentions du roi à l'égard de ces nouveaux venus français et de s'informer sur les forces des Hollandais, à propos desquels Saint-André exprime déjà sa méfiance.

La *Marguerite*, elle, a poursuivi seule sa route dans l'océan Indien jusqu'à Sumatra, qu'elle aperçoit le 5 février, puis pose l'ancre cinq jours plus tard devant l'île de Pulau Panjang, à l'entrée de la baie de Bantam, à côté de cinq ou six navires hollandais, dont les équipages les accueillent courtoisement et leur fournissent même quelques provisions. Ils expliquent aux Français qu'ils sont déployés dans ce secteur car ils attendent une flotte portugaise. Beaulieu leur demande s'ils ont vu le *Montmorency*, ainsi que le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel*, dont il sait qu'ils sont partis de Saint-Malo à peu près en même temps qu'eux[726]. La réponse est négative, aussi Beaulieu décide d'attendre là six ou sept jours, car il a besoin de se ravitailler en bois et de préparer son artillerie, mais aussi car il pense, à tort, qu'il ne peut pas manquer de voir arriver le *Montmorency*. Le 17 février 1617, alors que les Hollandais appareillent pour capturer un navire chinois, la *Marguerite* pénètre à son tour dans la rade de Bantam. Les Français ont la bonne surprise d'y trouver le *Montmorency*, arrivé de nuit, dont l'équipage s'inquiétait et commençait à croire à la rumeur selon laquelle Beaulieu et son navire avaient été capturés par les Hollandais, au point qu'ils ont un instant pris la *Marguerite* pour un navire hollandais qui venait les attaquer.

Dans l'intervalle, l'équipage du *Montmorency* avait appris que leurs cinq compagnons hollandais descendus à terre avaient été faits prisonniers par leurs compatriotes. Saint-André ne donne pas plus de précision, alors que Beaulieu indique qu'au lieu d'aller se présenter au roi, ils ont désobéi aux ordres et se sont rendus directement à la loge hollandaise, où ils ont effectivement été arrêtés[727]. Saint-André, avant même que la *Marguerite* ne les rejoigne, a donc été à son tour envoyé auprès du roi afin de connaître ses intentions vis-à-vis des Français, accompagné d'« un Javan qui

725 Bantam était un carrefour commercial très cosmopolite. Les Hollandais y étaient venus pour la première fois en 1596 avec Cornelis Houtman. Les navires de Georges Spilberg y firent escale en 1603. Les Anglais, eux, possédaient une factorerie à Bantam depuis le passage de l'expédition de James Lancaser la même année.

726 « m'estant enquis d'eulx, sy nostre admiral estoit arrivé, m'ont acertené que non, ny les Malouins non plus » (B 68 v °). On retrouve la même préoccupation chez Saint-André : « Des Malloains et de ceux qui sont partis de Brest, nous n'en avons encores sceu aucunes nouvelles. Les Flamentz ont faict bruict qu'il s'en estoit perdu un au cap de Cuppe, coste des Negres, et les Anglois nous ont dict qu'il y avoit quelques navires françois dans les Indes, du costé de terre ferme, sans avoir peu dire en quel lieu. Nous pourrontz tant errer partout qu'enfin nous nous pourrons rencontrer » (SA 338 v °).

727 « Je vous ay dict cy-devant que Monsieur le Général, ayant envoyé ung nommé Lava et quelques autres Flamens en terre, pour saluer de sa part le Roy et luy faire entendre l'occasion de sa venue en ce lieu et quelles gens nous estions, iceulx Flamens, au lieu d'exécuter ce que Mr le Général leur avoit commandé, s'en allèrent premièrement en la maison des Flamens où le président d'iceulx les arresta, comme fit aussy le pilotte et 2 ou 3 autres, à quy Mr le Général avoit donné congé par leur importunité » (B 71). Beaulieu avait déjà évoqué cet épisode un peu plus haut : « Mr le Général […] ayant envoyé quelques siens Flamens, assavoir ung nommé Lava, qui estoit commis de langue, et deux ou trois autres avecq luy avoient esté arrestez du président des Flamens » (B 69 v °).

sçavoit la langue portugaise et un peu de l'italienne » et « de personnes d'assez bonne mine et bien couvertz pour gens qui avoient faict une si longue navigation » (SA 333 v °). Les Français défilent devant les factoreries des Anglais et des Hollandais qui les saluent cérémonieusement, malgré le dépit ressenti par les seconds, contrariés de voir arriver là de nouveaux concurrents[728]. Ils remarquent au passage, devant le palais du roi, « cinquante-trois pièces de fort grosse et belle artillerie toute montée et quantité d'elefans de guerre, chacun soubz sa loge, enchaînez par ung pied » (SA 333 v °). Saint-André est ensuite reçu cordialement par le roi – le jeune prince Abdulkadir, qui règne depuis 1596 – et par le régent ou gouverneur – son oncle Rana Manggala – qui gère effectivement le royaume[729]. Les Français sont les bienvenus et sont autorisés à commercer librement. Cependant, le roi les met aussitôt en garde contre les Hollandais, contre lesquels son armée peut les protéger sur la terre ferme, mais pas sur les mers, où ils sont trop puissants[730]. Saint-André, qui n'est pas encore au courant de l'arrivée du navire de Beaulieu, reçoit lors de son entrevue avec le roi une mauvaise information (due à des problèmes de traduction ?), à savoir que la *Marguerite* a été capturée par les Hollandais et que trois navires anglais et trois hollandais viennent s'emparer du *Montmorency*. À cette nouvelle, le roi fournit à Saint-André une troupe de deux cents hommes armés afin d'aider les Français à se défendre. Heureusement, en arrivant sur le port, il se rend compte qu'il a été mal informé : la *Marguerite* est bien là. Cependant, il pressent déjà la menace, car elle est suivie de près par trois navires hollandais. Il remercie alors le capitaine de la troupe et s'empresse d'aller retrouver son commandant afin de lui faire part des très bonnes intentions du roi à l'égard des Français, qui n'en espéraient pas tant[731].

728 « nous nous saluasmes, encores qu'ilz eussent grand desplaisir de veoir les François dessendre en terre où ilz disent avoir tout pouvoir » (SA 333 v °).

729 « le Regent du Royaulme, celluy qui faict generallement toutes les affaires tant de la guerre que des traictes de plusieurs nations, le Roy ne se meslant d'aulcune chose. Il tient fort sa grandeur, car l'on ne le voit que rarement si ce n'est pour se faire veoir à ceux qu'il veult grandement grattefier » (SA 333 v °). Beaulieu ajoute que c'est « celuy qui maine et faict tout, parce que le Roy est jeune » (B 71). La plupart des sources européennes lui donnent le titre de « Pangeran », c'est-à-dire prince ; l'Anglais Edmond Scott le nomme « The Protector ». Le jeune roi prendra finalement le pouvoir en 1624 et règnera par la suite sous le nom de Sultan Abulmafakhir.

730 « Après que j'eus exposé ma charge et représenté la haute Majesté du Roy très chrétien, nostre Prince, avec la grande estendue de ses païs et royaulmes si riches et abondantz en toutes choses, fort qu'en espiceries, il me fit respondre avec courtoises paroles et demonstration de grande affection que les François, subjectz d'un tel Roy, estoient les bien venus et qu'il nous donnoit tout pouvoir de bastir et traicter dans son païs et me fit advertir que nous nous donnassions de garde principalement des Hollandois par la mer, que pour la terre il avoit tousjours une armée preste pour nostre protection et deffence et qu'il desiroit veoir nostre general dont je luy avois parlé » (SA 333 v ° - 334). Beaulieu relate cette entrevue de la façon suivante : « Le jour que j'arrivay à la rade, qui fut le 17e Febvrier, Mr le Général avoit envoyé Mr de Saint André pour saluer le Roy ou son Gouverneur, lequel luy fist fort bon acueil et réception, luy disant que les François pouvoient librement venir en sa terre, que la terre estoit pour eulx, qu'en tout ce qu'il les pourroit assister, qu'il le feroit ; l'advertissant de se donner bien garde de l'entreprise des Flamens ; au surplus qu'il désiroit fort veoir Mr le Général » (B 71).

731 « Durant que je traictois avec le Roy, nostre dict general m'envoya le Portugais dont il est cy-devant parlé, qui m'aporta nouvelle en fort grand haste comme il y avoit neuf jours que la *Margueritte* estoit prise des Hollandois, qui gardoient aucuns passages des isles, et qu'il arrivoit à la radde trois grands navires Anglois et trois Flamentz pour prendre le *Momorency*. Sur quoy le Roy de Bantam, ayant sceu ce que c'estoit, se mit en grande colere et me donna plus de deux cens hommes armez pour empescher que sur mon embarquement les Anglois et Flamentz ne me fissent à desplaisir et pour les faire embarquer dans nostre navire pour nous deffendre si l'on nous venoit attaquer. Comme je fus sur le port, je recongneus le premier navire qui venoit prendre radde pour estre nostre *Margueritte* portant le pavillon de France en visadmiral, qui me fit perdre la creance de l'avertissement que l'on m'avoit donné devant le Roy, à la vérité qu'elle estoit suyvie de trois navires Holandois qui l'accompagnoient à dessaing, ainsy que nous

Le 18 février, De Nets, Beaulieu et le sieur De Caen viennent se présenter au roi et au régent, auxquels ils remettent en cadeau deux grands miroirs et une pièce d'écarlate. Ils sont « fort bien veuz et reçeus » (SA 334 v °) et reçoivent de leur part « touttes démonstrations et protestations d'amitié » (B 71). Ensuite, les Anglais proposent aux Français une alliance contre les Hollandais, qu'ils détestent, en particulier parce que ceux-ci prétendent au roi de Bantam et à son peuple qu'ils sont les sujets du « Grand Roy de Hollande »[732] ! Beaulieu exprime également les bonnes relations qu'il entretient avec eux : « ne nous scaurions plaindre d'eulx et ne nous ont monstré que courtoisie et amitié » (B 73 v °). C'est d'ailleurs à un navire anglais qui rentre en Europe qu'il confie sa lettre[733], ce qui démontre la confiance qu'il a en eux. Précisons dès maintenant que ces relations cordiales n'auront plus cours lors du second voyage en 1619-1622, car dans l'intervalle les Anglais et les Hollandais, qui s'affrontent encore en 1617 aux Moluques par exemple, se seront alliés contre leurs concurrents catholiques par le traité de Londres, signé le 7 août 1619.

Il faut s'arrêter ici sur le rôle ambigu que paraît avoir joué lors de ce voyage le sieur Guillaume De Caen, qui a accompagné devant le roi De Nets et Beaulieu, en tant que « premier commis » ou commis general », c'est-à-dire qu'il représentait les intérêts des armateurs. Il appartenait certainement à la famille d'Ézéchiel De Caen qui, comme on l'a vu plus haut, associé avec un autre marchand rouennais, Jacques Muisson, avait fondé une société pour le commerce des épices et avait adressé une requête au Conseil du Roi afin que le privilège exclusif de navigation aux Indes orientales accordé à Antoine Godefroy et Gérard Le Roy leur soit transféré. Par lettres patentes du 2 juillet 1615, il avait finalement été ordonné aux deux parties de s'associer. Guillaume De Caen était néerlandophone, puisqu'il s'adresse au chef de la loge hollandaise dans sa langue. Il était en effet issu d'une famille originaire des Flandres, mais installée à Rouen depuis longtemps ; les agents de la VOC le « prenoient quasi pour Flaman » (SA 336). Il avait recruté aux Provinces-Unies les équipages, mais leur avait semble-t-il caché la véritable destination : Bantam. Au cours du voyage aller, ce personnage ambitieux et malfaisant a essayé de remettre en cause l'autorité de Beaulieu en se proclamant lieutenant général et même général en chef. Il prétendait aussi qu'il serait désigné comme le successeur de l'amiral De Nets si celui-ci venait à mourir. Il a également comploté et tenté de semer la zizanie et il a même exhorté les marins hollandais à la mutinerie, même si tout semble être rentré dans l'ordre une fois les navires arrivés à Bantam, grâce à l'action énergique et

avons du depuis veü. Neantmoings je remerciay le capitaine et soldatz Javans que le Roy m'avoit donnés pour secours et m'anbarquay pour venir dire les bonnes nouvelles de l'affection du Roy et de son peuple à nostre endroict, outre la creance que nous avions tousjours eue, car nous ne nous estions jamais osé promettre tant de bien » (SA 334).

732 « […] des Anglois, lesquels puis après nous offrirent toute sorte d'amitié, demandantz que nous fussions unis ensemble, veu qu'ilz n'avoient nulle praticque ny bonne intelligence avec les Hollandois et ne se hantent comme point, les uns pour estre subjectz d'un grand Roy et les autres se disans et se faisantz croire au Roy et au peuple Javan pour estre subjectz et appartenir au grand Roy de Hollande » (SA 334 v ° - 335)

733 « ayant trouvé commodité de ce navire anglois qui s'en retourne en son païs » (B 67). La lettre de Saint-André est peut-être arrivée en France par le même moyen.

efficace des deux capitaines. Beaulieu consacre un long passage de sa lettre à ces considérations (B 70-70 v °).

Afin d'obtenir des informations sur leurs compagnons détenus, De Caen décide de se rendre sur un navire hollandais à l'ancre près d'eux mais il revient bredouille. Il lui a été répondu qu'il fallait qu'il s'adresse à leur « Président », Jan Pieterszoon Coen[734], qui reçoit le lendemain (19 février) Beaulieu et De Caen, à l'initiative du second d'après Saint-André[735]. Voyant qu'il parle français, Beaulieu lui demande pour quelles raisons, puisque la France et les Provinces-Unies sont alliées, il retient leurs compagnons qui bénéficient en plus de lettres officielles de naturalisation délivrées par Louis XIII, comme l'indiquent ses lettres patentes du 2 juillet 1615, selon lesquelles le roi de France prend les associés et membres d'équipage étrangers sous sa protection comme s'ils étaient ses propres sujets[736]. Coen rétorque en montrant aux Français un document que l'on a déjà rencontré : un édit promulgué par les États généraux le 9 septembre 1606 qui interdisait, sous peine de confiscation des biens, à tous les Hollandais de prendre du service sur un navire étranger qui se rendait aux Indes orientales, et qui venait d'être récemment confirmé le 3 décembre 1616[737]. Beaulieu tente d'argumenter en invoquant à nouveau les lettres de naturalisation qui placent leurs hommes sous la juridiction du roi de France, mais Coen lui répond qu'elles ne sont pas recevables puisqu'« ilz avoient femmes et enffens en Hollande » (B 71 v °). Le capitaine français se rend bien compte que les raisons avancées par son interlocuteur ne sont pas valables, mais que celui-ci a la force pour lui. En effet, alors que les Français comptaient – pour le moins naïvement – sur leur bienveillance, les Hollandais, qui sont pourtant théoriquement leurs alliés, vont à l'inverse se montrer de plus en plus hostiles. Ils colportent de fausses rumeurs sur le compte des Français et

734 Jan Pieterszoon Coen (1587-1629), d'abord nommé directeur général du commerce et président de la factorerie hollandaise de Bantam, exerça 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. Voir H.T. Colenbrander, *Jan Pieterszoon Coen. Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, La Haye, Martinus Nijhoff, 1919-1953, 7 vol. ; R. Spruit, *J.P. Coen. Dagen en daden in dienst van de VOC*, Houten, De Haan, 1987 ; J. Tulkens, *Jan Pieterszoon Coen, de bedwinger van Indië*, Kampen, Kok Omniboek, 2007.

735 « Le dict de Caen, commis, proposa d'aller en terre pour parler avec le President et essayer de le gaigner par la courtoisie ; afin d'esprouver s'il pourroit ramener les Flamentz au nombre de sept, le pillotte, le truchement et cinq autres, que nous croions s'estre rendus volontairement sans neantmoings que nous sussions pourquoy ilz estoient arrestez prisonniers et ce que leur pretendoit demander le President. […] croyant obtenir par la douceur ce qu'il voulloit, il eust un assez rude refus » (SA 335). Si l'on en croit Beaulieu, c'est plutôt De Nets qui les aurait envoyés : « Mr le Général m'envoya avecq ledict sieur de Caen, pour parler audict Président. Auquel Mr de Caen parla en flamen » (B 71 v °).

736 « […] prenons & mettons yceulx Muisson, de Cain, Godefroy, Girard le Roy & leurs Assossiez Regnicolles & Estrangers, en nostre Protection & Sauve-garde ; voulons & ordonnons que tous Marchans, Cappitaines, Soldats, Pillotes, Matelots & Estrangers qui seront employez au faict de ladicte Navigation, ne soient subjects en auculne sorte aux Droits d'Aubeyne, Desherence, & autres Droicts qui Nous appartiennent sur les biens des Estrangers trafficquans ou qui décedent en ce Royaume, & qu'ils joüissent comme Nous leur avons accordé & octroyé, accordons & octroyons par ces présentes de pareils Droicts, Priviléges & Libertez, comme s'ils estoient nos naturels Subjects […] » (cité par J. Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes, avec les titres de ses concessions et privileges dressée sur les pieces authentiques*, Paris, Debure l'aîné, 1746, p. 165).

737 *Groot Plakaat Boek* [*Grand livre des Placards des États généraux des Pays-Bas*], 9 septembre 1606 et 3 décembre 1616, t. I, p. 547 et 550 (cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 23 et 37). Beaulieu parle d'« ung placard des Estatz par lequel estoit enjoinct à touttes sortes de personnes estans de leur jurisdiction, de ne se louer ou accorder avecq qui que ce soit pour naviguer delà le Cap de Bonne Espérance, sur peyne de la vie » (B 71 v °). On peut trouver le premier édit de 1606 dans un manuscrit français : BnF, Baluze 293, f ° 67 v °-68 [ANNEXES, doc. 23].

leurs navires, de plus en plus nombreux, commencent à les encercler de façon menaçante[738]. Saint-André estime cependant qu'ils ont renoncé à recourir à la force et qu'ils vont désormais tenter de faire appliquer leurs directives par la ruse[739].

Le chef de la loge hollandaise, apparemment courtois, invite les deux Français à dîner, puis discute longuement en tête-à-tête avec De Caen. Complotaient-ils ensemble ? On ne peut pas écarter cette hypothèse. Enfin, Coen annonce à Beaulieu qu'il exige que lui soient remis tous les Hollandais qui se trouvent à bord des deux navires français et qu'en attendant il retiendrait en otage De Caen, accusé d'avoir trompé les marins hollandais qu'il a recrutés en leur faisant croire que le voyage ne s'étendrait pas au-delà du cap de Bonne-Espérance, sachant pertinemment que l'océan Indien leur était interdit à bord d'un navire étranger[740]. De Caen proteste aussitôt, mais ne jouait-il pas la comédie afin de servir les plans des Hollandais ? Beaulieu, lui, est libre de repartir librement, mais il s'indigne de façon vigoureuse : il reproche à Coen d'abuser de sa position de force et d'oublier que la France a toujours soutenu les Provinces-Unies dans leur quête d'indépendance. Aussi, selon Beaulieu, il devrait assister ses alliés français, mais au contraire, en agissant ainsi, il prive la *Marguerite* en particulier d'une bonne partie de ses officiers et de ses marins, ce qui rendrait impossible un retour en France[741]. C'est effectivement exactement le but poursuivi par les Hollandais…

Beaulieu fait aussitôt informer De Nets de ce rebondissement inattendu et se rend immédiatement auprès du roi de Bantam, auquel, face au comportement des Hollandais, il demande

738 « […] au contraire, nous esperions aux Flamentz, qui ont semé mille mauvais bruictz et calomnies contre la nation françoise avec toutes les traverses que nos plus grandz ennemis nous eussent peu donner. Deux jours après cecy, il arriva en la radde deux navires Flamentz et deux pataches, l'un desquels navires estoit de quatorze cens tonneaux et l'autre de mille, et s'en vindrent mouiller quasi sur nos ancres, de costé et d'autre, comme s'ilz nous eussent voulu assieger ; et arrivoient chaque jour navires grandz ou petitz, outre nombre de navires et pataches, qui estoient ancrés à la poincte d'une isle à veüe de nous environ cinq ou six lieues […] » (SA 334-334 v °).

739 « Petit à petit, les affaires des Hollandois et de nous se calmantz et après avoir jetté une partie de leur rage, consideranz qu'ilz avoient à faire à ung Roy de France qui prendroit tousjours la justice de ses subjectz en sa protection, sachantz aussy de bonne part comme nous estions bien envoiez et advouez, laisserent leur desseing d'entreprendre contre nous par la force et vouloient venir par les voyes de surprise pour l'execution que le President des Flamentz vouloit faire de deux commissions qu'il disoit porter des Estatz de la Compagnie des Indes » (SA 335).

740 « […] se voulant retirer à bord du navire pour aviser sur ce que nous avions de faire, l'on le declara luy-mesme prisonnier, disant que c'estoit luy qui avoit enlevé les Flamentz, subjectz des Estatz, hors de Hollande et Zellande, soubz un faux donné à entendre, qui estait que l'on leur avoit seulement faict entendre que c'estoit pour aller à la coste de Cerleonne [Sierra Leone] et Cap de Bonne Esperance, sans leur avoir jamais parlé des Indes, où ilz ne peuvent venir par les loix du païs sinon soubz et au service de leur Compagnie ; et qu'ilz avoient deposé tout cecy » (SA 335). D'après O.-J.-A. Collet, qui cite les Archives anciennes de Batavia (*Oud Archief*), *Résolution de Bantam*, 17 février 1617, il est indiqué sur la liste des Hollandais arrêtés qu'ils « prétendent avoir été forcés à naviguer par les Français » (*L'île de Java…*, p. 37).

741 « Le disner fini, il se promena assez longtemps en une gallerie, avecq ledict sieur de Caen, et moy avec d'autres […]. Jusques à ce que ledict Président m'appela et me dist qu'il désiroit avoir les restans hommes, tant ceulx qui estoient dans l'admiral que ceulx qui estoient dans mon navire, et qu'en attendant cela, il retenoit la personne du sieur de Caen, jusques à ce qu'il eust lesdicts Flamens et que, lorsqu'il les aurait, il renderoit ledict sieur de Caen ; que, de ma part, je m'en pouvois aller où bon me sembleroit et que la maison m'estoit libre. Monsieur de Caen se mict à faire plusieurs complainctes contre luy. De ma part, je ne luy dis autre chose sinon que je voyois bien qu'ayant la force en la main, il s'en vouloit servir contre ceulx qu'il debveroit ayder et assister, estants subjectz d'ung prince qui avoit secouru et assisté Mrs les Estatz en leur besoing et nécessité. Au surplus que, de ma part, je ne pouvois remener mon navire en France sans lesdicts Flamens, pour estre la plus part officiers dans mon dict navire et que je le laisserois icy ; et pour ce subject, protestois de tous despens, dommages et interestz à l'encontre de luy » (B 72).

si les Français peuvent compter sur son soutien. Ayant beaucoup de difficultés à se faire comprendre malgré son interprète, il décide de retourner au port, mais le roi refuse d'abord de l'y autoriser, craignant pour sa vie, avant de finalement le laisser partir, accompagné d'une vingtaine de soldats. Il est alors décidé de tenter par tous les moyens de faire libérer De Caen. Aussi le lendemain (20 février), Saint-André est envoyé auprès de Coen, qui lui explique à nouveau qu'il s'appuie sur deux directives de ses supérieurs : l'édit promulgué par les États généraux en 1606 et une commission arrivée tout récemment qui le confirme, en y ajoutant sciemment – la VOC a sans doute été informée par ses espions en France – que même des lettres de naturalité délivrées par le roi de France en personne ne sauraient contrevenir à ces ordres. De plus, Coen fait rédiger à l'intention des Hollandais qui se trouvent à bord des navires français une lettre menaçante qui leur indique clairement que s'ils ne se rendent pas d'eux-mêmes, ils seront appréhendés par la force, ce qui provoque aussitôt la désertion de la plupart, qui s'en remettent à leurs compatriotes. Mais Coen persiste à ne pas relâcher De Caen, car il exige absolument tous les Hollandais qui servent à bord des navires français. De Nets, voyant que le rapport de forces est loin d'être en sa faveur, cède finalement aux menaces et lui envoie les derniers, tandis qu'en retour De Caen est libéré[742].

Quelques jours seulement après leur arrivée, les deux navires français se retrouvent ainsi largement dépourvus en officiers et en matelots, même si Saint-André ne regrette pas ces Hollandais incompétents, désobéissants, comploteurs et mutins. Beaulieu partage son point de vue, mais malgré tout, le moral reste bon et le capitaine français est encore à ce moment confiant quant à la réussite de leur mission[743]. En attendant la récolte du poivre à Bantam, les Français sont contraints de faire contre mauvaise fortune bon cœur et une sorte de *modus vivendi* s'instaure avec les Hollandais, au moins de façade. Malgré l'écrasante supériorité navale de ces derniers, les Français arborent fièrement leurs couleurs et prévoient, après les réparations indispensables sur les deux navires, d'aller explorer d'autres secteurs susceptibles d'être plus favorables pour le commerce, Saint-André devant notamment être envoyé « par les Isles des Indes » à la recherche d'épices[744]. Beaulieu, lui

742 Les deux lettres relatent avec plus ou moins de détails ces événements (B 72 v ° et SA 335 v ° - 336).

743 « C'est une grande faulte d'avoir prins tous noz officiers d'icelle nation, car me voycy à présent sans canonnier, ne charpentier, et j'ay beaucoup à faire travailler en ce navire, sy je le veulx ramener en France. Ce neanmoings, sy Dieu nous préserve ce que nous restons, nous les ramènerons tous deux et ferons de nécessité vertu. Il n'y a rien de bien difficile en cela et quand nous n'aurions eu du tout de Flamens, tout ne se seroit que mieulx porté » (B 73).

744 « Dicimulantz au mieux qu'il nous est possible le desplaisir que iceux Hollandois nous ont donné et celuy qu'assez de fois ils ont entrepris de nous faire, chacun se veoit en apparence de bonne volonté, hantans, buvants et mangeants ensemble, sans toutesfois perdre la coutume de se fort bien garder par la mer. Nous esperons, moyennant Dieu, que tout se portera bien. […] Mais nostre grand besoing estoit de nous conserver par la mer où, à la vérité, ilz sont extremement fortz et donneront tousjours à penser lorsque l'on les vouldra chasser du païs. Il faut par necessité que que nous demeurions amis communs et essayer d'appointer toutes querelles, considéré noz petites forces. L'on nous menaçoit de nous faire abattre les estandartz de France sitost que le grand amiral des Hollandois seroit arrivé en la radde de Bantam. Il est venu et a mouillé l'ancre proche de nous, sans qu'il ayt jamais faict aucune contenance de nous declarer la guerre ; et pour leur faire veoir que nous voullions plutost perir que de ravaller rien de l'honneur qu'on doibt aux bandieres [bannières] françoises, nous portons nostre pavillon jour et nuict. En attendant la recolte des espiceries, qui ne peust estre plus tost que dans six ou sept mois, tout estant party pour la Chine, Jappan, Angleterre et Hollande, nous raccomoderons noz navires et monterons nos barques, parce qu'il a esté arresté en nostre conseil que l'on m'envoyera par les Isles des Indes pour tousjours chercher des espiceries et autres marchandises. La *Margueritte*, nostre visadmiral, a grand besoing de charpentage, ayant plusieurs baux [poutres qui

non plus, ne compte pas patienter à Bantam sans rien faire, car il a certainement entendu parler d'autres ports propices au commerce des épices. On pense en particulier à Atjeh, où il se rendra lors de son second voyage[745].

Le 21 février, les Français rencontrent le « Sabandar », qui les autorise à louer une maison de style chinois voisine de celle occupée par les Anglais, pour le prix que Beaulieu trouve excessif de 42 réales de 8 par mois[746]. Dès lors, le commerce peut commencer, mené par « Mr de Caen »[747]. Beaulieu et Saint-André trouvent que les prix des marchandises sont élevés[748]. Le prix du poivre est de 7 réales le pikul (environ 50 kg), ce qui n'est pourtant pas excessif [749]. Les nouveaux arrivants étaient en général bien reçus par les souverains locaux, qui voyaient en eux de nouvelles perspectives de commerce et donc de revenus. C'est le cas à Bantam pour les Anglais, qui « y sont les bien venuz » (B 73 v °), et pour les Français, qui sont encouragés à revenir[750], au contraire des Hollandais, qui se comportent en terrain conquis et s'en prennent par exemple aux Chinois, auxquels ils ont capturé notamment quatre jonques richement chargées, sous prétexte que leurs compatriotes établis à Bantam leur doivent de l'argent[751]. Cette situation irrite fortement le roi, qui cependant, d'après Saint-André qui a certainement raison, n'ose pas affronter les Hollandais, de peur que grâce à leur puissance navale ils ne bloquent son port, d'où il tire la plupart de ses revenus[752]. En effet, les agents de la toute-puissante VOC régnaient partout en maîtres : outre cet

relient les bordages et soutiennent les ponts] rompus et tombés fort en decadance […] » (SA 336 v ° - 337).

745 « Et que le péril, le travail et incommodité ne me destournera d'aller en lieu où il y aura apparence de proufficter davantage qu'icy ; et quand noz barques seront montées, comme celle de céans est desja bien advancée, et que ce navire soit ung peu raccomodé, nous ne demeurerons icy les bras croizez attendant la dicte saison, car ce n'est justement icy où gist le lièvre » (B 74).

746 « […] une qui est joignant la maison des Anglois, qui est fort commode et proche de la rivière et une des belles maisons de Bantam, voyre la plus belle, et est bastiment des Chinois. Nous n'en désirions pour notre commencement une sy belle et grande, à cause du louage, mesme que on la vouloit louer pour trois ans ; mais le Gouverneur a voulu que nous la prinsions et la tinsions pour tant de temps que nous vouldrions. Par ainsy, l'avons louée au mois et couste de louage environ 42 realles de huict, qui me semble bien cher, mais on n'a peu faire autrement » (B 73-73 v °). Les maisons chinoises étaient construites en maçonneries, ce qui leur permettait, comme l'ont remarqué de nombreux Occidentaux, de beaucoup mieux résister aux fréquents incendies, d'où l'intérêt pour les marchands européens d'y entreposer leurs marchandises.

747 « Comme à présent Mr de Caen est installé en la maison, et autres commis avecq luy, on apprendra tousjours de plus en plus et se descouvre journellement quelques espiceries, entre autres quelques 600 lb de muscade que l'on pourroit avoir à bonne composition » (B 73 v °).

748 « Au surplus, tout est de présent cher en ceste ville, voire bien cher, tant victuailles que marchandises » (B 73 v °) ; « tout est extremement cher icy » (SA 338 v °).

749 « Le poivre vault le pico 7 realles de huict, qui est un poids qui pourra revenir en nostre païs 100 lb. poidz de vicomte, et n'a de coustume valoir que 3 realles de huict » (B 73 v °). Trois ans plus tard, lors du second voyage qui amena les Français à Atjeh, il en vaudra presque le double : « 54 réales le *bahar* » (environ 180 kg).

750 « Le Roy et son Gouverneur nous promettent beaucoup et semble nous veulent donner bon courage pour y retourner une autre fois, disant que la nouvelle saison estant venue, il nous fera despecher des premiers, nous estans petits navires, affin que le revenions veoir avecq de plus grands » (B 73 v °).

751 « Les Flamens, de présent, ne sont guières bien voulus icy à cause de la rétention des Chinois » (B 73 v °).

752 « Pour laquelle prise [celle des quatre jonques chinoises] le Roy et tout son peuple faisoient grand bruict et s'assembloit le conseil pour deliberer de faire la guerre aux Hollandois et les chasser hors de Java. Mais les grandes forces qu'ilz ont par la mer me font croire que le Roy n'entreprendra rien à leur prejudice, parce qu'ilz peuvent tousjours tenir le port et radde de Bantam assiegé tant qu'il ne pourra entrer ny sortir aucunes marchandises, sy bien les Javans sont fortz en galleres à la modde du païs et les hommes assez vaillantz » (SA 334 v °) ; « Le Roy de Bantam eust entrepris pour nous la guerre par la terre estant fort indigné des deportementz des Hollandois à l'endroict de toutes les nations qui trafiquent au royaulme. […] la mer où, à la vérité, ilz sont extremement fortz » (SA 336 v °).

exemple et leur hostilité – pour ne pas dire plus – envers les Français, ils s'en prenaient même parfois à leurs propres compatriotes, coupables de venir trafiquer à titre de particuliers en bafouant le monopole de la Compagnie. C'est ainsi que, comme je l'ai déjà évoqué et comme le rapporte Saint-André[753], ils arrêtèrent et confisquèrent en 1616 les deux navires menés par Jakob Le Maire et Willem Cornelisz Schouten, qui représentaient l'Australische Compagnie, une société indépendante fondée deux ans auparavant, entre autres par Isaac Le Maire (le père de Jakob)[754].

Saint-André, qui voit beaucoup plus loin que Bantam, a mené sa petite enquête. Il fait un vaste tour d'horizon des possibilités commerciales – et des conflits entre Européens qui y sont liés – qu'offrent les Indes orientales : si la Chine est fermée aux Européens, le Japon, lui, leur est ouvert ; les Hollandais, les Portugais et les Anglais s'affrontent pour le contrôle des précieuses îles Moluques, où croissent la plupart des épices ; les deux premiers nommés se combattent également aux Philippines[755]. Les plus grandes perspectives commerciales pour les Français se trouveraient aux débouchés de la mer Rouge et du golfe Persique. Saint-André regrette que les instructions de la Compagnie n'aient pas contenu une « promenade » (!) dans ce secteur, qui se serait sans aucun doute avérée très fructueuse et qui aurait eu aussi l'avantage de les faire parvenir à Bantam au moment de la récolte du poivre, au lieu d'arriver six mois trop tôt[756]. Toutefois, une perspective plus proche se dessine pour les Français : la lettre de Saint-André se termine par l'évocation du roi de

753 « Quelques particuliers de Hollande hors de la Compagnie des Indes ont mis des navires en mer pour veoir ce qu'il se passoit en ces païs, pretendantz ancrer leur credit et traffiquer comme ceux de ladicte Compagnie. Mais ayant esté trouvés par les navires d'icelle grande et riche Compagnie, ont esté pris et arrestez et les Flamentz qui les commandoient avec tout l'esquipage envoiez en Hollande. Il en est arrivé un navire pris en ceste radde de Bantam, fort bien artillé, qu'ils ont armé pour s'en servir » (SA 338).

754 Voir *Iournal ou Description du merveilleux voyage de Guilliaume Schouten*, Amsterdam, Guillaume Ianson, 1618, p. 86-88 ; Renneville, *Recueil des voyages…*, t. VIII, *Navigation australe faite par Jaques Le Maire, et par Willem Cornelisz Schouten, les années 1615, 1616 & 1617*, p. 114-229, en particulier p. 226-229, ainsi que dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. X, « Navigation australe, ou voyage de Jacques Le Maire, pour la découverte d'un nouveau passage, au Sud du Détroit de Magellan », p. 431-456, en particulier p. 455-456.

755 « Il n'y a nulles nouvelles de la Chine, sinon que les Roys du païs ne veulent permettre la traicte. C'est pourquoy toutes nations leur declare la guerre. Il y a bien quelque royaulme voisin des Indes où les Portugais y hantent et y font fruict pour la religion chrestienne. L'on attend tous les jours des navires et joncs chinois avec soiries et autres marchandises, mais l'on doubte que les Hollandois ne les arrestent. Pour le Jappam toutes nations y sont bien venues et n'en apportent que de l'argent en barre pour draps et autres merceries qu'ilz y trafficquent. Les Molluques ont esté bien fort contestées entre les Hollandois et Anglois et ont esté lesdictz Anglois souvent chassez à coups de canon par les forteresses hollandoises devant lesquelles ils avoient mouillé l'ancre. Mais à ceste heure ils y vont plus asseurement et au depit desdictz Hollandois et particulierement aux lieux où iceux Hollandois n'ont habitation de forteresses. La guerre se faict fort aux Filippines entre les Portugues et Flamentz, mesmement aux Molluques, quand ilz s'y rancontrent ; l'avantage leur demeure tousjours par la mer, mais par la terre les Portugues leur font mourir nombre d'hommes » (SA 337 v ° - 338).

756 « Pour le grand desir que j'ay tousjours eu de faire la guerre aux bouches de la Mer Rouge et seing de Perse aux navires de Mecque, je me suis icy informé à des Turqs et Arabbes, mesmes à des Guzerattes, qui est une nation Mahommetane negotiant par tout le monde, quelle fortune l'on pouvoit courre en ces quartiers-là ; lesquels m'ont dict que les gens de guerre pouvoient en peu de temps faire de grandes choses et qu'il y avoit quantité d'isles et autres lieux où, sans difficulté, l'on trouverroit des pillottes fort habilles hommes pour ce mestier et qu'ilz ne desireroient meilleure fortune ; encores que les Dieppois, passé le Cap de Bonne Espérance, se pourroient aussi facillement engoulfrer là-dedans, comme aisement ilz ont trouvé les Isles des Indes et autres navigations qu'ils pretendent faire ; et puis je croy que nous porterons en France des Indiens et quelque Portugais qui sçavent la langue et ces païs. Comme nous pouvons bien recongnoistre, si Messieurs de la Compagnie des Indes à Paris eussent mis dans nos articles d'aller en passant faire une promenade vers la Mer Rouge et de Perse, nous fussions venus assez à temps pour la recolte sans que nous eussions esté contrainctz de mettre la main à l'argent que nous avons aporté de France » (SA 338-338 v °). On peut sans doute voir là une allusion au voyage des frères Parmentier en 1529-1530.

Jacatra[757], venu rendre hommage à celui de Bantam, qui invite cordialement les Français à venir dans son royaume, situé à une centaine de kilomètres à l'est. Aussi, ils décident de s'y rendre, pour plusieurs raisons : l'eau de Bantam les rend malades, les navires s'abîmeront moins qu'en restant dans la rade et les prix sont trop élevés à Bantam. En effet, à la dernière page de sa lettre, Beaulieu indique déjà que les négociations sont âpres avec le Sabandar, qui fait monter les prix en raison de la concurrence avec les Anglais et les Hollandais[758].

Nos deux sources françaises s'arrêtent donc là, respectivement le 6 (Beaulieu) et le 12 (Saint-André) mars 1617. Les deux témoignages concordent, se complètent et s'appuient. Les deux lettres, de façon logique, relatent sensiblement de la même façon le voyage aller, l'accueil cordial du roi de Bantam et des Anglais, ainsi que celui, qui l'est beaucoup moins, des Hollandais, qui voient d'un très mauvais œil cette nouvelle concurrence potentielle et qui vont tout faire pour la détruire[759]. Beaulieu et Saint-André, moins d'un mois après leur arrivée[760], analysent la situation de manière lucide et dressent un bilan sans équivoque des difficultés rencontrées jusqu'ici, tant lors du voyage aller avec leurs propres équipages et leurs navires qu'à Bantam avec les Hollandais.

3. Points négatifs et motifs d'espoir

Les points négatifs sont nombreux. En premier lieu, l'expédition manque d'organisation, d'informations et de moyens[761]. Les navires sont défectueux, peu adaptés ou en tout cas mal préparés à ces longs voyages transocéaniques. La *Marguerite*, en particulier, est en très mauvais état. C'est un navire vermoulu (ce qui a vite corrompu l'eau[762]), trop vieux et trop petit[763], mais aussi

757 Il s'agit de la future Batavia, où les Hollandais s'installeront en 1619 et qui deviendra le centre de leur puissance aux Indes orientales. C'est aujourd'hui la ville de Djakarta, capitale de l'Indonésie.

758 « En retournant il nous a parlé et promis toutes faveurs en son royaulme. Nous nous y en allons pour le recouvrement de toutes choses pour la vie, parce que tout est extremement cher icy et les eaux mortelles ; et puis les navires deperiront moings allans et venantz que de demeurer tousjours en ceste radde » (SA 338 v °) ; « En escripvant la présente avons eu quelques difficulté avec le Sabandar pour la traicte et nous demande ung grand nombre d'argent pour la coustume et dict que les Anglois et Flamens ont passé par là. Nous avons remis à en parler une autre fois. Ce néantmoings j'espère, avecq l'ayde de Dieu, que nous nous accorderons » (B 74).

759 D'après O.-J.-A. Collet, qui cite les Archives anciennes de Batavia, *Résolution de Bantam*, 9 mars 1617, il fut décidé que les Français, selon les ordres des directeurs de la VOC, recevraient « insinuation » de partir de bon gré, ou « si c'est nécessaire, y seraient contraints par force » (*L'île de Java*…, p. 39).

760 Respectivement 17 février / 6 mars, c'est-à-dire deux semaines et demi ; et 15 février / 12 mars, c'est-à-dire trois semaines et demi.

761 « Je crois bien que pour ce voiage-cy nous ne rapporterons le proffict que l'on avoit donné à entendre à la pluspart de la Compagnie, en partie faulte de bons advis et de s'estre bien informé. Nous sommes venus icy apprentifs, une autre fois y pourrons revenir meilleurs ouvriers » (B 73 v °) ; « Le pire que je vois en ceste affaire est que nostre conche est trop petite » (B 74). « Conche » est un mot ancien qui signifie « accoutrement, ordonnance, équipement », sans doute emprunté à l'italien *concio*, « parure ».

762 « Les continuelles pluies que nous avons eu en ceste traverse du Cap jusques icy et les chaleurs ont causé la production d'une infinité de petites bestioles que nous appellons cailleportes, qui ont faict une telle pourriture que nous avons perdu la pluspart de noz fustailles et, par conséquent, noz eaulx et boissons, que toutes celles qui n'ont esté cerclées de fer n'en est rechappée une seulle et ne fault pour venir icy que de la futaille cerclée de fer et de bons et grands navires » (B 68 v °).

763 « Car les chaleurs et par les continuelles agitations de la mer à ung vaisseau vieil comme est celuy-cy, et oultre ce, l'incommodité pour sa petitesse tellement que dans son creux n'y peult avoir d'air, estant tousjours plain de sy peu qu'il y a les haultz du navire extrêment foibles et qui ont tousjours mouvé, quy est cause qu'on ne peult calfader aujourdhuy que le lendemain, estant agité de la mer, ses haults ne soient ouvertz » (B 68-68 v °).

mal équilibré, ce qui les a obligés à relâcher le 9 juin sur l'île de Boa Vista, dans l'archipel du Cap-Vert, afin de réparer son gouvernail et de charger des tonneaux de lestage ainsi que six canons afin de remédier à son problème de lest[764]. De plus, sur ses soixante-trois passagers, on compte peu de véritables marins et trop de bouches à nourrir[765]. En outre, les Français disposaient de cartes imprécises et aucun passager n'avait l'expérience du voyage, hormis un marin auquel on ne pouvait pas se fier. Dans ces conditions, c'est presque un miracle qu'ils soient arrivés à bon port, en n'ayant à déplorer qu'un seul mort de maladie. Bref, le constat de Beaulieu est sans appel[766].

En effet, lors du voyage aller qui a duré dix mois, la *Marguerite* n'a perdu que deux hommes : le matelot Jehan Ladiré, de Dieppe, tombé à la mer au cours d'une tempête subie dans l'Atlantique le 23 juin, et le calfateur Pierre Vadel, mort de maladie, sans doute du scorbut. Au contraire, sur le *Montmorency*, vingt-huit hommes étaient déjà morts du scorbut avant même l'escale à la baie de Saldanha, et une dizaine d'autres en ont succombé durant la traversée de l'océan Indien, ce qui amène à un total d'une quarantaine de morts. Beaulieu donne quelques informations sur trois d'entre eux – des Rouennais comme lui – et évoque un des malades, nommé Houppeville, qui survivra puisqu'il participera au second voyage[767]. Enfin, il signale qu'à l'arrivée à Bantam, il a à son bord « 9 ou 10 malades » (B 68 v °). Ceux du *Montmorency* se rétablissent rapidement, et Saint-André confirme le nombre de morts[768].

Les équipages étaient de piètre qualité, pour ne pas dire plus. Un constat que Saint-André dresse sans équivoque : « je croy qu'il ne s'est jamais faict un plus pauvre et malheureux esquipage que le

764 « ne fusmes guières hors de la radde de Dieppe que n'apperceusmes nostre navire estre fort mal lesté, tellement qu'il ne pouvoit porter ses voiles et sy deffice du gouvernail qu'il n'estoit possible à ung homme d'y durer ses six orloges » (B 67) ; « nous falust aller à Buena Vista, Isle du Cap Verd, tant pour remédier à nostre dict gouvernail que pour prendre quinze à seize tonneaux de lestage, oultre six pièces de canon qu'il me falust mectre au fondz de ce navire » (B 67) ; « nous mouillasmes les ancres à l'isle de Bonneviste, où nous sejournasmes huict jours pour mettre du lest dans la *Margueritte* qui ne pouvoit porter ses velles » (SA 332).

765 « nous avions beaucoup de personnes, mais la pluspart inutille et de soixante trois bouches qui estoient au partir de Dieppe en ce navire, ne s'en pouvoit trouver dix qui se peussent dire matelotz, le reste ne servant que de charge et de descharge pour noz victuailles » (B 67).

766 « Et vous peulx asseurer que les incommoditez en ce navire ne sont petites et telles que personne ne les peult comprendre sans les avoir expérimentez » (B 68 v °) ; « Voilà, au plus bref, le discours de nostre voiage jusques icy [à Bantam], auquel Dieu nous a beaucoup assisté, que d'avoir passé par tant de climatz, dans ung navire sy foible et incommode, assisté de sy peu de matelotz ; n'avons perdu qu'ung seul homme de maladie, encores que les hommes ne soient accomodez au large et avecq tant d'air qu'en l'admiral. Et oultre ce, aux terrissemens, aulcuns de nous autres y estre jamais venu et nos cartes assez mal basties pour le destroit de Sonda. On me pourroit dire que nous avions ung homme qui avoit esté en ce destroict, assavoir ung nommé Isaac, matelot ou contremaître ; je vous asseure qu'il n'y cognoissoit ny peu ne point » (B 69 v °).

767 « Ledict sieur avoit perdu encores 10 ou 11 hommes de maladie, depuis le Cap de Bonne Espérance, et a perdu en tout quarente hommes, desquelz, de ma cognoissance, en y a trois de Rouen : assavoir ung nommé Male, qui estoit Caporal d'une des compagnies de Monsieur Le Boucher, et est mort a la baye de Saldaigne ; ung autre nommé Chappelier, qui estoit commis ou assistant, et l'autre nommé Loison, qui estoit filz du Maistre du *Chef saint Denis* près du Vieil marché, et sont morts à la traversée du Cap icy. Il y a aussi, dans ledict amiral, ung jeune homme que Monsieur Le Seigneur m'avoit recommandé, nommé Houpeville ; icelluy, dès le partement de Dieppe jusques icy, a tousjours esté mallade et l'est bien encores de présent » (B 69 v °). Lors du second voyage, en 1619-1622, ce Houppeville entrera au service du roi d'Atjeh en tant qu'orfèvre. Il a été recommandé par « Monsieur Le Seigneur », qui était peut-être un parent de Beaulieu, puisque la mère de celui-ci se nommait Marthe Le Seigneur.

768 « La *Margueritte* n'a perdu que deux hommes, mais elle a quantité de malades. Pour nous, touz nos malades se guerissent et le sont presque, grâces à Dieu ; il est vray que, jusques à ce jour dernier de febvrier, il nous est mort quarante hommes. Je ne les nomme […] » (SA 337).

nostre et celluy de la *Margueritte*, nostre visadmiral » (SA 337 v °). La mésentente régnait entre certains officiers. L'un d'entre eux, le capitaine Dubuc (qui prendra part au second voyage en tant que commandant de la patache l'*Hermitage*), est vu par Saint-André comme un défaitiste et un pleutre qui parlait toujours de se rendre. Heureusement, d'autres comme De Nets, Beaulieu et Saint-André sont courageux, intelligents et entreprenants, et font de leur mieux, avec les faibles moyens dont ils disposent, notamment des matelots trop jeunes, fainéants, incapables et inexpérimentés[769].

Une bonne partie des équipages (officiers et matelots) était composée de Hollandais. Beaulieu et Saint-André insistent tous les deux sur la nécessité à l'avenir de ne plus recruter de cette manière. En effet, cela causa fortement préjudice à l'expédition, puisqu'ils furent arrêtés à Bantam par leurs compatriotes en vertu de l'interdiction qui leur était faite par la VOC de s'engager sur des navires étrangers à destination des Indes orientales. Les Français se trouvèrent ainsi en nombre insuffisant pour manœuvrer leurs deux navires. Saint-André qualifie leurs marins hollandais de « canaille » et de « raquaille », qui sont de plus comploteurs et mutins[770]. Beaulieu, qui les trouve également désobéissants et incompétents, abonde dans le même sens[771]. On sait aussi qu'ils étaient exhortés à la mutinerie par le sieur De Caen, dont les intrigues ont nui au bon déroulement de l'entreprise.

769 « Sy l'on eust voulu croire Dubus, nous n'eussions faict guieres d'honneur et du tout point aux couleurs et enseignes de France, car tout aussy tost qu'il voyoit plus de navires que nous, il disoit que la loy de la mer vouloit que le plus foible cedast au plus fort, sans que pour les raisons d'un tel personnage nous ayons jamais trouvé aucuns navires qui pour ce subject nous aye voulu présenter le combat. De façon que jusques à present nous nous pouvons vanter d'estre exemptz et afranchis de ceste honte et sur quoy je luy faict une infinité de reproches, croyant toute autre chose de luy que je n'en ay veu ce voyage ; comme aussy je ne sçaurois bien dire ni bien escripre de quantité d'autres, que je vous nommeray lorsque Dieu me fera la grâce de vous reveoir. Je leur ay tousjours parlé hautement, pour quoy nous avons eu quelque guerre ensemble, mais enfin je les ay rangés à la raison et commancent à faire plus de mine qu'ilz n'ont de courage ; aussi avons-nous grand besoing de nous evertuer parce que, comme je croy qu'il ne s'est jamais faict un plus pauvre et malheureux esquipage que le nostre et celluy de la *Margueritte*, nostre visadmiral, si j'en ay dict quelque bien par cy-devant, je suis maintenant contrainct de vous en escripre la vérité. Ce n'est pas que tout ainsy que nous sommes nous ne nous efforçions de faire du mieux qu'il nous sera possible, mais l'on ne devoit pas faire un tel armement, la pluspart de gens par compere et commere, jeunes sans nulle experience, non mathelotz ny moings soldatz. Il sembloit à aucuns de la ville de Dieppe que l'on les dresseroit à tous services en peu de temps, mais je ne pence pas qu'ilz puissent apprendre à si bien servir soy-mesmes. En effect, l'on a mis Monsieur nostre General et quelques gens de bien parmi une grande canaille. Ils se peuvent bien asseurer, l'occasion se présentant de les commander et gouverner en chef, au moings ceux que l'on mettera dans les barques, que je les rangeray en enfans de bonne maison, comme ilz se disent » (SA 337-337 v °).

770 « […] ilz tenoient les places des plus necessaires hommes que nous ayons embarquez et sans lesquelz nous eussions pris des François, qui eussent bien mieux et plus fidellement servy mesdictz Sieurs de la Compagnie des Indes ; principallement nous nous fussions asseurés des canonniers et charpentiers, car, pour pillotes et truchemens, ces malheureux n'ont rien faict qui vaille ny en mer, ny en terre, et avons trouvé les Indes et autres lieux sans que les Flamentz ayent jamais faict aucune preuve de navigation pour leur en donner l'honneur ; […] quelque raquaille de Hollandois sains et malades, qui estoient restez dans noz navires, Monsieur nostre General, par advis de conseil, ramantevant le peu de service qu'ilz nous avoient faict en ce voyage, ains au contraire les grandes aprehensions de revolte et mutinerie qu'ilz nous avoient donné[es], jusques à nous faire tenir armez nuict et jour pour empescher leur entreprise et intelligence qu'ilz avoient avec aucuns des nostres […] » (SA 336). À Bantam, après qu'ils aient été arrêtés par les Hollandais, Saint-André ajoute dans le même ton : « C'est en ceste affaire que nous avions grandement besoing de noz charpentiers flamentz qui sont maintenant repartis avec tous les autres dans les navires hollandois ; ou, pour mieux dire, l'on nous debvoit bailler de telz menouvriers de nostre nation, voire faire tout l'esquipage de François, au lieu de telle canaille qui ne nous a donné que peine et travail depuis que nous sommes partis du port de Dieppe jusques à maintenant » (SA 337).

771 « C'est une grande faulte d'avoir prins tous noz officiers d'icelle nation, car me voycy à présent sans canonnier, ne charpentier, et j'ay beaucoup à faire travailler en ce navire, sy je le veulx ramener en France. Ce neanmoings, sy Dieu nous préserve ce que nous restons, nous les ramènerons tous deux et ferons de nécessité vertu. Il n'y a rien de bien difficile en cela et quand nous n'aurions eu du tout de Flamens, tout ne se seroit que mieulx porté » (B 73).

Enfin, une des principales difficultés rencontrées par les Français réside avant tout dans la forte hostilité des Hollandais, qui apparaît de façon très claire dans les deux lettres, qui traduisent parfaitement l'atmosphère d'incertitude et de rivalité larvée qui règne à Bantam.

Toutefois, on y trouve tout de même des motifs d'espoir : à Bantam, les bonnes relations avec les Anglais (du moins lors de ce premier voyage) et l'accueil cordial des rois de Bantam et de Jacatra. Plus loin, les possibilités offertes par le Japon et surtout par les débouchés de la mer Rouge et du golfe Persique, soulignées par Saint-André et qui seront reprises une quinzaine d'années plus tard par Beaulieu[772]. On sent chez les deux officiers français le désir de collecter des informations, afin que leur voyage soit fructueux pour la Compagnie, et dans la perspective des prochains, comme l'indique une des dernières phrases de la lettre de Beaulieu : « Nous sommes venus icy apprentifs, une autre fois y pourrons revenir meilleurs ouvriers » (B 73 v °). On note à nouveau cette volonté d'être utiles aux voyages suivants, déjà présente dans l'ouvrage de François Martin et plus encore dans celui de François Pyrard, qui est lui-même passé à Bantam moins de dix ans avant Beaulieu et Saint-André, vers 1608-1609[773].

4. Les compléments apportés par les sources anglaises et hollandaises

De précieux compléments nous sont apportés par les rapports du premier marchand de la loge hollandaise de Bantam, Cornelis Buysero. L'un d'entre eux, daté du 29 mars 1617, relate les mêmes épisodes sensiblement de la même façon :

772 Voir A. Lombard-Jourdan, « Augustin de Beaulieu et son *Dessein touchant les Indes orientales* (1631-1632) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 13-26.

773 Pyrard effectue une rapide description de la ville et de ses habitants et dit quelques mots sur le roi. Il confirme si besoin en était que Bantam est un très grand centre du commerce des épices, très cosmopolite, où, à la différence de Beaulieu et de Saint-André, il estime que les prix ne sont pas très élevés – ils ont sans doute augmenté entre leurs passages respectifs, certainement en raison de la présence des Anglais et des Français, venue s'ajouter à celle des Hollandais. Bizarrement, Pyrard ne parle pas des Anglais, qui possèdent pourtant une factorerie à Bantam depuis 1603. Il s'attarde par contre sur les Chinois. Enfin, il évoque la présence des Hollandais, qui semblent à ce moment les bienvenus auprès du roi et de son peuple, ce qui contredit les propos de Beaulieu et de Saint-André, qui déclarent tous les deux clairement quelques années plus tard que le roi les déteste. Leurs relations se sont logiquement dégradées dans l'intervalle en raison de l'attitude exclusive des Hollandais : « Les galiotes Portugaises allans vers les Moluques, où i'estois, y sejournerent quelque temps : ce qui me donna occasion de voir ce pays » (Pyrard 1619, p. 168 (II) / 674) ; « Il y a cinq places fort grandes, où chacun iour se tient le marché de toutes sortes de marchandises & de vivres, qui y sont à bon compte, & y faict fort bon vivre. Les fruits & bestiaux sont du tout semblables à ceux des autres pays des Indes, dont i'ay tant de fois parlé, & sont icy à fort bon marché » (p. 169 (II) / 675) ; « Hors l'enclos des murs il y a grand nombre de maisons pour les estrangers » (p. 169 (II) / 675) ; « Ceste ville est frequentee de beaucoup de peuple : Car il s'y fait grand trafic & commerce par toutes sortes d'estrangers, tant Chrestiens, qu'Indiens, comme des Arabes, Guzerates, Malabares, de ceux de Bengala & de Malaca, qui viennent là pour y quérir principalement du poivre, qui croist abondamment en ceste isle, & ne vaut ordinairement qu'un sol la livre, j'y ay veu force Chinois habituez, faisans grand trafic, & tous les ans au mois de Ianvier, il vient neuf ou dix grandes navires de la Chine, chargees d'ouvrages de soye, de toile de cotton, or, pourcelaine, musc, & mil autres sortes de marchandises de leur pays. Ces Chinois ont là fait bastir de belles maisons pour se loger iusques à ce qu'ils ayent fait leur trafic, & qu'ils soient devenus riches […]. Puis ayans faict leurs affaires s'en retournent en la Chine » (p. 171-172 (II) / 676-677) ; « Les Holandois ont à present en ceste ville plusieurs maisons qu'ils y ont faict bastir, & y tiennent un fondique & des facteurs pour y entretenir leur trafic : car le Roy les affectionne, & le peuple les aime » (p. 172 (II) / 677).

« Les deux navires armés à Dieppe, en France, et dont le plus grand s'étant appelé la *Vache tachetée* a été achetée à Enckhuiysen et se nomme maintenant *Montmorency* a pour général le sieur Charles de Nets[774], tandis que le petit navire s'appelle la *Marguerite* et est commandé par le capitaine Augustin de Beaulieu. Le superintendant des marchandises est Monsieur Guillaume de Caen. Ils sont arrivés ici, le petit navire le 10[775] et le grand le 15 février. Aussitôt que l'ancre fut jetée, ils envoyèrent une chaloupe avec 5 Hollandais à terre, lesquels étant venus en notre logis furent mis en lieu de sûreté en l'absence de M. le Président [Coen] qui revint le lendemain de Djacatra.

Un jour après, le sieur de Caen avec de Beaulieu sont venus exiger de nous la délivrance de leurs matelots et après l'échange de beaucoup de paroles, comme ils refusaient de nous livrer les Hollandais qui restaient encore à bord, nous avons retenu Monsieur de Caen dans notre logis jusqu'à ce que ceux de nous qui sont sous la protection de leurs Hautes Puissances Messieurs les États nous fussent livrés, ce qui a eu lieu après de nombreuses disputes.

Vous pourrez voir le nombre et la qualité des marins hollandais dans la pièce ci-jointe, ainsi que la protestation qui a été remise par Monsieur de Caen contre la Compagnie et contre le Président en particulier.

Les Français ont reçu du Prince l'autorisation de commercer et ont loué à cet effet pour 3 ans, une maison de 20 écus, près de la nôtre et de celle des Anglais. Je pense qu'ils apprendront ce que valent les Indes, car ils sont venus en bon temps[776] et leurs frais sont si peu élevés, qu'ils pourraient causer du tort à la Compagnie ; mais leur dommage et leur ruine est, me semble-t-il, à prévoir à cause de leurs dissentiments et de l'envie qu'ils se portent mutuellement, tant les petits que les grands.

Il me paraît étrange qu'ils ayent osé agir à l'encontre du Placard de leurs Seigneuries les États. Nous n'avons encore rien appris quant aux vaisseaux de Saint-Malo, entre autres de celuy de de Roy. Nous croyons qu'ils sont allés dans la Mer rouge et qu'ils sont principalement montés par des Néerlandais.

S'ils viennent ici, nous aurons de nouveau à agir, car nous sommes résolus à exécuter strictement les ordres de vos Hautes Noblesses »[777].

S'il voit dans les Français une menace potentielle pour la VOC, Buysero prédit toutefois leur ruine future en raison de leur mésentente. Il est lui aussi informé de la présence dans l'océan Indien des navires malouins le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel*, mais il les attend de pied ferme et compte bien leur faire subir le même traitement. C'est grâce à ses rapports à la VOC et à des sources anglaises que l'on connaît quelques bribes de la suite des aventures des Français à Bantam.

Dans sa lettre datée du 12 mars, Saint-André indiquait que les Français s'apprêtaient à répondre à l'invitation du roi de Jacatra (« Nous nous y en allons »). En l'absence de sources qui le confirment, on ne peut affirmer avec certitude qu'ils s'y sont effectivement rendus. En revanche, les archives de l'East India Company, en même temps qu'elles nous renseignent très rapidement sur le commerce que tentent d'effectuer les Français à Bantam, conservent la trace du passage – au

774 En hollandais dans le journal de Cornelis Buysero publié par J.W. Ijzerman : *Cornelis Buysero te Bantam…*, p. 40 : « *De 2 Fransche shepen te Diep in Franckrijck toegerust, waervan 't grootste geheeten hebbende de Bonte Koe ende nu Montmorencij, tot Enkhuijsen gecocht, daer generael op is le Sr Charles de Nets…* ».

775 La *Marguerite* a effectivement jeté l'ancre à l'entrée de la baie de Bantam le 10 février, et n'est entrée dans le port que le 17.

776 O.-J.-A. Collet donne une traduction quelque peu différente de cette phrase lorsqu'il évoque les espoirs de Beaulieu de revenir à Bantam : « Je pense qu'ils sont venus en temps et qu'ils apprendront ce que valent les Indes » (*L'île de Java…*, p. 41, n. 2).

777 Extrait d'une lettre de Cornelis Buysero, premier marchand de Bantam, aux directeurs de la VOC, 29 mars 1617, publiée par P.A. Tiele, *Bouwstoffen voor de Geschiedenis der Nederlanders in den Maleyschen Archipel*, t. I, p. 184. La traduction française est due à O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 37-39.

moins – du commis, le sieur Guillaume De Caen, à Japara (Jepara), une ville située sur la côte nord de Java, à environ 500 kilomètres à l'est de Bantam, au mois de mai ou juin 1617[778].

Le 31 août, Buysero insiste à nouveau sur les conflits qui minent les Français, puisqu'il nous apprend que De Nets a été contraint de mettre aux fers le sieur De Caen. Il se rend compte que les Français ne représentent pas une réelle menace car ils sont trop divisés selon lui. Il évoque également la perte d'un certain nombre d'hommes, sans doute de maladie. Ainsi, face à leurs effectifs devenant trop faibles, les Français s'apprêtent à abandonner un de leurs navires, dont ils ont déjà commencé à vendre les canons aux rois locaux. Bref, Buysero pense pouvoir se réjouir dès maintenant de l'échec de leur entreprise[779]. Le 18 décembre, le seul *Montmorency* est prêt à quitter Bantam avec une cargaison d'épices (essentiellement du poivre), qui ne rapportera pas d'importants bénéfices selon Buysero, qui à nouveau doute fortement que les Français parviennent à rentrer, en raison de leur manque cruel de marins[780]. Moins d'un mois plus tard, le 15 janvier 1618, Buysero nous apprend que le *Montmorency* est parti dans les derniers jours de décembre et que la *Marguerite*, faute d'effectif pour la manœuvrer, a été vendue au roi de Bantam[781].

On sait par ailleurs que c'est Augustin de Beaulieu qui a pris le commandement du *Montmorency* et qui l'a ramené en France, puisque l'amiral De Nets, en tant que Hollandais, a été arrêté lui aussi (il était encore prisonnier en avril 1622). Parti de Bantam à la fin du mois de décembre 1617, le *Montmorency* est rentré à Dieppe le 6 août 1618[782] après environ sept mois de voyage, « avec plaine charge, en sorte qu'il n'y eut point de perte ». Beaulieu avait sans doute tenu

778 *Calendar of State Papers. Colonial series, East Indies, China and Japan*, vol. 3 : 1617-1621, W.N. Sainsbury (éd.), Londres, Longman, 1870, p. 39, n° 102, Bantam, 21 juin 1617 : « Capt. Ralph Coppindall to George Ball, President in Jacatra. […] *The French have offered for sale three minions of about 13 cwt., which the Pengran wishes to buy, but objects to the price, 600 ryals. The Pengran as much displeased with Ball's going to Jacatra as with the erection of "this building." The China junk not yet gone nor anything seen whereby Keevees' departure may be suspected. The French Cape merchant arrived from Japara the 15th inst., with news that the Dutch are almost off their hinges at Japara, and that a ship coming from Banda refused any information as it was against their oaths to publish their masters' affairs to strangers ; two other ships from the Moluccas he also encountered. Should be sorry if the King of Jacatra's hard conditions should force Ball to break off with him, for then "this unsatiable dogge of hell" would never cease feeding on Ball and his successors.* [*One page. O.C., Vol. V., No*. 507.] ». Cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 299, n. 2.

779 « Les Français sont encore ici et le sont de la façon la plus triste à cause des disputes et des factions entre les chefs, chacun d'eux croit être le supérieur…, enfin cela a été si loin que Nets a mis de Caen aux fers jusqu'à ce que celui-ci l'ait reconnu comme général. Ils ont en outre perdu beaucoup de gens et en perdent journellement encore, ils se préparent à abandonner un des vaisseaux et ont vendu six pièces d'artillerie au Pangeran de Djacatra ainsi que douze canons à celui de Bantam. Ils conservent encore l'espoir de charger un vaisseau, mais je ne crois pas qu'aucun d'eux revoie sa douce France ». Lettre du 31 août 1617 (Tiele, p. 186 ; Collet, p. 39-40).

780 « Les Français de Dieppe ont abandonné un de leurs navires et en ont réuni le matériel sur la *Vache tachetée* [le *Montmorency*] avec lequel ils veulent partir, mais ils ne sont pas encore acquittés envers le Pangeran. Ils ont été fort tourmentés, le poivre a été tellement mélangé de terre qu'il leur revient certainement à un haut prix ; ils en ont chargé environ 5 000 sacs, ainsi qu'un peu de muscade et de maçis ce qui fait que leurs bénéfices ne seront pas énormes, si même ils arrivent à bon port, ce qui est fort douteux ; car sur les 60 ou 70 hommes qu'ils ont encore, à peine y en a-t-il 20 qui soyent des marins. [en post-scriptum :] Le Français veut mettre à la voile avec ses 5 000 sacs. Ils ont déjà tout embarqué, ne laissant rien à terre ». Lettre du 18 décembre 1617 (Tiele, p. 186 ; Collet, p. 40).

781 « Le *Montmorency* est parti d'ici en décembre avec 5 800 sacs de poivre et un peu d'autres marchandises. Le petit navire, la *Marguerite*, a été vendu par les Français au Pangeran de Bantam. – Monsieur de Caen a été laissé ici, on dit qu'il naviguera avec les Anglais ». Lettre du 15 janvier 1618 (Tiele, p. 187 ; Collet, p. 40-41).

782 Cette date est fournie par D. Asseline, *Les antiquitez et chroniques de la ville de Dieppe*, t. II, p. 203, qui ajoute que le *Montmorency* rapportait une cargaison « de girofle, de poivre et de tant d'autres sortes de marchandises de grand prix ».

un journal de son voyage, mais il est hélas perdu. Les archives de l'East India Company conservent le rapport, daté du 25 août, d'un des membres de l'équipage, nommé Beau Pin, qui malheureusement ne relate pas le voyage retour du *Montmorency*, mais qui détaille les mauvais traitements infligés par les Hollandais à leurs concurrents anglais[783]. En effet, les deux nations étaient à ce moment en conflit dans les îles aux épices et les Anglais, voyant peut-être dans les Français de potentiels alliés, se renseignaient sur leur expérience et sur la façon dont ils voyaient les rapports entre marchands anglais et hollandais. Les relations franco-anglaises sur la question des Indes orientales étaient encore pour peu de temps cordiales, comme le montrent clairement la lettre de Beaulieu et le fait que le sieur De Caen rentra en France à bord d'un navire anglais, ce dont l'amiral de France Henri de Montmorency en personne remercia officiellement l'East India Company[784]. Au contraire, les associés de la Compagnie se plaignirent auprès de Louis XIII du préjudice subi, estimé à 200 000 livres. Le roi de France, par l'intermédiaire de son ambassadeur auprès des Provinces-Unies, Benjamin Aubery Du Maurier, réclama à plusieurs reprises un dédommagement, que les associés n'avaient toujours pas obtenu en avril 1622[785].

Beaulieu, Saint-André, mais aussi le Hollandais Cornelis Buysero évoquent tous les trois dans leurs lettres des navires malouins qui se trouveraient quelque part dans l'océan Indien. En effet, parallèlement au premier voyage mené par la Compagnie française des Indes orientales, des marchands de Saint-Malo ont eux aussi organisé une expédition à destination des îles aux épices.

783 Voir *Calendar of State Papers…*, p. 185, n° 412, Londres, 22 août 1618 : « Robert Bell to Carleton. *A French ship lately arrived at Dieppe from the Indies. Incloses the informations taken from three of the principals in the ship concerning the differences between the Flemings and us* […] *Incloses* » ; p. 185-187, n° 412 I : « Informations out of France betwixt the English and Dutch merchants in the East Indies » ; p. 187, n° 413 (1618 ?) : « Relation of the Frenchmen lately arrived from the East Indies, concerning the damages, wrongs, and abuses which the Hollanders had lately done to the English there », « Copy of the Frenchmen's relation touching wrongs done to the English by the Hollanders in the East Indies, anno 1617 » ; et p. 187-188, n° 414 (1618 ?). Cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 300, n. 1.

784 *Calendar of State Papers*…, p. 205, n° 466, 16-23 octobre 1618 : « Court Minutes of the East India Company. […] *Thanks received from the Admiral of France and other French noblemen for the kindness shewn to Mons. de Cane during his passage in the Company's ships from the Indies ; present of a bason and ewer weighing 100 ounces accepted from De Cane* […] [*Fourteen pages. Court Bk. IV.*, 227-240.] ». Cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 300, n. 1. Cornelis Buysero l'évoquait déjà dans sa lettre du 15 janvier 1618 : « Monsieur de Caen a été laissé ici, on dit qu'il naviguera avec les Anglais ».

785 C'est ce que nous apprend un arrêt du parlement de Normandie daté du 16 avril 1622, publié par E. Guénin dans ses travaux « Un navigateur rouennais, Augustin de Beaulieu », *La Normandie historique, archéologique, littéraire, etc.*, 17e année (t. X), août 1902, n° 8, p. 337-350, 402-416, 452-460 et 494-500 (document reproduit p. 338-340), et *La route de l'Inde*, Paris, Hachette, 1903, p. 235-237. Ce document est intitulé par E. Gosselin « Long récit de toutes les vexations que les associés de la Navigation aux Indes orientales ont à subir de la part des Hollandais et Zélandais » (*Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande…*, p. 162) [ANNEXES, doc. 32].

CHAPITRE IV
UNE EXPÉDITION MALOUINE MENÉE EN PARALLÈLE : LE *SAINT-LOUIS* ET LE *SAINT-MICHEL* (v. 1616-1618)

Beaulieu et Saint-André sont au courant que des navires malouins ont quitté la France avec la même mission qu'eux. Les Anglais, mais plus encore les Hollandais, sont eux aussi informés de leur présence dans l'océan Indien. On connaît un certain nombre d'éléments sur le voyage du *Saint-Louis* et du *Saint-Michel* grâce aux pièces du procès qui se poursuivait toujours en 1664 entre les héritiers des marchands malouins et ceux de leurs commanditaires anversois, qui ont été publiées en partie par C. de la Roncière[786], ainsi que par des sources hollandaises étudiées par O.-J.-A. Collet[787] et par les archives de l'East India Company[788].

1. Les Malouins et la Compagnie des Moluques

On a déjà évoqué le fort esprit d'indépendance manifesté par les marchands et les marins malouins, qui les avait mené en particulier dès 1601 à faire partir le *Corbin* et le *Croissant* vers les Indes orientales. Ils furent alors les premiers à reprendre les routes de l'Inde délaissées depuis soixante-dix ans et le voyage du *Sacre* et de la *Pensée* menés par les frères Parmentier en 1529-1530. Ils devancèrent ainsi l'initiative royale, même si Henri IV s'empressa de recueillir les fruits de cette tentative infructueuse en détournant le contenu de l'ouvrage de François Martin dans

786 Voir C. 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. 49-57, qui publie en « Appendice », p. 62-72, deux documents datés de 1664 : « Au Roy : Requeste 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 mentionnéz » (BnF, collection Thoisy, vol. 89, f ° 175 *sq*.) [ANNEXES, doc. 27] 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) [ANNEXES, doc. 28]. De la Roncière cite également un « Memoire instructif du dernier voyage faict soubz la Baniere de France aux Indes Orientales » (BnF, ms. fr. 17871, f ° 308-309) [ANNEXES, doc. 29]. Voir aussi son *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 293-295 : « La Compagnie malouine des Indes ».

787 O.-J.-A. Collet, *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910, p. 35-36 et 42-50, qui cite en particulier l'œuvre de J.K.J. de Jonge, *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 et du 11 mars 1618 (Bantam) et du 24 juin 1618 (Jacatra), dont O.-J.-A. Collet traduit de trop rares passages en français. Collet cite également des documents inédits issus des Archives anciennes de Batavia et des Archives du royaume des Pays-Bas (Rijksarchief) à La Haye.

788 *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, 52, 84, 95, 101-102, 104, 106-107, 109, 112-115, 163-165, 168, 183 et 215, où l'on trouve de brèves mentions des Malouins. Cité en partie par C. de la Roncière, « Les précurseurs… », p. 53-54 et *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 294-295.

le sens de ses ambitions. Lorsque le roi fonda en 1604 la première Compagnie française des Indes orientales, il eut le tort de désigner Brest comme port d'armement, ce qui vexa profondément les Malouins et renforça encore, si besoin en était, leur esprit d'indépendance[789]. Ils assistèrent avec indifférence aux atermoiements de la Compagnie sans lui prêter aucun secours et préparèrent de leur côté une nouvelle expédition. Il ne faut pas oublier qu'un Vitréen qui appartenait à l'équipage du *Croissant*, André Burel, était resté à Atjeh en 1602 (« andre burel lequel est demeure aux molucques »[790]) et qu'il était certainement chargé de préparer la future venue d'autres navires malouins.

Par les lettres patentes du 2 juillet 1615, Marie de Médicis avait fondé officiellement la Compagnie des Moluques, qui fusionnait la compagnie créée en 1604 par Gérard Le Roy, Antoine Godefroy et leurs associés avec la société dirigée par Jacques Muisson et Ézéchiel De Caen, qui réclamaient le transfert du privilège à leur profit. Toutefois, les antagonismes restaient puissants et, au final, si la volonté royale avait ordonné la réunion des deux parties, on peut considérer que, dans les faits, « les ordres du roi ne furent observés, et que les deux éléments qui avaient la jouissance du privilège concédé le 2 juillet 1615 […] faisaient bande à part. Leurs expéditions sont donc à considérer isolément »[791]. Ainsi, le *Montmorency* et la *Marguerite* représentaient les intérêts du « parti » d'Ézéchiel De Caen et de Jacques Muisson, tandis que le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* représentaient ceux du « parti » de Gérard Le Roy et d'Antoine Godefroy. Les premiers, financés par la Compagnie, ont quitté Dieppe le 16 avril 1616, munis d'un congé de navigation délivré par l'amiral de France Henri de Montmorency. Les seconds sont eux aussi partis au même moment, du moins officiellement, « sous la bannière et commission de cette Couronne », « commission prise du Roy, attache de M^gr^ le duc de Vandosme, gouverneur et admiral en Bretagne »[792]. L'expédition malouine est financée quasiment pour moitié par des marchands d'Anvers : Jean Breughel, Georges Henriquès, Diego de Arthe…, auxquels s'ajoutent Gérard Le Roy, Louis Heyntse, Jan Banninck Coeck Backer, Jan Jansz Moll et peut-être aussi Isaac Le Maire[793]. Par l'intermédiaire de l'un des

789 Au début du XVII^e^ siècle, les rivalités étaient féroces, « à une échelle locale, entre les différents ports bretons (Saint-Malo contre Brest) et normands (Rouen contre Dieppe), mais aussi à une échelle régionale, entre la Bretagne et la Normandie en concurrence pour la pêche et la piraterie, sans parler de la lutte entre les ports charentais (Saintonge, La Rochelle) et basques (Bayonne, Saint-Jean-de-Luz), lesquels se disputent le commerce de la morue, puis celui des fourrures » (G. Holtz, *L'ombre de l'auteur. Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, Genève, Droz (Travaux d'Humanisme et Renaissance), 2011, p. 150).

790 Extrait du registre des décès de l'église Notre-Dame de Vitré, 18 juin 1603.

791 O.-J.-A. Collet, *L'île de Java*…, p. 35-36.

792 « Au Roy… », p. 63 et « Factum… », p. 72. César de Bourbon, duc de Vendôme, d'Étampes et de Beaufort (1594-1665), était un fils illégitime d'Henri IV (sa mère était Gabrielle d'Estrées), qui le légitima dès 1595, et donc le demi-frère de Louis XIII. Il fut gouverneur et amiral de Bretagne de 1598 à 1626. Impliqué dans la conspiration de Chalais destinée à renverser Richelieu, il fut emprisonné et destitué de sa charge. Il fut par la suite nommé Grand amiral de France en 1651 et surintendant général de la navigation en 1655.

793 J.K.J. de Jonge, *De Opkomst*…, t. IV, p. XLIII : « *Er was in de jaren 1615 en 1616 te St. Malo in Frankrijk eene fransche Oost-Indische Compagnie opgerigt en deze had twee schepen naar Indie gezonden, die voor een groot gedeelte met Nederlanders waren bemand. Gerard Leroy, Lodewijk Heyntse, Jan Banninck Coeckebacker, Jan Jansz. Moll en zoo ik durf vermoeden, ook Lemaire, allen oude bekenden en tegenstanders der Nederlandsche Compagnie, hadden in die onderneming de hand gestoken* ». / « Il avait été constitué dans les années 1615 et 1616 à Saint-Malo en France une Compagnie française des Indes, qui avait envoyé deux navires vers l'Inde, montés en

leurs établi à Saint-Malo, Pierre Brasseur, ils avancent la somme de 455 691 livres à leurs associés malouins (Armel Martin de la Parisière, Bertrand Le Fer, Briand La Choue, Thomas, Jean et Marie Pépin, René Guillaudeu), qui disposent eux d'une somme à peine supérieure, ce qui constitue un capital d'environ un million de livres. Deux navires de 600 tonneaux chacun, le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel*, sont équipés aux Provinces-Unies et envoyés à Saint-Malo, où leur cargaison est confiée à Jean Pépin[794].

De plus, les deux flottilles n'avaient pas forcément tout à fait les mêmes objectifs et ne prévoyaient sans doute pas de se rejoindre. En effet, même si on ne sent aucune hostilité de la part de Beaulieu, ni de Saint-André, qui évoque même la possibilité de rencontrer les Malouins, les quatre navires n'ont pas vraiment suivi les mêmes routes, loin de là. Le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* ont accosté sur la côte occidentale de l'Inde puis à Ceylan, où ils ont commercé. Ils se sont ensuite séparés avant de se retrouver à Atjeh, où ils sont restés plusieurs mois avant, afin de compléter la cargaison du *Saint-Louis*, de se rendre à Bantam, où ils ont certes manqué de très peu le *Montmorency*, car Augustin de Beaulieu venait à peine de partir. À l'inverse, le *Montmorency* et la *Marguerite* se sont rendus en droite ligne depuis la pointe de l'Afrique jusqu'à Bantam, ce qui pourrait faire penser que les deux expéditions ne cherchaient pas vraiment à se croiser. Je conviens que ce raisonnement est relativement hypothétique et on pourrait pourquoi pas objecter au contraire que les deux flottilles auraient volontairement visé des destinations différentes dans un premier temps, et qu'elles se seraient donné rendez-vous à Bantam afin de rentrer ensemble en France. Beaulieu y a séjourné pendant dix mois, ce qui pourrait donner l'impression qu'il attendait l'arrivée de ses compatriotes malouins mais, perdant patience, il aurait décidé de repartir avec le seul *Montmorency*. Cependant, la première hypothèse me paraît la plus plausible, du moins dans l'état actuel de nos connaissances.

Ainsi, quinze ans après le départ du *Corbin* et du *Croissant*, le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* quittent Saint-Malo sous la direction de Gérard Le Roy[795], puis après la mort de celui-ci au cours du voyage aller, sous celle d'un autre Hollandais, Hans de Decker[796]. Comme l'a remarqué en premier lieu Pierre Gentile dans sa thèse de pharmacie sur François Martin, cette seconde expédition malouine comptait parmi ses participants – associés ou membres d'équipage – « des parents ou amis des premiers Bretons qui étaient partis vers Sumatra » ; « Ces hommes, cousins, enfants ou

grande partie par des Hollandais. Gérard Leroy, Louis Heyntse, Jan Banninck Coeck Backer, Jan Jansz Moll et peut-être aussi, on peut le penser, Lemaire, tous d'anciennes connaissances et des adversaires de la Compagnie hollandaise, avaient investi dans cette entreprise ». C'est moi qui traduis.

794 « Memoire instructif… », f ° 308, et « Factum… », p. 71-72.

795 Je ne suis pas ici le point de vue de C. de la Roncière, qui selon moi commet l'erreur de construire ses réflexions sur le fait que les Malouins agissaient au mépris du monopole accordé à la Compagnie de Gérard Le Roy, alors que celui-ci était un des actionnaires de l'expédition malouine. De plus, C. de la Roncière oppose à tort le congé de navigation de l'amiral de Montmorency à celui de César de Vendôme. Voir son *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 293-294, et « Les précurseurs… », p. 49.

796 O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 42 : « Le commandement de ces deux navires était par suite du décès de de Roy entre les mains d'un Hollandais, Hans de Dekker, un des nombreux marins des Pays-Bas, que la Compagnie française des Indes avait embauché à prix d'or, pour indiquer à ses navires la route de l'Insulinde ».

frères des membres de la première expédition, voulaient continuer l'œuvre de leurs aînés »[797]. En effet, le *Saint-Louis* était commandé par Nicolas Frotet de la Bardelière[798], le frère cadet de Michel, le commandant du *Croissant* et chef de l'expédition mort tragiquement au large de Sumatra le 1er décembre 1602. Il était accompagné de deux de ses cousins : Nicolas Frotet de la Landelle, connétable de Saint-Malo[799], et Olivier Frotet, sieur de la Touche-aux-Bécasses[800]. On trouve également Jean Pépin, sieur de Boiscléret[801], le facteur de la Compagnie embarqué sur le *Saint-Louis*, et Pierre Pépin de la Coudre[802], qui étaient respectivement un frère et un neveu de Thomas Pépin, le lieutenant du *Corbin*, mort lors d'une embuscade tendue par les Portugais sur l'île d'Annobón en septembre 1601. Enfin, P. Gentile cite un Étienne Martin de la Tronchardière : était-il de la même famille que François Martin ? Celui-ci avait deux frères prénommés Étienne, l'un né le 21 décembre 1573, l'autre le 2 mars 1577, on peut donc considérer que le premier était sans doute mort en bas âge. Rappelons aussi que leur père à tous les trois s'appelait lui aussi Étienne Martin (mort le 14 octobre 1592). Enfin, Armel Martin de la Parisière était à la fois l'un des associés et l'un des deux facteurs de l'expédition, sans que l'on puisse établir un lien familial avec François Martin, mais il faut préciser que, de la même manière qu'il l'est de nos jours, le nom Martin était certainement déjà à cette époque un nom très répandu. Signalons encore que parmi les associés, on compte un René Guillaudeu, marchand de Saint-Malo, qui appartenait à une des puissantes familles de la confrérie des marchands d'outre-mer de Vitré, qui était liée par des mariages notamment à la famille Frotet et à laquelle appartenait également la femme de François Martin : Perrine Guillaudeu.

On peut envisager que cette expédition ait bénéficié directement de l'expérience de François Martin[803], sans oublier que quelques autres Vitréens étaient également parvenus à regagner leur ville

797 P. Gentile, *François Martin (1575-1631), apothicaire et « marchand d'oultre-mer » à Vitré*, thèse de pharmacie, Université de Rennes I, 1994, p. 162.

798 Né à Saint-Malo le 9 septembre 1555, il épousa en 1576 Jeanne Gravé. Il était également sieur de la Beuzaye.

799 Il avait été élu procureur-syndic (c'est-à-dire maire) de Saint-Malo le 30 décembre 1609, pour trois ans, puis connétable le 31 juillet 1613. Il est mort le 13 avril 1646. Cependant, il est possible que P. Gentile fasse ici une confusion avec Nicolas Frotet de la Bardelière, qui lui a participé à coup sûr à l'entreprise, ce dont on n'est pas certain pour Nicolas Frotet de la Landelle.

800 Dont il a déjà été question. Né le 26 août 1576 à Saint-Malo, il épousa le 17 juillet 1601 à Saint-Malo Jeanne Guillaudeu, qui était une nièce de Perrine Guillaudeu, la femme de François Martin. Les époux s'installèrent à Vitré en 1603. Olivier Frotet est mort le 25 septembre 1640 à Saint-Malo.

801 Né le 24 juillet 1571 à Saint-Malo, il épousa le 9 juillet 1594 Jacquette Le Fer (un Bertrand Le Fer figure parmi les associés), puis le 25 janvier 1609 Jeanne Crosnier. Il était en 1619 procureur-syndic des bourgeois de Saint-Malo, comme l'indique un acte d'état civil cité plus loin. Il est mort le 21 janvier 1656 à Saint-Malo.

802 Les Pépin étaient une des grandes familles nobles de Saint-Malo. Pierre est né le 22 décembre 1580 à Saint-Malo, il épousa Guillemette Salmon en 1610 et mourut le 21 avril 1664 à Saint-Malo. Il était le fils de Guillaume Pépin (mort le 29 avril 1600 à Saint-Malo), un des nombreux frères de Thomas et de Jean.

803 Hypothèse proposée par P. Gentile, *François Martin…*, p. 163-164 : « L'ouvrage de François Martin a indubitablement servi à la préparation et à la réalisation de cette deuxième expédition malouine aux Indes orientales. Le scorbut n'y a apparemment pas fait de grands ravages, les officiers louant la facilité du voyage. Les périls que François Martin avait mis en évidence furent aussi évités car la deuxième expédition ne mit que quatre mois pour doubler le cap de Bonne-Espérance […] la première expédition avait pour sa part mis huit mois pour parcourir cette distance ! [en fait sept mois et dix jours : 18 mai / 27-28 décembre 1601] Il faut remarquer que la nécessité d'escales nombreuses prônée par François Martin avait été observée. On peut ajouter que François Martin a dû lui-même participer à la préparation de l'expédition. Financièrement car il faisait partie en 1616 de la confrérie des marchands d'outre-mer et aussi de par sa présence et ses conseils, étant l'un des seuls rescapés de la première expédition ».

natale. Martin est devenu après son retour un des plus hauts et des plus riches personnages de Vitré, et à ce titre il est possible qu'il ait fait partie des associés, pourquoi pas ? Il a dû en tout cas au moins prodiguer quelques conseils à ses successeurs, comme a pu tout aussi bien le faire François Pyrard.

2. Le récit de l'expédition d'après les sources françaises[804]

Les sources françaises dont on dispose[805], si elles sont postérieures de presque un demi-siècle aux événements puisqu'elles datent de 1664, permettent de connaître dans les grandes lignes le déroulement de l'expédition, sans toutefois indiquer aucune date.

On apprend que « huict à neuf vingts hommes » ont embarqué, c'est-à-dire 160 à 180. Cependant, l'auteur du document commet une erreur, peut-être volontaire étant donné les circonstances du procès, en indiquant qu'ils étaient « tous François »[806]. En effet, on sait que les Hollandais, en vertu de l'édit des États généraux de 1606, renouvelé en 1616, s'en prirent à eux – comme ils l'ont fait avec le *Montmorency* et la *Marguerite* – principalement parce que se trouvaient à leur bord un certain nombre de leurs compatriotes, notamment le commandant Hans de Decker.

Si l'information selon laquelle les deux navires n'ont mis que quatre mois à atteindre le cap de Bonne-Espérance est correcte, on peut présumer qu'ils sont certainement partis de Saint-Malo au printemps 1616, comme le *Montmorency* et la *Marguerite*, partis le 16 avril, et comme les navires portugais, qui effectuaient le trajet vers les Indes orientales depuis plus d'un siècle en partant en général dans le courant du mois de mars. En bénéficiant des alizés puis en effectuant dans l'Atlantique-Sud la *Volta*, il était effectivement possible d'atteindre la pointe de l'Afrique en quatre mois, mais sans escale, alors que les Malouins ont « touché et mis pied à terre en plusieurs endroits de la route pour s'y rafraîchir et négocier »[807], sans préciser lesquels. Cela incite à penser que l'auteur du document, ou plutôt les officiers qui ont relaté leur voyage, ont exagéré volontairement et embelli la vérité. Leurs rapports sont éloquents quant à la facilité du voyage et aux gains pouvant être réalisés, et ils ont même établi un véritable programme pour les expéditions à venir, dans le but d'encourager les potentiels investisseurs.

Dans l'océan Indien, les navires malouins se sont rendus en droite ligne sur 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 atteint ensemble l'île de Ceylan, où ils ont « fait leur commerce »[808].

804 Nous ne disposons pas d'assez d'éléments pour établir une carte du voyage aller du *Saint-Louis* et du *Saint-Michel*, comme cela est fait pour les autres voyages relatés.
805 « Au Roy… », p. 63-64 et 67-68 ; « Factum… », p. 72 ; « Memoire instructif… », f ° 308.
806 « Au Roy… », p. 63.
807 *Ibid.*
808 *Ibid.*

Là ils se sont séparés : tandis que le *Saint-Michel* est parti vers Atjeh (Sumatra), 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 1616 ou 1617, les Malouins du *Saint-Louis*, menés par le capitaine Nicolas Frotet de la Bardelière et par le facteur Jean Pépin, y ont obtenu l'autorisation d'établir un comptoir, qui resta toutefois sans suite pendant plus d'un demi-siècle.

Pendant ce temps, le *Saint-Michel* s'est lui rendu à Atjeh, où il a rempli ses cales de poivre. Le *Saint-Louis* étant arrivé à son tour, les deux navires malouins prennent la direction de Bantam afin d'y compléter sa cargaison et d'y établir un comptoir. Sur le chemin, ils s'arrêtent à plusieurs reprises pour charger de nouvelles marchandises, qu'ils déposent dans l'entrepôt qu'ils ont obtenu à Bantam « sous le bon plaisir du prince »[809]. Ces marchandises (coton, pierreries, poivre…), dont la valeur est estimée à un million et demi de livres, sont confiées à « André Jocet, préposé desdits facteurs avec plusieurs François de l'équipage », avec toutes « autres commoditéz nécessaires, afin d'y continuer le trafic et préparer par ledit Jocet la charge de nouvelles flottes »[810]. Déjà ici, l'objectif des Malouins apparaît clairement : ils ont établi un comptoir à Bantam[811] et ils ont la ferme intention d'équiper régulièrement de nouveaux navires qui viendront à leur tour charger de précieuses marchandises afin de les ramener en France. Le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* s'apprêtent alors à repartir vers l'Europe en compagnie de navires anglais.

Mais à peine en mer, le *Saint-Michel* est attaqué et capturé par un navire hollandais venu de Jacatra (la future Batavia). Celui-ci est commandé 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 suittes »[812]. Son action vise à « fermer aux François, quoy qu'alliéz, par la terreur de cet exemple, toute voye et dessein de retour aux mêmes Indes, dont en effet ils n'ont depuis tentéz la route »[813]. Le *Saint-Michel* et sa cargaison, estimée à deux millions de livres, se trouvent ainsi confisqués. Les officiers du *Saint-Louis* tentent sans succès pendant plusieurs mois de se les faire restituer, mais doivent finalement se résoudre à rentrer à Saint-Malo, avec une riche cargaison estimée à un million et demi de livres. En décembre 1622, François du Noyer, sieur de Saint-

809 *Ibid.*

810 *Ibid.*, p. 63-64.

811 Le voyageur marseillais Vincent Le Blanc, qui passa à Bantam un peu plus tard, nota : « Depuis quelques années les Anglois & Holandois y ont voyagé & trafiqué fort heureusement & de fraische memoire nos François y ont fait quelques voyages, & ont esté receus avec de grandes caresses de ce Prince & des siens ; Il fit un grand estat de la maiesté de nostre Roy quand il leur en ouit parler ; & leur permit de faire dire la Messe à quelques Peres Iacobins qu'ils y avoient menez, & leur promet toute faveur & assistance. On remarque entr'autres, que les Chinois qui sont là ayment grandement les François, dont l'humeur leur plaist fort ». Voir *Les Voyages fameux du sieur Vincent Le Blanc*, Paris, chez Gervais Clouzier, 1648, 1re partie, p. 148-149. Les mémoires de Le Blanc ont été mis en forme par Pierre Bergeron, puis, après la mort de celui-ci en 1637, par Louis Coulon.

812 « Au Roy… », p. 67. Laurent Réal (ou Laurens Reael ou Reaal) fut gouverneur général de la VOC aux Indes orientales de 1615 à 1619.

813 « Factum… », p. 72. Il y a là une erreur manifeste, puisque l'auteur de ce document semble ignorer l'expédition dirigée par Augustin de Beaulieu en 1619-1622, qui connut d'ailleurs plus ou moins le même sort, puisque seul le *Montmorency* rentra en France chargé d'épices, tandis que l'*Espérance* fut incendiée par les Hollandais à Jacatra, alors que l'*Hermitage* fut capturé un peu plus tard par les Hollandais, qui massacrèrent son équipage.

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 faussement 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 nous[814].

Voilà donc le récit des aventures des Malouins tel qu'on le trouve résumé dans des documents français postérieurs, de manière quelque peu lacunaire et surtout sans aucune mention de date. Cependant, des sources anglaises et surtout hollandaises apportent de précieux éclaircissements.

3. Les compléments apportés par les sources anglaises et hollandaises

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 (le *Saint-Michel* est arrivé en premier, rejoint plus tard par le *Saint-Louis*). Les Anglais leur vendent du poivre, tout comme le roi, qui exige cependant d'être payé en or et non pas en réaux d'argent[815].

Les deux navires malouins prennent alors la direction de Bantam, et c'est là qu'apparaît un point de discordance avec les documents français. D'après une lettre rédigée par Jan Pieterszoon Coen, le chef de la loge hollandaise de Bantam[816], 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 le 28 décembre 1617 par deux navires hollandais, le

814 *Advis et resolution de ce qui s'est passé aux Estats derniers tenus à Nantes, sur le faict de la Royalle Compagnie de la Navigation & commerce, pour les voyages de Long cours*, BnF, ms. fr. 17329, f ° 230 v °-231 : « Surquoy les Députtez de Sainct Malo ont allegué & fait entendre de vive voix à l'Assemblée qu'il y avoit beaucoup de perte ausdits voyages de Long cours des Indes Orientales : & soustenu par ledict de Sainct Martin au contraire, qu'il y avoit du moins deux cens pour cent de profit, & que pour iustifier son dire, il se raportoit au Dinan & Iournal desdits sieurs de Sainct Malo, qui estoit és mains de Monsieur de la Grée de Bruc, Procureur Sindic des Estats, où il se trouvoit deux cens pour cent de profit, & plus ; iugé au Conseil cy devant contre lesdits Hollandois mesme ausdits Estats, au profit desdits de Sainct Malo pour mesme voyage de Long cours esdites Indes Orientales, & que pour recognoistre la verité, que ledict Procureur Sindic seroit ouy & rapporteroit ledit Iournal : Ce qu'ayant esté fait, auroit ledict Procureur Sindic confirmé le dire dudit de S. Martin à Messieurs de l'Assemblée, & dit tout haut qu'il avoit esté iugé tant au Conseil qu'en ladicte Assemblée, comme dit est cy dessus, pour lesdits de Sainct Malo, & à leur profit contre lesdits Hollandois, & qu'ils avoient gaigné deux cens pour cent & plus, pour lesdits mesmes voyages de Long cours ». Voir C. de la Roncière, « 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.

815 *Calendar of State Papers…*, p. 43-44, n° 118, Atjeh, 28 juillet 1617 : « *Consultation at Acheen about selling 70 baharres of pepper to the French merchants of St. Malo.* [*Halfa page. O. C., Vol. V., No*. 516.] » ; p. 51-52, n ° 134, Atjeh, 20 août 1617 : « [W. Nicolls ?] to [President Ball], Bantam. […] *The Frenchmen promised to bring the King gold in payment for his pepper, the King not esteeming ryals, although he was told they were current all the world over* […] [*Five pages. O. C., Vol. V., No*. 529.] ». Cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 294, n. 4.

816 Coen ne devient gouverneur général de la VOC aux Indes orientales qu'en 1619, succédant à Laurent Réal.

Bantam et le *Nassau*[817], alors que les documents français placent clairement sa capture (par un seul navire) après son départ de Bantam vers l'Europe, ce qui pose la question de l'existence réelle d'un comptoir français 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 Hans de Decker et les autres 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. Afin d'inciter Decker à se livrer lui-même, Coen décida d'envoyer le *Saint-Michel* à Jacatra, où ses voiles et son gouvernail lui furent ôtés. Plus 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 hollandais[818]. 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 Bantam[819].

Voilà donc peut-être les véritables circonstances de « l'établissement » du comptoir français à Bantam, passablement éloignées de celles décrites dans les documents français. Toutefois, il reste certain qu'André Jocet et quelques autres Français sont restés à Bantam « et y entretinrent pendant longtemps un commerce d'une certaine importance, mais ne cessèrent pas d'être molestés par les Hollandais »[820]. En effet, lors de l'expédition suivante, commandée par Augustin de Beaulieu, le commandant de l'*Espérance*, Robert Gravé, rencontra à Bantam André Jocet et le sieur Limmoné (ou Limmoney), tous les deux « commis pour messieurs de la compagnie de S. Malo à Bantan ». Ceux-ci lui rachetèrent la patache l'*Hermitage*, puis rejoignirent Beaulieu à Atjeh au début du mois de novembre 1621.

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 force[821]. Coen répliqua aussitôt en

817 Voir O.-J.-A. Collet, *L'île de Java*…, p. 42, qui cite J.K.J. de Jonge, *De Opkomst*…, t. IV, p. 73 (voir aussi p. XLIII-XLVI).

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

819 « 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 O.-J.-A. Collet, *L'île de Java*…, p. 45, d'après P. van Dam, *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 8 000 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 F.W. Stapel (La Haye, Nijhoff) et se trouve disponible en ligne sur le site www.historici.nl.

820 O.-J.-A. Collet, *L'île de Java*…, p. 49.

821 *Calendar of State Papers*…, p. 113, n° 254, Bantam, 26 janvier 1618 : « Wm. Stonywell to E. Longe at Jacatra.

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 retour[822]. Le *Saint-Louis* arriva à son tour à Bantam, prit à son bord les rescapés du *Saint-Michel* et, renforcé par des matelots indigènes, rentra en France dans le courant de l'année 1618[823]. Il peut paraître curieux que les Français ne semblent pas alors avoir été inquiétés par les Hollandais. Le manuscrit de Pieter van Dam livre une explication paradoxale :

> « "Quant à ce qui concerne l'autre vaisseau [le *Saint-Louis*], les nôtres ne s'en sont occupés, quoique les Français l'eussent désiré et ayent même donné des motifs pour se faire arrêter par les nôtres ; étant peu nombreux et peu en état de rentrer en France, ils eussent préféré par des procès, obtenir de grands avantages sur la Compagnie, sur le pied des dommages et intérêts payés aux Anglais".
>
> Les Hollandais pour "devancer les plaintes qu'ils [les Français] ne manqueraient pas de faire", offrirent des équipages pour armer le *Saint-Louis*, mais essuyèrent un refus. Le vaisseau rentra en France avec des matelots indigènes »[824].

Le *Saint-Michel* fut lui 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 Bantam[825]. Le navire malouin fut par la suite utilisé par les Hollandais pour le commerce dans l'océan Indien, mais sa saisie donna lieu à de vives réclamations de la part des Français. Les directeurs de la VOC eux-mêmes, d'après une lettre datée d'Amsterdam le 16 janvier 1619, n'approuvèrent pas l'initiative prise par leurs agents à Java, car officiellement, en Europe, ils autorisaient « le libre commerce du poivre ». Cependant, la situation aux Indes orientales était bien différente. Coen et ses officiers, afin de conserver la soumission du roi de Bantam et leur monopole commercial vis-à-vis de potentiels concurrents européens, ne voient pas d'autre recours que la force[826].

[…]. *The Pengran has sent word to the Flemings that if they will not suffer the French Admiral to come in, he will pull down their house to the ground and send them out of this place.* […] [*One page. O.C., Vol. V., No*. 601.] ». Cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 295, n. 1.

822 *Ibid.*, p. 215, n° 499, 1er-4 décembre 1618 : « Court Minutes of the East India Company. *A trunk which belonged to one Decker, a Frenchman, deceased, on his return from Bantam in the Charles, and applied for by Whittacres, his administrator, to be opened in the presence of Ellam.* […] [*Five pages. Court Bk. IV*., 263-267.] ». Cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 44, n. 1 (qui indique par erreur « p. 499 »).

823 J.K.J. de Jonge, *De Opkomst…*, t. IV, p. XLVI : « *Het tweede schip de St. Louis keerde in 1618, met kleine lading en met een half Fransche, half inlandsche bemanning naar St. Malo terug* » / « Le deuxième navire, le *Saint-Louis*, rentra à Saint-Malo en 1618 avec une faible cargaison et un équipage composé pour moitié de Français, et pour moitié d'indigènes ». C'est moi qui traduis. O.-J.-A. Collet parle lui d'« une cargaison assez riche en poivre et en épices » (*L'île de Java…*, p. 44).

824 Cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 45-46.

825 *Calendar of State Papers…*, p. 168, n° 359, Jacatra, 30 mai 1618 : « Ufflete to President Ball. […] *The apparel of the French General and others deceased garnishes every tailor's shop and all are employed in altering and turning both their form and and fashion*. […] [*Three quarters of a page. O.C., Vol. VI., No*. 653.] » ; p. 183, n° 406, Jacatra, 17 août 1618 : « Ufflete to President Ball. […] *he* [*The King of Jacatra*] *also desired to buy two of the largest pieces of ordnance from the French, « not honeycombed, but truly bored », and wished an English gunner to try them.* […] [*Three quarters of a page. O.C., Vol. VI., No*. 653.] ». Cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 295, n. 2.

826 « M. M. les Majores sembleraient faire sentir que la mise sous séquestre du *Saint-Michel* de Saint-Malo, n'a pas eu

4. Perspectives d'avenir

Si des discordances apparaissent entre les sources françaises et hollandaises, il n'en reste pas moins que les Malouins qui sont rentrés, malgré la perte tragique du *Saint-Michel*, ont dressé un bilan positif de leur expérience et ont largement mis en avant les perspectives d'avenir qu'elle ouvre. Dans une des pièces du procès qui nous renseigne sur cette expédition, « Au Roy… », 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 facile »[827]. Plus encore, on trouve dans ce document deux rubriques intitulées « Observations dudit voyage des Indes » et « Expériences notables dudit voyage et commerce des Indes »[828], établies d'après les rapports des officiers du *Saint-Louis* par les héritiers des commanditaires anversois de l'expédition, qui se trouvaient toujours en 1664 en procès contre les héritiers des marchands malouins[829]. Ce document tombait à pic, au moment où Colbert fondait la seule Compagnie française des Indes orientales retenue par l'histoire et à laquelle les marchands de Saint-Malo participèrent cette fois. Mais il démontre avant tout la très forte volonté des Malouins, en 1618, d'établir durablement et solidement leur commerce avec les Indes orientales. Dans l'optique d'expéditions futures, les officiers du *Saint-Louis* 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

l'heur de leur plaire… ce qui évidemment semble démontrer que nos Maîtres n'ont pas été bien informés… Le Pangeran [le roi de Bantam] non content de vouloir nous faire relâcher le vaisseau voulait encore nous forcer à acheter le poivre selon sa volonté… ce qui nous a fait persister… à maintenir l'honneur de nos Maîtres, de leurs Hautes Puissances et de la Nation Hollandaise, comme cela a été reconnu nécessaire par le Conseil. Puis nous avons appris qu'en Danemark, un vaisseau se dirige sur Bantam, lequel navire devra être suivi de deux bâtiments royaux et de deux navires appartenant à des particuliers… ce qui nous mettra dans la même situation que celle où nous nous sommes trouvés lorsque le *Saint-Michel* est arrivé. Si d'après les ordres des Majores, le libre commerce du poivre est autorisé, non seulement nous en perdrons le trafic, mais encore le Pangeran nous forcera à faire ses volontés ou ses caprices ». Cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 48, d'après un document des Archives anciennes de Batavia : *Actum in't fort Jaccatra*, résolution du 17 juillet 1619. Les velléités danoises sont également connues des Anglais, qui partagent les mêmes craintes. Voir *Calendar of State Papers…*, p. 84, n° 215, La Haye, 8 décembre 1617 : « Carleton to Sec. Sir Thos. Lake. *The King of Denmark doth set out four ships for the East Indies ; so, as the French going upon the same adventure, the well will soon be drawn dry with so many buckets. The King* [*James I.*] *is likely to be moved to join the two companies of English and Dutch East India merchants. There are two things considerable. If the English neither join with the French, who seek us, nor with the Hollanders, by whom we have long been sought, the French and Hollanders may join to our prejudice. Again, the Spaniards and Portuguese may recover their ancient possession, against which they are only kept by the strength of the Hollanders, who it is impossible can continue the charge without assistance.* [*Extract from Holland Correspondence.*] ». Le 27 décembre 1614, Coen écrivait déjà aux États généraux : « Vos Honneurs devraient savoir d'expérience que le commerce en Asie doit être conduit et préservé sous la protection et à la faveur de Vos propres armes, et que ces armes sont payées grâce aux profits du commerce ; aussi ne pouvons-nous conduire le commerce sans la guerre, ni la guerre sans le commerce » (cité par H.T. Colenbrander, *Jan Pieterszoon Coen. Levensbeschrijving*, La Haye, Martinus Nijhoff, 1934, p. 64).

827 « Au Roy… », p. 62 et 63.

828 *Ibid*., p. 64-67 et 69-70.

829 « Pour soutenir leur revendications, les Flamands ne trouvèrent rien de mieux que d'exhumer le grand plan colonial dressé, au retour de l'expédition, par les officiers malouins » (C. de la Roncière, « Les précurseurs… », p. 61).

importants[830]), encore une fois certainement enjolivés afin d'inciter les investisseurs potentiels et ainsi d'encourager de nouvelles expéditions.

Forts de leur expérience, les officiers du *Saint-Louis* ont remis à leur retour un véritable « devis »[831] et proposé que le capital soit porté de un à cinq ou six millions de livres, une somme qui devait permettre de faire partir en deux ans deux flottes de huit navires chacune (six grands pour les allers-retours avec l'Europe et deux plus petits pour le commerce entre les îles). Les flottes devaient faire plusieurs escales qui leur permettraient à chaque fois de se procurer des marchandises recherchées dans les lieux où ils allaient se rendre par la suite : d'abord en différents points de la côte d'Afrique, jusqu'à « l'entrepost de Madagascar », qu'il restait toutefois à créer ; ensuite dans le grand port de Surate, sur la côte de Malabar. Ils descendraient après cela le long de la côte, commerçant à Cananor, Calicut, Cranganor et Cochin, jusqu'au cap Comorin et à l'île de Ceylan, où ils se sépareraient : une partie vers la côte de Coromandel, notamment à Pondichéry et Masulipatam, et l'autre partie vers les îles de la Sonde : Sumatra, Java, Malacca, Bornéo, Célèbes, Timor…

Pour que ce projet remarquable soit mis en action, il restait un problème de taille, qui s'avéra 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*, pourtant proclamé par le Hollandais Hugo Grotius en 1609, était loin d'être entré dans les mœurs – si tant est qu'il y soit entré un jour – 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, comme ils l'avaient déjà fait avec le *Montmorency* et la *Marguerite*. Ils s'allieront même pendant quelques temps aux Anglais contre les Français, comme je l'ai déjà évoqué (traité de Londres, 1619), et ils feront également échouer le voyage suivant organisé par la Compagnie des Moluques et dirigé par Augustin de Beaulieu en 1619-1622.

5. Une affaire encore non résolue un demi-siècle plus tard

L'affaire de la prise du *Saint-Michel* n'en resta pas là, puisque le procès entre les héritiers des deux parties était encore en cours en 1664. En effet, au retour des expéditions, les marchands

830 « une sympathie si universelle à l'humeur françoise que cette petite flotte et ses envoyéz 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 estrangers ont jamais exploitéz chez eux par la force des armes, y est aisé aux François par celles du cœur. La troisiesme 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 quatriesme est le profit immense de ce riche commerce » (« Au Roy… », p. 64 et 69).

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

dépouillés se plaignaient à leur parlement, qui transmettait leur requête au roi, qui chargeait son ambassadeur de réclamer des dédommagements auprès des États généraux des Provinces-Unies et les choses pouvaient traîner fort longtemps. C'est de cette manière que 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 Madagascar »[832], ce qui démontre encore une fois l'ampleur de leurs ambitions. L'ordre fut donné de saisir tous les Hollandais présents dans les ports français et l'un des deux facteurs de l'expédition, Armel Martin de la Parisière, fut envoyé en Hollande afin d'obtenir réparation du préjudice, estimé à 2,4 millions de livres, avec le soutien de l'ambassadeur Du Maurier[833]. Malgré le fait que les États généraux aient désavoué l'action du gouverneur Réal et qu'ils aient condamné la VOC à rembourser intégralement les Français, Armel Martin revint en France avec à peine le quart de la somme, soit 550 000 livres, selon un accord passé en 1623[834]. Martin et son collègue Jean Pépin, l'autre facteur, furent accusés d'avoir conservé pour les Malouins le bénéfice des marchandises ramenées des Indes orientales ainsi que ces 550 000 livres, ce qui provoqua la ruine de Pierre Brasseur et de ses associés anversois[835]. 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 pendant en 1664, entre les marchands malouins et leurs commanditaires anversois, ou leurs héritiers respectifs pour certains[836].

832 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. Cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 295, n. 3.

833 Benjamin Aubery, seigneur du Maurier, ambassadeur de France aux Provinces-Unies de 1613 à 1624. Sur ce personnage, voir *Mémoires de Benjamin Aubery du Maurier, ambassadeur protestant de Louis XIII (1566-1636)*, C. Martin (éd.), Genève, Droz, 2010. O.-J.-A. Collet (*L'île de Java…*, p. 44, n. 3) cite une *Résolution de Hollande* (sans plus de précision) intitulée « Sur le mémoire de l'ambassadeur français (du Maurier), du 17 juin 1621, aux États Généraux, concernant les différends survenus entre la Compagnie des Indes et celle de Saint-Malo », avec la réponse de Du Maurier. Les archives de l'East India Company mentionnent également une « plainte » de Du Maurier, mais à la date étrangement antérieure des 18-28 mai 1618, alors que le *Saint-Louis* n'était même pas encore rentré : voir *Calendar of State Papers…*, p. 165-166, n° 352, La Haye : « Carleton to Sec. Lake. *Complaint of Mons. de Maurier, the French Ambassador, to the States, touching two French ships unmanned by the Hollanders at Java, referred to the Dutch East India Company.* […] [*Extract from Holland Corresp*.] ».

834 Transaction du 20 octobre 1623, à La Haye, citée par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 295, n. 4, d'après J.K.J. de Jonge, *De Opkomst…*, 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.

835 « Memoire instructif… », f ° 309. Voir également O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 46-47.

836 « Au Roy… », p. 68-69 et 70-71 ; « Factum… », p. 71-72. Voir également O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 46, qui cite le manuscrit de l'avocat de la VOC Pieter van Dam déjà rencontré, *Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie…*, t. I, partie 2, chap. XLIII, p. 945. À une date non indiquée, les associés malouins, qui se plaignaient au roi de la capture du *Saint-Michel*, y ajoutaient l'incendie de l'*Espérance* à Jacatra (1621) ainsi que la capture et le massacre de l'équipage de l'*Hermitage* survenus un peu plus tard. Ces deux navires appartenaient à l'expédition organisée par la Compagnie des Moluques et partie de Honfleur le 2 octobre 1619 sous la direction d'Augustin de Beaulieu. L'*Hermitage* avait été rachetée par les commis malouins restés à Bantam en 1617. Voir « Memoire de la compagnie des Indes orientales contre les hollandois », BnF, ms. fr. 16738, f ° 14-15 [ANNEXES, doc. 31].

Pour finir ce chapitre, j'ajouterai une remarque quelque peu exotique. Les registres paroissiaux de Saint-Malo nous apprennent que le 14 juillet 1619 fut baptisé dans cette ville un « jeune homme natif du pais du Jappon », dont le parrain était Jean Pépin, le facteur du *Saint-Louis*, qui avait été élu la même année procureur-syndic des bourgeois de Saint-Malo :

> « [en marge] Louys le Japponnois
>
> Le dimanche quatorziesme jour du mois de Juillet 1619 fut baptizé sollennelement par Reverend Sire en [?] dieu frere Gabriel de Saincte-Marie evesque d'Archidal et suffragant de l'archevesque de Rheins, un jeune homme natif du pais du Jappon auquel on luy a impose le nom de Louis et fut parain honorable homme Jan Pepin sieur du bois-clerc et procureur syndicq des Bourgeois de sainct Malo et fut maraine haulte et puissante Dame henriette d'orleans Dame & Marquise de Couesquen [signé] Bonnier, sous-vicaire [?] »[837].

Cette mention ne signifie évidemment pas que les navires malouins atteignirent le Japon. Beaucoup de Chinois et de Japonais, entre autres, étaient établis dans les principaux centres commerciaux des Indes orientales, en particulier à Atjeh et à Bantam. C'est donc probablement dans un de ces deux ports que les Malouins ont pu prendre à leur bord un jeune Japonais.

Sur les quatre navires envoyés en 1616 aux Indes orientales, seuls le *Montmorency* et le *Saint-Louis* sont parvenus à rentrer en France chargés d'épices deux ans plus tard. Malgré ces résultats mitigés et l'hostilité des Hollandais, les membres de la Compagnie ne se découragent pas. Avec le soutien du roi Louis XIII, ils tentent de surmonter les antagonismes et arment une nouvelle expédition, qui part de Dieppe le 2 octobre 1619 sous la direction d'Augustin de Beaulieu.

837 Ce document est signalé par M. Nassiet, « Le premier voyage des Malouins à Sumatra », *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1996, p. 236, n. 25. Il se trouve dans le registre des baptêmes de Saint-Malo pour l'année 1619, aux Archives municipales de Saint-Malo, sous la cote GG 28, f ° 233 v °, consultable sur le site des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine en ligne, 10 NUM 35288 263, registre des baptêmes de Saint-Malo, 1619, f ° 233 v ° (dont il existe une copie sous la cote 10 NUM 35288 102, f ° 165 v °). Le frère Gabriel de Sainte-Marie, évêque d'Archidal, était anglais : il s'appelait William Gifford (1554-1629). Il était suffragant et vicaire général de l'archevêque de Reims, Charles de Lorraine, duc de Guise, à qui il succéda en 1623. Au cours de sa riche carrière, il séjourna à Saint-Malo entre 1611 et 1619, où il fonda le couvent bénédictin. Voir abbé Haudecœur, « William Gifford dit Gabriel de Sainte-Marie de l'Ordre de Saint-Benoît, 87e archevêque de Reims », *Travaux de l'Académie nationale de Reims*, CIII, 1897-1898, t. I, p. 209-213. La marraine du jeune Japonais était Henriette d'Orléans de Rothelin, l'épouse du marquis Louis de Couesquen (ou Coëtquen), le gouverneur de Saint-Malo. Signalons que Jean Pépin, lors de son second mariage (avec Jeanne Crosnier), avait eu un fils prénommé Louis, né le 25 novembre 1613. On peut penser que celui-ci est mort en bas âge, d'où le prénom donné au jeune Japonais, à moins que ce ne soit en l'honneur de Louis XIII.

CHAPITRE V
UN TROISIÈME VOYAGE : LE *MONTMORENCY*, L'*ESPÉRANCE* ET L'*HERMITAGE* (1619-1622)

À la fin de l'année 1618, il devient nécessaire de rapprocher les deux « partis » qui avaient armé séparément le *Montmorency* et la *Marguerite* et le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel*. Malgré les réticences qui ne devaient pas manquer des deux côtés, l'intérêt était réciproque car chaque parti, seul, était trop faible. Les Malouins avaient déjà dû faire appel à des fonds hollandais pour équiper l'expédition précédente et, malgré leur fort esprit d'indépendance, ils n'avaient pas les moyens de mener seuls une nouvelle entreprise vers les Indes orientales. Bref, mieux valait mettre en application le vieil adage : l'union fait la force.

1. L'organisation

Par des lettres royales datées du 6 décembre 1618, le jeune Louis XIII (17 ans) entend asseoir sur des bases définitives la Compagnie française des Indes orientales et invite ses sujets à y participer, notamment ceux qui résident dans les principaux ports du royaume. Il souhaite ainsi s'inscrire dans la continuité de son père : « […] le feu Roy […] a souvent désiré […] l'établissement d'une telle compagnie qui, toutefois, n'avoit pas encore réussi mais maintenant […] »[838]. Mais cette démarche ne soulève guère l'enthousiasme. Les marchands marseillais, par exemple, n'y sont pas favorables, car ils sont très attachés aux privilèges dont ils bénéficient pour l'importation des épices par les Échelles du Levant ; ils ne veulent donc pas de concurrence. On sait que ces lettres royales furent également lues à Dieppe le 17 décembre[839], ainsi qu'à Bayonne. Louis XIII, appuyé plus tard par Richelieu, démontra durant son règne, dans la lignée d'Henri IV, son intérêt pour les entreprises maritimes lointaines, comme cela apparaissait déjà dans ses lettres patentes du 2 juillet 1615[840]. La même année, il avait aussi exprimé le regret que les projets de son

838 Cité par G. Fagniez, *L'économie sociale de la France sous Henri IV, 1589-1610*, Paris, Hachette, 1897 (rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1975), p. 281, n. 2, qui indique que les lettres sont adressées « à l'échevinage et aux habitants de Bayonne pour les convier à participer à la création de cette compagnie ». Ces lettres sont signalées en premier lieu par P. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, Paris, Librairie Hachette & C^ie, 1896, p. 109, n. 3, qui mentionne qu'elles furent lues à Marseille le 18 décembre 1618.

839 D'après D. Asseline, *Les antiquitez et chroniques de la ville de Dieppe*, publiées par MM. Hardy, Guérillon et l'abbé Sauvage, Dieppe, Marais et Leblanc, Paris, Maisonneuve et C^ie, et Rouen, Métérie, 1874, 2 vol., t. II, p. 203, selon lequel le *Montmorency* avait ramené de son voyage aux Indes orientales une cargaison si riche en 1618 « que plusieurs eurent envie de l'entreprendre, et que le Roy luy-même, voulant conserver la traitte des isles des Moluques, en écrivit aux eschevins de Dieppe la lettre qui fut leüe en l'Hôtel-de-Ville, le 17 de décembre [1618], pour les exhorter d'y tenir la main et leur témoigner qu'il souhaittoit d'y contribuer de sa part. Bien davantage, Sa Maiesté invita toutes ses villes d'apporter de leur costé ce qu'elles pourroient pour l'augmentation de ce négoce ».

840 « […] incontinent après notre Avénement à la Couronne, désirans entretenir les desseins & les saintes intentions du feu Roy notre très-honoré Seigneur notre Pere (que Dieu absolve) qui auroit voulu établir en ce Roïaume la Navigation aux Indes Orientales, pour exercer tousjours ses subjects à la Navigation, & les rendre experts au faict de

père aient été délaissés après sa mort tragique[841]. Malgré cette volonté royale, après l'esprit d'indépendance des Malouins et les très fortes réticences – pour ne pas dire plus – des Marseillais, de nouvelles rivalités locales surgissent encore : les Rouennais, se prétendant maltraités par les Parisiens, refusent d'adhérer à la Compagnie si son siège n'est pas fixé dans leur ville[842]. Finalement, un accord est trouvé : selon un règlement daté du 5 février 1619, la Compagnie est établie à Paris. Son greffier est le Parisien François de Magny, mais deux Rouennais, Jacques Muisson et Ézéchiel De Caen, sont nommés administrateurs[843]. Quelques semaines plus tard, un acte daté du 16 avril 1619 démontre que les deux Rouennais comptaient fermement affirmer leur prédominance : ils refusèrent que la Compagnie utilise le navire l'*Ours blanc*, trop délabré, que François de Magny avait acheté à Middelbourg, en Zélande, en outrepassant ses fonctions[844]. Enfin, malgré le privilège exclusif dont devait jouir la Compagnie, les registres du tabellionage de Rouen conservent la trace du départ isolé d'un navire rouennais pour les Indes orientales en mai 1619 : le *Saint-André*, de 80 tonneaux, commandé par le capitaine André Nivereq[845].

Quoi qu'il en soit, organisée et financée par la Compagnie[846], une nouvelle expédition française quitte Honfleur le 2 octobre 1619 à destination des Indes orientales, sous le commandement d'Augustin de Beaulieu, qui en a laissé le récit, intitulé *Mémoires du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu dressés par luy-mesme*, et publié une quarantaine d'années après son retour, en 1664, par Melchisédec Thévenot dans son recueil intitulé *Relations de divers voyages curieux…*[847].

---

la Marine, pour s'en servir ès occasions esquelles il en auroit besoing pour la deffense de son Etat, ensemble pour l'enrichir & accomoder d'aultant plus par les proffits que pourroient faire ses subjects par l'apport de tant de Marchandises Etrangeres qui se trouvent en ces seuls Pays à fort bon compte, eu esgard à ce qu'elles se vendent par de-çà, sans qu'il leur feust besoing les aller rechercher & surapcheter des Voisins qui les revendent à prix excessifs […] » (cité par J. Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes, avec les titres de ses concessions et privileges dressée sur les pieces authentiques*, Paris, Debure l'aîné, 1746, p. 163 [ANNEXES, doc. 26]).

841 « […] le feu roy nostre très honoré seigneur, que Dieu absolve, n'ayant pu résoudre ni exécuter pour avoir esté prévenu de la mort les propositions qui luy avaient esté faites pour l'establissement d'une compagnie puissante et bien réglée pour entreprendre un commerce général par terre et par mer, afin que par le moyen de la navigation nos subjets puissent avoir à fou prix, de la première main les denrées qui leur sont utiles ou commodes, il n'ait pas été donné suite à ces projets, soit par indifférence, soit par nonchaloir ». Il s'agit d'un « rescrit de 1615 », cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910, p. 33, qui ne donne pas plus de précision. Il faut ici apporter une nuance, dans le sens où les deux documents cités datent de 1615, alors que le jeune roi est âgé d'à peine 14 ans (il est né le 27 septembre 1601) et qu'il est écarté du pouvoir jusqu'en avril 1617. Les lettres du 6 décembre 1618 sont sans doute plus révélatrices de sa volonté personnelle.

842 Délibération prise en assemblée générale à Rouen, le 29 janvier 1619 (BnF, ms. nouv. acq. fr. 9387, f ° C), citée par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 300, n. 6.

843 (Père) G. Fournier, *Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, seconde édition, reveuë, corrigée & augmentée par l'Autheur*, à Paris, chez Iean Dupuis, 1667.

844 *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*, C. et P. Bréard (éd.), Rouen, Lestringant, 1889, p. 222-223.

845 *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI^e^ et XVII^e^ siècles*, E. Gosselin (éd.), Rouen, Boissel, 1876, p. 164.

846 Un des armateurs aurait été Abraham Duquesne (Père), qui aurait fait embarquer deux de ses fils, dont son homonyme, encore très jeune et destiné à réaliser une très brillante carrière sous le règne de Louis XIV. Voir M. Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne*, Paris, France-Empire, 1992, p. 51-58.

847 Je citerai ici à partir de la réédition parue en 1696 : M. Thévenot, *Relations de divers voyages curieux…*, Paris, Thomas Moette, 1696, 2 vol. Le récit de Beaulieu se trouve dans la seconde partie du volume I, p. 1-128 (chaque récit est paginé séparément). La pagination sera désormais indiquée entre parenthèses à la fin des citations. Voir également *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622. Augustin de Beaulieu, un marchand normand à Sumatra*, D. Lombard (éd.), Paris, École française d'Extrême-Orient – Maisonneuve et Larose, 1996.

La flottille compte trois navires : le *Montmorency* (450 tonneaux, 126 hommes et 22 canons), commandé par Augustin de Beaulieu, qui l'a ramené de Bantam l'année précédente ; l'*Espérance* (vice-amiral, 400 tonneaux, 117 hommes et 26 canons), commandé par Robert Gravé[848] ; et l'*Hermitage* (patache de 75 tonneaux, 30 hommes et 8 canons)[849], commandé d'abord par le capitaine Ridel, puis par le capitaine Dubuc. Selon le chroniqueur dieppois David Asseline, l'*Espérance* et l'*Hermitage* auraient été achetés aux Provinces-Unies[850]. Beaulieu paraît avoir retenu les leçons de son premier voyage et mis en application ses propres conseils, puisque cette fois aucun marin hollandais ne semble avoir été recruté. On compte seulement quelques Anglais et Écossais[851]. L'expédition réunit un total de 273 hommes – dont quelques-uns ont déjà participé au premier voyage[852] – munis de ravitaillement pour deux ans et demi. Les équipages sont assez cosmopolites : outre les étrangers, on trouve bien entendu des Normands (Dieppois, Rouennais, Honfleurais, Granvillais), mais aussi des Bretons, des Beauvaisiens, des Parisiens, des Bayonnais… Les fonctions exercées à bord sont également très diverses : des marins (officiers, pilotes, matelots), des hommes d'armes, des « commis » (des jeunes de bonne famille chargés des affaires commerciales), des prêtres, des chirurgiens, des tonneliers, des écrivains, un apothicaire, un orfèvre et même un « Interprete Indien », nommé Francisco Nicquet.

2. Le voyage aller

Si les deux expéditions précédentes avaient quitté la France à la bonne saison afin de bénéficier des vents favorables durant leur trajet, on ne peut qu'être étonné que Beaulieu ait fait appareiller ses navires de Honfleur à la date du 2 octobre 1619. Il avait pourtant déjà lui-même effectué le voyage et ne pouvait pas ignorer qu'en partant à cette date il rencontrerait fatalement des difficultés pour obéir à ses ordres, qui portaient de se rendre directement à Bantam.

Les trois navires empruntent la route classique et aperçoivent l'île de Madère quinze jours après leur départ (17 octobre). Très vite, Beaulieu constate que le gouvernail du *Montmorency* est particulièrement difficile à manœuvrer et qu'il est nécessaire d'en fabriquer un nouveau ou au moins de le réparer. Il est donc décidé de faire escale au cap Vert ou au cap de Sierra Leone (« Tagrin »). Le 2 novembre, ils doublent le cap Vert et pénètrent dans la baie de Rufisque (à l'est

848 Celui-ci, selon certaines sources, serait le fils de François Dupont-Gravé, le compagnon de Champlain au Canada.

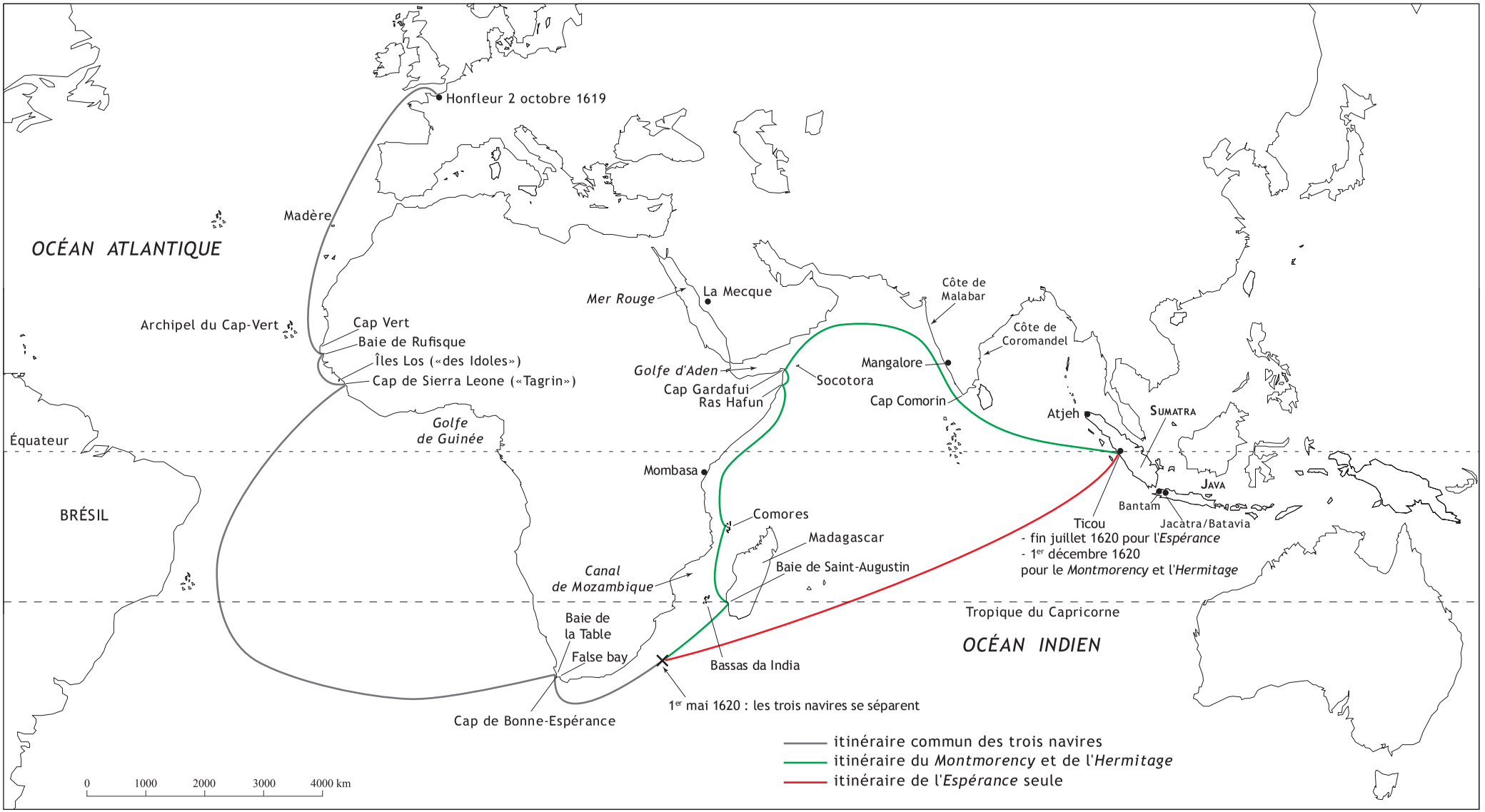
849 C. Bréard a répertorié les informations données sur les équipages dans ses *Documents relatifs à la marine normande…*, p. 219-221. Voir aussi, p. 223-225, divers actes passés par des participants embarqués sur l'*Espérance* avant leur départ ou par leurs héritiers. Voir également *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande…*, p. 162.

850 « les deux grands navires que l'on avoit achetez en Holande à dessein de les envoyer aux isles des Moluques avec le *Montmorency* » (D. Asseline, *Les antiquitez et chroniques de la ville de Dieppe*, t. II, p. 204).

851 Un petit groupe de « trompettes » anglais, deux matelots anglais et deux canonniers écossais. Toutefois, le fait que Beaulieu se fasse traduire des lettres hollandaises lors de l'escale dans la baie de la Table pourrait laisser planer le doute sur la présence de Hollandais à bord des navires français. Il semble qu'il y ait eu des membres d'équipage qui connaissaient assez bien la langue hollandaise, puisque Beaulieu parle de « personnes pour les interpreter » (p. 9).

852 Notamment l'orfèvre rouennais Houppeville, le capitaine Dubuc et le canonnier Isaac Véron, qui parlait le malais.

Le voyage aller du *Montmorency*, de l'*Espérance* et de l'*Hermitage* (1619-1620)



de Dakar), où ils rencontrent trois navires français (deux de Dieppe et un de Saint-Malo). Le 15 novembre, la patache l'*Hermitage* est envoyée vers les « Isles des Idoles » (p. 2)[853] afin de s'y procurer du ravitaillement et rendez-vous est pris à Tagrin, où les trois navires se rejoignent huit jours plus tard (23 novembre), dans la baie où se trouve aujourd'hui la ville de Freetown, la capitale de la Sierra Leone.

Le gouvernail du *Montmorency* est descendu à terre afin d'être réparé et Beaulieu lui-même s'en va inspecter les environs, constatant en particulier avec satisfaction que « la superstition de Mahomet ne s'est pas estenduë iusques icy & sont idolatres » (p. 2). Pendant ce temps, le premier mort est à déplorer : le trompette anglais Badfour s'est noyé dans un ruisseau (28 novembre). Le 3 décembre, deux indigènes informent Beaulieu que, non loin de là, les Portugais ont assassiné l'équipage du navire de Saint-Malo rencontré dans la baie de Rufisque. Le roi local nie toute responsabilité et propose même son aide aux Français afin de venger leurs compatriotes. Craignant un piège tendu par les Portugais, contre lesquels il avait justement mis en garde le malheureux capitaine, Beaulieu fait remonter le gouvernail à bord du *Montmorency*, double la garde et recommande la plus grande prudence. Le lendemain, il envoie une petite troupe armée, qui rentre cinq jours plus tard sans avoir trouvé trace des Portugais. Le même jour (8 décembre), Beaulieu reçoit à son bord le capitaine Cattel, qui commande l'un des navires dieppois rencontrés dans la baie de Rufisque. Celui-ci lui apprend qu'il a croisé dans l'archipel du Cap-Vert un navire hollandais qui fait route vers l'île de Java pour y apporter la nouvelle que les Anglais et les Hollandais se sont alliés par le traité de Londres déjà évoqué, signé le 7 août 1619[854]. Pour Beaulieu, la situation s'avère donc encore pire que lors de son voyage précédent, lors duquel, si les Hollandais se trouvaient certes en position de force, il avait entretenu des relations cordiales avec les Anglais de Bantam, allant même jusqu'à leur confier sa lettre grâce à laquelle on connaît en partie cette expédition. Alors qu'il ne se trouve encore que sur la côte de Sierra Leone, il sait déjà qu'une fois qu'ils seront arrivés à destination, ses navires se retrouveront dangereusement isolés.

Quelques jours plus tard, la navigation reprend, accompagnée des premières fièvres : une vingtaine d'hommes sont malades et l'un d'entre eux, « le garçon des trompettes Anglois »,

853 Ce sont les îles de Los, au large de la capitale de la Guinée, Conakry.

854 Déjà en 1610, les Hollandais avaient proposé aux Anglais l'union de la VOC avec l'East India Company. Des discussions eurent à nouveau lieu en 1613-1615, mais n'aboutirent pas (voir G.N. Clark, *The Colonial Conference between England and the Netherlands in 1613-1615*, Batavia, E.J. Brill, 1951). Le traité de Londres est un accord beaucoup plus limité, visant à faire cause commune contre les catholiques et par conséquent à se prêter main forte sur les mers, notamment aux Indes orientales. Il contenait toutefois des dispositions particulières concernant Bantam, que les Hollandais se réservaient pour eux seuls. Les Anglais avaient droit au tiers du trafic des îles à épices et à la moitié du commerce du poivre à Java. Voir E. Schmitt, « Der englisch-niederländische Vertrag von 1619 über das ostindische Handelsmonopol », *Periplus*, 1991, p. 51-68. Cette alliance, fragile en raison des intérêts commerciaux, fut toutefois de courte durée : elle se termina moins de quatre ans plus tard par ce qui a été appelé le « massacre d'Amboine », survenu le 9 mars 1623. Les Hollandais du comptoir d'Amboine auraient, sous un prétexte apparemment fallacieux, arrêté, torturé et exécuté leurs voisins anglais ; une affaire qui eut un fort retentissement en Europe, où les Anglais firent circuler de nombreux pamphlets illustrés de gravures. Voir D.K. Bassett, « The "Amboina massacre" of 1623 », *Journal of Southeast Asia History*, 1960, 1 (2), p. 1-19 ; H.J. de Graaf, *De geschiedenis van Ambon en de Zuid-Molukken*, Franeker, T. Wever B.V., 1977, p. 73-77 ; S.R. Bown, *Merchant Kings : When Companies Ruled the World, 1600-1900*, New York, Thomas Dunne Books, 2010.

succombe le 24 décembre d'une « violente fievre chaude » (p. 4). Le 6 janvier 1620, les trois navires franchissent l'Équateur, événement traditionnellement fêté. Dans le courant du mois de février, les marins aperçoivent du « varec ou herbe marine de couleur rousatre » (p. 6). Le 11 mars, d'autres signes annonciateurs ne trompent pas, et enfin la terre est en vue[855]. Les navires français, n'ayant à déplorer que deux morts supplémentaires mais qui manquent d'eau, accostent le 15 mars dans la baie de la Table, où Beaulieu avait déjà fait escale avec la *Marguerite* pendant un mois lors de son premier voyage, du 15 septembre au 19 octobre 1616.

Beaulieu livre assez peu d'informations entre le départ de la côte de Sierra Leone au mois de décembre précédent (dont il ne donne pas la date exacte) et l'arrivée dans la baie de la Table : quelques directions de vent, quelques positions estimées en latitude, le passage de l'Équateur et du Tropique du Capricorne, une tempête le 21 février. En 1616, lors du premier voyage, le *Montmorency* et la *Marguerite* s'étaient également arrêtés, après moins de deux mois de voyage là aussi, à l'île de Boa Vista, dans l'archipel du Cap-Vert, afin de réparer le gouvernail de la *Marguerite*, et ils avaient ensuite effectué la *Volta* dans l'Atlantique-Sud. Le *Montmorency*, l'*Espérance* et l'*Hermitage* ont certainement réalisé la même manœuvre. L'escale sur la côte de Sierra Leone n'était sans doute pas prévue au départ et les trois navires sont descendus jusque-là uniquement parce qu'il fallait réparer le gouvernail du *Montmorency*. Ils ont donc eux aussi effectué une forme de *Volta*, comme lors du premier voyage, même s'ils l'ont débutée beaucoup plus au sud, à partir de la côte de Sierra Leone : Beaulieu cite un capitaine dieppois nommé du Val, « s'en allant au Cap de Bonne-Espérance, & estant sur sa traversée de la coste du Brezil vers ledit Cap, comme de present pouvons l'estre » (p. 5). On peut se demander ici pour quelles raisons Beaulieu n'a pas fait effectuer les réparations lors de la relâche dans la baie de Rufisque, afin d'éviter de descendre trop au sud et de courir le risque de s'engager de manière irréversible dans le golfe de Guinée, ce qui avait été fort préjudiciable au *Corbin* et au *Croissant* presque vingt ans plus tôt. Beaulieu, comme on va en avoir la preuve lors de l'escale à Madagascar, a pourtant lu à coup sûr la relation de François Martin, mais peut-être pas celle de François Pyrard, qui explique beaucoup mieux les dangers du golfe de Guinée. Il sait tout de même que ces parages sont dangereux, mais selon lui la réparation du gouvernail était indispensable et justifiait ce risque[856].

Le 16 mars, Beaulieu envoie à terre une cinquantaine d'hommes chargés de construire un campement. Ceux-ci découvrent les restes d'une petite fortification ainsi que des cadavres d'origine européenne, qu'ils pensent être des Danois. Quelques indigènes leur indiquent que cinq navires qui avaient fait escale ici sont repartis vers l'est environ trois mois plus tôt. Le 20 mars, Beaulieu

855 « Le Mercredy onziesme avons veu des trombres, qui sont grands herbages de Mer longs de trois à quatre brasses, comme aussi des oiseaux que les Portugais appellent Alcatras ou Margauts, qui ont le corps blanc & le bout des aisles noires seulement, des Cormorands, des Ours Marins, & des Pinguins ; l'un desquels signaux suffit pour estre certain qu'on est proche de terre : Avons veu aussi des Marsoüins en grandes trouppes, par maniere de dire innombrables, & aussi quantité de Baleynes. Sur le soir avons veu la terre » (p. 6).

856 « Qui se peut passer d'aller aux costes de Guinée en quelque lieu que ce soit fait un grand coup, nostre gouvernail a cependant grandement amandé du remede qu'on y a apporté, & estoit du tout necessaire que cela se fist » (p. 4).

descend lui-même à terre et découvre la baie voisine, False Bay, située de l'autre côté du cap de Bonne-Espérance. Il constate la beauté des lieux et décrit rapidement les indigènes Hottentots.

Le 28 mars, des officiers découvrent des lettres laissées par un navire hollandais et par un navire anglais[857] de retour des Indes afin d'informer leurs compatriotes qui passeraient par là[858]. Les Français ont ainsi confirmation de l'alliance récemment conclue entre les Anglais et les Hollandais, malgré leurs différends[859]. Mais ils apprennent surtout qu'en mars 1619, les Hollandais, commandés par le nouveau gouverneur général de la VOC Jan Pieterszoon Coen, se sont emparés par la force de Jacatra, au mépris de leurs ordres qui leur intimaient de négocier pacifiquement. Ils en ont aussi chassé le prince, vassal du roi de Bantam, ce qui provoqua la colère de ce dernier. Sur les ruines de Jacatra, ils ont ensuite entrepris la construction d'un fort baptisé « Batavia » (l'actuelle Djakarta, capitale de l'Indonésie), destiné à devenir la capitale de leurs possessions aux Indes orientales. Plus encore, à l'aide de trente-cinq navires, les Hollandais ont mis le siège devant Bantam, ce qui a contraint les Anglais, affamés, à en sortir. Beaulieu fait faire des copies des lettres et les fait replacer à l'endroit de leur découverte. Le commandant français est inquiet : la possibilité de charger du poivre à Bantam s'amenuise. En se remémorant son premier séjour à Bantam (d'où il est parti en décembre 1617, soit un peu plus de deux ans plus tôt), il pense que la ville ne va pas résister longtemps. Il analyse parfaitement la situation, de manière extrêmement lucide. Il sait que les Hollandais tentent de s'allier avec l'« empereur » de Mataram Mas Rangsang (qui prendra plus tard le titre de « Sultan Agung », le Grand Sultan), qui cherche de son côté à unifier l'île de Java sous son autorité, notamment en menant une guerre acharnée contre les villes marchandes de la côte nord, ouvertes aux marchands européens et asiatiques[860]. Beaulieu sait que les Hollandais, s'ils parviennent à s'emparer de Bantam, et avec l'appui de leurs nouveaux alliés anglais, ne manqueront pas d'exclure leurs concurrents – et donc les Français – non seulement de ce port d'une valeur éminemment stratégique puisqu'il est une véritable plaque tournante pour le commerce et une source de revenus quasi inépuisable, mais aussi de toutes les Indes orientales[861].

857 Il s'agit du *Lion d'or*, commandé par Étienne Verhagen, qui, de retour de Jacatra, avait dû faire escale dans la baie le mois précédent afin de réparer les dégâts causés par une tempête. Il y trouva la *Bonne fortune*, qui avait quitté les Provinces-Unies en mai 1619 mais qui s'était égarée dans le golfe de Guinée et dont l'équipage comptait de nombreux malades. Les deux navires hollandais se rendirent ensuite dans la baie de Saldanha afin de s'y ravitailler et de permettre le rétablissement des malades. Deux navires anglais croisèrent les Hollandais dans la baie de la Table : le *Lources* (ou plutôt l'*Ours*), qui venait d'Angleterre, et la *Rose*, qui revenait de Ticou (Sumatra).

858 Ce n'est qu'en 1652 que les Hollandais fondèrent dans la baie de la Table un établissement qui servit ensuite d'escale de rafraîchissement et de refuge au sud du continent africain, où on pouvait attendre des conditions météorologiques favorables pour franchir le cap de Bonne-Espérance : c'est aujourd'hui la ville du Cap.

859 Les lettres anglaises parlent du « mal-heur qui leur estoit arrivé aux Indes par le moyen des Holandois qui les avoient tres-maltraitez » (p. 10). Elles mettent également leurs compatriotes en garde contre les indigènes de cette baie, qui avaient assassiné plusieurs d'entre eux.

860 En effet, Mataram est un royaume agraire qui interdit le commerce maritime, dans lequel ses souverains successifs voient une menace à la culture traditionnelle javanaise, et qui a l'avantage pour les Hollandais de pouvoir leur fournir en abondance le riz dont ils ont besoin.

861 « ces Nations iointes ensemble nous en empescheroient par tous moyens la traitte de cette place [Bantam], entant que nous leur sommes une espine au pied en cet endroit, & ailleurs où ils ont pouvoir ne permettroient iamais que nous y traittions » (p. 11).

Beaulieu ne peut pas savoir au moment où il prend connaissance du contenu des lettres que le siège va échouer[862]. Ses projets se trouvent bouleversés : son intention initiale – ou plutôt celle de « Messieurs de la Compagnie » – de se rendre directement à Bantam, comme il l'avait fait en 1616-1617, est remise en cause. Dans un premier temps, il envisage d'emmener ses navires sur la côte de Coromandel, où les Français pourraient échanger certains produits contre d'autres qu'ils pourraient revendre avec profit à Sumatra et à Java. Ensuite, à Atjeh, il espérait charger un ou même deux navires de poivre. S'ils y apprenaient que le siège de Bantam se poursuivait, ils établiraient une factorerie à Atjeh et y laisseraient la patache l'*Hermitage* pour trafiquer, rentrant en France avec les cales du *Montmorency* et de l'*Espérance* remplies. Si en revanche le siège était terminé, ils ne s'installeraient pas à Atjeh, renverraient un des navires en France, chargeraient l'autre à Bantam, où ils fonderaient un établissement et laisseraient la patache.

Mais Beaulieu, en serviteur zélé, entend bien se conformer aux ordres qu'il a reçus : « c'estoit l'intention de Messieurs de la Compagnie que i'allasse droit à Bantan, & qu'ils desiroient du moins que ie renvoyasse cette année un de leurs Navires en France » (p. 11)[863]. En fin connaisseur des régimes de vents de l'océan Indien, il sait que, s'il se dirigeait vers la côte de Coromandel puis Atjeh, il risquerait ses vivres et la santé de ses équipages et ne serait pas en mesure de respecter ses ordres, ce qui lui serait inévitablement reproché, tout comme il lui serait forcément reproché de ne pas s'être rendu à Bantam, dans l'éventualité où le siège aurait été levé. Toutefois, si tel n'était pas le cas, il est bien conscient qu'en y envoyant ses trois navires, il courrait le risque de les faire tomber aux mains des Hollandais[864], ce qui serait à la fois une très grosse perte pour la Compagnie et un immense déshonneur pour lui, en même temps que l'image des Français à Java s'en trouverait ternie. Beaulieu, qui hésite fortement sur la conduite à tenir, prend alors l'avis des « principaux commis » (p. 11)[865]. Certains répondent qu'ils se conformeront à sa décision, d'autres qu'il faut respecter les ordres, en considérant que les Hollandais finiront bien par trouver un terrain d'entente avec le roi de Bantam en raison des intérêts économiques en jeu. Beaulieu prend alors, à regrets, sa décision : l'*Espérance* va se rendre directement à Bantam.

Les tourmentes les empêchent de quitter la baie de la Table jusqu'à une première tentative, le 3 avril, qui échoue : les trois navires sont contraints de mouiller l'ancre tout près de l'îlot qui se trouve à la sortie de la baie, là même où les trois navires hollandais de George Spilberg avaient relâché presque vingt ans plus tôt, à la fin du mois de novembre 1601, avant de faire escale dans la baie. Beaulieu descend à terre accompagné de quelques hommes et fait le tour de l'îlot, apercevant

862 Les Hollandais ne s'empareront finalement de Bantam qu'en 1682, après un long conflit.

863 Beaulieu évoque « les lettres de Monsieur Gamin & Bachelier, que monsieur Fruit me délivra trois heures avant que de partir de la rade de Dieppe ». Il s'agit peut-être du marchand parisien Hélie Fruict, un des nouveaux associés qui rejoignirent la Compagnie après le renouvellement du privilège à Gérard Le Roy et Antoine Godefroy par les lettres patentes du 2 mars 1611.

864 « estans à la discretion d'une nation qui nous veut si peu de bien comme sont les Holandois » (p. 11).

865 Tout au long du voyage, Beaulieu réunit fréquemment le « conseil » et suit la décision de la majorité. Il ne se comporte à aucun moment en chef autoritaire.

de grandes quantités de phoques[866] et de pingouins, entre autres. Mais au moment de retourner vers le navire, un vent contraire les oblige à passer la nuit à terre, provoquant ainsi la vive inquiétude de l'équipage resté à bord. Le lendemain, Beaulieu et ses hommes remontent sur le *Montmorency*, qui reste cependant bloqué là par l'absence de vent, et les trois navires reviennent péniblement à leur ancrage dans la baie (7 avril). Finalement, ils parviennent à en sortir le 12 avril et à doubler le cap de Bonne-Espérance le 14.

Mais dès le 16 avril, ils sont assaillis par une violente tempête, qui les sépare pendant quelques heures. Les dégâts ne semblent pas importants et les trois navires reprennent leur route, même si cet épisode fait à nouveau hésiter Beaulieu sur sa stratégie[867]. Cependant, le passage de la pointe de l'Afrique met toujours les navires à rude épreuve et le mât du *Montmorency* en ressort dangereusement endommagé. Beaulieu, comme à son habitude, consulte les officiers et marins compétents et doit se résoudre à relâcher sur la côte la plus proche, celle de Madagascar, d'autant plus que la mâture de l'*Hermitage* a besoin elle aussi de réparations[868]. La mort dans l'âme, le 28 avril, il décide définitivement de diviser ses forces et ses chances en donnant l'ordre au capitaine Gravé de mener l'*Espérance* seule à Bantam, tandis que le *Montmorency* et l'*Hermitage*, après leur escale, viseront la côte de Coromandel, puis Atjeh et Bantam, où Beaulieu espère qu'ils pourront se rejoindre avant la fin de l'année. Les trois navires se séparent le 1er mai 1620[869].

Le 22 mai, le *Montmorency* et l'*Hermitage* pénètrent dans la baie de Saint-Augustin à Madagascar, comme l'avaient fait dix-huit ans plus tôt le *Corbin* et le *Croissant*, qui y firent une escale – pas non plus prévue initialement – pendant presque trois mois, du 19 février au 15 mai 1602[870]. Le séjour des navires de Beaulieu sera beaucoup moins long : ils vont demeurer pendant

866 Il s'agit de Robben Island, qui signifie en hollandais « l'île des phoques ». De forme ovale, elle mesure 3,3 km de long et 1,9 km de large pour une superficie de 5 km². Elle est surtout célèbre pour sa prison, où Nelson Mandela fut détenu pendant près de dix-huit ans.

867 « & admirant ce bon-heur de ne nous estre entre-perdus pendant une si grande tempeste, me print envie de n'abandonner le Vis-Admiral, ains de courir tous trois ensemble une mesme fortune, & m'en aller avec luy droit à Bantan, ne m'estant peu iusques à present bien resoudre de le quitter, encore que ie ne previsse rien de bon du costé de Bantan ; mais l'ordre que i'avois d'y aller me contraignoit grandement, & sans lequel en aucune façon ie n'eusse songé de le quitter, ains eussions esté tous trois ensemble à la coste, & de là à Achen : ains y estans rejoints ensemble avons [aurions] couru à l'Est & Est-Suest faisant nostre route pour Bantan, ne songeant plus à mon premier dessein » (p. 13).

868 La tempête a été violente et a fait en réalité d'importants dégâts. Une escale est nécessaire « affin de mettre un clan audit baupré, & de raccomoder aussi la masture de la patache qui avoit esté fort endommagée de la tourmente passée, & le Capitaine Ridel me contoit qu'il n'en pensoit iamais réchapper, & que la Mer passoit toute ferlée par dessus la patache, & telle vague donna une brasse par dessus leur grande vergue qu iestoit affulée à une brasse proche du tillac, & que si la tempeste eut contiuné, ils ne pouvoient plus resister » (p. 14).

869 « ce qui me fit deliberer de reprendre ma premiere resolution, & pour ce suiet dire adieu à nostre Vis-Admiral, & nous en aller en la baye de S. Augustin en l'Isle Madagascar ou S. Laurens, qui estoit la terre la plus prochaine de nous […]. Le 28. d'Avril ay envoyé querir monsieur Gravé, monsieur le Telier, & autres officiers du Vis-Admiral, & avons deliberé par ensemble que ledit sieur Gravé meneroit le Navire l'Esperance droit à Bantan, & moy avec la patache tascherois d'aller à la coste de Coromandel, & delà à Achen, & dudit lieu à Bantan, ou i'esperois avec l'aide de Dieu les rejoindre à la fin de cette année, & apres les avoir coniuré de vivre ensemble paisiblement, & recommandé de suivre l'ordre que ie leur avois donné, & avoir l'honneur de cette entreprise, & le proffit de messieurs de la Compagnie, autant en recommandation que leur honneur propre, leur dis à Dieu. Le premier de May nous sommes separez d'avec nostre Vis-Admiral » (p. 14).

870 La *Barque de Fécamp* s'y était échouée en 1527. Le *Sacre* et la *Pensée*, menés par les frères Parmentier, avaient eux fait escale dans une baie située plus au nord, du 26 au 31 juillet 1529. Des incidents éclatèrent avec les

moins de deux semaines, jusqu'au 3 juin, sur cette terre qui « paroît haute & unie comme les costes de Normandie » (p. 14)[871]. Les premiers contacts sont très amicaux, Beaulieu décrit rapidement les indigènes de façon élogieuse[872] et s'intéresse à leur langue[873]. La pêche ne s'avérant pas suffisante, les Français cherchent à se procurer par le troc de la viande fraîche, mais les habitants se montrent durs en affaires et ne veulent en échange que des sifflets et des chaînes en argent. Ils ne s'intéressent pas aux habituelles verroteries apportées par les Européens, ce qui a pour conséquence de faire monter les prix, comme l'avaient déjà expérimenté les marins hollandais du *Bélier* et ceux du *Corbin* et du *Croissant* en 1602, d'après le récit de Pyrard. Cela pourrait indiquer que Beaulieu avait lu ce dernier, puisqu'il a mis en garde ses équipages à ce propos[874]. Les Français parviennent tant bien que mal à obtenir quelques volailles, des moutons, du lait, des pois et du riz. Le 27 mai, Beaulieu reçoit à son bord « leur Roy ou Gouverneur », qui leur fait enfin amener le lendemain « le plus beau bœuf que i'eusse encore veu […] i'estime qu'un bœuf comme celuy-là vaudroit en France cent francs » (p. 18). Le 28 mai, jour de l'Ascension, une messe est célébrée à terre. Pendant ce temps, le marchandage (« la traitte ») continue, malgré quelques désaccords et incompréhensions, et Beaulieu fait de son mieux pour conserver l'amitié du roi local, célébrée par une petite fête[875]. Avant

indigènes, qui tuèrent trois marins français. Comme les équipages du *Corbin* et du *Croissant*, on peut penser que Beaulieu n'avait pas connaissance de ce voyage, dont le récit ne fut publié qu'au XIX^{e} siècle.

871 Beaulieu, comme tous les voyageurs, compare avec ce qu'il connaît. On trouve aussi : « la riviere […] paroissant aussi large que la riviere de Seyne une lieuë aval Roüen » (p. 19), « Les montagnes sont fort arides d'une roche, qui aux endroits ou elle est cavée paroist comme pierre de Caën » (p. 20) et « la coste [est] toute plane & unie & haute comme les costes marines de Picardie, Normandie & Bretaigne » (p. 21). François Pyrard (ou plutôt le rédacteur de son récit, Pierre Bergeron), lui aussi, compare cette rivière, qui est le fleuve Onilahy, à la Seine : « C'est que ceste riviere qui est là, estant aussi large & profonde que nostre Seine » (Pyrard 1619, p. 37 (I) / p. 62).

872 « Les Sauvages sont Negres les plus beaux que i'aye iamais veus, grands bien formez, bien nourris » (p. 15) ; « ces Negres sont fort gaillards, & nullement brutaux, & ont quelque chose à mon advis pardessus les autres, & comprennent promptement ce qu'on leur veut dire » (p. 16) ; « Ie n'ay remarqué en eux aucune brutalité ny inhumanité, & traittoient avec nous avec beaucoup de franchise & fidelité, ne dérobans aucune chose quelque esgarée qu'elle fut : ils n'ont fait tort à aucun des nostres, encore qu'ils en eussent aucunefois le moyen » (p. 20). Pyrard partage l'avis de Beaulieu : « ils sont hauts, droicts & dispos, gens d'esprit & bien advisez » (Pyrard 1619, p. 38 (I) / p. 63).

873 « leur langage, duquel en avons appris quelques mots » (p. 15) ; « Leur langage à l'ouïe paroist assez coulant, le prononçans avec beaucoup de facilité, en voicy quelques mots, specialement de leur compte qui ne passe dix » (p. 21). Suit une courte liste de mots malgaches.

874 « Mais un iour entr'autres il arriva que le pilote du navire Hollandois, qui avoit au col son sifflet d'argent dont il se servoit, s'advança parmy ces insulaires lors qu'on faisoit marché avec eux. Ils considererent tant ce sifflet et en furent si amoureux, que ne se soucians plus de nos broüilleries & marchandises, ils ne voulurent plus donner de leurs bestiaux si on ne leur donnoit ce sifflet : si bien qu'on fut contrainct de l'achepter & leur bailler piece à piece, dautant qu'il estoit pendu à plusieurs petits chaisnons, & nous fallut ainsi vendre tous les autres sifflets de nos navires. Cela nous r'encherit les vivres » (Pyrard 1619, p. 32-33 (I) / p. 58). Dans le récit de Beaulieu : « Comme nous estions là dessus, & que i'appellay le Patron Bervile, Contre-Maistre en ce Navire, pour s'embarquer & faire embarquer les matelots, luy s'approchant pour parler à moy, un des Sauvages, qui paroissoit estre le principal d'entr'-eux, jetta sa veuë sur le sifflet d'argent de Bervile, qu'il demanda de voir avec beaucoup d'importunité ; Bervile se vouloit retirer, car depuis 5. ou 6. iours que ie pensois venir en cette baye, i'avois adverty ledit Bervile & autres qui avoient des sifflets, de les cacher lors que nous serions en ce lieu ; mais comme ie vis que ce Sauvage le demandoit à voir avec tant d'instance, dis à Bervile qu'il luy monstrât, en quoy les Sauvages faisoient paroître recevoir un grand contentement, de quoy en mon particulier ie n'en recevois guieres, me doutant que lesdits Sauvages ne voudroient d'autre marchandise […] Ils nous promettoient un bœuf pour le sifflet, qui vaut pour le moins vingt escus » (p. 15) ; « Le soir monsieur de Montevrier est revenu à bord, & m'a asseuré que lesdits Sauvages demeuroient fermez à ne vouloir traitter autre chose qu'en trocque de chaînes d'argent » (p. 16).

875 « & revint à l'instant proche du rivage, ou voyant qu'il en estoit proche, descendis du bateau & en le rencontrant luy fis present d'un coutelas à garde argentée que ie portois en escharpe, luy faisant entendre au mieux possible, que i'estois son amy, & ennemy de ses ennemis, & que ie desirois que ceux qui estoient avec moy, & luy & moy, fussent

de partir, le commandant français ne manque pas d'aller découvrir plus amplement l'intérieur des terres, notamment en gravissant en partie la montagne la plus proche, ce qui lui permet de consacrer quelques pages à la description des environs de la baie de Saint-Augustin.

Beaulieu ajoute à sa liste de qualités des indigènes leur respect pour la religion catholique. S'ils ne semblent pas avoir de religion eux-mêmes, ils subissent toutefois l'influence musulmane, notamment celle des marchands de la côte africaine, qui viennent régulièrement trafiquer sur leurs terres :

> « Un iour qu'un des Prestres disoit la Messe, assez mal assisté encore que i'eusses envoyé plusieurs pour l'accompagner, y survindrent 25. ou 30. ausquels leur ayant fait signe qu'ils s'agenoüillassent, ils le firent, se monstrans respectueux iusques à ce que l'Office fut achevé : de Religion n'en ay pû remarquer en eux, encore qu'ils soient circoncis, du moins ne festent-ils aucune iournée de la semaine : Pour la Circoncision à mon advis ils la tiennent des Mahometens, qui traffiquent en cette Isle, & me souviens d'avoir leu dans Osorius, que les premiers Portugais qui y mirent pied à terre, y vinrent sous la conduite d'un Tristan d'Acunha[876] qui y trouva des Sarrazins, & encore pour le present annuellement ceux de Melinde, Mombaze & autres Mahometans habitans le long de la coste d'Ethiope, viennent en cette isle du costé du Noroest, où ils ont un trafic inconnu ; ce qui me fait inférer que les Sauvages de cette baye, peuvent avoir eu depuis long-temps la Circoncision, & à present ont oublié l'instruction »[877] (p. 20-21)

L'allusion à Jérôme Osorius, auteur d'une histoire du règne du roi du Portugal Manuel I^er^ (1495-1521)[878], ainsi que ses connaissances sur la présence musulmane à Madagascar (sans oublier l'histoire du sifflet en argent) démontrent que Beaulieu, en plus de l'expérience acquise lors de son premier voyage, a cherché avant son second départ à recueillir un maximum d'informations sur les populations qu'il était susceptible de rencontrer. Plus encore, il fait directement allusion, sans le citer nommément, au récit de François Martin, avec lequel il est en désaccord sur la description d'un fruit :

---

joints d'une estroitte amitié. Il fit paroistre estre fort content, & les Negres en firent une exclamation de joye, & moy fis sonner les trompettes & battre la caisse, & fis descendre une partie des hommes qui se meslerent avec les Sauvages, se touchans la main les uns aux autres, & le Gouverneur me fit seoir aupres de luy, ou ie fus plus de demie heure, iceluy regardant attentivement les trompettes & me les demandant à manier, & les faisoit essayer par quelqu'un des siens, comme aussi la caisse, & m'offroit un bœuf pour une trompette ou pour le tambour, mais ie m'en excusay ne m'en pouvant defournir. Apres que celuy qui traittoit eut achevé le reste de la chaisne pour deux genisses, & acheté un bœuf pour un fil de corail en tuyau ie me retiray, les Sauvages me voulans faire promettre de revenir le lendemain, & me demandans combien ie tarderois encore icy ; & leur ayant fait signe dans 4. à 5. iours que ie m'en irois, paroissoient en estre tous tristes » (p. 19).

876 Madagascar était connue de Ptolémée et de Marco Polo et avait sans doute été abordée par hasard par des Portugais à partir de 1500. Sa découverte officielle date de 1506, selon certaines sources exactement le 10 août, le jour de la Saint-Laurent, d'où le nom qui lui est parfois attribué. L'incertitude demeure toutefois quant au nom de son véritable découvreur : Diogo Dias, Antonio Gonçalves, Fernão Soares, Ruy Pereira, João Gomes d'Abreu, ou Tristan da Cunha (qui découvrit la même année l'archipel qui porte son nom dans l'Atlantique-Sud). Pour une mise au point récente, voir J.-C. Hébert, « La découverte et la reconnaissance de Madagascar par les Portugais, d'après de nouveaux documents », *Annuaire des pays de l'océan Indien*, 15, 1997, p. 337-434.

877 On trouve chez Pyrard, dix-huit ans plus tôt : « Entre ces habitans il y en a qui tiennent la religion Mahometane & sont circoncis, les autres sont Payens & Gentils » (Pyrard 1619, p. 39 (I) / p. 63).

878 J. Osório, *De Rebus Emmanuelis Regis Lusitaniae invictissmi virtute & auspicio gestis*, Lisbonne, 1571. Beaulieu a dû lire la traduction française effectuée par Simon Goulart : *Histoire de Portugal contenant les entreprises, navigations et gestes mémorables des Portugallois, tant en la conquête des Indes orientales par eux découvertes, qu'ès guerres d'Afrique et autres exploits, depuis l'an 1496, sous Emmanuel I^er^, Jean III et Sébastien I^er^ du nom. Comprise en 20 livres dont les 12 premiers sont traduits du latin de Jérôme Osorius, évêque de Silves en Algarve, les 8 suivants pris de Lopes Castanheda et d'autres historiens*, Paris, P. Chevillot, 1581.

> « Ceux de S. Malo en leur premier voyage des Indes Orientales font mention de ces fruicts, les appellans tambourions, les faisans ressembler à des testes de Pavot, en quoy n'y a beaucoup de similitude, n'estoit lors qu'ils sont secs » (p. 20)

Martin parle effectivement, lors de l'escale du *Corbin* et du *Croissant* dans la baie de Saint-Augustin en 1602, des « tambaurions, qui sont comme teste de pavot & ont le dedens samblable a la Casse tant au goust que a la couleur, mesmes qu'il est lenitif »[879]. Ce passage démontre donc bien que Beaulieu a au moins lu l'ouvrage de François Martin, publié en 1604 et réédité en 1609, qui minimisait fortement les nombreux problèmes connus sur la route de Sumatra, notamment le nombre de morts de maladies lors de l'escale dans la même baie. A-t-il lu celui de François Pyrard, qui avait déjà connu trois éditions avant son départ en octobre 1619 ? Il est permis d'en douter, car le tableau brossé par le voyageur lavallois est beaucoup plus sombre que celui de Martin[880]. Pyrard, lui, ne cache rien des difficultés rencontrées et relate les faits tels qu'ils se sont véritablement déroulés. S'il confirme que le troc est avantageux pour les Français (du moins jusqu'à ce que les indigènes découvrent les sifflets en argent), il relate que de nombreux membres d'équipage – en plus des malades du scorbut – meurent rapidement des fièvres et que les rescapés sont incommodés par l'extrême chaleur ainsi que par les innombrables moustiques venus des marécages tout proches. L'air est insalubre, car la baie de Saint-Augustin, comme le sait Beaulieu, est située au niveau du Tropique du Capricorne. Le *Corbin* et le *Croissant* quittent la baie 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 quarantaine d'hommes, inhumés dans le « cemetiere des François ».

On pourrait donc penser au premier abord que si Beaulieu avait lu Pyrard, il n'aurait certainement pas décidé de faire escale dans la baie de Saint-Augustin, alors qu'il pouvait sans doute relâcher ailleurs : sur la côte africaine, ou ne serait-ce qu'un peu plus au nord de la grande île, voire même aux Comores, pas si éloignées et dont la description dans les récits de Martin et de Pyrard est largement favorable. Cependant, il est aussi possible que, comme pour le séjour effectué sur la côte de Sierra Leone afin de réparer le gouvernail du *Montmorency*, Beaulieu ait jugé que les réparations étaient trop urgentes et indispensables et qu'il ait alors pris sciemment le risque de mener ses navires dans un endroit qu'il savait dangereux pour la santé de ses équipages. Pourtant, il reste relativement incompréhensible que ses hommes ne semblent pas avoir été touchés par les fièvres[881], ce qui contraste pour le moins avec ce qu'en dit Pyrard. D'un autre côté, l'on sait aussi,

879 Martin 1604, p. 20 / p. 913.

880 Nous verrons que Beaulieu a également lu le récit de la circumnavigation effectuée par Willem Cornelisz Schouten (1615-1617), traduite en français en 1618. Il a peut-être également consulté la *Cosmographie universelle* d'André Thevet parue en 1575. En revanche, il ne semble pas connaître l'*Itinerario* de Linschoten, traduit en français en 1610. Enfin, il ne pouvait pas avoir connaissance des voyages anglais, qui ne furent publiés par Purchas qu'en 1625 (on pense en particulier à celui effectué par John Davis en compagnie des frères Houtman et de Guyon Lefort, et au récit de l'expédition de James Lancaster, ces deux voyages étant marqués par des séjours à Atjeh, respectivement en 1599 et en 1602).

881 « […] les chaleurs n'y ont esté excessives, estant temperées par le vent de la terre qui ne manque de souffler depuis que le Soleil se couche, iusques sur les dix à onze heures de matin, & les vents de la Mer depuis ledit temps, iusques à Soleil couchant ; tellement qu'ay trouvé l'air en cette saison parfaitement sain, n'y ayant eu aucun des nostres

grâce au récit du même Pyrard, que les Hollandais du *Bélier*, commandé par Guyon Lefort, qui ont fait escale en même temps qu'eux pendant six semaines, sont repartis sans avoir perdu un seul homme, comme quoi il était possible de séjourner là sans souffrir des fièvres. Les Hollandais avaient-ils une sorte de « recette miracle »[882] ? Y avait-il une sorte de virus à bord du *Corbin* et du *Croissant* ? Les navires ont-ils fait escale exactement au même endroit[883] ? La proximité de marécages aurait-elle suffi à faire autant de dégâts dans les rangs des compagnons de Pyrard et de Martin ? Il se pourrait que ce soit la durée du séjour à terre qui soit responsable de l'hécatombe : les membres des équipages du *Corbin* et du *Croissant* semblent être quasiment tous descendus à terre, où ils ont construit une fortification, et y sont restés quasiment trois mois, tandis que les Hollandais et les équipages de Beaulieu restèrent au maximum à bord de leurs navires et surtout séjournèrent beaucoup moins longtemps, respectivement six semaines et douze jours[884].

Beaulieu ne semble pas se poser la question de la salubrité de cette escale et dresse un bilan extrêmement positif de leur séjour, au point que, dans l'optique d'expéditions futures, il estime que la baie de Saint-Augustin pourrait être ce que Mozambique est pour les Portugais, c'est-à-dire une escale appréciable sur la route des Indes orientales[885], d'autant plus – il le répète – qu'il a « fait alliance avec les habitans » (p. 21). Le 3 juin 1620, c'est donc pleins d'optimisme, et après moins de deux semaines de séjour qui ont permis de réparer les navires et d'effectuer un large ravitaillement (eau, bois, viande, lait), que les Français quittent Madagascar.

Le 6 juin, ils évitent les Bassas da India, ces écueils situés au milieu du canal de Mozambique dont Beaulieu connaît les dangers, déjà signalés par Pyrard et par bien d'autres récits. Le 9 juin, remontant plein nord, les Français aperçoivent à leur grande surprise la côte de l'Afrique et manquent d'y faire naufrage à cause de leurs cartes défectueuses, ce qui n'est pas sans rappeler les incertitudes rencontrées par les équipages du *Corbin* et du *Croissant*[886].

malade, encore que par l'abondance des viandes fraisches qu'ils mangeoient, & l'eau qu'ils beuvoient, i'estimois qu'ils en recevroient le salaire de leur intemperance » (p. 20).

882 On peut ajouter que les Hollandais, à la différence des deux navires français qui en comptaient un grand nombre, n'avaient pas à leur bord un seul malade du scorbut, ce qui confirme bien, comme le pointait déjà Pyrard (ou Bergeron), qu'ils avaient déjà une certaine expérience des voyages aux Indes orientales et en particulier qu'ils savaient prévenir le scorbut et les autres maladies communes sur les navires qui effectuaient ces très longs trajets.

883 Pyrard décrit la baie de Saint-Augustin comme « fort grande & commode », et ajoute comme indices de localisation : « Le lieu ayant esté pris & marqué au pied d'une haute montagne, sur le bord de la riviere qui tombe en ceste baye » ; « nous estions fort proches d'un grand bois couvert le long de la riviere » (Pyrard 1619, p. 29, 30 et 35 (I) / p. 55, 56 et 60). Le récit de Martin ne fournit pas plus d'informations. Beaulieu décrit la « riviere » comme « grande & assez roide » (p. 15), et indique : « sur le rivage de la Mer, & bien deux lieuës à mont la riviere sont tout bois, sous lesquels la Mer monte de vive eau, & sont si espais, qu'on peut nommer cela païs perdu, du moins difficilement y peut-on entrer » (p. 19).

884 Pyrard y voit peut-être un début d'explication : « Les malades de fiebvre, parce qu'on iugeoit qu'ils l'avoient contractee en terre, estoient portez aux navires, dautant qu'il y faisoit plus fraiz qu'en terre » (Pyrard 1619, p. 34 (I) / p. 59-60).

885 « […] c'est un lieu bien propre pour se rafraîchir des fatigues de la Mer, & qui ne serviroit [pas] moins que Mozambique aux Portugais, [pour] qui auroit un trafic affermy ou envie de l'affermir dans les Indes » (p. 21). Une dizaine d'années plus tard, Beaulieu fera de Madagascar la base d'un ambitieux projet de commerce aux Indes orientales : voir A. Lombard-Jourdan, « Augustin de Beaulieu et son *Dessein touchant les Indes orientales* (1631-1632) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 13-26.

886 « & le Mardy neufiéme avons veu la terre ferme d'entre çofala & Mozambique […] eussions couru risque d'un malheureux naufrage, pour estre en cet endroit nos cartes mal basties […] ie fus bien estonné de voir la terre ferme

Le long de la côte, la route se poursuit difficilement, ouverte par la patache l'*Hermitage*, dont l'équipage sonde sans répit les fonds marins jusqu'à trouver la mer libre, puis atteindre le 13 juin l'archipel des Comores, où Beaulieu souhaite relâcher « pour avoir quelques ris & legumes, dequoy avons besoin » (p. 23).

Le 16 juin, à la recherche d'un ancrage le long de la Grande Comore[887], les Français rencontrent un navire venu de La Mecque. Son équipage leur permet d'entrer en contact avec les habitants et avec leur roi, qui les accueille favorablement. Cependant le trafic est très lent ; Beaulieu saisit alors l'opportunité de se ravitailler directement grâce à deux navires venus de Mombasa, qui leur fournissent toute la nourriture dont ils ont besoin (riz, pois, viande). Pour traverser l'océan Indien, les pilotes arabes leur conseillent vivement de patienter six semaines et de se rendre en attendant à l'île de Socotora. Beaulieu tente de débaucher l'un d'entre eux afin de les y mener, mais celui-ci refuse en raison de leur différence de religion[888]. Finalement, le 21 juin, les deux navires français lèvent l'ancre.

Remontant toujours vers le nord, à distance raisonnable de la côte africaine, ils repassent l'Équateur le 28 juin. Malmenés par les vents, ils doivent jeter l'ancre le 4 juillet au niveau du Ras Hafun[889]. Bloqués là, ils attendent sans succès une accalmie. Enfin, le 10 août, quelques hommes peuvent débarquer avec pour mission de trouver de l'eau, mais ils reviennent bredouilles deux jours plus tard, n'ayant pas non plus réussi à nouer contact avec les habitants, qui se sont enfuis à leur vue ou se sont montrés hostiles. Le 17 août, les navires français appareillent et parviennent finalement à atteindre le 19 l'abri du cap Gardafui, au bout de la corne de l'Afrique. Beaulieu envoie dans des directions différentes trois petites troupes chargées de trouver de l'eau, mais seule la troisième y parvient. Le *Montmorency* et l'*Hermitage* s'empressent de rejoindre le lieu repéré, même si la qualité de l'eau est faible (22 août). Malgré la chaleur, les Français en rembarquent 22 tonneaux. Après consultation des « Pilotes & autres du conseil » (p. 32), il est décidé de mettre le cap au nord

si proche, ne m'y attendant pas, croyant que la coste deust aller à peu prés comme elle est bastie sur les cartes, mais y a beaucoup de difference tant aux hauteurs, qu'à la situation, ce qui fut cause de nôtre erreur […] suivant la carte s'entend […] ce qui nous trompa ; car quand nous vismes ces Isles, croyans que les cartes fussent bien basties, & qu'elles ne fussent si avancées qu'elles sont ny nous non plus […] celles d'Angoxa, qui sont par les 16. degrez 2 / 3 comme avons prins hauteur : seroit deux tiers de degrez de difference, ou faute qu'il iroit sur les cartes n'estant posées que par les 16. degrez. Ayant donc reconnu à l'entour de nous & avoir eu quelques contestations sur la diversité d'opinions quelles Isles se pouvoient estre, les cartes ne pouvant en cela nous mettre d'acord pour n'y avoir en cet endroit nulle bonne construction en elles […]. Le lendemain 11. c'estoit tout ce que pouvions voir que la terre au Noroest de nous ; que si les cartes avoient esté bien basties ne la pourrions voir du tout, car estant basse comme elle est, n'en sommes à plus de six lieües, & suivant les cartes en devrions estre à plus de 20 » (p. 22-23). En avant de la côte, Beaulieu évoque « les Isles, que suivant nostre hauteur estimions estre celles que les Portugais appellent Primeiras ». Il s'agit de récifs situés sur la côte du Mozambique, près de l'embouchure du fleuve Ligonha, à une centaine de kilomètres au sud-ouest de la ville d'Angoche (Angoxa). Plus loin, les deux navires serpentent à travers les îlots situés devant cette même ville.

887 C'est l'île située la plus à l'ouest de l'archipel. En 1602, le *Corbin* et le *Croissant* avaient fait escale à l'île de Mohéli, située au sud-est. Ils y avaient été précédés par la *Brebis* et l'*Agneau*, de la flotte de Georges Spilberg.

888 « i'offris party à un desdits Pilottes, mais faisant difficulté sur la difference de Religion, & l'usage de la chair de porc parmy nous autres, ne le voulus emmener outre son vouloir, encor que i'en eusses eu bien de besoin, pour nous enseigner l'ancreage de cette Isle » (p. 26).

889 Sur la côte de Somalie, légèrement au sud du cap Gardafui.

et de croiser durant une semaine « à l'entrée de cette Mer rouge » (p. 32), ou plus exactement du golfe d'Aden. Le 30 août, les Français aperçoivent « la coste d'Arabie » (p. 32), mais sont bloqués pendant une dizaine de jours par les calmes. Le 11 septembre, Beaulieu est informé qu'un canonnier anglais est mort à bord de l'*Hermitage* et que d'autres marins sont malades. Le temps presse et il faut vite déterminer quelle sera la route la plus rapide pour doubler le cap Comorin. Pour cela, le « conseil » est à nouveau réuni et il est finalement décidé « d'aller chercher la coste de Malabar » (p. 33)[890], qu'ils découvrent le 26 septembre, au sud de Mangalore.

Le 28, ils rencontrent une galiote malabare, avec laquelle Beaulieu donne l'ordre de prendre contact pacifiquement car il souhaite juste savoir s'il n'est pas déjà trop tard pour doubler le cap Comorin, ce qui est sa grande crainte. Mais le combat s'engage et seulement 5 hommes (dont 3 sont blessés) sur 23 reviennent à bord de la galiote, tandis que les Malabares s'enfuient dans le « bateau » français avec leur or et leur argent. Ce « mal-heureux accident » (p. 34) vient donc de coûter aux Français 18 hommes et le « bateau » du *Montmorency*. Dans la galiote, il ne reste qu'une faible cargaison (sel, dattes, vin, corail, opium, coton) et une quinzaine de vieillards, qui sont de pauvres pèlerins venus de La Mecque. Ceux-ci relatent à Beaulieu leur version des faits, selon laquelle ce sont les Français qui sont responsables de cet incident tragique car ils ont commencé à tuer sans raison, alors que les Malabares ne leur voulaient aucun mal et n'ont fait que se défendre. Le 30 septembre, Beaulieu abandonne la galiote au gré du vent.

Le 2 octobre, soit un an jour pour jour après leur départ de Honfleur, le *Montmorency* et l'*Hermitage* doublent le cap Comorin. Le 4, deux marins meurent du scorbut, tandis que le nombre de malades augmente. Le 6, Beaulieu réunit encore une fois le conseil afin de décider s'ils se rendent à Atjeh ou à Ticou, un important comptoir pour le commerce du poivre situé sur la côte occidentale de Sumatra, où les Hollandais et les Anglais possèdent une loge. C'est la seconde destination qui est retenue à l'unanimité. La fin du voyage est un long calvaire : englués dans les calmes, les deux navires français mettent deux mois à effectuer un trajet qui n'aurait dû leur prendre qu'une semaine. La plupart des marins sont faibles et malades. Ils ont perdu au total 25 hommes à cause du scorbut, alors qu'en un an ils n'avaient pas eu à déplorer un seul mort de maladie à bord du *Montmorency*. Guidés par un pilote local, les Français parviennent enfin à Ticou le 1er décembre 1620[891], après quatorze mois de voyage, au grand soulagement de Beaulieu : « Si les calmes eussent duré 15. iours [de plus], ie croy que tout fut demeuré dans la Mer » (p. 37).

890 L'autre route envisagée, que privilégiait Beaulieu, était d'emprunter le « canal de Mammale » (p. 32), du nom du célèbre prince musulman Mamale de Cananor, qui avait résisté aux Portugais un siècle auparavant (voir G. Bouchon, *Mamale de Cananor. Un adversaire de l'Inde portugaise (1507-1528)*, Genève, Droz, 1975). Ce canal se situait à 9 ° nord et permettait de passer entre l'archipel des Laquedives et l'île Minicoy.

891 Quatre-vingt-onze ans plus tôt, en novembre 1529, le *Sacre* et la *Pensée* y avaient fait escale pendant environ un mois. Les contacts avec la population avaient été tendus et le commerce extrêmement difficile. Les fièvres avaient rapidement décimé les Français, entraînant notamment la mort de Jean Parmentier.

3. Séjours à Sumatra et sur l'île de Langkawi

3.1. À Ticou (1er décembre 1620-3 janvier 1621)

L'expédition comptait bien un « Interprete Indien », nommé Francisco Nicquet, mais il avait embarqué à bord de l'*Espérance*. Aussi Beaulieu, s'il va s'efforcer d'apprendre le malais le plus rapidement possible, est donc dépendant, pour un moment, des interprètes trouvés sur place[892]. L'un d'entre eux, nommé Pedro Ferreiro, originaire de Goa, leur apprend que le roi d'Atjeh, deux mois avant leur arrivée, a chassé les Anglais et les Hollandais de Ticou, car l'année précédente (en mars 1619), les seconds ont renversé le roi de Jacatra et se sont emparés de ses terres afin d'y fonder leur future capitale, Batavia. Pedro leur précise également qu'ils ne pourront pas acheter de poivre sans l'autorisation de ce même roi. Surtout, il leur donne des nouvelles de l'*Espérance*, en leur fournissant une lettre adressée par deux de ses occupants à Beaulieu. À la fin du mois de juillet précédent, le navire vice-amiral, qui devait pourtant se rendre à Bantam, avait en fait jeté l'ancre près de l'île Siberut[893], à une centaine de kilomètres au large de Ticou, où le capitaine Gravé avait envoyé son « bateau » avec quinze hommes chargés de trouver des vivres et de l'eau. Parmi eux se trouvaient deux commis, le pilote et l'interprète Francisco Nicquet. Ils avaient été accueillis par un coup de canon tiré par un navire hollandais, dont l'équipage s'était excusé peu après, prétextant qu'ils les avaient confondus avec des Anglais. Le gouverneur les avait autorisés à se ravitailler, mais lorsqu'ils avaient repris la mer, ils n'avaient pas réussi, malgré trois tentatives, à retrouver l'*Espérance*. En octobre, sept étaient morts, dont les deux commis et le pilote[894]. Sept autres étaient partis à bord de deux navires hollandais qui se dirigeaient l'un vers Atjeh et l'autre vers Bantam. Le dernier des quinze hommes, Francisco Nicquet, s'était retiré dans les terres. Beaulieu, fort contrarié par ces mauvaises nouvelles, l'envoie immédiatement quérir. En attendant son récit des événements, le commandant français, inquiet pour l'équipage de son vice-amiral, questionne Pedro.

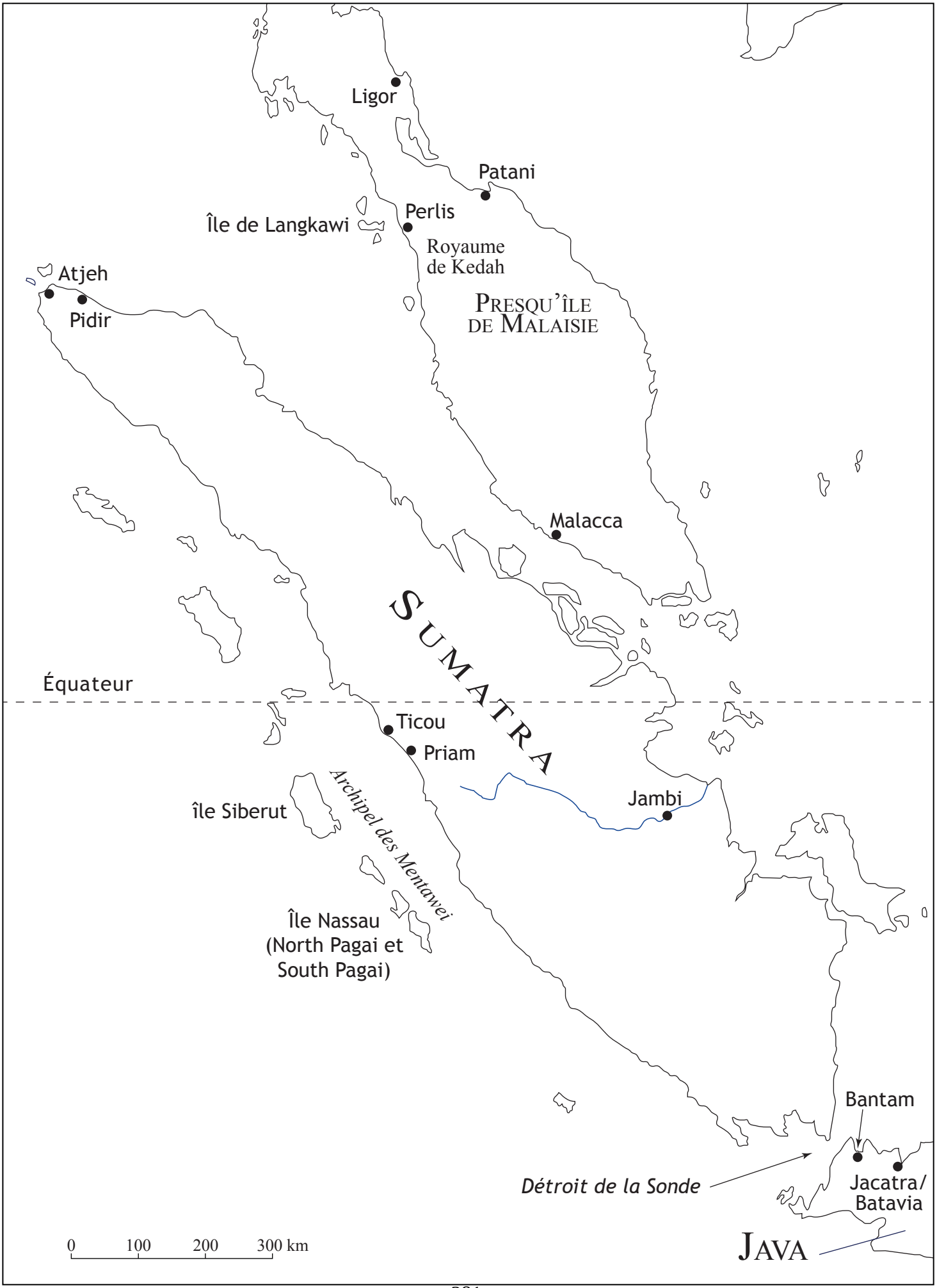
D'après celui-ci, les commis avaient pensé que l'*Espérance* avait été contrainte d'appareiller à cause d'une tempête et que, n'étant pas parvenue à rejoindre son ancrage initial, elle était partie vers Bantam, en espérant que Beaulieu passerait par Ticou afin de les récupérer. Il semble en tout cas qu'elle n'ait pas fait naufrage car aucun signe n'en a été retrouvé. Selon Pedro, les Hollandais avaient menti car ils savaient pertinemment avant de tirer qu'ils se trouvaient face à des Français et ils étaient aussi parfaitement au courant de leur récente alliance avec les Anglais, scellée par le traité de Londres en août 1619. De plus, ils avaient essayé de tromper le roi et les habitants en leur disant que les Français étaient des voleurs qui venaient s'emparer de Ticou et les piller. Les Hollandais

892 Ceux-ci sont en général des métis originaires des comptoirs de l'Inde et convertis au christianisme, qui fournissent aux Français une traduction souvent approximative en portugais. Beaulieu recrutera par exemple à Atjeh « un vieillard de Cochin nommé Domingo Valé » (p. 53).

893 C'est l'île la plus importante de l'archipel des Mentawei.

894 Un des commis décédés, nommé « du Quesne » (p. 37-38), serait le frère aîné du jeune Abraham Duquesne, d'après M. Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne*, p. 57 et 369. Le rôle d'équipage de l'*Espérance* mentionne effectivement un « Duquesne, commis marchand, mort à Ticou » (*Documents relatifs à la marine normande…*, p. 220).

Sumatra, Java et la presqu'île de Malaisie vers 1620



avaient donc conseillé de ne pas les autoriser à commercer et de ne pas leur venir en aide, ce qu'ils avaient eux-mêmes mis en application, au grand dam des commis français, qui les avaient menacés en disant qu'un jour viendrait où ils se vengeraient des outrages subis. Quant aux Anglais, ils avaient eux aidé les Français, tout comme le roi et les habitants de Ticou, qui ont très bien compris la stratégie des Hollandais, qui consiste à chasser leurs concurrents européens. Pedro explique également à Beaulieu que la mort de ses sept hommes peut être due à la maladie, qui n'a pas épargné même la population locale, mais il est aussi possible qu'ils aient été empoisonnés par les Hollandais, comme l'ont été plusieurs Anglais. Enfin, Pedro confirme les événements survenus à Jacatra, tout comme le siège de Bantam, qui se poursuit toujours. Bref, les Hollandais contrôlent le détroit de la Sonde, entre Sumatra et Java. L'interprète Francisco Nicquet, arrivé peu après, confirme les informations données par Pedro. Il ajoute que depuis que les trois navires français s'étaient séparés à la pointe de l'Afrique le 1er mai, à bord de l'*Espérance* douze hommes étaient morts, d'autres étaient malades et l'équipage manquait cruellement d'eau. En ajoutant la perte de son bateau et des sept hommes (dont deux commis et le pilote), mais aussi la poursuite du siège de Bantam, Beaulieu dresse un bilan bien sombre et se demande ce qu'est devenue l'*Espérance*, partie de Ticou il y a maintenant quatre mois.

Le 2 décembre, Beaulieu est autorisé à descendre à terre. Muni de présents, il est cordialement reçu par le roi de Ticou et par le gouverneur du roi d'Atjeh. Il se présente en tant que Français qui vient faire le commerce du poivre, en faisant allusion aux premiers passages de ses compatriotes à Atjeh[895]. Il espère avoir des nouvelles de l'*Espérance*, mais surtout obtenir l'autorisation de se ravitailler et de trafiquer librement. Il lui est répondu que pour le commerce du poivre, rien ne peut être fait s'il ne possède au préalable un passeport du roi d'Atjeh. Beaulieu explique qu'il ne peut se rendre dès maintenant auprès de lui car ses hommes ont besoin de récupérer du voyage. En attendant, seulement deux d'entre eux sont autorisés à acheter des victuailles pendant cinq jours.

Le lendemain, Beaulieu confie – moyennant récompense – au capitaine d'un navire qui se rend à Atjeh une lettre à l'intention du capitaine Gravé, au cas où l'*Espérance* s'y trouverait. Le 6 décembre, pour les mêmes raisons, il passe un marché – là aussi moyennant finances – avec le propriétaire d'un bateau qui se rendra bientôt à Bantam ou à Jacatra afin d'y envoyer un émissaire. Le même jour, il va remercier le gouverneur pour les vivres fournis et obtient la mise à disposition d'une maison pour y loger ses quarante-trois malades, accompagnés notamment de trois « chirurgiens ». Pendant ce temps, Beaulieu reçoit la visite de plusieurs personnages qui lui promettent un bon accueil pour le commerce dans leurs contrées, en particulier le gouverneur de Priam[896], auquel les Français achètent 8 000 livres de poivre, livré de nuit en contrebande.

895 « les François estoient ja connus du Roy d'Achen » (p. 39). Beaulieu évoque ici la venue du *Croissant* en 1602, ainsi que celle, plus récente, du *Saint-Louis* et du *Saint-Michel* en 1617.

896 Un port situé à une trentaine de kilomètres au sud de Ticou.

Le 8 décembre, un navire venant d'Atjeh les informe qu'aucun navire français ne s'y est présenté. Beaulieu en déduit que l'*Espérance* se trouve à Bantam ou à Jacatra et recontacte aussitôt le propriétaire du navire avec lequel il s'était entendu pour y faire embarquer le canonnier Isaac Véron[897], muni de lettres pour le capitaine Gravé. Deux jours plus tard, trois galères du roi d'Atjeh arrivent à Ticou, apportant trois cents hommes et deux éléphants afin de mater la rébellion d'un seigneur local. Devant ce déploiement de forces, Beaulieu préfère prendre des précautions et fait fortifier le *Montmorency*.

Le 13 décembre, le commandant français descend à terre pour entendre la messe, solliciter l'autorisation de prolonger leur séjour et s'enquérir de la santé des malades, qui s'améliore progressivement. Il lui est permis de demeurer à Ticou encore quinze jours, mais le roi et le gouverneur lui conseillent fortement de se rendre au plus vite à Atjeh afin d'obtenir le fameux passeport. Ils lui assurent que les Français sont les bienvenus et qu'ils doivent avoir confiance en eux. Les capitaines des galères confirment eux aussi à Beaulieu que l'*Espérance* n'est pas venue à Atjeh.

Le 19 décembre, le navire sur lequel avait embarqué Isaac Véron est de retour à Ticou, mais sans lui. Il a cependant laissé au capitaine une lettre par laquelle Beaulieu apprend ce qu'il s'est passé. Quatre jours après leur départ, ils avaient rencontré un navire hollandais, à bord duquel Véron était monté, au mépris de ses ordres. L'équipage lui avait appris que Bantam était toujours assiégé par leurs compatriotes et que le détroit de la Sonde était en état de guerre. L'*Espérance*, qui ne comptait plus que très peu d'hommes valides, avait été recueillie par un autre navire hollandais, qui l'avait menée à Jacatra[898], où Véron avait choisi de la rejoindre. Le lendemain, Beaulieu convoque le conseil, qui décide unanimement que le *Montmorency* ne se risquerait pas à Bantam mais se rendrait à Atjeh, tandis que l'*Hermitage* serait envoyée à Jacatra pour assister l'*Espérance*. Ces deux navires pourraient alors soit retourner en France s'ils parvenaient à remplir leurs cales à Bantam, soit retrouver le *Montmorency* à Atjeh. L'*Hermitage* quitte Ticou le 23 décembre. Après que le conseil ait confirmé les dispositions prises, le *Montmorency* appareille à son tour le 3 janvier 1621.

3.2. À Atjeh (30 janvier-24 juillet 1621)

Le 23 janvier, les Français se trouvent devant la rade d'Atjeh, mais ne parviennent à y mouiller qu'une semaine plus tard à cause des vents contraires. Le 30 janvier, ils jettent l'ancre à côté d'un navire anglais, tandis que l'interprète Pedro, embarqué avec eux à Ticou et descendu à terre, revient

897 Beaulieu explique que c'est l'homme qu'il juge le plus apte à remplir cette mission, en raison de son expérience : il avait déjà pris part à plusieurs voyages dans ces régions, notamment à bord du *Montmorency* et de la *Marguerite* en 1616-1618, et il parlait le malais.

898 « nostre Vice-Admiral estoit à Iacatra desnué d'hommes, ne luy en restant que 25. ou 26. & qu'il avoit esté en telle extremité le long de cette coste, que sans un Navire Holandois qui l'assista d'hommes, il fut demeuré par les eaux, ne luy restant que 4. ou 5. hommes, desquels monsieur Gravé & monsieur le Telier en estoient » (p. 42).

en compagnie de deux matelots français, André Croissant et Jean Locquet. Ceux-ci faisaient partie des hommes de l'*Espérance* qui étaient restés contre leur gré à Ticou, où ils étaient montés à bord d'un navire hollandais qui les avait menés à Atjeh, alors que d'autres étaient partis vers Bantam. Un envoyé du roi lui fait savoir que les Français sont les bienvenus et autorisés à descendre à terre. Beaulieu se trouve invité à la fois par le « Capitaine Anglois » et par le « Capitaine des Holandois » (p. 46) et choisit finalement de dîner chez le premier, qui lui fait visiter une maison pour y déposer ses marchandises, mais son propriétaire la loue beaucoup trop cher (100 réales par mois, alors que Beaulieu en propose 40). Les Anglais et les Hollandais lui apprennent que le prix du poivre est fixé par le roi à « 54. realles le bahar [environ 180 kg], qui est excessivement cher » (p. 46), car Beaulieu pensait en acheter à moins de 30 réales.

Le 1er février, des prisonniers portugais[899] préviennent le commandant français que les Anglais et les Hollandais vont tenter de l'empoisonner, comme l'a également entendu dire un des matelots du *Montmorency*. Après avoir visité plusieurs maisons qui ne lui conviennent pas, Beaulieu, malgré ces mises en garde, dîne chez le capitaine anglais, qui le reçoit de belle manière. Le même jour, il décide de louer la première maison visitée, voisine de celle des Anglais, pour la somme plus raisonnable de 50 réales par mois. Le 2 février, Beaulieu, qui est pris de forts vomissements et de diarrhées, pense qu'il a été réellement empoisonné, aussi il consomme « du cocos des Maldives (qu'on tient par-deçà pour asseuré contrepoizon) avec du bezoard » (p. 47). Le lendemain, bien qu'affaibli, il redescend à terre, où il apprend une nouvelle tragique : un des commis lui rapporte que l'*Espérance* a été capturée à Bantam par les Anglais et les Hollandais, qui se sont partagé sa cargaison, ont assassiné la plus grande partie de l'équipage et menacé d'en faire autant au *Montmorency*. Le commis tient ces informations d'un Hollandais qui a fui ses compatriotes « pour quelque mescontentement » (p. 47) et qui s'est réfugié dans la loge française[900]. Beaulieu lui annonce d'abord qu'il ne peut le prendre à son bord en invoquant sa précédente expérience à Bantam en 1617, avant finalement de changer d'avis car cet homme peut servir d'interprète avec le roi, d'autant que Pedro a été contraint de retourner au service des Anglais, qu'il servait à Ticou avant qu'ils n'en soient chassés. Le 4 février, Beaulieu reste à bord du *Montmorency* car il se méfie de plus en plus des Anglais et des Hollandais, « desirant peu à peu d'icy en avant nous distraire de cette frequentation » (p. 48). Le 6 février, il est invité, comme le capitaine hollandais, à bord du navire anglais. Averti qu'il risque d'être empoisonné, il reporte poliment sa venue à plus tard. Le lendemain, après l'avoir mis en garde, il envoie à sa place le capitaine Ridel, pendant que lui-même descend à terre. Beaulieu, qui s'apprête à rendre visite au roi, fait préparer ses présents et rédige une lettre en se servant « d'une des lettres de cachet du Roy que i'ay en blanc », adressée « à nostre tres-

899 On sait que le roi d'Atjeh était l'ennemi mortel des Portugais. Rappelons, par exemple, qu'en 1606, le vice-roi Dom Martim Afonso de Castro avait tenté de le soumettre, sans succès. En mars 1621, Beaulieu paiera la rançon exigée pour quatre d'entre eux, par solidarité chrétienne.

900 Beaulieu dit quelques lignes plus bas que ce personnage était peut-être en réalité suédois. La VOC recrutait dans toute l'Europe : Allemands, Scandinaves, Suisses, Français, Écossais, Anglais…

cher Frere le Roy d'Achen » (p. 48), portant le sceau avec les armes de France et traduite en portugais.

Le 8 février, le commandant français est reçu en grande pompe par le roi d'Atjeh, Iskandar Muda (1607-1636)[901], qui se dit ravi des présents qui lui ont été offerts, en particulier des armes. Beaulieu se heurte à des difficultés de traduction puisqu'il ne peut pas compter sur le transfuge hollandais qu'il avait recruté, car celui-ci a été kidnappé par les Anglais et les Hollandais au moment où il se rendait au palais. C'est donc le « Sabandar » qui essaye de traduire. Beaulieu parvient tout de même à faire comprendre qu'il est venu solliciter l'autorisation de commercer à Atjeh au nom du puissant roi de France. Le roi lui répond qu'il est le bienvenu. Cependant, il lui explique que le comportement récent des Anglais et des Hollandais a fait grimper le prix du poivre. Il expose ses griefs contre eux, notamment le siège de Bantam par les seconds[902], ce qui l'a résolu, afin de ne pas subir le même sort, à faire couper tous ses poivriers et à conserver sous bonne garde le poivre restant, dont le prix atteint les 64 réales le bahar. Beaulieu critique lui aussi fortement les Hollandais, dont il se démarque aussitôt en affirmant qu'il n'est qu'un marchand sans aucune intention belliqueuse. Le roi le fait vêtir à la mode locale, puis le questionne longuement sur son souverain, avec lequel il souhaite faire alliance.

Le 10 février, « pour oster toute frequentation avec les Anglois » (p. 52), Beaulieu fait boucher la porte de la maison des Français. Il prend prétexte du kidnapping de son interprète hollandais et du fait qu'il a ordonné de construire un nouveau bateau, afin de remplacer celui qui leur avait été volé près de la côte de Malabar, et qui ne sera achevé que le 10 avril. Les deux maisons se trouvant immédiatement en vis-à-vis, les Anglais entendaient tout ce que les Français disaient, ce qui gênait fortement Beaulieu. De plus, il sait que malgré ses interdictions, plusieurs hommes, dont des commis, passaient parfois la nuit chez les Anglais, qui tentaient de leur soutirer des informations en se prétendant leurs alliés.

Le 11 février, Beaulieu est à nouveau reçu par le roi, qui lui montre fièrement sa collection de « joyaux & pierreries » (p. 53). Pendant les jours qui suivent, l'orfèvre rouennais Houppeville doit travailler au palais et enseigner ses techniques aux orfèvres locaux[903], au grand mécontentement de Beaulieu, qui soupçonne déjà le roi de retarder volontairement le commerce. Le 17 février, Beaulieu se rend à nouveau au palais, où il assiste à des combats de coqs. Le lendemain, il est convié à un festin, animé par un spectacle de danse.

901 Voir D. Lombard, *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda (1607-1636)*, Paris, École française d'Extrême-Orient, 1967. Le sultan s'était surnommé lui-même le « nouvel Alexandre ».

902 « depuis quelque temps en çà, ils avoient fait la guerre au Roy de Bantan, qui les avoit par le precedent bien receus, mais voyant une telle ingratitude en eux […] reconnoissant que c estoient meschantes gens qui ne faisoient que piller & voller un chacun, à ce que le trafic des Indes demeurat entierement entre leurs mains » (p. 50-51).

903 Au mois de juin suivant (avant que Beaulieu parte à Langkawi), Houppeville resta volontairement à Atjeh, après avoir apporté bien des tracas à Beaulieu (p. 74). À la fin du séjour à Atjeh, en décembre, le roi demanda au commandant français de laisser Houppeville à son service, mais il n'est pas dit dans le récit si Beaulieu l'accepta.

Dans les semaines suivantes, Beaulieu tente, sans succès, d'obtenir l'ouverture des négociations pour le commerce du poivre avec le roi[904]. Un Portugais, nommé Francisco Carnero, lui propose alors un plan audacieux qui permettrait à la Compagnie française d'étendre son commerce. Étant acquis que les Français ne pourraient pas s'établir à Bantam, ils devaient absolument tenir une loge à Atjeh, mais cela n'était pas suffisant. Comme les officiers du *Saint-Louis* rentrés en 1618 et comme Beaulieu, Carnero avait compris quelle était la clef du succès : afin de réaliser le maximum de profit, les Européens ne devaient pas se rendre directement à Atjeh, où ils avaient des difficultés à écouler leurs marchandises et leurs réales, qui n'intéressaient pas la population. Il leur fallait commercer au préalable sur la côte de Malabar, en particulier à Surate, le plus grand port de l'Inde, où ils pourraient acheter des produits (surtout des étoffes) qu'ils troqueraient à Sumatra contre du poivre avec les plus grands bénéfices. Carnero demande ainsi à Beaulieu son autorisation – et aussi « quelques sommes d'argent » (p. 64) – pour qu'il puisse se rendre d'abord à Masulipatam, sur la côte de Coromandel, puis de là à la cour du Grand Mogol Jahangir (1605-1627), à qui appartient le port de Surate. Avec une lettre de cachet du roi de France et une autre rédigée par Beaulieu, il se fait fort d'obtenir pour les Français la permission de s'installer là-bas. Carnero demande également une troisième lettre, adressée « à certain orfevre François, qui reside & suit la Cour dudit Mogol, vers lequel il a grand credit » (p. 65)[905].

Pendant ce temps, le prix du poivre étant toujours fixé, à Atjeh, à 64 réales le bahar (les Anglais et les Hollandais en proposent 48 réales), le commandant français envisage de demander l'autorisation de l'acheter plutôt à Ticou, où il serait forcément moins cher. Enfin, le 28 mars, Beaulieu est autorisé à acheter du poivre et commence à négocier avec le Sabandar, mais celui-ci est arrêté par ordre du roi le 3 avril, ce qui provoque de nouveaux atermoiements dus à la cupidité et à l'avarice du roi mais aussi aux Anglais et aux Hollandais qui « ne laissent de me destourber beaucoup » (p. 66)[906]. Face à cette situation, Beaulieu envisage un moment d'effectuer un voyage à Masulipatam, où il achèterait des marchandises qu'il pourrait revendre avec profit à Atjeh. Mais il doit vite renoncer à ce projet, car il dispose de trop peu d'hommes valides, à la fois pour l'accompagner et pour continuer les négociations. Après d'interminables marchandages avec le roi qui est malade, Beaulieu conclut le 16 avril l'achat de 300 bahars de poivre au prix de 64 réales le bahar, avec la promesse de pouvoir en acheter 300 autres à Ticou à un prix moins élevé, sans

904 Le roi n'autorisait la vente du poivre par des particuliers que lorsque lui-même avait vendu tout celui qu'il possédait, à un prix bien plus élevé en général.

905 Il s'agit de l'orfèvre bordelais Augustin Hiriart, cité par des voyageurs français postérieurs comme François Bernier et Jean-Baptiste Tavernier. Voir C. de la Roncière, « Un artiste français à la cour du Grand Mogol », *Revue hebdomadaire*, 11 mars 1905, p. 181-197 ; S. Basteau, « Augustin de Bordeaux, artiste et aventurier du XVII^e^ siècle. Légendes et réalités », *Bulletin et mémoires de la Société archéologique de Bordeaux*, t. LXXV, 1984, p. 107-114. Dans une lettre adressée de Rome le 27 janvier 1624, Beaulieu expose un projet de commerce avec le Grand Mogol, où il évoque ce personnage : « la residence que fait en cour d'iceluy un François nommé Augustin Guerand, à qui j'ay escript des Indes, et qui est le plus favori estranger dudit Prince ». Voir A. Lombard-Jourdan, « À propos d'Augustin de Beaulieu. Quelques documents inédits », *Archipel*, n° 56, 1998, p. 145-151 (cit. p. 151).

906 Beaulieu ajoute plus loin que les Français sont « extremement traversez des Holandois & Anglois » (p. 68).

pouvoir en obtenir un engagement écrit. Il essaye ensuite sans succès d'en acheter à des particuliers, qui ne veulent pas de ses réales. Beaulieu tente donc de changer celles-ci contre de l'or, en sollicitant notamment les Anglais et les Hollandais qui, jaloux de l'accord qu'il a passé avec le roi, refusent et cherchent à faire monter encore plus le prix du poivre. Il se heurte également à l'« insatiable avarice » des marchands locaux, « qui sont de grands & insignes voleurs » qui « n'obmettent aucune sorte de supercherie » (p. 68). Beaulieu, « reconnoissant une si perfide nation, & qu'il n'y avoit aucun moyen de trafiquer avec eux » (p. 69)[907], perd patience et décide de quitter Atjeh au plus vite. Il est conforté dans cette idée par les droits supplémentaires qu'il se voit contraint de payer, malgré ses protestations. Dans le courant du mois de mai, il achète encore du poivre, notamment 235 bahars à un marchand arabe au prix de 38 réales le bahar. Voyant qu'il n'y a plus beaucoup d'affaires à réaliser à Atjeh[908], il espère obtenir l'autorisation de se rendre à Ticou.

Le 10 juin, Beaulieu est une nouvelle fois reçu par le roi, auquel il demande son congé, mais celui-ci souhaite d'abord écrire à son homologue français. Après la mort de son dernier commis, peut-être empoisonné par les Hollandais, le commandant français dresse un bilan humain. Depuis leurs arrivée à Atjeh, 14 hommes sont morts, la plupart de dysenterie d'après lui, à cause de leurs excès[909]. Outre ces pertes, une quinzaine d'autres sont malades et le moral des valides est au plus bas. Sans nouvelles de l'*Hermitage* depuis six mois[910], l'équipage du *Montmorency* a presque réduit de moitié : il reste 64 hommes sur 126 au départ de Honfleur. Afin de pallier à ce manque criant d'effectif, Beaulieu décide « de racheter le plus de Chrestiens que ie pourrois treuver icy » : pour 361 réales, il libère sept « Chrestiens natifs de Goa, Cochin & Malaca, & qui ont servy les Portugais depuis leur jeunesse tant par mer que par terre » (p. 73). Il compte sur ces nouvelles recrues pour mener à bien un projet qui lui a été suggéré par des Portugais : s'il n'obtenait pas du roi l'autorisation d'aller charger du poivre à Ticou, il irait s'en procurer à moindre coût « à une Isle proche de Queda », c'est-à-dire l'île de Langkawi, au large de la péninsule malaise[911].

Le 27 juin, le roi fait amener à Beaulieu en grande pompe la lettre qu'il a fait rédiger à l'intention de Louis XIII[912]. Il accepte l'alliance du roi de France et attend ses prochains navires qui

907 On trouve aussi plus loin : « sont d'insatiables voleurs & en bon nombre » (p. 72) ; « la mangerie de ces voleurs, & leur effrontée vilennie » (p. 73) ; « l'effronterie & l'insatiable avarice de cette Nation » (p. 76) ; « un meschant peuple […] orgueilleux, envieux, sans foy ne conscience, specialement a l'endroit des Chrestiens ; ils sont traistres, larrons & empoisonneurs » (p. 99).

908 Les Anglais et les Hollandais ont également acheté 300 bahars de poivre au roi, au même prix que les Français.

909 Beaulieu donne toute une liste de conseils alimentaires, qu'il tient des Portugais et qu'il a lui-même suivis (p. 72).

910 Beaulieu attend toujours une confirmation que l'*Espérance* a bien été capturée par les Hollandais. Tant qu'il n'en aura pas eu la certitude, il espère qu'il a été mal informé, même si son espoir s'amenuise petit à petit.

911 L'archipel de Langkawi se situe à une trentaine de kilomètres au large du nord-ouest de la Malaisie (État du Kedah), à la frontière de la Thaïlande. L'île principale porte elle-même le nom de Langkawi. Elle était connue à l'époque pour son importante production de poivre, comme le sait Beaulieu : « Pulo Lancahuy, autrement Pulo Lada, c'est à dire l'Isle au poivre » (p. 77).

912 Cette lettre est reproduite en ANNEXES, doc. 30. Beaulieu en donne sa traduction en français dans son récit, p. 73-74. Une copie légèrement différente se trouve à la Bibliothèque de l'Institut, Fonds Godefroy 269, f ° 119. Voir *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales…*, D. Lombard (éd.), p. 151-153.

viendront commercer à Atjeh. Comme présent, il envoie quelques centaines de kilos de poivre, qui furent données à l'intendant de la Marine en l'amirauté de Guyenne, le sieur de Villemenon[913].

Au début du mois de juillet, Beaulieu, « meu du profit de la Compagnie » (p. 74), met en action son projet d'aller à l'île de Langkawi, où le poivre s'achèterait à seulement 16 réales le bahar. Le royaume voisin de Kedah, situé sur la péninsule de Malaisie, avait été conquis récemment par Iskandar Muda[914], qui interdisait de s'y rendre sans son accord. Cependant, Beaulieu décide de passer outre car il ne se considère pas comme un de ses vassaux, mais aussi en raison du comportement du roi, qui lui a mis des bâtons dans les roues pour le commerce du poivre. De plus, les vents sont favorables ; c'est donc le moment ou jamais pour tenter de compléter la cargaison du *Montmorency*. Le 15 juillet, le commandant français est reçu par le roi, auquel il annonce son intention d'appareiller dès le lendemain. Comme il l'avait déjà fait lors de l'audience du 18 février par exemple, Iskandar Muda questionne Beaulieu sur « la grandeur des Roys Chrestiens » (p. 75). Plus exactement, il lui demande si Louis XIII est vassal du roi d'Angleterre, qui s'intitule roi de France, ce sur quoi Beaulieu s'empresse de le détromper[915]. Malgré ses efforts et son insistance, le commandant français ne parvient pas à obtenir l'autorisation de se rendre à Ticou. Aussi, le 24 juillet, le *Montmorency* quitte Atjeh, où Beaulieu a tout de même réussi à charger 700 bahars de poivre. Au cas où des hommes de l'*Espérance* et de l'*Hermitage* viendraient à passer par là, il y laisse une lettre à leur intention. Beaulieu tente dans un premier temps, contre la volonté du roi, de partir à l'ouest vers Ticou, mais comme il en avait la quasi-certitude, les vents et les courants l'en empêchent et le *Montmorency* fait finalement route à l'est vers Langkawi.

3.3. À Langkawi (7 août-12 octobre 1621)

Les Français accostent à Langkawi le 7 août. Au gouverneur de l'île qui vient à bord le lendemain, Beaulieu annonce qu'il est là pour commercer et faire alliance avec le roi de Kedah.

913 D'après le Plumitif de la Chambre des comptes, Arch. Nat., P 2759, f ° 33 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 304, n. 1).

914 Plus exactement, vers 1618, Iskandar Muda avait attaqué le royaume de Kedah, fait prisonnier le roi avec 7 000 habitants et fait raser la ville et le palais. C'est le fils de ce roi que les Français tentèrent de rencontrer. Iskandar Muda lança d'autres attaques en 1619 et 1620.

915 « […] ie luy respondis le plus pertinemment qu'il me fut possible à plusieurs demandes qu'il me fit touchant la grandeur des Roys Chrestiens, & specialement sur le fait de ce qu'il me demanda si le Roy de France n'estoit pas sujet du Roy d'Angleterre, ie l'asseuray que non, & que les Roys de France avoient tousiours tenu rang de premiers & plus grands Monarques Chrestiens, & qu'il n'y en avoit aucun qui s'y pût esgaler que le Roy d'Espagne, lequel depuis quelque temps avoit conquis plusieurs terres éloignées des siennes ; nonobstant cela le Roy de France ne luy estoit aucunement inferieur, que son royaume estoit graces à Dieu tres-florissant, & que iamais monarchie n'avoit persisté si long temps sous l'obeïssance de ses Roys, comme celle de France, qui depuis 1300. ans, avoit esté successivement gouvernée par 64. Rois, sans qu'aucune nation, quelque puissante qu'elle fut, les eut peû oster de leur trône. A cela il me repartit, qu'il avoit pourtant des lettres du Roy d'Angleterre [Jacques I[er], 1603-1625], par lesquelles il s'intituloit Roy de France. Ie dis, que c'estoit une vanité que celle-là, fondée sur de tres-foibles raisons, & sur une colere qu'eut un de nos Roys contre son legitime successeur » (p. 75). Après le passage des navires de James Lancaster en 1602, deux autres flottes anglaises, menées respectivement par Thomas Best et par Nicholas Downton, avaient séjourné à Atjeh en 1613 et en 1615. Voir *The Voyage of Thomas Best to the East Indies (1612-1614)*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1934, et *The Voyage of Nicholas Downton to the East Indies 1614-1615, as recorded in contemporary narratives and letters*, W. Foster (éd.), Londres, The Hakluyt Society, 1939.

Celui-ci, afin de se protéger des attaques du roi d'Atjeh, a déplacé sa capitale à Perlis, où les Français sont priés d'envoyer des émissaires. Beaulieu choisit pour cette mission le sieur d'Espiné, qui part le 12 août. Une semaine plus tard, une barque lui amène une lettre de son envoyé, qui l'informe qu'il est bien arrivé à Perlis et qu'il attend de partir dans l'intérieur des terres, où se trouve actuellement le roi. D'Espiné indique également qu'il semble n'y avoir que très peu de poivre dans cet endroit. Beaulieu fait le même constat à Langkawi et regrette son choix car les Français sont arrivés trop tard pour acheter le poivre de la récolte précédente et trop tôt pour la prochaine, en décembre. Ils ne peuvent évidemment pas se permettre d'attendre aussi longtemps, à cause de la faiblesse de l'équipage, mais aussi parce qu'ils courraient le risque de se trouver bloqués là pendant plusieurs mois par la mousson. Un des hommes de la barque apprend également à Beaulieu la présence de l'autre côté de la péninsule, à Lungor[916], de Michel Abremé, un Français arrivé ici à bord du *Saint-Louis* ou du *Saint-Michel* en 1617 et qui souhaite retourner dans son pays[917]. Beaulieu promet à son interlocuteur une récompense de 30 réales s'il le ramène auprès d'eux, mais ne l'évoque plus dans la suite de son récit.

Le 2 septembre, un des hommes qui accompagnait D'Espiné est de retour. Il déclare que ce dernier n'est pas parvenu à rencontrer le roi, qui pense que les Français sont envoyés comme espions par son ennemi mortel Iskandar Muda, c'est pour cette raison qu'il s'était retiré dans les terres. Toutefois, il a fait rassembler du poivre, dans l'espoir de l'échanger contre un canon du *Montmorency*. Pressé par le temps, Beaulieu renvoie dans la barque un de ses écrivains, avec des ordres stricts : si la quantité de poivre était inférieure à 100 bahars, il devait abandonner l'affaire et revenir avec D'Espiné ; dans le cas contraire, il devait ramener à bord un émissaire du roi afin de négocier le prix. Dans les deux cas, s'il voyait que les tractations traînaient en longueur, il devait rentrer au plus vite. Le 9 septembre, D'Espiné revient à son tour : le roi ne dispose en effet que de très peu de poivre à l'heure actuelle, mais fait de grandes promesses aux Français pour la prochaine récolte. Beaulieu sait qu'il ne peut pas attendre jusque-là, d'autant plus que quatre hommes sont déjà morts depuis leur arrivée et que quatre ou cinq autres sont malades. Son équipage se décourage : « & murmurent tout haut qu'il est plus que temps de s'en retourner en France » (p. 79).

Le 20 septembre, Beaulieu reçoit de la part du roi des lettres qui l'autorisent à commercer librement et proposent l'échange d'un canon contre 30 bahars de poivre. Un des émissaires lui suggère de poursuivre les négociations à Perlis, sur la côte. Mais lorsque le lendemain le *Montmorency* lève l'ancre, un problème de gouvernail empêche les Français de s'y rendre. Beaulieu fait aussitôt prévenir à terre et réclame le retour de son écrivain, qui revient finalement le 1er octobre. Dans les jours qui suivent, d'ultimes négociations n'aboutissent à rien et, lorsqu'enfin

916 En réalité Ligor, qui est l'ancien nom de la ville thaïlandaise de Nakhon Sri Thammarat, située au nord de Patani, sur la côte orientale de l'isthme malais.

917 « ils me dirent aussy qu'il y avoit un François nommé Michel Abremé de l'equipage des Navires de S. Malo qui estoit à Lungor, & qui desiroit fort retourner en France, & que s'il avoit esté adverty qu'il y eut un Navire François en ce lieu, il ne tarderoit gueres à y estre » (p. 78).

les vents tournent, le *Montmorency* appareille le 12 octobre. Les Français ont perdu six hommes et n'ont chargé que du bois afin de fabriquer de nouveaux mâts. Ils n'ont donc pas atteint leur objectif de compléter leur cargaison, même si Beaulieu sait qu'ils auraient pu le faire – et à moindre coût qu'à Atjeh – en restant jusqu'au mois de janvier suivant, mais la faiblesse de l'équipage ne le permettait pas. Le commandant français est inquiet car il ne sait pas où il va pouvoir trouver du poivre.

3.4. De Langkawi à Atjeh (12 octobre-5 novembre 1621)

La traversée jusqu'à Sumatra s'effectue rapidement. L'intention de Beaulieu est de jeter l'ancre à l'ouest de la rade d'Atjeh, « affin de n'estre trop engagé » (p. 84), au cas où le roi leur tendrait un piège, ce que les Français craignent fortement. Contre l'avis de ses officiers, Beaulieu s'obstine à essayer de doubler la pointe nord de Sumatra, mais doit finalement renoncer à cause des vents et des courants contraires. Le *Montmorency* mouille donc le 31 octobre dans une baie située entre Pidir et Atjeh, en attendant des vents favorables. Le soir même, un envoyé du roi leur demande de s'identifier et de préciser leurs intentions. Beaulieu lui demande comment se porte le roi, quels navires se trouvent dans la rade et s'il y a du poivre à vendre. L'homme lui répond que le roi est remis de sa maladie et qu'il dispose de grandes quantités de poivre, qu'un navire hollandais vient de partir, mais qu'il reste encore dans la rade un navire anglais et surtout « un petit Navire François, qui y estoit arrivé depuis huict iours » (p. 84). Beaulieu n'arrive pas à croire qu'il puisse s'agir de l'*Hermitage* et craint un piège tendu par le roi pour l'attirer à Atjeh. Il tente de cacher à l'envoyé du roi qu'ils se sont rendus à Langkawi, mais son interprète vend la mèche, ce qui risque fortement de provoquer la colère d'Iskandar Muda contre eux puisqu'ils y sont allés sans sa permission.

Le 1er novembre, Beaulieu envoie quelques hommes à terre en quête de ravitaillement et de nouvelles de ce qui se passe à Atjeh. Un homme qui en vient, que le commandant français reconnaît et en qui il a confiance, lui assure qu'il y a bien dans la rade un de ses navires et qu'avant la venue de celui-ci il était déjà arrivé à Atjeh quelques Français qui s'étaient plaints d'avoir été maltraités par les Hollandais. Il semble que ces derniers aient été dépouillés par le roi, qui les retient contre leur volonté. L'homme promet de les informer de leur présence dès le lendemain. Peu après, les hommes envoyés à terre reviennent : ils ont appris que dans la rade se trouvaient trois navires hollandais ou anglais, mais ils n'ont pas entendu parler de Français. Cela renforce les doutes de Beaulieu, qui craint que le roi, mis au courant de leur présence, ne fasse arrêter leurs compatriotes pour les empêcher de venir les rejoindre. Aussi, en dépit de l'avis contraire de ses officiers et des risques encourus, il décide d'aller au plus vite à Atjeh afin de retrouver ses hommes, « ne pouvant les abandonner parmy une si detestable nation » (p. 85). Le *Montmorency* appareille le 2 novembre, mais une tempête endommage trop les voiles, au point qu'ils sont contraints de jeter l'ancre dans une baie voisine. Le lendemain, prévoyant que les vents vont rester défavorables pendant quelque

temps encore, Beaulieu envoie un de ses hommes à Atjeh par voie de terre, afin de prendre contact avec leurs compatriotes. Il lui confie pour eux des lettres, qu'il adresse « aux François de quelque compagnie qu'ils fussent » (p. 85), car il ne parvient toujours pas à croire que ce puisse être l'*Hermitage* qui se trouve là.

Le 4 novembre, un navire anglais approche, provoquant le branle-bas de combat. À la grande surprise de Beaulieu, sa chaloupe amène à bord le sieur du Parc, un des officiers de l'*Espérance*. Celui-ci lui relate leurs mésaventures et tout d'abord que le capitaine Gravé, très malade, se trouve lui aussi à bord de ce navire anglais. Comme le sait Beaulieu, ils avaient effectivement abordé l'année précédente (fin juillet 1620) près de l'île Siberut, au large de Ticou, où Gravé avait envoyé le « bateau » avec quinze hommes à son bord. Après les avoir attendus vainement pendant douze jours, ils avaient profité des vents favorables pour prendre la direction de Bantam, tandis que la plus grande partie de l'équipage était malade. L'*Espérance* avait ensuite été capturée par un navire hollandais, le *Leyde*, commandé par le capitaine Willem Cornelisz Schouten, déjà évoqué[918]. Les Hollandais avaient pillé le peu qu'il leur restait et traité « barbaresquement » (p. 86) les malades. Quelques jours plus tard, ils avaient rencontré un autre navire hollandais, le *Horne*, comptant lui aussi de nombreux malades qui devaient être déposés sur l'île voisine de Nassau[919]. Gravé avait demandé que les malades français les y accompagnent, ce qui fut fait, mais semble-t-il avec la plus grande cruauté de la part des Hollandais[920]. À ce moment, le premier commis hollandais avait annoncé à Gravé « qu'il s'estoit trompé » (p. 87) et que ses ordres mentionnaient de ne capturer aucun navire français. S'excusant à peine de cette méprise, il avait invité les Français à reprendre possession de l'*Espérance* et leur avait même fourni quelques matelots, leur demandant d'oublier ce fâcheux incident. En décembre 1620, l'*Espérance* était arrivée à Jacatra, devenue depuis le printemps 1619 la capitale des Hollandais, sous le nom de Batavia[921]. Gravé et le premier commis Le Tellier étaient allés saluer « le General des Holandois » (p. 87), Jan Pieterszoon Coen, qui dans

---

918 En 1616, en compagnie de Jakob Le Maire, il avait découvert une nouvelle route vers les Indes orientales par le cap Horn, avant qu'ils soient arrêtés par leurs compatriotes à Jacatra. Schouten publia en 1618 le récit de cette aventure, qui fut traduit en français la même année : *Iournal ou Description du merveilleux voyage de Guilliaume Schouten*, Amsterdam, Guillaume Ianson, 1618. Beaulieu l'a certainement lu avant son départ en octobre 1619, car il le cite dans ses premières pages : « Scoutten en sa descouverte du nouveau destroit proche de celuy de Magelan » (p. 5). Voir Renneville, *Recueil des voyages…*, t. VIII, *Navigation australe faite par Jaques Le Maire, et par Willem Cornelisz Schouten, les années 1615, 1616 & 1617*, p. 114-229, et dans l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost, t. X, « Navigation australe, ou voyage de Jacques Le Maire, pour la découverte d'un nouveau passage, au Sud du Détroit de Magellan », p. 431-456.

919 Il s'agit en fait de deux îles, North Pagai et South Pagai, qui font partie de l'archipel des Mentawei.

920 Ce n'est pas dit ici, mais de nombreux marins de l'*Espérance* succombèrent. C'est Beaulieu qui nous l'apprend lorsqu'il relate le début du voyage retour du *Montmorency*, en évoquant « l'Isle Nassau, que nous pouvons bien nommer le cimetiere des François, pour y avoir esté la plus grande partie de nostre Vice-Admiral enterrez » (p. 115). Rappelons que Pyrard utilise la même expression pour la baie de Saint-Augustin, à Madagascar.

921 Cela est confirmé par les archives de l'East India Company, même s'il y a une erreur sur le port d'origine du navire. Voir *Calendar of State Papers. Colonial series, East Indies, China and Japan*, vol. 3 : 1617-1621, W.N. Sainsbury (éd.), Londres, Longman, 1870, p. 400, n° 933, Jacatra, 20 décembre 1620, Henry Bate to the East India Company : « […] *Arrival of a French ship, the Vice Admiral of St. Malo, poorly manned with 28 persons, and most of them sick ; the English and Dutch have agreed to spare them ten men each.* […] [*Two pages. Endorsed*, "by the Dutch." *O.C., Vol. VII., No*. 915.] ».

un premier temps leur avait refusé l'autorisation de se rendre à Bantam, avant de se raviser, ou plus exactement de leur proposer un marché, par lequel les Français avaient accepté de partager avec les Anglais et avec les Hollandais présents à Bantam les 15 000 sacs de poivre qu'ils devaient y acheter, au prix de 2 réales le sac. Rejointe dans l'entrefaite par l'*Hermitage* (partie de Ticou le 23 décembre à sa recherche), l'*Espérance* avait enfin atteint Bantam à la fin du mois de janvier 1621. Les Français avaient été bien reçus par le roi[922], qui avait fixé le prix du poivre à 4 réales le sac. Durant les négociations qui avaient suivi, les Hollandais avaient traîtreusement envoyé à plusieurs reprises des chaloupes armées qui provoquaient des escarmouches avec les habitants, puis se réfugiaient auprès de l'*Espérance*. Ils espéraient ainsi provoquer des représailles contre les Français, mais cela n'avait pas été le cas. Le roi ne voulant pas baisser le prix du poivre, Gravé et ses hommes avaient demandé aux Hollandais si leur accord était toujours valable. En l'absence de réponse, ils avaient décidé de charger pour eux seuls du poivre au prix fixé et de rentrer en France. Après une série de malentendus et de désaccords, le roi avait renoncé à faire affaire avec les Européens[923]. C'est finalement avec « le sieur Limonné »[924] et « le sieur André Iosset », « commis pour messieurs de la compagnie de S. Malo à Bantan » (p. 88), que le capitaine Gravé était parvenu à compléter sa cargaison de poivre, mais en échange de l'*Hermitage*[925]. On se souvient en effet que les Malouins du *Saint-Louis* et du *Saint-Michel* avaient laissé en 1617 à Bantam André Jocet et quelques autres hommes, avec pour mission de « préparer la charge de nouvelles flottes ». Leurs affaires avaient dû être florissantes pour qu'ils soient en mesure de racheter la patache. L'*Espérance* s'apprêtait à repartir vers la France lorsque trois navires hollandais l'avaient obligé à se rendre à Jacatra. Là, le capitaine Gravé avait été arrêté et, malgré ses vigoureuses protestations, les Hollandais s'étaient emparés par la force de la cargaison et même de l'artillerie, puis avaient

922 Comme lors du premier voyage de Beaulieu en 1617, c'est toujours le jeune prince Abdulkadir qui règne, avec son oncle Rana Manggala qui fait fonction de régent (jusqu'en 1624).

923 Nous connaissons en particulier les détails du conflit entre les Hollandais et le roi de Bantam grâce au récit du capitaine Élie Ripon, un mercenaire suisse au service de la VOC. Celui-ci évoque dans ses souvenirs, vers juin 1619, la prise d'un navire français, mais il ne donne pas assez d'éléments pour permettre d'identifier avec certitude duquel il s'agit. Voir *Voyages et aventures du capitaine Ripon aux Grandes Indes. Journal inédit d'un mercenaire 1617-1627*, Y. Giraud (éd.), Paris, Éditions de Paris, 1997, p. 59 : « Ils [les Hollandais] ont pris aussi un navire français de sept cent last et sur lequel y avait cinquante pièces de canon avec plusieurs soldats et gentilshommes français, comme ils disaient, et avaient passeport du roi de France, mais sur les conditions de n'aller là où les Hollandais avaient des forteresses sans permission. Ils les ont amenés en la Nouvelle Batavia, où c'est que ce navire a été déchargé et la plupart des soldats et matelots ont pris parti avec nous, les autres s'en sont retournés avec de nos navires ou paquebots ». Denys Lombard et Anne Lombard-Jourdan pensent qu'il est question ici de la *Marguerite* (« La première expédition des Français à Banten (1617) d'après une lettre inédite d'Augustin de Beaulieu », *Archipel*, n° 50, 1995, p. 81, n. 11), or celle-ci a été vendue au roi de Bantam à la fin de l'année 1617, et non pas capturée par les Hollandais. Je pense qu'il s'agit plutôt du *Saint-Michel*, qui lui a bien été capturé par les Hollandais le 28 décembre 1617 près de Bantam. Il paraît difficile que ce soit l'*Espérance*, incendiée à Jacatra en 1621, à moins que Ripon ne commette une erreur de date, ou bien encore qu'il s'agisse d'un navire français dont nous n'avons pas d'autre connaissance par ailleurs ? Voir également Y. Giraud, « Un témoignage à l'état brut : impressions et souvenirs d'un mercenaire (1617-1627) », in *La découverte de nouveaux mondes : aventure et voyages imaginaires au XVII^e siècle* (Actes du colloque du Centre méridional de rencontres sur le XVII^e siècle, Gênes, 23-25 janvier 1992), C. Rizza (éd.), Fasano, Schena Editore, 1993, p. 115-125.

924 Beaulieu utilise d'autres orthographes : Limonney, Lymmoney, Limonnay, Limoney.

925 « le sieur Limonné […] prit en payement la patache l'Hermitage au prix de 1 500. reales, avec quelques marchandises & argent » (p. 88).

lâchement incendié le navire français dans la nuit du 16 juin d'après les sources hollandaises[926]. Ayant entendu dire que le *Montmorency* se trouvait à Atjeh, Gravé avait décidé d'y emmener ses hommes. Une quinzaine d'entre eux avaient pu quitter Jacatra à bord d'une petite embarcation et étaient arrivés à Atjeh à la fin du mois d'août, alors que leurs compatriotes en étaient partis depuis environ un mois pour aller à Langkawi, mais le roi les avaient fait arrêter. Gravé et quelques hommes s'étaient réfugiés à Bantam, auprès des Malouins et du sieur Limmoney, les nouveaux propriétaires de l'*Hermitage*, à bord de laquelle ils avaient embarqué pour Atjeh. N'y ayant pas trouvé son commandant, Gravé avait choisi de retourner à Jacatra, d'où il espérait pouvoir rentrer en France. C'est pour cette raison qu'il se trouvait, en compagnie du sieur du Parc, à bord du navire anglais qui aborda le *Montmorency* le 4 novembre 1621. Mourant, le capitaine Gravé confirme à son commandant ces événements tragiques[927]. Dès le lendemain, les Français lèvent l'ancre et accostent dans la rade d'Atjeh, prêts à libérer leurs compagnons par la force s'il le faut.

3.5. Dernières escales à Atjeh (5 novembre-16 décembre 1621) et à Ticou (1er-31 janvier 1622)

Iskandar Muda leur fait savoir qu'ils sont les bienvenus et Beaulieu est invité à descendre à terre, mais il refuse, invoquant ses compatriotes arrêtés comme des voleurs. Il lui est répondu que, à cause de mauvaises informations, ils avaient été pris pour des Portugais. Le roi, ayant reconnu son erreur, les avait fait libérer, leur avait rendu leurs biens et avait bien veillé à ne pas les remettre aux mains des Anglais et des Hollandais qui leur voulaient du mal[928], attendant le prochain navire français pour les lui confier. Beaulieu réplique qu'il est pourtant facile de distinguer les Français des

926 La version hollandaise des événements est quelque peu différente : « 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 compagnies », mais finalement toute la cargaison fut saisie. Quant à l'incendie de l'*Espérance*, il aurait été accidentel et dû à la négligence des Français (d'après le manuscrit de Pieter van Dam déjà rencontré dans le chapitre précédent : *Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie door wylen den advocaat Pieter van Dam*, livre I, titre I, chap. XXXIII, p. 1078-1079, cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java*…, p. 59-61).

927 Sa déclaration servit de base à une plainte déposée devant le parlement de Normandie, mais l'affaire traînait encore en 1646. Un arrêt du même parlement, daté du 16 avril 1622, relate le sort tragique de l'*Espérance*. Il a été publié par E. Guénin dans ses travaux « Un navigateur rouennais, Augustin de Beaulieu », *La Normandie historique, archéologique, littéraire, etc.*, 17e année (t. X), août 1902, n° 8, p. 337-350, 402-416, 452-460 et 494-500 (document reproduit p. 338-340), et *La route de l'Inde*, Paris, Hachette, 1903, p. 235-237. Ce document est intitulé par E. Gosselin « Long récit de toutes les vexations que les associés de la Navigation aux Indes orientales ont à subir de la part des Hollandais et Zélandais » (*Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande*…, p. 162) [ANNEXES, doc. 32]. L'incendie de l'*Espérance* eut une répercussion assez considérable en France et créa de vives tensions diplomatiques avec les Provinces-Unies. Après d'interminables tergiversations, en 1644 la VOC refusait toujours de verser les fortes indemnités promises, ce qui incita Mazarin et Anne d'Autriche à réclamer, par la voie de leur ambassadeur Gaspard Coignet, sieur de La Thuilerie, la somme de 600 000 florins. La VOC en proposa… 125 000. En 1646, La Thuilerie, moyennant une forte commission, relança les marchandages, qui aboutirent finalement à la somme de 262 500 florins (P. van Dam, *Beschryvinge van de Oost-Indische Compagnie*…, p. 1080, cité par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java*…, p. 63-64).

928 « disant que c'estoient meschantes gens, qui avoient envie de ruïner tous les François qui viendroient par deçà, & que s'ils se mettoient dans leurs Navires, qu'infailliblement ils les jetteroient dans la Mer » (p. 89). Plusieurs passages démontrent que le roi avait bien cerné la stratégie des Anglais et des Hollandais. Par exemple : « il me dit […] que ces Nations desiroient estre seules par-deçà, & nous en chasser par quelque moyen que ce fut » (p. 90).

Portugais et qu'il sait parfaitement que si le roi leur a restitué quelques réales, il a gardé pour lui ce qui avait pu être sauvé de l'*Espérance* avant son incendie, à savoir du musc, du bézoard, du corail et des pierreries, pour une valeur estimée entre 2 000 et 3 000 réales[929]. Le commandant français ne se rendra donc au palais que lorsque tous leurs compagnons seront montés à bord du *Montmorency*. Le même jour, Beaulieu reçoit la visite de Limmoney et de Jocet, qui lui confirment les mésaventures de l'*Espérance*. Le lendemain, les anciens prisonniers français retrouvent enfin leurs compatriotes. Trois jours plus tard (9 novembre), le capitaine Gravé meurt « d'une vehemente fievre causée de fascherie » (p. 90).

Après quelques tergiversations et plusieurs entrevues avec le roi, notamment le 24 et le 29 novembre, Beaulieu obtient enfin le 9 décembre l'autorisation d'aller acheter du poivre à Ticou, pendant une durée de vingt jours. Une semaine plus tard, le *Montmorency* quitte Atjeh, laissant là l'*Hermitage* entre les mains des commis malouins, le sieur Limonney ayant « des marchandises à vendre icy, dont il ne se pouvoit si tost desfaire » (p. 91). Vingt-cinq hommes ont été autorisés par Beaulieu à rester à leur service, parmi lesquels un dénommé « Louis de Monfiquet, volontaire, demeuré aux Indes orientales »[930], et surtout Pierre Berthelot, un « aide-pilote » embarqué au départ sur l'*Espérance*[931], dont on connaît la suite des aventures par ailleurs.

L'*Hermitage*, rebaptisée la *Petite Espérance*, quitta Atjeh le 1er mars 1622. Capturée quelque temps par un navire hollandais, elle fut menée d'abord à Jambi[932], où de nombreux marins moururent de faim et de soif, puis à Jacatra. Libérée, elle parvint vers la fin mai à Makassar, un port important situé sur l'île de Célèbes (Sulawesi), à l'est de Bornéo. Au bout de six mois, 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 gouverneur général des établissements hollandais, Pieter Carpentier (1623-1627), à trafiquer notamment à Japara (Jepara), 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[933].

929 Malgré plusieurs demandes insistantes, les Français devront repartir sans ces marchandises. Beaulieu envisagea bien un instant de les reprendre par la force, mais il y renonça par peur de représailles contre Limmoney.

930 *Documents relatifs à la marine normande…*, p. 221 et 226. Les Montfiquet étaient originaires de la région de Bayeux.

931 *Ibid*., p. 221 et 225. Berthelot était lui originaire de Honfleur.

932 Grand port fluvial situé sur la côte occidentale de Sumatra, où la VOC avait un comptoir.

933 C'est ce que nous apprend un « Memoire de la compagnie des Indes orientales contre les hollandois », BnF, ms. fr. 16738, f ° 14-15 [ANNEXES, doc. 31]. Il s'agit en fait d'une requête (non datée) adressée au roi par les associés malouins qui se plaignaient toujours de la capture du *Saint-Michel* et qui évoquaient également la perte de l'*Espérance* : « […] la flotte de ceulx de la Compagnie des associez de vos villes de Paris, Rouan, & Dieppe qui ayant faict un pareil voyage ausdictes Indes orientalles 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 […] voyagerent vers les Isles philippines & aillieurs, d'ou ils rapporterent diverses & riches marchandises et retournans a Achim [Atjeh], feirent rencontre desdictz hollandois qui comme il fault que le plus foible cedde 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

Quant à Pierre Berthelot, après son passage à Makassar, il était entré quelque temps au service des Hollandais, pour lesquels il avait fait quelques voyages entre Bantam et Batavia, puis à celui des Portugais de Malacca, vers 1625-1626. Parti chercher des renforts à Goa, il fut le pilote de la flotte qui dégagea Malacca du siège mis par le roi d'Atjeh en 1629, ce qui lui valut d'être nommé pilote-major et cosmographe royal. Il occupa cette fonction de 1630 à 1635, participant à diverses campagnes et réalisant des cartes encore conservées de nos jours[934]. Il décida brutalement d'entrer en religion, dans les rangs des carmes déchaussés, sous le nom du révérend père Denis de la Nativité. Pourtant, encore en 1636, on fit appel à ses compétences pour diriger l'escadre portugaise qui mit fin au siège de Goa par les Hollandais. En 1638, il prit part à une ambassade portugaise auprès du nouveau sultan d'Atjeh Iskandar Thani, successeur d'Iskandar Muda, mort deux ans plus tôt. Refusant de se convertir à l'islam, les religieux furent exécutés. Pierre Berthelot fut béatifié en 1900[935].

Beaulieu, lui, est arrivé le 1er janvier 1622 à Ticou, où il parvient à acheter 400 bahars de poivre au prix raisonnable de 25 réales le bahar. Le 1er février, le *Montmorency* appareille pour la France, avec neuf mois de vivres pour 75 hommes, sur les 273 partis de Honfleur deux ans et quatre mois plus tôt, « prians Dieu nous faire la grace de retourner avec la mesme santé, affin de pouvoir rapporter quelques restes de ce malheureux voyage » (p. 96)[936].

---

esgorgerent et jetterent en mer affin quil n'en feut jamais nouvelle ny faict aucune plaincte a vostre Majesté ». Voir C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 305-306.

934 BnF, manuscrit portugais 1 et British Museum, Sloane 197. Voir C. de la Roncière, « La première hydrographie française des mers orientales », *Bulletin de la Section de géographie*, t. XXXII, 1917, p. 392-399 ; A. Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales et voyages de découvertes chez les Normands 1500-1650*, Paris, Dumont, 1916, 2 vol., t. I, p. 214-228, 408-409, 450-453, 465-466, 482-483 et 492-493. L'une de ses cartes, représentant Sumatra et la presqu'île de Malacca, est reproduite dans l'ouvrage de Paul Gontier cité dans la note suivante, p. 110-111. On attribue aussi à Berthelot des plans de forteresses telles que Goa et Malacca.

935 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 (réédité en 1669), p. 435-522, en particulier livre VIII, chap. VI, p. 435-442. Voir C. Bréard, *Histoire de Pierre Berthelot, pilote et cosmographe du roi de Portugal aux Indes orientales, carme déchaussé, né en Normandie en MDC, mort à Achem en MDCXXXVIII*, Paris, Picard, 1889 ; *Id.*, « Histoire du bienheureux Pierre Berthelot, pilote et cosmographe du roi du Portugal aux Indes orientales », *Le Pays normand*, novembre 1901, p. 165-184 ; P. Gontier, *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 ; H. de la Sainte Famille (R.P.), « Recherches documentaires sur le bienheureux Denys de la Nativité (Pierre Berthelot) », *Études carmélitaines*, 2, 15 avril 1913, p. 215-217 et 3, 15 juillet 1913, p. 387-397 ; A. Lombard-Jourdan, D. Lombard, « Un tableau commémorant le martyre de Pierre Berthelot à Achem dans l'église Sainte-Catherine de Honfleur (Calvados) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 27-33.

936 Avant de débuter le récit du voyage retour, Beaulieu se livre à une longue « Description de l'Isle de Sumatra » (seul intertitre qui figure dans son récit), p. 96-114 : « Ayant obmis de mettre par memoire ce que i'ay remarqué durant mon sejour en cette Isle, specialement touchant les forces, richesses & gouvernement du Roy d'Achen, avant que de perdre la veuë de cette terre, i'en toucheray icy quelques particularitez » (p. 96). Il y dresse un tableau très complet du royaume d'Atjeh : histoire et géographie, mœurs des habitants, institutions, justice, puissance du roi, son palais, ses forces militaires (éléphants et galères), ses richesses, son caractère cruel et sanguinaire… L'on n'y trouve aucun prosélytisme ni aucune critique de l'islam ou des protestants. Sa vision est pleine de tolérance car elle accepte la diversité des peuples et des usages, on est encore très loin de l'idée d'une quelconque supériorité occidentale. Voir P. Labrousse, « Le voyageur, le roi et les marchands », *Archipel*, n° 56, 1998, p. 157-162 et, dans l'introduction de D. Lombard aux *Mémoires d'un voyage aux Indes Orientales…*, « Un regard d'"anthropologue" », p. 20-24.

4. Le voyage retour

L'équipage du *Montmorency*, malmené par les tempêtes, aperçoit la côte de Natal le 20 avril, avant de mouiller – comme lors du voyage aller deux ans plus tôt – dans la baie de la Table le 5 mai. Entouré d'imposants navires hollandais[937], desquels il se « defie grandement » (p. 116) et voyant que le climat très froid n'est vraiment pas propice au rétablissement des malades[938], Beaulieu souhaite partir au plus vite, mais les vents contraires l'en empêchent. Un instant tenté d'assouvir son désir de vengeance par rapport au traitement subi par l'*Espérance*, il y renonce finalement en raison de sa très nette infériorité numérique et militaire[939]. Le 30 mai, le *Montmorency* parvient à quitter la baie.

Le 21 juin, à la vue de l'île de Sainte-Hélène sans l'avoir recherchée, Beaulieu décide d'y faire escale rapidement afin d'effectuer quelques réparations et de soulager les quelques malades du scorbut. Le lendemain, les Français jettent l'ancre et retrouvent deux des navires hollandais rencontrés dans la baie de la Table, arrivés la veille[940]. La situation manque un instant de dégénérer, mais après dissipation des malentendus – un officier hollandais avait dans un premier temps défendu aux Français de descendre à terre – des victuailles sont échangées courtoisement, même si le sort tragique de l'*Espérance* anime les discussions[941]. Le 28 juin, le *Montmorency* quitte Sainte-Hélène.

Le 6 juillet, les Français aperçoivent l'île de l'Ascension, puis passent l'Équateur le 13 juillet. Mais les calmes freinent le navire, provoquant la maladie et la mort ; Beaulieu lui-même est touché[942]. Enfin, le 17 août, le *Montmorency* aborde à l'île Saint-Vincent, dans l'archipel du Cap-

937 À leur arrivée dans la baie, les Français y trouvèrent *La livrée de Rotterdam* (1 100 tonneaux, 320 hommes), rejointe le 7 mai par *Le Maurice* (1 200 t., 300 h.). Ces deux navires étaient partis depuis six mois de Hollande et comptaient de nombreux malades. Le 12 mai arrive le *West Frisland* (1 200 t.), qui vient lui de Jacatra, chargé de poivre et de clous de girofle.

938 Deux membres de son équipage sont morts lors de cette escale : le capitaine Gédéon Soyer, de Dieppe (9 mai), et le canonnier écossais Sandre Ponthon (27 mai). Tous les Hollandais descendus à terre sont également morts (« plus de 80. hommes »). L'hiver austral est rude, marqué par une grande « froidure », « & n'est à present bonne saison au Cap » (p. 117).

939 Le 23 mai arrive le *Codda* (*Gouda*, 1 300 t.), qui accompagne le *West Frisland*, mais qui compte tellement de malades qu'il tire des coups de canon « afin qu'on le vint secourir ; ce que ie n'eusse pas manqué de faire sans les trois autres, qui estoient plus forts que moy, & desquels ie me tenois esloigné & l'eusse assisté de la mesme façon que Scouten fit à l'endroit de mon Vice-Admiral. Si i'eusse eu tant de bon-heur que de le rencontrer seul, nos differends se fussent vuidez sans procez, & i'eusse eu largement moyen de satisfaire les pretentions de Messieurs de nostre Compagnie & celles de nous autres particuliers, qui avons perdu une partie de nos moyens par la supercherie des Holandois lors de l'embrazement dudit Vice-Admiral fait traitreusement par eux » (p. 116-117). Rappelons que le *Montmorency* jaugeait 450 tonneaux et comptait 75 hommes au départ de Ticou.

940 Le *West Frisland* et le *Gouda*.

941 « que pour le tort qui m'avoit esté fait en Iacatra, il estoit de grande consequence, aussi que leurs Maistres avoient de grands moyens pour en payer l'amande ; a cela, ie dis qu'en France i'esperois que l'on auroit ja commencé à y donner ordre » (p. 119).

942 « ce qui a causé plusieurs maladies dans ce Navire d'enfleures & hydropisies, dequoy la pluspart sont entachez » (31 juillet) ; « sont tombez encore malades quinze ou seize personnes, tellement qu'il ne reste six personnes en santé, & il y a plus de huict iours que chacun a perdu l'appetit & ne mange point du tout » (2 août) ; « la mortalité a commencé en ce Navire, les calmes continuans » (5 août) ; « chacun estoit si abbatu, qu'à peine pouvoit-on remuer les voiles, & en mon particulier ie faisois plus que force pour les encourager » (10 août) ; « le peu de courage qu'il restoit à ce miserable equipage » (11 août) ; « sept ou huict vont tirant à la fin » (12 août) ; « en mon particulier ie ne me pouvois plus soutenir » (16 août, p. 120).

Vert, où la plupart des malades recouvrent la santé en quelques jours. Malgré une certaine opposition, Beaulieu ordonne le départ pour la France le 15 septembre[943].

Malmené par les forts vents contraires et par les tempêtes, le *Montmorency* traverse l'archipel des Açores à la mi-octobre. Le 31, Beaulieu ouvre devant le conseil « une lettre de messieurs de la Compagnie » (p. 123) qui leur indique comme port de retour Le Havre ou Honfleur. Mais une tempête les fait dériver vers la Bretagne et, étant donné l'état catastrophique de leur navire, il est décidé d'accoster au premier port venu. Après avoir aperçu le 3 novembre le cap Lizard, à la pointe sud de la Cornouailles anglaise, le *Montmorency* mouille l'ancre deux jours plus tard « devant le Chasteau de Grenezay [Guernesey] » (p. 123), jusqu'au 29 novembre, puis devant les îles d'Aurigny. Enfin, le 1er décembre 1622, les rescapés arrivent au Havre, « 38. mois apres notre partement » (p. 123)[944].

Beaulieu revient « avec dequoy payer les frais du voyage, qui auroit esté de grand proffit, si l'autre vaisseau fust revenu, sa charge lors qu'ils le bruslerent estant estimée plus de cinq cens mille escus »[945]. La cargaison du *Montmorency* comporte 1 100 bahars de poivre selon les chiffres donnés par Beaulieu, 1 285 ballots de poivre selon le compte arrêté le 12 mai 1624 par le conseiller Michel Sarrus, directeur de la Compagnie, et François de Magny, son greffier trésorier, pour une valeur totale de 274 800 livres et 16 sols, alors que le profit qui avait été envisagé était de 1,2 million de livres[946]. Si la Compagnie n'avait pas attendu le retour de Beaulieu pour se plaindre des Hollandais et réclamer des représailles[947], des lettres de marque jusqu'à concurrence de 800 000 livres furent délivrées contre eux.

943 « i'ay reconnu qu'il se pratiquoit une petite ligue pour me persuader d'aller au Cap-verd & d'y passer l'Hyver, ce qui m'a donné plus d'apprehension que de peine à dissiper » (1er septembre, p. 121) ; « ce malheureux voyage, qui au iugement de plusieurs est bien risqué, & semble à quelques uns que ie les meine au suplice, allant en temps d'hyver en nostre pays » (p. 122). Déjà le 2 août, les pilotes voulaient se rendre au cap Vert (sur le continent, au niveau de l'actuel Dakar), alors que Beaulieu visait lui l'archipel du Cap-Vert. Le 16 août, ne voyant pas Beaulieu, malade, venir sur le pont, « quelques uns proposerent d'abandonner & eschoüer le Navire en l'Isle S. Antoine » (p. 120). L'île Saint-Antoine est la plus à l'ouest de l'archipel, juste au nord-ouest de Saint-Vincent.

944 L'expédition était partie de Honfleur le 2 octobre 1619. Le voyage dura donc bien 3 ans et deux mois.

945 D'après la notice intitulée « Discours sur le voyage du General Beaulieu », insérée par Thévenot à la fin du récit de Beaulieu (p. 128).

946 D'après Thomas Le Fèvre du Grand Hamel, *Discours sommaire de la navigation et du commerce*, Rouen, Courant, 1650, p. 135-137 et 191-192 (cité par C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 305, n. 1).

947 Voir *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande…*, p. 162 : « 9 avril 1622. – Requête présentée au Parlement (de Rouen) par les associés, en ce royaume, à la navigation des Indes orientales pour leur être permis d'user d'arrêts sur les navires, biens et marchandises des Hollandais et Zélandais. – Rejetée jusqu'à ce qu'on ait fait connaître les noms de tous les associés (Parlement. R.S.) » ; « 16 avril 1622. – Long récit de toutes les vexations que les associés de la Navigation aux Indes orientales ont à subir de la part des Hollandais et Zélandais (Arrêt du Parlement) ». Le second document a été publié par E. Guénin, « Un navigateur rouennais, Augustin de Beaulieu », p. 338-340 et *La route de l'Inde*, p. 235-237 [ANNEXES, doc. 32]. On y trouve notamment le récit de l'incendie de l'*Espérance* par les Hollandais, survenu l'année précédente à Jacatra, sans que l'on sache par quel moyen ces informations étaient arrivées en France huit mois avant le retour du *Montmorency*. La seule possibilité est qu'un des rescapés de l'*Espérance* soit reparti vers l'Europe à bord d'un navire anglais.

5. La fin de la vie de Beaulieu : au service du roi et des projets pour le commerce des Indes orientales

À peine de retour, Beaulieu rêve déjà de repartir vers l'Orient. Fort de sa double expérience, il souhaite montrer le chemin et indiquer les moyens à mettre en œuvre afin d'ouvrir à la France le fructueux commerce des Indes orientales. Dans une lettre datée de Rome le 27 janvier 1624, il expose un vaste projet de commerce avec le Grand Mogol à un destinataire non nommé[948]. Celui-ci était certainement Jean-Jacques Dolu, l'intendant de la Nouvelle-France à qui il avait confié le journal de son second voyage, dans l'espoir qu'il obtienne pour son projet la protection de l'amiral de Montmorency et de Louis XIII. Beaulieu explique qu'il a été sollicité par plusieurs marchands anglais, et en particulier par un ancien agent de l'East India Company, qu'il ne nomme pas mais qui pourrait être Robert Shirley, un aventurier anglais qui séjourna notamment à la cour de Shah Abbas (1587-1629), dont il fut le conseiller militaire et pour lequel il remplit plusieurs missions diplomatiques en Europe, visant à nouer des alliances contre les Turcs[949].

Beaulieu avait compris qu'il ne fallait pas se rendre directement à Sumatra ou à Java, où il n'était pas rentable d'échanger des réales contre des épices, mais qu'il fallait d'abord vendre les marchandises venues de France dans les ports de l'Inde qui appartenaient au Grand Mogol, tel que Surate. Avec ce profit, qui pourrait être de 50 %, il fallait acquérir là des produits qui serviraient à l'achat des épices à Atjeh ou à Bantam, où le bénéfice pourrait cette fois s'élever à 200 %. L'objectif était donc de s'attirer les bonnes grâces du Grand Mogol Jahangir (1605-1627). Afin de mener à bien cette entreprise, pour laquelle un bon navire et une patache suffiraient, Beaulieu propose d'en prendre lui-même la direction et s'engage à trouver la somme de 50 000 livres auprès de ses amis. L'Anglais, qui portait lui-même la lettre à Dolu, était déjà connu à la cour car il y avait séjourné deux ans. Il servirait donc d'introducteur, aidé en cela par un Français qui s'y trouvait également et auquel Beaulieu avait envoyé une lettre depuis Atjeh en 1621 : l'orfèvre bordelais Augustin Hiriart, déjà évoqué.

Ce remarquable projet ne connut pourtant pas de suite, peut-être en raison de la mort de Robert Shirley (si c'est bien de lui qu'il s'agit), qui retourna définitivement en Perse en 1627 et y mourut en 1628, mais peut-être aussi parce que la carrière de Beaulieu au service du roi ne lui laissait pas le temps de le mettre à exécution. Le 1er juillet 1625, le nom d'« Augustin de Beaulieu, capitaine entretenu par le Roi en la marine du Ponant » figure dans un arrêt du parlement de Rouen, où il s'oppose à « Simon Lemaître, tuteur des enfants de feu Jacques Muisson, en son vivant

948 Voir A. Lombard-Jourdan, « À propos d'Augustin de Beaulieu. Quelques documents inédits », *Archipel*, n° 56, 1998, p. 145-151, qui publie cette lettre, conservée aux archives des Missions étrangères, à Paris, vol. 114 f °, p. 132-135.

949 Son frère Anthony Shirley mena des missions semblables pour Shah Abbas. En disgrâce à la cour d'Angleterre, il trouva refuge à Venise, puis en Espagne, où l'empereur Rodolphe II le nomma amiral de sa flotte en Méditerranée, mais il subit une cuisante défaite dans la mer Égée et fut privé de commandement en 1610. En 1613, il publia un récit de ses aventures, intitulé *Relation of his Travels into Persia*, et mourut à Madrid en 1637.

administrateur de ladite flotte »[950]. C'est certainement à ce titre de capitaine de la marine royale que Beaulieu se trouvait à Rome en 1624. Trois ans plus tard, toujours au service du roi, il participe à la défense de l'Île de Ré contre les Anglais, menés par le duc de Buckingham, qui assiégèrent sans succès le fort de Saint-Martin[951].

Cependant, Beaulieu ne perd jamais de vue ses projets concernant le commerce des Indes orientales. En 1631-1632, il propose au maréchal d'Effiat[952] un vaste « dessein », plus ambitieux encore que le premier, qui ferait de Madagascar la base d'un vaste commerce dans tout l'océan Indien[953]. Pour ce nouveau projet, il reprend certains éléments qu'il avait lui-même déjà mis en avant en 1624[954], ainsi que, par exemple, l'idée d'aller trafiquer à l'entrée de la mer Rouge et du golfe Persique, proposée par le sieur de Saint-André lors de leur séjour à Bantam en 1617. Plus encore, on trouve de nombreuses similitudes avec deux mémoires antérieurs, adressés à Richelieu en 1626 (l'un anonyme[955] et l'autre par l'un de ses conseillers, Isaac de Razilly[956]), et même avec le

950 *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande…*, p. 162-163.

951 Voir G. Marion, *Ré en 1627 : Toiras contre Buckingham*, La Rochelle, À la rose des ventes, 1967 ; C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 506-533 : « La défense de Ré ». À cette occasion, Beaulieu écrivit à Richelieu une lettre datée de Nantes le 14 août 1627 (Archives du ministère des Affaires étrangères, série Mémoires et documents, sous-série France, vol. 1503, f ° 304-306).

952 Antoine Coëffier de Ruzé, marquis d'Effiat, fut ambassadeur en Angleterre (1624) et auprès du Saint-Empire (1626), puis surintendant des finances (1626) et grand maître de l'artillerie (1629). Il fut nommé maréchal de France le 1er janvier 1631 et mourut le 27 juillet 1632.

953 Ce mémoire de Beaulieu est conservé à la BnF, ms. fr. 4826, pièce 9, f ° 39-40 v °. Il a été publié par A. Lombard-Jourdan, « Augustin de Beaulieu et son *Dessein touchant les Indes orientales* (1631-1632) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 13-26. Voir aussi A. et G. Grandidier, *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, t. VII, Paris, Comité de Madagascar, 1910, p. 14-23.

954 Entre autres, l'intérêt d'aller chercher directement en Perse, à partir de Madagascar, la soie et les étoffes, plutôt que dans les Échelles du Levant, où elles sont vendues trois fois plus cher à cause des taxes imposées par le sultan (Mourad IV, 1623-1640), tandis que le shah de Perse (Safi Ier, 1629-1642), afin de diminuer les revenus perçus de cette façon par son ennemi, propose d'importants avantages aux Européens qui viendraient commercer à Bassora.

955 « Memoire sur le faict du commerce », Archives du ministère des Affaires étrangères, fonds France 40, n ° 783, f ° 154-155, cité en grande partie par L. Deschamps, « La question coloniale en France au temps de Richelieu et de Mazarin », *Revue de géographie*, t. XVII, juillet-décembre 1885, p. 367-369. Son auteur estime qu'« il sembleroit à propos d'entreprendre quelque chose de grand du costé des Indes orientalles » (f ° 154). Il suggère notamment de s'établir à Ormuz ou encore à Aden, et de rouvrir l'antique route commerciale par Suez et le Nil, jusqu'à Damiette et Alexandrie, sur les rives de la Méditerranée. Pointant les faiblesses des Portugais, il propose également d'attaquer directement leurs forteresses telles que Diu, Malacca, ou Mozambique. Comme Henri IV, l'auteur de ce mémoire compte naïvement sur la collaboration et le soutien des Hollandais, grâce auxquels il serait, selon lui, aisé de s'installer à Madagascar, à Sumatra, ou sur la côte de Malabar. Enfin, il incite ses compatriotes à partir à la découverte de « la terre Australe », qu'il situe « a la partie opposée au Cap de Comorin & aux Maldives, courant a l'Est sur xx6. ou xxx. degrez de latitude Jusques a la petitte Jave », d'après « les memoires d'un que l'orage y a porté depuis quelque temps » (f ° 154), c'est-à-dire l'explorateur portugais Pedro Fernandez de Queirós, dont la relation avait été publiée à Paris en 1617 : *Coppye de la requeste présentée au Roy d'Espagne par le capitaine Pierre-Ferdinand de Quir, sur la découverte de la cinquième partye du Monde appelée Terre Australe*. Voir *Histoire de la découverte des régions australes*, A. Baert (éd.), Paris, L'Harmattan, 2001 ; A. Baert, *Le Paradis terrestre, un mythe espagnol en Océanie. Les voyages de Mendaña et de Quirós, 1567-1606*, Paris, L'Harmattan, 1999 ; *Id.*, « Des îles bien peu secrètes. Le récit de trois voyages espagnols dans le Pacifique aux XVIe et XVIIe siècles et leur diffusion à travers l'Europe et l'Amérique », in *La découverte géographique à travers le livre et la cartographie*, C. Huetz de Lamps (éd.), Bordeaux, Société des bibliophiles de Guyenne, 1997 (numéro spécial de la *Revue française d'histoire du livre*, n° 94-95, nouvelle série, 1er et 2e trimestres 1997), p. 165-186 ; A. Rainaud, Le continent austral. Hypothèses et découvertes, Paris, Armand Colin, 1893.

956 Son mémoire, daté du 26 novembre 1626, se trouve à la Bibliothèque Sainte-Geneviève, manuscrit 2036 (anciennement L f. 36). Il a été publié par L. Deschamps, « Un colonisateur du temps de Richelieu, Isaac de Razilly. Biographie – Mémoire inédit », *Revue de géographie*, t. XIX, juillet-décembre 1886, p. 374-383 et 453-464 (voir aussi la biographie de Razilly, p. 273-284). Sa visée est beaucoup plus large, il constitue un véritable programme, qui sera repris par Richelieu, puis par Colbert. Il s'agit d'un long rapport sur l'état de la marine française et sur ses

Discours sur les moyens de diminuer l'Espagnol adressé par Philippe Duplessis-Mornay à Henri III en 1584[957].

Par expérience, Beaulieu a constaté le caractère naturellement trop « terrien » des Français, qui n'aiment pas prendre de risques et manquent de persévérance[958]. C'est pourquoi il ne propose pas de nouvelles expéditions vers les îles de la Sonde, mais plutôt l'installation d'un comptoir à Madagascar, qui servirait d'escale et de point d'appui pour permettre ensuite aux navires français de rayonner sur tous les rivages de l'océan Indien et même jusqu'en Chine et au Japon. En effet, lors de son second voyage Beaulieu avait apprécié l'escale dans la baie de Saint-Augustin (22 mai-3 juin 1620), lors de laquelle il avait fait son maximum pour obtenir puis entretenir l'amitié du roi local. Il estimait déjà à ce moment, plus de dix ans auparavant, qu'un établissement français dans cette baie pourrait remplir le rôle que Mozambique remplissait pour les Portugais[959]. Selon Beaulieu, la grande île représentait donc pour les Français le lieu idéal pour s'établir, en raison de sa situation géographique, mais aussi parce que l'on y trouvait facilement du bois pour les navires et du ravitaillement pour les hommes, et surtout parce qu'elle était négligée par les Portugais, les Anglais et les Hollandais[960].

---

potentialités de développement commercial. En ce qui concerne les Indes orientales, « il ne fault s'imaginer y planter des collonyes. Les voyages sont trop longs ; puys les Espagnols et Hollandoys y sont forts, quy ne le permettroyent » (p. 460-461). Razilly propose d'aller se procurer les épices dans le golfe Persique, d'établir des relations commerciales avec la Perse, voire de se livrer à la piraterie dans la mer Rouge. L'idée principale est d'éviter les intermédiaires : les Turcs, qui revendent les marchandises à des prix très élevés dans les échelles du Levant ou à Alexandrie, les Hollandais ou les Espagnols. Voir C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 489-496 : « Le programme naval de Razilly ».

957 Voir *Mémoires et correspondance de Duplessis-Mornay*, t. II, Paris, Treuttel et Würtz, 1824, p. 580-593. Duplessis-Mornay préconisait déjà, entre autres, de ramener le commerce des épices sur la voie antique par Ormuz, la mer Rouge et Suez, jusqu'aux ports de la Méditerranée. Il comptait notamment détourner la fragile loyauté des vice-rois et gouverneurs portugais envers le roi d'Espagne Philippe II. Voir D. Poton, « Philippe Duplessis-Mornay et la mer : *Discours au roi Henri III sur les moyens de diminuer l'Espagnol* (1584) », in *Coligny, les protestants et la mer* (Actes du colloque de La Rochelle et Rochefort, 3-4 octobre 1996), M. Acerra et G. Martinière (éd.), Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 145-154 ; ainsi que la très bonne analyse d'H. Daussy, *Les Huguenots et le roi. Le combat politique de Philippe Duplessis-Mornay (1572-1600)*, Genève, Droz, 2002, p. 278-285.

958 « l'humeur des François est que, ne succedans en un voyage avecq proffit, ils n'y retournent le second ; que sortans d'un pays temperé et si abondant comme est celuy de leur naissance, s'ils en rencontrent d'inclemens et difficiles, ils en sont incontient rebuttez ; ainsi que de les envoyer d'une traitte en Sumatra, Java Maior, Sian, Cochinchine, les Molucques, Jappon et autres lieux esloingnez, et y rencontrans les obstacles tels que peuvent faire naistre les Holandois, c'est jetter de l'argent en la mer et perdre des hommes » (mémoire de Beaulieu, f ° 39 v °).

959 « […] c'est un lieu bien propre pour se rafraîchir des fatigues de la Mer, & qui ne serviroit [pas] moins que Mozambique aux Portugais, [pour] qui auroit un trafic affermy ou envie de l'affermir dans les Indes » (p. 21).

960 Étienne de Flacourt, qui fut gouverneur de l'établissement de Fort-Dauphin de 1648 à 1655, était tout aussi convaincu que Beaulieu de la situation privilégiée de Madagascar. Il reprit ses idées en y ajoutant – comme l'auteur du mémoire anonyme de 1626 – la possibilité d'explorer à partir de cette base la fameuse terre australe, au moment où apparut la rumeur, non fondée, selon laquelle Binot Paulmier de Gonneville y aurait abordé en 1504. Voir É. de Flacourt, *Histoire de la Grande Isle Madagascar* [1642-1655], Paris, J. Hénault, 1658 ; rééd. Sainte-Clotilde, Association Région Sud Terres Créoles (Mascarin), 1991. Une seconde édition augmentée (avec les années 1655-1657) parut à Troyes, chez Nicolas Oudot, et à Paris, chez Gervais Clouzier, en 1661 ; rééd. par C. Allibert, Paris, INALCO – Karthala, 1995. Le chapitre XCIII est intitulé « Avantages que l'on peut tirer en l'établissement des colonies à Madagascar pour la religion et pour le commerce » (p. 430-445). Voir aussi A. Malotet, *Étienne de Flacourt ou les origines de la colonisation française à Madagascar, 1648-1661*, Paris, Leroux, 1898 ; A. et G. Grandidier, *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, t. VIII et IX ; H. Weber, *La Compagnie française des Indes…*, p. 72-98.

Beaulieu s'adresse au maréchal d'Effiat car il compte sur lui pour faire part de son projet à Richelieu, dont la protection est indispensable. Nous ne savons pas s'il reçut une réponse, mais son mémoire a forcément dû susciter un certain intérêt : preuve en est que la copie par laquelle nous le connaissons est conservée dans un recueil qui appartenait à Philippe de Béthune[961], le frère de Sully. Cependant, là encore, ce vaste programme ne fut pas réalisé et Beaulieu ne repartit jamais aux Indes orientales.

Richelieu lui avait confié le commandement d'un navire de 500 tonneaux, la *Sainte-Geneviève*, à bord de laquelle il prit part à l'expédition menée au printemps 1637 par l'archevêque de Bordeaux Henri d'Escoubleau de Sourdis et par le comte d'Harcourt Henri de Lorraine, qui visait à chasser les Espagnols des îles de Lérins[962]. Après ce succès, la flotte française stationna à Toulon, prête à intervenir en Méditerranée. C'est au retour d'une mission en Sardaigne que Beaulieu tomba malade d'une fièvre chaude, dont il mourut le 5 septembre 1637, à l'âge de quarante-huit ans. Il fut inhumé dans la cathédrale de Toulon[963].

La Bibliothèque nationale de France conserve deux exemplaires d'un portrait qui est vraisemblablement celui d'Augustin de Beaulieu, réalisé par le graveur hollandais Crispijn II Van de Passe dit le Jeune (1597-1670), à une date qui demeure incertaine[964].

961 Brillant diplomate, il fut notamment ambassadeur auprès du roi d'Écosse Jacques II, du Saint-Siège et du Saint-Empire. Voir *Philippe de Béthune (1565-1649), le Conseiller d'Estat ou Recueil général de la politique moderne*, F. Monnier (éd.), Paris, Economica, 2012.

962 Ces îles sont situées en face de la ville de Cannes. Richelieu en avait ordonné la fortification, mais les Espagnols s'emparèrent en 1635, avant la fin des travaux, de la plus étendue, Sainte-Marguerite (dont le fort a plus tard abrité le célèbre Homme au masque de fer). À cette expédition participaient également un des frères d'Augustin, David, dit Beaulieu le Jeune, qui commandait la *Lyonne d'Honfleur*, son cousin Beaulieu-Persac, qui commandait le *Lion d'or*, ainsi qu'Abraham Duquesne, qui commandait lui le *Neptune*.

963 Voir A. Lombard-Jourdan, « À propos d'Augustin de Beaulieu. Quelques documents inédits », p. 153-156. Les Archives communales de Toulon ont conservé son acte de décès : « Monsieur Augustin de Beaulieu, de Rouan, estant cappitene d'un vesseau à l'armée navale du Roy en Provance, est décédé le sinquiesme septembre s'étant confessé et receu le sainct sacrement de l'extrême unction, estant enseveili dedans l'esglise cathedrale de Toulon, à la chappelle Sainct Jehan, dedans les vas de sainctes reliques. [*Signé :*] Bocquz, vicaire » (État civil GG, paroisse Sainte-Marie (1635-1667), à l'année 1637). L'acte est reproduit p. 154.

964 *Ibid.*, p. 151-153. Le portrait est reproduit p. 152. Les deux exemplaires de la BnF se trouvent au Département des Estampes, le premier dans la série N^2 (Portraits) et le second sous la cote Ec 35 d fol., p. 82. Sous le portrait figurent quatre vers censés identifier le personnage représenté, mais qui n'indiquent pas de prénom : « Beaulieu ayant veu ton image, / Celluy qui lira tes Escrits / Te donnera cet advantage / d'Estre au rang des plus beaux esprits ». Concernant la date de réalisation du portrait, on sait que Crispijn Van de Passe résida souvent à Paris entre 1617 et 1630, et qu'il vécut ensuite aux Pays-Bas. A. Lombard-Jourdan estime, en s'appuyant sur les vers, qu'il a sans doute été réalisé après la première publication des *Mémoires* de Beaulieu par Thévenot en 1664. Beaulieu étant mort en 1637, le portrait aurait pu être exécuté d'après une peinture aujourd'hui perdue.

Conclusion

La première Compagnie française des Indes orientales, créée en 1604, a donc connu bien des déboires dans ses premières années d'existence, en dépit des efforts d'Henri IV, qui bénéficiait notamment de l'expérience de François Martin, un des rares survivants de l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*. Ce n'est qu'au bout d'une douzaine d'années qu'elle est enfin parvenue à envoyer des navires vers les îles aux épices. Mais les trois expéditions parties entre 1616 et 1619 se sont heurtées à la farouche hostilité des Hollandais et ont été victimes de leur puissance déjà bien établie aux Indes orientales. Le retour d'Augustin de Beaulieu à bord du *Montmorency* à la fin de l'année 1622 marque la fin pour longtemps des expéditions françaises dans ces régions. Ce n'est qu'en 1664 que l'essor de la France vers les Indes orientales reprendra véritablement, grâce à l'action de Colbert.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Durant la période étudiée (1601-1622), et donc bien avant 1664, les Français ont clairement développé une importante activité maritime tournée vers les Indes orientales. Dans ce domaine, ces deux décennies s'avèrent très fécondes et représentent véritablement « la préhistoire de la Compagnie des Indes orientales »[965]. Les Français, avec quelque retard sur les Anglais et les Hollandais, ont su entreprendre de longs et périlleux voyages et ont eux aussi tenté de prendre part au commerce des épices dans le premier quart du XVII[e] siècle.

Une compagnie privée, organisée par des marchands de Saint-Malo, Vitré et Laval, a d'abord envoyé en 1601 vers Sumatra deux navires, le *Corbin* et le *Croissant*, dont les aventures ont été relatées par François Pyrard et par François Martin. La comparaison de leurs deux points de vue sur le voyage aller éclaire de nombreux points, en particulier les rencontres avec des navires hollandais au cap de Bonne-Espérance et à Madagascar. Pour l'ensemble du voyage, le croisement de ces deux sources françaises avec des sources anglaises et hollandaises, qui apportent elles aussi de précieux compléments, enrichit largement notre connaissance de cette expédition. Une analyse comparée fait ainsi apparaître une connivence entre les Français et une partie au moins de l'expédition hollandaise commandée par l'amiral Spilberg et met en exergue le rôle qu'y ont joué deux émigrés français aux Provinces-Unies, Guyon Lefort et Balthazar de Moucheron.

Le récit de François Martin, peu ou pas encore étudié jusqu'ici, ne manque pourtant pas d'intérêt, mais son auteur souffre de la confusion avec son homonyme, le fondateur de Pondichéry en 1674, même si leurs carrières ne sont pas comparables. Le croisement avec les autres sources démontre que l'ouvrage de Martin a été en réalité détourné et utilisé par Henri IV, qui tentait alors de mettre en œuvre ses ambitieux projets de commerce avec les îles aux épices. Ceux-ci se trouvèrent concrétisés – au moins en partie – par la fondation en 1604 de la première Compagnie française des Indes orientales, un événement pour le moins méconnu, voire ignoré, dont les circonstances sont ici relatées en détail. La compagnie créée par Colbert en 1664 n'était donc pas la première et l'on sait même qu'il en a existé au moins une deuxième, à partir de 1642.

Les premières années laborieuses de cette compagnie ont mis en avant le rôle central et la volonté du roi de France, qui n'a pas ménagé ses efforts pour tenter de la développer face à l'opposition diplomatique des Hollandais. Il faut ici rappeler qu'avant Henri IV, ses prédécesseurs s'étaient déjà intéressés à la marine, notamment Henri II et Henri III, qui avaient promulgué des textes législatifs souvent restés lettre morte en raison du contexte politico-religieux agité et de

965 Cette expression est employée par M. Mollat dans la discussion qui suit l'article de J. Barassin, « Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'océan Indien au XVII[e] siècle », in *Océan Indien et Méditerranée* (6[e] colloque international d'histoire maritime, Lourenço Marquès, 1962), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1964, p. 389 (« la pré-histoire de la Compagnie des Indes »), et par L. Dermigny, « East India Company et Compagnie des Indes », in *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien* (8[e] colloque international d'histoire maritime, Beyrouth, 1966), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1970, p. 454-455 (« la préhistoire de la Compagnie française, dont on n'a peut-être pas encore percé tous les mystères, est fort longue, même si on ne la fait pas remonter aux entreprises du second quart du XVI[e] siècle. […] Elle dure une soixantaine d'années au moins, et comprend une cascade de sociétés à la vie brève et incertaine en général »), et répétée p. 458 (« La préhistoire de la Compagnie des Indes »).

diverses oppositions comme celle du Parlement de Rouen par exemple[966]. Henri IV manifestait le plus grand intérêt pour les affaires qui concernaient l'outre-mer, bien loin de l'image du roi trop préoccupé par les querelles religieuses et par la lutte contre les Habsbourg. Avant même d'être roi de France, le jeune Henri de Navarre écoutait attentivement le *Discours sur les moyens de diminuer l'Espagnol* que son conseiller Philippe Duplessis-Mornay adressait le 24 avril 1584 à son prédécesseur Henri III et qui fourmillait de projets concernant, entre autres, les Indes orientales. À la même époque, il s'intéressait fortement aux voyages de Francis Drake, dont il commanda le portrait et demanda avec insistance au secrétaire d'État de la reine Elizabeth, Sir Francis Walsingham, de lui faire envoyer la carte et le rapport de sa circumnavigation réalisée entre 1577 et 1580. Le futur roi écrivit même personnellement à Drake en 1588 pour lui offrir son assistance. En 1605, il reçut le voyageur toscan Francesco Carletti, auquel il souhaitait confier un mystérieux projet de commerce aux Indes orientales, qui ne vit pas le jour. Par la suite, il envoya certainement comme espion vers les Indes orientales Henri de Feynes et Jean Mocquet, le premier portant peut-être une réponse non officielle donnée à Shah Abbas, qui sollicitait des alliances occidentales contre les Turcs. Enfin, il prêta la plus grande attention au récit du Vitréen Pierre-Olivier Malherbe, rentré de son périple autour du monde en 1609. Celui-ci avait notamment parcouru les Indes orientales et séjourné longuement à la cour du Grand Mogol Akbar puis de son fils Jahangir, et ensuite à celle de Shah Abbas. Il souhaitait mettre son expérience au profit de son pays et, peut-être chargé en plus d'une sorte d'ambassade de la part de ces deux grands souverains, il proposait au roi « plusieurs moiens faciles tant pour naviger en toutes ces Indes, y trafiquer et descouvrir davantage, penetrer en terre ferme, que pour se prevaloir aveq main forte de certaines riches mines d'or et d'argent de l'Inde orientale »[967].

En lutte contre l'Espagne et ses riches possessions d'outre-mer, Henri IV était bien placé pour comprendre la nécessité de construire un empire colonial, même s'il savait que l'opinion ne s'intéresserait pas à d'éventuelles conquêtes qui, de toute façon, étaient financièrement irréalisables. Il avait également bien saisi l'intérêt et la nécessité des grandes compagnies de commerce sur le modèle des Anglais et des Hollandais et affichait la ferme volonté que la France prenne sa part du trafic des Indes orientales. Malgré des oppositions, comme celle de Sully, le roi entendait donc mener une politique volontariste dont les ambitions étaient mondiales, mais il manquait cruellement de moyens, avant tout financiers et navals. C'est pourquoi, à défaut de les subventionner, il ne put qu'accorder son patronage à quelques expéditions isolées, comme celle du *Corbin* et du *Croissant*, ou encore celles qui menaient en Amérique du Nord – cette « Nouvelle-France » où il se voulait le

966 En particulier l'ordonnance de 1555 « sur le fait de la marine et amirauté », qui instaura par exemple les rôles d'équipage, et l'édit de mars 1584 « contenant les ordonnances et règlements de juridiction de l'Amirauté de France », qui à travers ses cent articles prétendait légiférer sur l'ensemble des activités maritimes. Voir É. Taillemite, « Les ordonnances de marine au XVI^e^ siècle », in *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, P. Masson et M. Vergé-Franceschi (dir.), Paris, Tallandier, 1993, p. 55-68.

967 BnF, ms. fr. 13423, f ° 275 v °.

continuateur de François Ier – et qui connurent plus de réussite. Sa vision était très large, mais il n'avait pas les moyens de ses ambitions. Il a pourtant été, à sa façon, un précurseur.

Si Henri IV faisait preuve d'une forte volonté pour tenter de développer le commerce de la France avec les Indes orientales, le contexte politique entre sa mort et l'arrivée au pouvoir de Richelieu n'y était pas favorable, même si c'est paradoxalement durant cette période que trois nouveaux voyages ont eu lieu. En effet, après bien des difficultés, la Compagnie des Indes orientales est parvenue à envoyer une première expédition en 1616, à laquelle s'ajoutent deux navires malouins partis parallèlement, puis une seconde en 1619, dont le seul navire rescapé, mené par Augustin de Beaulieu, rentra en 1622. Dans les trois cas, les Français se sont heurtés à l'opposition plus ou moins violente des Hollandais. Là encore, la comparaison des sources françaises, anglaises et hollandaises permet de faire la synthèse des connaissances dont on dispose sur ces expéditions mal connues.

Loin d'être inactifs dans la course aux épices, les Français ont ainsi effectué quatre voyages vers les Indes orientales en l'espace de vingt et un ans, dont trois ont été réalisés en six ans. Au total, neuf navires sont partis entre 1601 et 1619 :

- le *Corbin* et le *Croissant* (1601-1603) ;
- le *Montmorency* et la *Marguerite* (1616-1618) ;
- le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* (v. 1616-1618) ;
- le *Montmorency*, l'*Espérance* et l'*Hermitage* (1619-1622).

Seulement trois d'entre eux sont revenus avec des épices entre 1618 et 1622 :

- le *Montmorency* et le *Saint-Louis* en 1618 ;
- de nouveau le *Montmorency* en 1622.

À deux reprises, des hommes ont volontairement été laissés sur place, afin de préparer la venue d'autres expéditions, ce qui prouve que les Français avaient de la suite dans les idées. En 1602, André Burel est resté à Atjeh et, en 1617, les Malouins ont établi un comptoir à Bantam, où ils ont laissé quelques hommes sous la direction d'André Jocet, que les équipages de l'*Espérance* et de l'*Hermitage* trouvèrent toujours là en janvier 1621.

Le retour de ces navires chargés d'épices et d'autres marchandises de valeur semble avoir dans chaque cas généré des bénéfices importants. Pourtant, l'on ne trouve plus trace d'expédition française dans les îles de la Sonde après le retour du *Montmorency* à la fin de l'année 1622 et ce jusqu'en… 1679. Aussi, si l'on peut maintenant affirmer que les Français sont loin d'avoir été absents du théâtre des Indes orientales avant 1664, force est de constater que leurs efforts n'ont pas véritablement été couronnés de réussite et n'ont pas débouché sur des relations commerciales durables. En comparaison avec les Anglais et surtout avec les Hollandais, le bilan est bien maigre. On ne peut que dresser un constat d'échec pour caractériser ces tentatives certes louables, mais bien entendu insuffisantes pour créer un empire colonial à l'instar des voisins européens.

Pourtant, à la fin du XVI^{e} siècle et au tout début du XVII^{e}, au moment où les Anglais et les Hollandais commençaient à attaquer l'empire portugais, il y avait encore largement des places à prendre aux Indes orientales. Les épices étaient revendues très cher en Europe par les Portugais d'un côté et, dans une moindre mesure, par les Turcs et les Vénitiens de l'autre. Les Français, comme leurs voisins, dépendaient de ces intermédiaires coûteux pour leur approvisionnement et avaient tout autant intérêt à briser ce monopole commercial, en allant chercher les épices directement à leur source. De plus, la France bénéficiait de conditions relativement favorables : une paix religieuse, certes précaire, avait été établie par l'édit de Nantes, tandis qu'à l'extérieur s'ouvrait la même année avec le traité de Vervins une période d'accalmie relative avec l'Espagne, permettant ainsi une certaine reprise économique. Le royaume disposait de côtes étendues, de ports nombreux et de marins compétents. Ce ne furent donc ni les moyens ni les raisons d'agir qui manquèrent à la France. Mais alors quelles furent les causes de son échec ?

François Pyrard met en avant des erreurs spécifiques à l'expédition du *Corbin* et du *Croissant*, qui était une tentative privée, trop isolée. La principale, dont ont découlé la plupart des difficultés rencontrées par la suite, a été le départ trop tardif de France, le 18 mai 1601. Pyrard y ajoute, entre autres, le désordre et l'indiscipline qui règnent parmi les équipages, ainsi que l'incompétence des pilotes. Rappelons également que lors de son premier voyage, Augustin de Beaulieu se plaignait de son côté du manque d'organisation, d'informations et de moyens. Les navires étaient en piteux état, en particulier la *Marguerite*, et les équipages étaient de piètre qualité.

Plus globalement, on peut répertorier un certain nombre de causes générales et conjoncturelles qui sont liées de près ou de loin : en premier lieu, le manque de moyens financiers, humains et techniques mis en œuvre pour le commerce maritime, ainsi qu'un criant manque d'expérience. Tous ces éléments, les Français étaient contraints d'aller les chercher aux Provinces-Unies, seul endroit en Europe où il était alors possible, non seulement d'armer des navires, mais aussi de recruter des marins et surtout des pilotes compétents et expérimentés pour le voyage des Indes orientales. Les entreprises françaises ne pouvaient ainsi réussir qu'à condition d'emprunter aux Hollandais les ressources qui leur manquaient en hommes et en matériel.

Les Français, et Henri IV le premier, comptaient naïvement sur la bienveillance et sur la coopération des Hollandais, en vertu de leur alliance déjà ancienne et du soutien que la France leur avait toujours apporté dans leur quête d'indépendance par rapport à l'Espagne. Mais leur refus de collaborer priva la compagnie française d'une aide qui lui était pourtant indispensable. Les Hollandais étaient en train de supplanter les Portugais dans le commerce des Indes orientales et, de manière logique, ils ne voulaient pas favoriser le développement d'une nouvelle concurrence, ayant déjà assez à faire avec les Anglais. Ils tentèrent donc par tous les moyens de tuer dans l'œuf les entreprises françaises en s'y opposant d'abord diplomatiquement, avant de faire preuve d'une hostilité déclarée, qui dégénéra jusqu'à la violence. Les Hollandais barrèrent la route des îles aux

épices aux Français et les contraignirent à se rabattre dans les décennies suivantes sur le bassin occidental de l'océan Indien. La VOC renforça progressivement par la suite son monopole, que la concurrence française ne mit jamais en péril.

À la différence de ses voisins anglais et surtout hollandais, dans le domaine du commerce maritime, la France souffre d'une absence de volonté politique durable et ferme, d'un manque de cohérence et de continuité, bref d'une véritable stratégie, d'une ligne directrice claire. De plus, de manière globale, les Français ne portent pas spécialement d'intérêt aux choses de la mer. La masse de la population, surtout lorsqu'elle était paysanne, n'avait que faire des « horizons lointains ». Cependant, l'on constate aussi une désaffection générale des élites et une sorte d'indifférence presque totale des milieux financiers et commerciaux, ainsi qu'un manque de volonté, d'énergie, d'esprit de suite, de persévérance, mais aussi d'attirance pour les opérations lointaines. Les Français, dans leur grande majorité, ne sont pas pourvus de l'esprit commerçant ni du goût des entreprises hardies de leurs rivaux. Ils font preuve d'une certaine apathie, d'inertie, d'immobilisme et de frilosité. Ils se désintéressent des expéditions océaniques car leur pays leur fournit des ressources agricoles en suffisance. Sully, Pyrard / Bergeron, Beaulieu et, quelques années plus tard, Richelieu et son conseiller Isaac de Razilly, entre autres, ont stigmatisé ce caractère naturellement trop « terrien » de leurs compatriotes.

Ceux-ci manifestent également un fort esprit individualiste, faisant primer leur profit particulier avant tout, d'où découle un vivace patriotisme urbain. Citons seulement les marchands malouins et marseillais, qui s'acharnent à défendre leur liberté, à lutter pour conserver leur autonomie en matière maritime et répugnent par conséquent à intégrer des sociétés que l'on qualifierait aujourd'hui de « nationales ». Ajoutons encore les rivalités ancestrales et les discordes qui existent entre marchands normands et bretons, ou encore rouennais et parisiens. Il existait bien en France une bourgeoisie portuaire active, mais beaucoup trop tournée vers son seul intérêt local : les réticences des villes maritimes étaient trop fortes pour aboutir à un projet d'ensemble, même si des rivalités semblables existaient initialement aux Provinces-Unies. Celles-ci n'empêchèrent pourtant pas les marchands hollandais, unis dans la VOC à partir de 1602, de construire un empire économique prospère. Dans le premier quart du XVII^{e} siècle, les Français, à la différence des Anglais et des Hollandais, n'ont pas encore véritablement su conjuguer leurs efforts et les rares marchands entreprenants ne trouvent pas à Paris un appui comparable à celui dont leurs concurrents peuvent disposer à Londres ou à Amsterdam. Enfin, la longueur et les risques du voyage pouvaient peut-être entraîner quelques hésitations car, au-delà du cap de Bonne-Espérance, les mers portugaises étaient censées être interdites aux autres Européens, mais ces considérations n'arrêtèrent pas les Anglais et les Hollandais, là non plus.

La France accusait aussi par rapport à ses voisins un certain retard économique : Louis Dermigny parle du « moindre degré d'organisation de l'espace économique français ». Selon lui,

« la France est un géant empêtré dans son immensité. C'est-à-dire dans la diversité, l'incohésion des multiples marchés régionaux qui composent le royaume, et dont le particularisme est entretenu par un système fiscal ou para-fiscal que l'on n'arrive pas à modifier profondément. […] la France reste compartimentée par de nombreuses barrières ; elle le restera longtemps en dépit des réformes de Colbert »[968]. Fernand Braudel abonde dans le même sens en évoquant « la France victime de son gigantisme », « la diversité et l'archaïsme de la France économique » et « l'inertie omniprésente ». Et d'ailleurs, « dans le cas français, la source majeure d'inertie, n'est-ce pas l'immensité même du territoire ? »[969]. L'Angleterre, et encore moins les Provinces-Unies, n'avaient pas, et de loin, la même étendue et n'étaient pas confrontées à cet épineux problème.

Le retard économique provoquait des blocages : Grégoire Holtz évoque « la diversité des commandements et des organes de décision, qui, à une échelle institutionnelle, rend inopérante – du moins jusqu'à l'action de Richelieu – toute entreprise collective tournée vers le commerce maritime lointain. Les amirautés sont en effet partagées en autant de seigneuries locales, rendant impossible la constitution d'une flotte française d'envergure »[970]. On peut ainsi citer l'exemple de la province de Bretagne qui, le 17 janvier 1612, « refuse énergiquement d'être englobée dans l'amirauté de France »[971].

Enfin, pour mener à bien des entreprises maritimes lointaines, il aurait déjà fallu, à l'instar des Provinces-Unies, disposer d'une forte marine de guerre et de commerce, ce qui n'est absolument pas le cas : au tournant du XVII^e^ siècle, la France ne possède pas de marine digne de ce nom[972]. Au XVI^e^ siècle, la flotte royale était avant tout une flotte méditerranéenne. Laissée à l'abandon durant les longues décennies des Guerres de religion, elle n'existe plus, achevée par la déroute de Strozzi aux Açores en 1582[973]. La pénurie est telle que lorsque la reine Marie de Médicis elle-même voyage par mer, elle doit embarquer avec sa suite à bord de navires génois, florentins, ou encore

968 L. Dermigny, « East India Company et Compagnie des Indes », p. 456-457.

969 F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e^-XVIII^e^ siècles*, t. III : *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 269.

970 G. Holtz, *L'ombre de l'auteur. Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, Genève, Droz (Travaux d'Humanisme et Renaissance), 2011, p. 150-151. Voir aussi É. Taillemite, « Les ordonnances de marine au XVI^e^ siècle », p. 68 : « Cette marine du XVI^e^ siècle restait donc un organisme indiversifié, écartelé entre des autorités fragmentées, mal structuré et englué dans une conception féodale archaïque. Il faudra attendre Richelieu pour le faire entrer dans la modernité ».

971 Selon M. Vergé-Franceschi, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, Paris, SEDES, 1998, p. 283, d'après BnF, Clairambault 825, f ° 104.

972 Pour un état des lieux sans appel de la marine royale à la fin du XVI^e^ siècle, voir É. Taillemite, « La marine royale au temps de Champlain », in *Champlain : la naissance de l'Amérique française*, R. Litalien, D. Vaugeois (dir.), Québec – Paris, Éditions du Septentrion – Nouveau Monde Éditions, 2004, p. 19-23.

973 Voir C.-A. Julien, *Les voyages de découvertes et les premiers établissements XV^e^-XVI^e^ siècles*, Paris, PUF, 1948 : « La France avait perdu dans l'aventure des Açores le meilleur de sa flotte, de gros effectifs et une élite de gentilhommes » (p. 275) ; « seule la conquête de la route du Cap pourrait ruiner la fortune économique de l'Espagne, or l'effondrement de la flotte de Strozzi aux Açores rendait la France incapable de l'entreprendre » (p. 277) ; vers 1596, « la flotte française n'était pas en état de participer à la lutte contre la puissance maritime de la péninsule ibérique » (p. 279). Voir aussi F. Lestringant, « La littérature géographique sous le règne d'Henri IV », in *Les Lettres au temps d'Henri IV* (Actes du colloque d'Agen-Nérac, 18-20 mai 1990), Pau, J & D Éditions, 1991, p. 299, qui parle des « décennies funestes où l'hégémonie maritime espagnole et la quasi-disparition de la flotte française après le désastre de la Terceira en 1582 ont interdit toute relance de l'action colonisatrice ».

appartenant à l'Ordre de Malte. Les premières galères sont commandées en 1603 à un armateur génois, tandis que d'autres sont construites dans les chantiers navals de Marseille et de Toulon.

Les Français, absorbés par leurs querelles européennes et religieuses, avaient pris un tel retard dans le domaine de l'exploration du monde et du commerce international que tous leurs projets faisaient immanquablement naître aussitôt l'hostilité de leurs rivaux, qui disposaient d'une sérieuse avance sur eux. Les Anglais et les Hollandais, qui s'adonnaient déjà de longue date à la piraterie sur les navires ibériques, avaient effectué leur premier voyage aux Indes orientales respectivement en 1591-1594 et en 1595-1597, tandis que le *Corbin* et le *Croissant* ne partirent qu'en 1601. Dans cette période charnière où les nouveaux venus s'attaquaient à l'empire portugais, la meilleure place reviendrait aux plus rapides et aux plus incisifs d'entre eux. Or, les Français avaient déjà une longueur de retard. Mais surtout, les Anglais et les Hollandais disposaient de moyens bien supérieurs et étaient organisés beaucoup plus solidement. Les seconds possédaient déjà des dizaines de navires fortement armés et représentaient une puissance navale alors sans équivalent. Plus encore, malgré les dissensions et les conflits auxquels ils n'échappaient pas non plus – les Zélandais notamment étaient jaloux de leur indépendance – les marchands des Provinces-Unies s'étaient rassemblés le 20 mars 1602 au sein d'une seule grande compagnie nationale, la VOC, dont il faut souligner le caractère « moderne ». Outre l'ouverture de l'entreprise à un grand nombre de souscripteurs (la souscription était accessible à tous les Hollandais et même aux réfugiés étrangers établis à demeure dans le pays), la grande nouveauté dans l'Europe du XVII^{e} siècle était la constitution d'un capital social considérable – environ 6,5 millions de florins[974] – et son caractère permanent, excluant le recours à une mise de fonds pour chaque armement. Plus exactement, il était prévu que les fonds seraient investis par tiers successivement dans les trois premiers voyages et que l'on prendrait sur les retours du premier pour organiser le quatrième ; cela signifiait que l'argent versé serait immobilisé pendant dix ans.

En Angleterre, l'East India Company fut fondée dans un premier temps, sous l'appellation « The Company of Merchants of London Trading into the East Indies », par un ensemble d'hommes d'affaires entreprenants et influents qui obtinrent le 31 décembre 1600 de la part de la reine une charte leur octroyant l'exclusivité du commerce avec les Indes orientales pour une période de quinze ans. Son fonctionnement fut, au départ, quelque peu différent de celui de la VOC. Il s'agit ici d'une société groupant initialement un petit nombre d'actionnaires (les 101 marchands de Londres) avec un financement pour chaque expédition. Le capital n'était pas fixe : 68 373 livres sterlings pour le premier voyage (1601-1603) et 60 450 pour le second (1604-1606)[975]. Dans les années suivantes, le roi Jacques I^{er} délivra des licences à d'autres compagnies commerciales, puis en 1609

974 Les chiffres varient légèrement, entre 6,3 et 6,6 millions de florins. C'est ce second montant qui a été retenu par P. Bonnassieux, qui estime son équivalence à 7,9 millions de livres françaises de l'époque (*Les grandes compagnies de commerce. Études pour servir à l'histoire de la colonisation*, Paris, Plon, Nourrit et C^{ie}, 1892, p. 46).

975 Au début du XVII^{e} siècle, 1 livre sterling valait environ 12 florins.

l'East India Company vit ses privilèges renouvelés pour une période indéfinie. Enfin, en 1613, pour mieux concurrencer les Hollandais, les Anglais copièrent le modèle de la VOC et dotèrent leur compagnie d'un capital social encore plus considérable. Si les premiers actionnaires furent en majorité des Londoniens, par la suite tous les grands ports du royaume participèrent à l'entreprise : Bristol, Newcastle, Plymouth, Hull, Southampton… Cela n'empêchait pas là aussi des formes de contestation, basées sur le constat que les marchandises européennes trouvaient assez peu de débouchés aux Indes orientales, en particulier les draps anglais, trop chauds. Par conséquent, de plus en plus d'or et d'argent sortaient du royaume, ce qui l'affaiblissait irrémédiablement et provoquait des récriminations.

Dans les deux cas, ce n'étaient pas les États généraux des Provinces-Unies ou la reine d'Angleterre qui engageaient des moyens financiers, mais bien les marchands et les armateurs qui regroupaient les leurs. Les Anglais et les Hollandais avaient mis au point de véritables « machines économiques » intégrant commerce au long cours, investisseurs et banques[976]. Ces dernières proposaient des prêts à hauts risques aux armateurs d'expéditions lointaines. Aussi, malgré les pertes inévitables, lorsque des navires revenaient chargés d'épices, les bénéfices étaient colossaux. Le rôle des banques était donc fondamental, comme l'a souligné Louis Dermigny : « Il est bien évident que les compagnies qui réussissent sont celles qui viennent de pays où il y a des banques. Et nous retrouvons ici l'exception française »[977]. La VOC et l'East India Company combinaient volonté d'État et moyens financiers privés et devinrent de considérables puissances commerciales, qui balayèrent rapidement les Portugais et qui connurent une longue et prospère existence : la première ne fut dissoute qu'en 1795 et la seconde en 1858. Elles établirent de véritables empires coloniaux – l'Inde britannique et les Indes néerlandaises – qui subsistèrent jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale (1947 et 1949).

En comparaison, les entreprises françaises restent modestes et très tardives. Malgré les efforts des précurseurs étudiés ici, Henri IV en tête, ce n'est qu'en 1664 qu'apparaît enfin en France une véritable Compagnie des Indes orientales, celle fondée par Colbert, qui donna naissance elle aussi à un empire colonial. Son activité fut suspendue en 1769 après la défaite de la Guerre de Sept Ans et le désastreux Traité de Paris, par lequel la France ne conservait que cinq comptoirs, dont Pondichéry et Chandernagor, qui subsisteront sous le nom d'« Établissements français de l'Inde » jusqu'en 1949. En 1785 est créée une nouvelle Compagnie des Indes orientales et de la Chine, qui est liquidée définitivement en 1795.

Les voyages effectués par les Français vers les Indes orientales dans le premier quart du XVII^{e} siècle ont été trop tardifs ; leurs tentatives trop inconsistantes et trop timides. Leurs velléités ont manqué de vigueur et d'intensité pour parvenir à prendre part durablement au commerce des

976 Celle d'Amsterdam fut fondée en 1609. Vinrent ensuite celles de Middelbourg, Delft, Rotterdam, etc.
977 L. Dermigny, « East India Company et Compagnie des Indes », p. 468.

épices. En dépit des alliances officielles, ils se sont heurtés à l'hostilité féroce de leurs rivaux qui les avaient devancés et qui jouissaient d'une supériorité militaire et navale écrasante. Derniers venus au festin, les Français s'attirèrent forcément l'inimitié des Anglais et des Hollandais qui étaient déjà installés solidement dans les meilleures positions, dont il était devenu trop difficile de les déloger, et qui s'unirent même quelque temps contre eux. De plus, ils commirent l'erreur de viser Bantam, trop près du cœur de la puissance hollandaise basée à Batavia, située à moins de cent kilomètres. Les tentatives menées par les Français étaient en quelque sorte vouées à l'échec ; ils n'étaient pas de taille à résister aux Hollandais. La place était déjà prise et ardemment, voire violemment défendue par tous les moyens. Les Français virent ainsi les Hollandais et les Anglais établir leur puissance commerciale sur les ruines de l'empire portugais, sans parvenir à y prendre place.

J'ai essayé de lever le voile sur une partie mal connue de l'histoire maritime française, en mettant en lumière quatre expéditions vers les îles de la Sonde, ainsi que l'existence d'une première Compagnie des Indes orientales, fondée soixante ans avant celle de Colbert par un Henri IV fermement déterminé à ouvrir à la France le commerce des épices. Le croisement de diverses sources françaises, anglaises et hollandaises a permis de rassembler toutes les connaissances dont on dispose sur ces voyages tombés dans l'oubli. Ceux-ci sont pourtant révélateurs des efforts infructueux produits par les Français afin de prendre part au commerce des Indes orientales au début du XVII^{e} siècle, à rebours de l'idée reçue selon laquelle rien n'avait été tenté dans ce domaine avant le règne de Louis XIV, comme cela est trop souvent dit et écrit de façon hâtive.

Ce que l'on sait de cette histoire est dû en bonne partie à des récits de voyage français, anglais et hollandais, qu'il convient de toujours manier avec précaution, en raison de leur nature même, mais qui s'avèrent d'une grande richesse. Dans un monde universitaire où la tendance est à la pluridisciplinarité, l'on peut exprimer le vœu que dans l'avenir la connaissance des récits de voyage progresse encore grâce à la collaboration de deux disciplines qui sont complémentaires : l'histoire et la littérature de voyage.

ANNEXES
DE LA 4e PARTIE

SOMMAIRE

Chapitre I : 1604-1610

1. L'exploitation du récit de Martin par Henri IV

Doc. 1 : Lettres patentes d'Henri IV à François Martin (27 mai 1604)……..316

Doc. 2 : Lettres patentes d'Henri IV à François Martin (13 décembre 1604)……317

Doc. 3 : Lettres patentes d'Henri IV à François Martin (10 février 1609)…….317

2. La fondation de la première Compagnie française des Indes orientales par Henri IV (1er juin 1604)

Doc. 4 : Propositions faites au Roi Henri IV pour le Commerce des Indes (1er juin 1604)……318

Doc. 5 : Articles proposez au Roy par Gerard le Roy & ses associez (1er juin 1604)…….320

Doc. 6 : Minute des lettres patentes d'Henri IV publiant le monopole accordé aux associés allant aux Indes [1604] ……322

3. Une existence agitée jusqu'à la mort du roi (1604-1610)

Doc. 7 : Lettre d'Henri IV à Buzanval (20 juin 1604)……324

Doc. 8 : Proposition du sr. de Busanval, Ambr. du Roy a Mrs des Estats de vouloir contribuer a l'Establissement d'une compagnie des Indes en France, les choses dont ils seront requis avec la response desdits Estats (25 octobre 1604)…….325

Doc. 9 : Copie de la Responce de Messeigneurs les Estatz generaulx a la subscripte proposition du Seigneur de Buzanval (1er novembre 1604)……..326

Doc. 10 : Mémoire remis par Aerssens à Sillery et à Jeannin (23 février 1605)……327

Doc. 11 : Response du Roy aux Remonstrances d'Arsens deputé de Mrs. des Estats pour destourner sa Majesté du dessein d'establir en son Royaume une compagnie des Indes Orientales (23 février 1605)……331

Doc. 12 : Minute des lettres patentes commettant Pierre Lintgens, père et fils, à la construction et à l'achat aux Pays-Bas des vaisseaux nécessaires pour le voyage des Indes [1605]…….335

Doc. 13 : Lettre d'Henri IV aux États généraux (13 mai 1605)…….336

Doc. 14 : Lettre d'Henri IV au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt (30 août 1605)336

Doc. 15 : Lettre d'Henri IV aux États généraux [sans date]……...337

Doc. 16 : Lettre d'Henri IV à Buzanval [sans date]……...337

Doc. 17 : Lettre d'Henri IV à Maurice de Nassau [sans date]……337

Doc. 18 : Lettre d'Henri IV aux États généraux (3 mars 1606)……..338

Doc. 19 : Lettre d'Henri IV au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt (3 mars 1606)……..338

Doc. 20 : Lettre d'Henri IV à Maurice de Nassau (3 mars 1606)……...338

Doc. 21 : Lettre d'Henri IV à Buzanval (3 mars 1606)……..339

Doc. 22 : Commission de capitaine général de la flotte royale des Indes orientales délivrée à Gérard Le Roy (29 juin 1606)……340

Doc. 23 : *Groot Plakaat Boek* [*Grand livre des Placards des États généraux des Pays-Bas*] (9 septembre 1606)……341

Doc. 24 : Extraits d'une lettre de Villeroy à Jeannin (16 février 1608)……..342

Doc. 25 : Extraits d'une lettre de Jeannin à Villeroy (14 mars 1608)……343

Chapitre II : 1611-1615

Doc. 26 : Lettres patentes de Louis XIII pour la premiere Compagnie des Indes Orientales (2 juillet 1615)……345

Chapitre IV : Une expédition malouine menée en parallèle : le *Saint-Louis* et le *Saint-Michel* (v. 1616-1618)

Doc. 27 : Au Roy : Requeste 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 mentionnéz [1664]……348

Doc. 28 : 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 [1664]……352

Doc. 29 : Memoire instructif du dernier voyage faict soubz la Baniere de France aux Indes Orientales, Dans lequel sa Majesté se trouve aujourdhuy interessée pour une somme de trois cent soixante quatre mil cinq cent cinquante deux livres seize soubs en principal deue de clair et net aux Ennemis [sans date]……..353

Chapitre V : Un troisième voyage : le *Montmorency*, l'*Espérance* et l'*Hermitage* (1619-1622)

Doc. 30 : Lettre du roi d'Atjeh à Louis XIII (27 juin 1621)……...355

Doc. 31 : Memoire de la compagnie des Indes orientales contre les hollandois [sans date]…..357

Doc. 32 : Long récit de toutes les vexations que les associés de la Navigation aux Indes orientales ont à subir de la part des Hollandais et Zélandais (arrêt du parlement de Normandie, 16 avril 1622)……359

Pour une majorité des documents qui suivent, ma transcription personnelle a été révisée et corrigée par M. Olivier Desbordes, maître de conférences en langue et littératures latines à l'université de Caen et spécialiste en codicologie.

CHAPITRE I
1604-1610

1. L'exploitation du récit de Martin par Henri IV

Doc. 1 :
Lettres patentes d'Henri IV à François Martin, 27 mai 1604

Désirant, autant qu'il se peult, le bien et avancement de notre bien aimé maistre François Martin, sachant le soing qu'il a eu dès son aage de se rendre capable d'exercer la pharmacie, et que, pour en avoir plus grande et particulière cognoissance, il a, depuis quatre ou cinq ans, avecque beaucoup de périlz, paynes et despance, faict le voiage des Isles Orientalles entreprins par le feu sieur de la Bardelière, par nostre permission et soubz nostre auctorité ; auquel voiage, outre ce qu'il s'est acquis d'industrie et de cognoissance de la plus grande partye des simples, bois, gommes et autres matières de plus commung usaige et praticque en ladite pharmacie ; il mérite aussi quelque recognoissance du service et assistance qu'il a donné à tous ceulx qui, avecq ledict feu sieur de la Bardelière, ont faict ledict voiage en tant de griefves malladies, périls et accidans qui leur sont survenuz ; voulans d'ailleurs qu'il ait, dès à présent, et pour l'advenir, quelque vaccation et lieu arresté pour s'occuper et avoir moien de vivre, affin que aux occasions qui s'offriront de faire quelque aultre voiage auxdictes Isles, nous l'ayons en main et tousjours à propos pour nous en servir.

Nous, pour ces causes, et après que les sieurs Du Laurens[978], nostre médecin ordinaire et premier de la Reyne, nostre très chère épouse, Maistre Théodore Mayerne Turquet[979], aussi nostre médecin, et Mes. Raymond de la Livre et Sébastien Bodinet[980], noz apothicquaires et valetz de chambre ordinaires, nous ont, par le certifficat cy attaché soubz le contrescel de nostre chancellier, donné toutes assurances avoir faict preuve certaine de la suffisance et capacité dudict Martin en la théoricque et praticque de ladicte pharmacie ; à icelluy Martin, Nous, de nostre grâce spécial, plaine puissance et authorité royal, avons permis et permettons par ces présentes signées de nostre main, d'exercer ledict art de pharmacie en icelle ville de Rennes, et par tout ailleurs où il voudra s'habituer, et là luy avons donné et donnons pouvoir de dresser et avoir bouticque, vacquer, s'emploier et servir à toutes les functions dudict art fidellement et charitablement et avecq le soing que le debvoir dudict art requiert pour le bien et la santé du public, sans estre tenu à faire aucun chef d'œuvre, souffrir et soubir aucun autre examen de sa suffisance audict art que ce que nosdicts médecins nous ont déclaré de bouche et certiffié luy en avoir faict faire, ne qu'il soit aussi abstrainct, pour son establissement, réception et institution, paier aucuns festins, faire despances, ne contribuer à autres inutiles despances ausquelles ceulx dudict art, lors de leur réception, peuvent estre tenuz en nostre ville ; de toutes lesquelles choses Nous avons, de nos mesme grâce, pouvoir et auctorité que dessus, dispensé et dispensons ledict Martin par lesdites présentes[981].

978 André Du Laurens (1558-1609). La réputation qu'il acquit comme professeur de médecine à la Faculté de Montpellier, où Martin l'avait sans doute connu, lui valut d'être appelé à Paris, où il fut successivement médecin ordinaire d'Henri IV (1600), premier médecin de Marie de Médicis (1603), et premier médecin du roi (1606). Tout en demeurant dans la capitale, il reçut le titre de Chancelier de l'université de Montpellier en 1603. Il fut l'un des médecins les plus remarquables de son temps. On connaît de lui *Toutes les œuvres de M^e André du Laurens Sieur de Ferrieres* […] *recueillies et traduittes en françois par M^e Theophile Gelée*, Rouen, 1621.

979 Théodore Turquet de Mayerne (1573-1655) était originaire de Genève. Médecin à Montpellier, il s'installa à Paris afin d'y délivrer des cours publics pour les jeunes chirurgiens et pharmaciens, qu'il dut cesser car la Faculté de médecine en prit ombrage. Il poursuivit sa carrière en Angleterre, où il fut le premier médecin de Jacques I^er (1603-1625) puis de Charles I^er (1625-1649).

980 Raymond de la Livre était apothicaire d'Henri IV lorsque celui-ci n'était encore que roi de Navarre, et conserva cette fonction quand il monta sur le trône de France. Il fut par la suite apothicaire par quartiers (c'est-à-dire par trimestres) de Louis XIII. Sébastien Bodinet fut apothicaire par quartiers d'Henri IV et de Louis XIII.

981 Lettres 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 L. Irissou, « François Martin, apothicaire et explorateur », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 116, 1939, p. 107-108.

Doc. 2 :
Lettres patentes d'Henri IV à François Martin, 13 décembre 1604

Henry, par la grace de Dieu, roy de France et de Navarre, à nos amez et féaulx Conseillers les gens de noz Comptes et Tresoriers Généraux de France et de noz finances en sa Generalité de Bretagne, salut.

Désirant favorablement traitter nostre bien aimé Francoys Martin de nostre ville de Vitré en nostredit pays, et le relever des pertes et naufrages qu'il a souffertes à son retour du voyage naguères par luy faict aux Indes Orientalles et despances qu'il a faictes en icelluy et à l'impression d'un traicté dudit voyage qu'il a mis en lumière par nostre commandement, nous luy avons faict et faisons don par ces présentes de la somme de dix huit cens livres tournois, à prendre ladicte somme sur les deniers qui proviendront des batteaulx qui voicturent blez, vins et autres marchandises de Redon à Rennes et de Rennes à Redon audit pays de Bretagne après le temps de ceulx qui les tiennent, expiré. Sy voulons et vous mandons que de nostre present don, vous faictes, souffrez et laissez ledit Martin jouir et user plainement et paisiblement sur ladicte nature de deniers, pourveu que nous n'ayons point faict estat desdiz deniers. Mandons à ceste fin aussy, à tous Tresoriers Généraulx, que tous ayez à voir et veriffier pour quelles années la voicture desdiz batteaulx a esté baillée, combien il reste dudit temps à les tenir, et sy n'a esté par nous faict estat des deniers, et ce faict, tous ayez à bailler ladicte voicture audit exposant du jour de l'expiration de la jouissance de ceux qui la tiennent pour tel temps que verrez estre a faire, et jusques à ce qu'il soit remboursé desdictes XVIII^{c} livres selon l'estimacion qui en sera par vous faicte ; et à ce faire et souffrir, contraignez ou faictes contraindre touz ceulx qu'il appartiendra, et pour ce seront à contraindre par toutes voyes deues et raisonnables, nonobstant appositions ou appellations quelzconques, pour lesquelles et sans prejudice d'icelles, ne voullons estre aucunement différé. De ce faire nous donnons pouvoir. Car tel est nostre plaisir, nonobstant quelzconques ordonnances, mandemens, deffences et lettres à ce contraires.

Donné à Paris, le treiziesme jour de Décembre, l'an de grace mil six cens quatre et de nostre règne le seiziesme. Signé Henry, et plus bas, par le Roy, Forget, et scellées du grand scel de cire jaulne à simple queue[982].

Doc. 3 :
Lettres patentes d'Henri IV à François Martin, 10 février 1609

Sur la requeste presentée par François Martin, marchand, residant à Vitré en Bretaigne, affin qu'il plaise au Roy ordonner qu'il sera payé par préférance en la présante année de la somme de dix huit cens livres, de laquelle sa Majesté luy a faict don sur le revenu des batteaulx qui voicturent les marchandises de Redon à Rennes et de Rennes à Redon audit pais de Bretaigne, et où il n'y aurais fons sur le revenu desdictz batteaulx, qu'il en sera payé sur le debvoir d'un sol pour pot et autres deniers, provenans en la presante année de l'octroy accordé par sa Majesté aux habitans de ladicte ville de Rennes, sauf à eulx de s'en rembourser sur le revenu desdictz batteaulx, veu les lettres patentes dudit don du 13^{e} jour de Décembre 1604, arrest de veriffication desdictes lettres en la Chambre des Comptes de Bretaigne, du quinziesme jour de juing mil six cens cinq. Le Roy et son Conseil a ordonné et ordonne que ledict suppliant sera payé de ladicte somme de dix huit cens livres sur le revenu desdiz batteaulx, apres que le temps de ceulx qui en doibvent jouir sera expiré, et que la partie dudit sieur de Montbarot assigné sur ledit revenu, aura esté acquicté.

Fait au Conseil d'Estat du Roy, tenu à Paris le dixiesme jour de febvrier mil six cens neuf.

Signé Lhuyllier[983]

982 Lettres reproduites dans le fac-similé de l'édition de 1609 de la *Description du premier voyage…*, écrit au XIX^{e} siècle de la main du grand historien de la Bretagne Arthur de la Borderie, conservé aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine sous la cote 1 F 944.

983 *Ibid*. Ces lettres furent vérifiées et enregistrées à la Chambre des Comptes de Nantes le 4 mai 1609 (Archives départementales de Loire-Atlantique, B 68, f ° 245 v °).

2. La fondation de la première Compagnie française des Indes orientales par Henri IV (1er juin 1604)

Doc. 4 :
Propositions faites au Roi Henri IV pour le Commerce des Indes
1er juin 1604

[en marge : I Juin 1604.]

Articles proposez au Roi par Antoine Godefroy, Trésorier de France à Limoges, & Gerard le Roi, qui entreprennent d'établir dans ce Royaume la Navigation des Indes Orientales, faire les frais & avances nécessaires pour en rapporter les profits & commoditez des Marchandises qui s'y trouvent en abondance, sans les aller chercher & suracheter ailleurs à prix excessif, & transporter l'Or & l'Argent hors de France ; le tout aux conditions ci-après.

Que S. M. leur permettra de faire venir dans les Ports & Havres de ce Royaume, tous les Vaisseaux nécessaires pour l'entreprise d'un tel voyage et les armer, munir & équiper en toute sûreté & franchise.

Que les Marchands, Capitaines, Soldats & Matelots Etrangers, qui seront employez au fait de ladite Navigation, ne seront sujets au Droit d'Aubeine & Deshérence ; ains joüiront pour ce regard de pareils Droits, Priviléges, Franchises, & Libertez que les Marchands Forains fréquentant les Foires de Lyon.

Qu'il plaira à Sa Majesté leur prêter pour chacun Vaisseau, deux Piéces d'Artillerie aux Armes de France, & leur permettre porter la Banniere de France, arborée au haut de leurs Vaisseaux ; leur accorder toutes Commissions, Lettres Patentes, Passeports & Sauf-Conduits nécessaires, tant dedans que dehors le Royaume, les prendre en sa garde & protection comme ses Sujets naturels, & leur permettre d'user de défenses nécessaires contre quelques personnes que ce soit, avec assurance de représailles au cas qu'ils reçussent aucune perte & dommage par ceux qui les voudroient empécher ou incommoder de ladite Navigation au-deçà de la Ligne Equinoxiale, dont la connoissance sera réservée au Conseil.

Que lesdits Vaisseaux & Marchandises demeureront exemts, francs, & déchargez de tous les Droits d'Amirauté, de Doüannes, anciennes & nouvelles Impositions, & tous autres Droits généralement quelconques, qui se perçoivent & levent sur les Vaisseaux & Marchandises entrans en ce Royaume, tant pour Sa Majesté que pour les Officiers des lieux, Capitaines, Gardes des Ponts & Havres, & ce pour les deux premiers Voyages seulement, en considération des grandes avances qu'il convient faire, risques & périls de la Mer & de l'utilité qui en proviendra à l'avenir.

Que six mois après leur retour du premier Voyage en France, ils feront une Société & Compagnie en laquelle tous ceux qui voudront entrer, seront reçûs au prorata du fonds qu'ils y apporteront ; & ledit tems passé, nul n'y sera admis si bon ne semble ausdits Associez, lesquels pour l'entiére Direction & Administration de leur Société qu'ils formeront lors, pourront élire, députer, & nommer telle personne d'entre eux, qu'ils aviseront bon être, pour Administrateurs, Directeurs & Conducteurs des affaires, Négoces & Trafics concernant le fait de ladite Navigation, lesquels tous auront même pouvoir & égale autorité, pour aviser & ordonner ce qui sera du bien, profit & utilité de la Compagnie.

Que Sadite Majesté fera très-expresses inhibitions & défenses à tous ses Sujets, autres que lesd. Godefroy & le Roy & leurs Associez, d'entreprendre aucune Navigation ausdites Indes Orientales, & par-delà le Cap de Bonne-Espérance, sans leur congé & consentement, durant le tems & espace de quinze années consécutives, à compter du jour de leur partement pour leur premier Voyage, à peine de confiscation des Vaisseaux & Marchandises au profit desdits Associez, sans que Sadite Majesté entende en pouvoir disposer, laquelle révoquera dès-à-présent toutes Permissions, Lettres Patentes & Priviléges qu'Elle pourroit avoir accordé à quelques personnes que ce soit, pour raison de ladite Navigation.

Que toutes personnes de quelque qualité & condition qu'elles soient, Seigneurs, Gentilhommes, Officiers & autres personnes, pourront entrer en ladite Association, sans que

pour ce l'on puisse prétendre qu'ils ayent dérogé ni aucunement préjudicié à leurs dignitez, Noblesse, qualitez & Priviléges, ni contrevenir aux Ordonnances, attendu la grande commodité, bien & utilité qu'il reviendra à Sa Majesté, & à tout son Etat, par le moyen d'une si digne & loüable entreprise. *Sur une Copie tirée du Dépôt de la Marine*[984].

984 Reproduit en orthographe du XVIII[e] siècle par J. Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes, avec les titres de ses concessions et privileges dressée sur les pieces authentiques*, Paris, Debure l'aîné, 1746, dans sa rubrique « Recueil des preuves de l'histoire de la Compagnie des Indes Contenant les Titres de Concession, & autres principales Piéces justificatives indiquées dans cette Histoire », « Premiere partie, Contenant le Commerce des Indes Orientales, depuis 1604, jusqu'en 1737 », p. 159-161.

Doc. 5 :
Articles proposez au Roy par Gerard le Roy & ses associez
1er juin 1604

Articles proposez au Roy, par Gerard le Roy & ses associez, qui entreprennent de faire les fraiz & advances necessaires pour le voyage des Indes orientalles, & en rapporter en ce Royaume abondance de tout ce qui sen peut tirer, sans laller rechercher & achepter ailleurs a prix excessif, & transporter par ce moyen aultant dor & dargent hors de france. Le tout aux conditions cy apres declarees.

ASSCAVOIR

I.

Que Sa Majesté les assistera dung port ou havre propre & commode pour y dresser equiper munir & assembler les vaisseaulx necessaires a lentreprise dung tel voyage & pour sy retirer a salut a leur retour en toute seurete & franchise, tant de leurs personnes que de leursdis vaisseaulx de tout ce que par la grace de Dieu ilz auront rapporté sans estre tenuz daucuns droictz dadmirausté ny autres droictz devoirs ou charges quelconques pour le premier voyage seullement, en consideration des grandes avances quil leur fault faire & des grandz perils de la mer, risques & hazardz quilz courrent en une entreprise de si longue alayne.

II.

Quil plaira à Sa majesté leur prester deux pieces dartillerye aux armes de france avecq les munitions de guerre necessaires pour chacun vaisseau.

III.

Quil plaira aussy a sa majesté escrire aux sieurs Les estatz & au Conte Maurice, pour leur permettre dachepter & faire construire es Lieux de leur obeissance telz navires & vaisseaulx quilz trouveront propres a leur desseing, ensemble de faire venir amener avecq eulx, telz gens & matelotz quilz auront de besoing pour faire leur voyage, sans quil leur soict faict aucuns empeschemens ou destourbier, ains toute ayde faveur & assistance de leurs subjectz, mesme silz se rencontrent en mer, Comme ayant par experience la pratique de si y conduire & quelles choses sont necessaires estre portees pour la conservation & la santé & conduite de Ceulx qui feront ledit voyage.

IIII.

Quilz pourront faire entr'eulx une association en laquelle Ilz seront tenuz desapresent & jusques a six moys apres leur retour en france de leurdit premier voyage, y recevoir tous francoys qui y voudront entrer en fournissant par chacun Chef de Compagnye la somme de trois mil livres & audessus, & lesdits six moys passez nul ny sera receu si bon ne leur semble, ains Sadite Majeste fera tresexpresses Inhibitions & deffences a tous ses subiectz autres qu'eulx & leursdits associez daller ausdites Indes orientalles sans leur Conge & consentement, durant lespace de quinze annees entieres & consecutives a compter du Jour de leur partement pour ledit premier voyage, a peine de Confiscation des marchandises & vaisseaulx.

V.

Que Tous Chevalliers Seigneurs Barons Gentilzhommes Officiers & autres francoys pourront entrer en ladite association sans que pour ce lon puisse pretendre quilz ayent derogé ny aucunement prejudicié a leurs dignitez qualitez & privilleges attendu la grande commodité bien & utilité qui reviendra à Sa majeste & a tout son estat par le moyen dune si digne & honorable entreprise.

Veu par nous les articles cy dessus et apres les avoir bien & meurement considerez et le proffict & utilité qui en peulvent revenir au public & a nostre estat. Le tout mis en deliberation par ladvis & Conseil de plusieurs princes & seigneurs a ce presens & sceans en nostre Conseil destat, Avons dict & ordonné, disons & ordonnons par cestuy nostre arrest Irrevoccable. Que nous avons accepté & approuvé acceptons & approuvons lesdits articles cy dessus. Voullant quilz sortent leur plain & entier effect selon leur forme & teneur sans aucune exception retranchement ou diminution fors & excepté pour noz droictz & ceulx de ladmiraulté & autres que nous voullons estre par eulx payez & acquictez apres ledit premier voyage, pour lequel seullement nous entendons les en quicter & descharger, Et pour port & havre avons audict & sesdits associez, ordonné et ordonnons le port & havre de Brest en nostre pays & duché de Bretaigne, tant pour bastir & construire dresser & equipper munir & assembler les vaisseaulx propres & necessaires a lentreprise dung tel voyage, que pour s'y retirer a salut à leur retour en toute seureté & franchise, tant de leurs personnes que de leurdits vaisseaulx, & de tout ce que par la grace de Dieu Ilz auront rapporté, Sans estre tenuz comme dict est daulcuns droictz dadmiraulté ny autres droictz ou devoirs & charges quelconques pour le premier voyage seullement ny que lon puisse pretendre quilz ayent dérogé ou aucunement prejudicié à leurs dignitez qualitez & privileges & que pour ce Ilz soient tenuz prendre autres lettres que le present arrest par lequel voulons & nous plaist que toutes autres lettres & provisions necessaires leur soient expediees pour la perfection dung si grand voyage & si louable desseing. Faict a Paris le premier Jour de Juing mil six cens quatre.

HENRY

RUZÉ[985]

985 BnF, Dupuy 318, f ° 115-116, et Coll. Brienne, vol. 319 (= nouv. acq. franç. 7287), f ° 106. Reproduit également par J. Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes…*, p. 161-162 (orthographe du XVIII[e] siècle).

Doc. 6 :
Minute des lettres patentes d'Henri IV publiant le monopole accordé aux associés allant aux Indes
[1604]

[pieces concernant le commerce des Indes orientales]

Henry par la grace de dieu roy de France et de Navarre, a noz amez & feaulx Conseillers les gens tenant noz courtz de parlement admyraulx Vis admiraulx Officiers de notre admiraulté tant de Normandye, Bretaigne Guyenne, Picardye Prouvence et Languedoc et a chacun deulx et de noz autres officiers et justiciers quil appartiendra et escherra en leurs jurisdictions pouvoirs et destroictz salut. Nous ayant esté proposé et faict congnoistre que jusques a present noz subiectz s'abstiennent de voyager et trafficquer aux Isles oriantalles aprehendant comme il est acroyre la longueur peyne et fatigue dIceulx Comme aussy le grand fond quil convient faire pour telle & sy importante entreprise doubteuse neanmoins et dont lissue estant incertaine retient chacun de nosdits subiectz de submectre aux perilz et dangers frequentz et accoustumez esdits voyages non sans ung tres notable dommaige & incommodité au public de nostredit Royaume estans contrainctz de rechercher des aultres provinces ou il y a des personnes plus hardies & hardeuzes Infinies marchandises necessaires et dont lon ne se peult passer a grandz et excessifs pris quil est aultant & plus aysé a nosdits subiectz davoir et recouvrer ausdites Isles quand Ilz sy vouldront hazarder, et par ce que nous scavons avec combien de zelle et daffection noz chers et bien amez Marchans de nostre ville de se sont tousiours portez a servir au public en telles occasions et qu'aydez & apuyez de nostre auctorité et de quelques moyens privilleiges ou facultez qui suppleent aux despenses tresgrandes quil leur convient faire pour mectre a effect le desseing quilz ont proiecté de faire ledit voyage desirant leur subvenir en cest endroict et leur facilliter rendre utille et commode aultant que legitimement faire ce pourra leurdit voyage pour leur accroistre de plus en plus la bonne volonté quilz ont d'y employer de bons & notables moyens et leur donner quelque asseurance quilz ne seront frustrez illicitement par autres que ce soit du fruict quilz actendent bien que doubteusement d'en recuillir Nous pour ces causes et apres avoir meurement faict considerer et deliberer en nostre conseil lutillité ~~et~~ de telle entreprise et trouvé estre necessaire de la favoriser de quelque appuy assistance & advancement de nostre autorité Avons ausdits permis octroyé & accordé et de noz certaine science plaine puissance et auctorité Royal leur permettons accordons & octroyons par ces presentes de mettre en mer freter armer et equiper jusques a vaisseaulx et navires la grandeur port & condition quilz verront bon estre et avec iceulx quilz puissent seulz avec leurs associez durant le temps & espace de quinze ans aller & venir ausdites Isles oriantalles y trafficquer frequenter s'habituer traicter & negotier & de la amener en nostredit Royaulme toutes sortes de marchandises & denrees qu'ilz pourront et verront estre utille pour eulx & nosdits subiectz den tirer arriver avec icelles en telz portz et havres que bon leur semblera les faire tirer & transporter diceulx en autres de nostredit Royaume et mesmes hors icelluy en tel lieu quilz vouldront pour en faire le debit, et pour davantaige ayder a lavancement & execution de ce desseing leur sera par nous fourny de noz arsenaux & magazins pour larmement desdits navires, pendant lesquelz quinze ans, Nous avons deffendu & deffendons tresexpressement a tous autres noz subiectz de quelque quallité & condition quilz soient de s'entremectre audit faict de marchandise ausdites Isles oriantalles sy ce nest par expresse permission de nous & du gré et consentement desdits declarant desapresent a nous & ausdits par moictye acquise & confisquent toutes marchandises victuailles artilleryes vaisseaulx & navires de ceulx qui se trouveront contrevenir a nosdits desseins desquelles affin qu'aucun ne preine cause dignorance et que chacun de noz subiectz ayent a se conformer a ceste nostre volonté. Nous vous mandons et ordonnons et tresexpressement enjoignons a chacun de vous endroict soy que ces presentes vous faciez lire publier & registrer par tous les portz havres & autres lieux de vos jurisdictions & destroictz que besoing sera faisant les desseins y attenant contraignant & faisant contraindre a y obeyr & entendre a tous ceulx qui pour ce seront a contraindre pay les peynes susdites et toutes aultres voyes deues et accoustumées nonobstant oppositions ou appellations quelzconques pour

lesquelles ne sera leffect de nostredite volonté aucunement differee suspendue ne retardee, et sy aucune soffrent & se forment nous en avons retenu & reservé retenons et reservons a nous & notre ~~personne~~ propre personne la congnoissance privativement a tous noz autres juges quelzconques, nonobstant aussy quelzconques credicts lettre ordonnance chartre normande privilleige mandement deffence commissions pouvoirs & autres choses a ce contraires et par ce que des presentes lesdits
auront affaire en plusieurs lieux nous voullons qu'au vidimus dicelles faict par lung de noz amez & feaulx conseillers notaires & secretaires foy soit adjouste comme au present original, Car tel est nostre plaisir Donne a le jour de l'an de grace
Mil six cent quatre et de nostre regne le quinziesme[986]

986 BnF, ms. fr. 16738, f ° 16-17 v °.

3. Une existence agitée jusqu'à la mort du roi (1604-1610)

Doc. 7 :
Lettre d'Henri IV à Buzanval
20 juin 1604

Copie de la lettre du Roy

Monsieur de Buzanval Il sest presente aucuns de mes subiects qui veulent tenter le voyage des Indes orientales et pour cest effect faire construire equipper ou achepter par dela les navires qui le feront besoing qui doibvent estre dautre facon que les ordinaires et dautant que cela ne se pourra faire sans la permission de mon Cousin le Prince Maurice ou des Seigneurs Estatz generaulx Je vous escris ceste lettre affin que vous le parliez pour l'obtenir en faveur de mesdits subiects Et qu'en cela Ils se puissent servir de l'ayde et assistence d'hommes experts en semblables affaires et de pilotes, et matelots de hollande et zelande silz en ont besoing sans qu'en ce voyage il leur soit donné par Mer et par terre aulcun empeschement employez vous y doncques comme pour chose que Jay a coeur et qui apportera du proffict et utilité a ce Royaulme sy elle peult reussir et vous me ferez service bien agreable priant Dieu Monsieur de Buzanval quil vous ait en sa saincte et digne garde. Escrit a St Germain en Laye le XX^{e} Jour de Juing 1604 estoit signe Henry et plus bas deneuffville [Villeroy] la superscription estoit de Monsieur de Buzanval Conseiller en mon Conseil d Estat et mon Ambassadeur ordinaire aux pais bas.

Aultre copie dune lettre du Roy
escripte de sa propre main
[26 juin 1604]

Monsieur de Buzanval Je vous fay ce mot pour vous dire que vous metiez entre les mains de celuy qui le vous rendra les expeditions que par une aultre que vous recevrez avec ceste cy Je vous mande dobtenir de Messieurs des Estatz pour la negociation des Indes orientales Surce Dieu vous ayt Monsieur de Buzanval en sa saincte et digne garde ce XXVI^{e} Juyn a Paris Estoit signe Henry la superscription de Monsieur de Buzanval[987].

987 BnF, ms. fr. 16738, f ° 155 v °-156.

Doc. 8 :
Proposition du s^r^. de Busanval, Amb^r^. du Roy a M^rs^ des Estats de vouloir contribuer a l'Establissement d'une compagnie des Indes en France, les choses dont ils seront requis avec la response desdits Estats
25 octobre 1604

Messieurs Le Roy Treschrestien meu des difficultez qui se rencontrent ordinairement au libre commerce de son Royaume, avec quelques provinces voisines et desirant accoustumer ses subiects de rechercer les moyens de trafficquer sans dependre de la grace dautruy a esté bien aise d'entendre que quelques uns de sesdits subiects se resolvoient de rechercer le trafficq des Indes et employer pour cest effect une bonne et grande somme de deniers, Mais Iceulx ayans remonstré a sa Majesté quil leur seroit malaise de ce pouvoir faire sans prealablement se pourveoir des choses necessaires a une si longue et cousteuse ~~negociation~~ navigation es provinces unies des pais bas comme de vaisseaux de victuailles matelotz et specialement d'une ou deux personnes bien entendues et experimentees au faict de la susdite navigation pour la direction et principale conduicte de laffaire. Sa Majesté mauroit commandé de faire recherche de personnes Idoines a ce project ce qu'ayant faict, et trouvé Pieter Lientchens et son filz Marchants demeurant a Amstelredam bien disposez à faire service au Roy et a la France en ce subiect mais refusants de l'entreprendre sans avoir premierement le consentement de ses superieurs qui sont vos Seigneuries affin d'eviter toutes reproches et fascheries ausquelles ilz pourroient estre subiects par ladite entreprise. Jay pensé estre de mon debvoir de prier vos Seigneuries en contemplation de l'affection que vous portez au Roy treschrestien et a sa couronne quil vous plaise d'octroyer ausdits Pieter Lientchens et son filz un acte par lequel ilz soient dispensez de faire service a sa Majesté en la direction et conduitte de laffaire proposé. En les voulans encourager dy contribuer leurs peine, et leurs Industries contre tous les degoustz que lon leur voudroit donner au contraire, et affin que l'on congnoisse tresclairement que telle recherce ne vient ny de ma teste ny de mon mouvement Mais Immediatement du commandement que sadite Majesté ma donné de ce faire, et de le poursuivre Jay faict Icy attacher deux lettres que Jen ay receues de Sa Majesté lune contresignee de son Secretaire destat et l'aultre escripte de sa main

faict a la haye ce XXV^e^ d'Octobre 1604 estoit signe Buzanval[988]

988 BnF, ms. fr. 16738, f ° 155-155 v °.

Doc. 9 :
Copie de la Responce de Messeigneurs les Estatz generaulx a la subscripte proposition du Seigneur de Buzanval
1er novembre 1604

Les Estatz generaulx des provinces unies du pais bas ayant meurement examiné la remonstrance que le Seigneur de Buzanval et Grandchamp & ambassadeur du Roy treschrestien leur a presenté par le commandement de sa Majesté en la faveur de quelques marchands francois qui desirent rechercher le trafficq des Indes et employer pour cest effect une bonne et grande somme de deniers, declairent questant permis aux subiects du Royaulme de france (comme estants en bonne amitié avec les dites provinces unies) d'acchapter en icelles pour leur commodité aussy bien navires que aultres marchandises et commoditez quil sera faict ausdits marchants en cest achapt toute amitié et addresse silz la demandent sans toutesfois que lesdits Sieurs Estatz leur scauroient ou peuvent donner aulcun espoir d'addresse pour encommencher aulcun nouveau traicté vers les Oost[989] Indes avec les habitans et subiects de ces pais, parce quil a esté promis aux marchants et participants en la Compaignie des Oost Indes de ces pays (laquelle a esté erigée avec un extreme travail, grans despens, et non sans beaucop de contremines et factions dressees par l'ennemy contre ceste union) quil ne sera rien faict ~~et~~ ny attempte contraire aux capitulations et promesses qui leur ont esté par eulx faictes. Prient partant lesdits Seigneurs Estatz quil plaise audit Sieur de Buzanval en faveur de cest Estat et ladite Compaignie moienner auprez sadite Majesté quil veuille accepter ceste responce et legitime excuse pour agreable, faict a la haye le premier de Novembre 1604[990].

989 Mot néerlandais signifiant « orientales ».
990 BnF, ms. fr. 16738, f ° 156-156 v °.

Doc. 10 :
Mémoire remis par Aerssens à Sillery et à Jeannin
23 février 1605

Sur ce qu'il a pleu au Roy treschrestien mander par deux de ses lettres a Messeigneurs les Estatz et l'autre a Monseigneur le Prince Maurice que ayant Intention de faire eriger en son Royaume une societé pour trafficquer aux Indes orientales et desirant en cest equippage se servir de Lintges et ses associez ilz voulussent approuver ceste sienne vollonte & permettre audit Lintges et ses consortz d'achepter & equipper des vaisseaux necessaires à ce voyage et en outre les assister de bons pillottes & telles faveurs & adresses qu'ilz pourroient avoir de besoing

Mesdits Seigneurs les Estatz avecq mondit Seigneur le Prince Maurice apres plusieurs meures deliberations et sur ce en l'advis des administrateurs de la Société orientalle ont donne charge au sieur daerssen leur deputé de declarer a sa Majesté

Qu'ilz ne cherchent rien tant que l'occasion de pouvoir servir a sa Majesté pour la contenter en tout ce qu'elle trouvera bon et raisonnable de desirer de leurs seigneuries comme celles de laquelle ils tirent a leur besoing les effectz d'une bonne vollonté & esperer par son moien deffectuer leur liberté pour plus se rendre cappables & qualiffiez de luy en consigner de ressentiment

Mais sont marriz que aucuns particuliers de leur obeissance par surprise ou indirecte Induction ou support d'aucuns qui se trouvent pres de sa Majesté soubz ombre de transporter ce commerce en ce Royaume & donner du profict a ses subjectz ouverture plausible a tout prince l'ont recherché de desirer desdits Seigneurs Estatz lerection d'une nouvelle société Indienne en France qu'ilz jugent autant prejudiciable a Sa Majesté comme à leur tresgrand regret a eux Impossible

Premierement lesdits Seigneurs Estatz croyent que ceste recherche vient soubz main du Roy despaigne leur ennemy pour rompre par les jalousies des diverses nations trafficquans contre son ordre aux Indes la grande et infalible société que les Provinces Unyes ont erigees mises en train & tellement estably sur les lieux quelle a desja osté sa domination hors de la pluspart des Indes avec perte de plus de deux milions dor sans l'Incommodité de ses subjectz

Car au commencement que les subjectz desdites provinces unies y negocioient le poivre et autres espiceries au prorata ne vallans que trois blans pour leure furent incontinent tellement haussez et montez par la concurrence des marchans et leur desreglé desir de faire chacun son emplette le premier que on fut contrainct les achepter a sept solz et demy

Et plus outre que l'ambition et jalousie desdits facteurs pour tromper leurs compaignons donnent force & auctorité aux Indiens de les mespriser et adjouster entierement foy aux portugais qui se prevalloient par une longue possession de ce commerce sans y recevoir ou admettre autres que ceulx de leur contract pour les mal traicter chasser ou tuer comme les plus foibles et mal venus entre eux mesmes ainsi que sont ceulx qui avec bourse differente vont a mesme dessein en mesme foire

Quoy considerant une et la plus saine partie desdits marchandz est que le trafficq sans aucune traverse de l'ennemy aux Indes viendroit a cesser si leurs facteurs haussoient inconsiderement et par emulation à l'envie l'un de l'autre le prix desdites espiceries en sorte que sans peine despens & peril elles se pourroient a meilleur marché recouvrer dans leurs pais ils en donneront a entendre la configuration a Mesdits sieurs les Estatz

Lesquelz pour y obvier & persistant tousiours que frustrez & forcloz du commerce despaigne il falloit entretenir leurs gens de marine par quelque voyage pour ne les obliger a la [991] & peut estre a pis resolurent de chercher & emploier tous leurs moyens à eux possible pour unir toutes les compaignies du pais afin de ne descheoir point de grand & necessaire trafic qui pourroit affoiblir leur grand ennemy aux endroictz ou il se doubtoit le moins

991 Lecture impossible.

En quoy ilz ont si heureusement rencontré que nonobstant plusieurs & tresgrandes difficultez & contrevenemens ilz ont finablement conclud une societe de laquelle le fondz monte a sept milions & cinq cens mil livres avecq intention de non tant seulement negocier aux Indes mais d'en chasser avecq main forte la domination et auctorite du Roy despaigne pour mettre ses nations en liberté & union avec les provinces unyes et eulx & lesdits Seigneurs Estatz avoient lutilité de commerse

Pour lequel effet on a estably grande quantité d'administrateurs et envoie deux fois lan comme on fera tousiours grande flotte de vaisseaux pour asseurer ledit commerse laquelle aiant desia a deux diverses fois rencontré l'armée de mer du Roy dEspaigne aux Indes soubz andré fourtade lauroit deffaicte et secourue la ville de Batan en Jave & releve les Moluques

Ceste societé est erigée a condition et sur ce fondement que nul ne pourra passer le lac de bonne esperance et de ce leur ont mesditseigneurs les Estatz accordé & passé privilege promesse & auctorité par leurs commissions

Aussi a il esté loisible plusieurs mois avant ceste erection de societé a touz de toute nation a noz ennemis de y contribuer & participer & estant unie au capital sephozant & necessaire a son entretenement a esté a la fin arresté comme dessus

De rechercher maintenant que les grandz perilz sont passez & que la seureté sera desormais certaine aux despens de ceste societé que Mesdits sieurs les Estatz approuvent que ledit Lintges en erige un autre

Lesdits sieurs Estatz supplient bienhumblement sa Majesté de considerer que leur parolle est donnée aux habitans de leurs provinces et entre lesquelz ledit Lintges à sa part laquelle ilz ne peuvent plus revocquer & autrement interpreter sans totallement rompre ceste societé sans la protection de laquelle ledit Lintges ne autres n'oseroient & ne pourroient seurement envoier

Et dailleurs ne seroit pas raisonnable que leur societé pour le commencement plus en guerre que pour trafficquer comme ilz envoient encores dans le mois de mars prochain douze grandes navires ausquelles lesdits sieurs Estatz en adjoustent deux autres a leurs propres despens suffisamment pourveuz dhommes & darmes pour faire dessante attaquer le reste des portugais par les isles et se fortifier sur toutes les advenues qui montera a des frais excessifs ledit Lintges avecq ceux desquelz il se pourroit associer viennent cependant trafficquer & emporter le profict que la seulle conduitte des armes faict disputer à la societé de mesdits Seigneurs les Estatz

Qui plus est pour unir toutes les compaignies qui se pouroient empescher l'une l'autre on a commencé que la derniere & grande societé seroit tenue de ramener dans ces navires avant toutes choses leurs marchandises que lesdites premieres compaignies avoient laissez & donné ordre d'achepter aux Indes qui montera par dessus et ce qui desja a esté porté dans le pais a la charge de plus de XXIII grandz vaisseaux & ne recouvrent poivre fors ceux de la grande societé que cinq cent livres tournois pour chacun Cependant ilz sont en perte jusques a ce que les autres avecq ce qui leur a esté permis et promis de sorte que si lintges survenoit la dessus il ne seroit possible a la grande societé luy laissant le proffict continuer longuement avec ceste perte

Le Roy dEspaigne ne peult esperer de reconquerir ses Indes que par la desunion de ceste navigation et certainement si autres que la grande societe y trafficquoient incontinent les espiceries se hausseroient et la perte feroit cesser l'affection dy aller par dessus plusieurs autres inconveniens qui en pourroient soudre

En sorte que mesdits sieurs les Estatz avecq mondit seigneur le prince Maurice ayant cherché par tout la voye de contenter le desir de sa Majesté mesmes par la communication des administrateurs de la susdite societé n'ont trouvé aucun autre expedient que d'asseurer franchement a sa Majesté que lerection d'une nouvelle societé est la cassation de la leur desja si bien fondée & establie

Et n'esperent point que sa Majesté de laquelle ilz ont cest honneur de tirer sa nottable assistance contre leurs ennemis a laquelle ilz vouent et donnent ce qu'ilz luy peuvent rendre de service veuille preferer ceste proposition nouvelle de société que la plus grand bien reglée ne scauroit monter a deux ou trois cent mil escus pour adnuler et faire casser une si ruineuse a son ennemy

& utille à leur estat et qui a pour fondz tant de milions par lesquelz elle se peult maintenir quand mesme ce que a Dieu ne plaise il luy arriveroit quelque disgrace de laquelle lon ne se pourroit non plus relever qu'ont faict ne les Anglois ne ceux de st Malo

Par dessus ce nest considerable que le dit Lintges nest pas naturel du pais ains y a esté reffugié qui fait croire ausdits Seigneurs qu'oblicquement & peult estre a son desein il est gagé par lespaignol pour ainsi surprendre sa Majesté par l'apparance de tirer le commerse dans son Royaume & rompre nostre grande societé laquelle seulle lespaignol craint pour son union & force comme ayant desja faict alience avecq tous les roys des Indes

Les conditions dautre part de ceste union ne portent point comme dit est liberté de commerce que a ceux de ceste societé les facteurs sur les lieux ne scauroient et ne pourroient partager ceste nouvelle societé contre les dangers des Indiens ne des forces du Roy despaigne mesmes pour ne frustrer leurs principaux seroient tenus de traverser ceux de ceste societé pour ne leur donner le proffict & utilite du commerce pendant qu'eux seroient occuppez aux exploictz de la guerre

Et est certain que ce mal entendu advenant mesme casuellement Sa Majesté ou par presumption ou par rapport en pouroient contre la cause a ceux de la grande societé et ainsi s'en ressentir contre Messeigneurs les Estatz ses bienhumbles serviteurs qui est le but auquel tend le Roy despaigne

Pareillement ceux qui poursuivent ceste societé pour Lintges confessent eux mesmes quilz le font en vengeance de ce que son filz au retour des derniers navires n'auroit point esté recompensé desdits administrateurs comme il estoit promis concluant que la ou il obtiendroit protection de sa Majesté il se feroit comprendre dans la grande societé pour avoir seul la superintendance en france procedure en laquelle il se trompe car comme la raison veult on sera plustost contrainct de dissouldre ceste societé que d'en faire si grandz frais pour en donner l'utilité ailleurs et est certain que les Anglois Allemandz et autres en feroient incontinent de mesme aquoy ne deffandroient les Espaignolz de tenir la main

Pour ce est sa Majesté bienhumblement suppliée de considerer & declarer ce quelle desire plus ou de voir cesser le trafficq des Indes si bien estably en pais bas par la pollice d'un public ou de preferer la poursuitte d'un particulier lequel ny scauroit rien faire sans se couvrir de lombre de la premiere que en ce cas cesseroit

Car si lesdits Seigneurs Estatz se conformans au plaisir & expresse vollonté du Roy plus que lutillité & necessité de leur estat de ladite part y puissent et voulussent consentir pour revocquer leurs privilleges parolle & promesse les particuliers repeteroient aussi tost leurs deniers comme lesdits administrateurs lauroient declaré & protesté de voir faire les premiers y estans les plus interessez & ainsi viendroit a cesser pour toute ceste negociation laquelle seule en affoiblissant l'ennemy donne du proffict à leur marchandises occupans aux gens de marine et moyens au public de faire la guerre pour sa deffence

Si ce nonnobstant Lintges se veult retirer avec les siens hors de l'obeissance de Mesditsseigneurs les Estatz pour ainsi obliquement et contre son debvoir sacquerir la liberté de traverser la grande societé lesdits sieurs ne sy opposent point ains comme ilz permettent la venue ainsi agreent ilz la retraicte des refugiez

Et Sa Majesté voullant faire achepter des Navires dans leur estat bien que lesdits Seigneurs desirent de luy rendre bienhumble service mais la supplient iterativement de faire examiner ceste proposition de Lintges car leur societé estant une fois rompue ce qui est infallible et le peut desja sa Majesté poser pour fondement certain si elle trouve bon ce que lon nespere point de percister en faveur de Lintges qui seroit le coup mortel de lestat il ne seroit plus en la puissance d'aucun ne deriger une si forte compaignie que celle des Provinces Unies ne de contracter par elle allience avecq les Indiens moins dincommoder jamais lespaignol en ceste domination car cela se doibt faire en guerre comme ilz y ont desja plus de quarente grandz vaisseaux et non en trafficquans avec trois ou quatre Navires seulement comme ce Lintges a intention de faire

Mieux & plus honorable seroit pour le service de sa Majesté & le bien commun de ses subjectz & ceux de mesdits sieurs les Estatz si par advis commun il se pourroit commencer de traicter

d'une societé pour les Indes occidentales ou les desseins sont encores en leur entier et jamais le Roy despaigne ne scauroit estre plus vivement & sensiblement attacqué qu'en ceste partie qui luy fournist les moyens de troubler à son plaisir la Crestiente

Cest en somme ce que ledit deputé a en charge de remonstrer treshumblement a sa Majesté et la supplier de l'avoir agreable & sen tenir contente s'asseurant qu'il ne s'offrira jamais occasion a laquelle il n'aille au devant pour tesmoigner a sa Majesté combien ils se sentent obligez à ressentir de la bonne affection qu'il luy plaise leur faire lhonneur de leur faire sentir

Faict a Paris le vingt troisiesme febvrier 1605 ainsi signé francois darsen[992]

992 BnF, Baluze 293, f ° 71-73. O.-J.-A. Collet donne quelques courts extraits de ce mémoire d'après les Archives du royaume des Pays-Bas, *Stukken betreffende uitrustingen naar Oost-Indië in Frankrijk, door Lyntjens, Lemaire, etc., etc., 1602-1610* [Pièces concernant les armements pour les Indes orientales, faits en France par Lyntgens, Lemaire, etc.], *Loketkas-Holland-Oost-Indie*, n° 59. Voir O.-J.-A. Collet, *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910, p. 16-19.

Doc. 11 :
Response
du Roy aux Remonstrances d'Arsens deputé de M^rs^. des Estats pour destourner sa Majesté du dessein d'establir en son Royaume une compagnie des Indes Orientales
23 février 1605

Responce aux Remonstrances faictes au Roy par le Seigneur d'aerssen deputté de Messieurs les Estats generaulx des Provinces Unies du pais bas le vingt troisiesme febvrier Mil six cens cinq.

Le Roy ayant desiré rechercher les moiens d'accroistre la splendeur de son Royaulme a eu ung desir particulier destablir le Negoce & le trafic entre ses subiectz & les Provinces les plus esloignees pour tirer le secours des choses necessaires quil estoit contrainct de prendre & emprunter de ses voisins pour cest effect a desiré donner a ses subiectz la cognoissance des Indes orientalles afin de tirer des deulx boutz du monde tout ce que la nature produict propre a l'usage & necessité de la vie.

Ce qu'ayant faict entendre a son Conseil & proposé a quelques ungs de ses subiectz Il auroit trouvé leur vollonté tellement disposée a lexegution de ceste entreprise que ilz auroient offert de fournir tout ce qui est necessaire pour la navigation des Indes orientales & depuis faict supplier sadite Majesté quelle eut agreable de leur promettre de dresser une compagnie en laquelle plusieurs grands Marchans & aultres particuliers seroient entrez avec ung grand fondz de deniers soubz lesperance de lutilité & du proffict que telle navigation pourra aporter en ce Royaulme.

Ce que sa Majesté leur ayant accordé auroit creu que pour la bonne amitie qui a de tout temps esté entre luy et Messieurs des estatz Ils permettroient a ses subiectz de se pourvoir au dedans des terres & pais de leurs Seigneuries de ce qui leur pourroit manquer de vaisseaux Mariniers & pilottes expres pour assister ceulx que Sa Majesté desireroit entreprendre ce voyage dont elle auroit deslors escript au sieur de Buzanval son ambassadeur lequel s'estant informé de ceulx quil jugeroit les plus propres pour rendre ce service a sa Maiesté auroit apris que Pierre Lintgens & son filz estoient capables & disposez dentreprendre ce voyage pour la cognoissance quilz ont du costé des Indes oriantalles ou ilz ont aultresfois traficqué pourveu que ce fut avec le consentement de Messieurs des Estatz ausquels sa Majesté deslors en auroit escript & au Prince Maurice pour assister ledit Lintgens en tout ce qui seroit necessaire pour obtenir ceste permission de Messieurs des Estatz.

Tellement que louverture de ceste navigation n'a peu estre sollicitee par le Conseil du Roy d'Espaigne lequel en praticque obligemment ledict Lintgens a son disan Ceste affaire ayant esté meurement deliberee au Conseil du Roy & resolue au desein dudit Lintgens auparavant que lon sceut quil eu agreable dentreprendre le voyage qui ne peult reussir que au proffict et utilité de ce Royaulme & a la diminution du commerce que les Espagnolz & Portugais ont continué depuis soixante dix ou quatre vingtz ans.

& pour ce que les francois porteront quantité de Marchandises quilz vendront aux Indiens a meilleure condition que les Portugais et diminueront insensiblement leur negoce ayants Intelligence particuliere dans le pais par la faveur & support quilz esperent tirer des agentz du grand Seigneur qui resident ordinairement aux Indes ce qui facilitera leur negoce & ruinera celuy des Espagnolz qui sont hays naturellement des Indiens & peu a peu on pourroit prendre quelques portz ou havres pour sy habituer et les peupler de colonies francoises ce qui rendra leurs Navigations & celles des Estatz plus seures & faciles a ladvenir & feront cognoistre aux espagnolz que leurs forces unies sont invincibles par mer et par terre en Europe et aux Indes orientalles qui faict juger que le Roy despagne a plus doccasion de craindre que ceste entreprise de la negotiation des Indes orientales reussisse que de subiect de la procurer.

Et combien que les Remonstrances du sieur daersen soient faictes soubz le nom de Messieurs des Estatz du pais bas toutesfois Il est facile de Juger quelles ont dressez sur le seul Interest

particulier des associez de la compagnie des Indes orientales establie au pais bas pour asseurer a leur proffict le gain quilz esperent tirer de ce negoce sans que Messieurs des estatz y aient aulcung Interest en general.

Il ne fault craindre que la Jalousie des francois traficquant aux Indes ruine la societé des pais bas daultant quil y a une infinité de peuples qui negocient au dedans des Indes Mesme de ceulx de la Chrestiente qui seroient plus a redouter que les francois qui vivent en paix & amitié avec Messieurs des Estatz qui ne doibvent envier a la france louverture de ceste negotiation veu que sa Majesté les assiste continuellement en toutes leurs necessitez dont ils tirent le secours Journellement de ce Royaulme ce qui les oblige daccorder a sa Majesté tout ce quelle peult desirer deulx pour ceste navigation.

Les Indes orientales sont plus grandes que toute lEurope ou il y a plus de havres quen tout le reste du monde tellement que souventes fois les routtes estants diverses les commerces se feront en portz sy esloignes quilz ne se pourront incommoder au faict du negoce et n'auront par Mer ny par terre nouvelles les ungs des aultres et ceste consideration de lutilité de quelques particuliers du pais bas ne doit retarder ung bien general de ce Royaulme qui est contrainct a loccasion de la guerre qui est entre le grand seigneur & le persien d'aller prendre du costé des Indes orientales les espiceries quilz avoient coustume de tirer du costé dalep & de Tripoly de Sirie ou il ne se faict a present aucuns trafic ou negoce.

De dire que le trafic des francois surhaulsera le prix des Espiceries que lon sera contrainct de surachepter a cela l'on respond que sy la compagnie des Indes orientalles des pais bas acheptoit seulle toutes les espiceries des Indes que ceste raison auroit plus dapparence Mais que les Espagnolz les Turcs & les Juifz enlevent presque toutes les espiceries des Indes quil ne fault craindre que les francois encherissent plus les espiceries que toutes ces autres nations qui enlevent cent fois plus que ne peult faire l'acompagnie du pais bas qui n'envoye que huict ou dix vaisseaux de deulx ans en deulx ans et sy telle raison avoit lieu il faudroit dire quil ne seroit permis aux subiectz de sa Majesté de traficquer en mesmes portz que traficquent ceulx du pais bas puisquil y auroit tousiours crainte quilz surhaulsassent les ungs aux aultres le prix des Marchandises La liberté du commerce ouvrant la porte a ung chacun de faire ses achaptz ou il trouve sa commodite.

Que si Messieurs des Estatz ont trouve bon destablir une compagnie des Indes orientales cela a esté pour quelque raison & soubz condition quilz ont trouve utile entre eulx qui ne regarde que lInterest particulier des associés & pour sassurer sans crainte que les Monopoles des ungs oste le gain & prouffict des aultres.

Neantmoins Ilz disent quil ne peuvent consentir ceste societé estant establie au pais bas que Lintgens en face une nouvelle en ce Royaulme soubz pretexte de quelque mescontentement quil a peu recepvoir et que Lintgens ce peult retirer hors du pais sy bon luy semble.

Cest ung pretexte specieux & affecté pour refuser en effect ce quilz semble vouloir permettre en apparence Car ayant accordé a sa Majesté quelle face achapt de toutes sortes de vaisseaux et provision de ce qui est necessaire pour ce grand voyage dedans les terres de leurs Seigneuries ceste concession luy seroit inutile sy ledit Lintgens estoit contrainct de sortir dudit pais puisque sa Majesté desire que ce soit ledit Lintgens lequel ait lart & la conduicte tant pour la construction que achapt des vaisseaulx quil veult achepter et faire faire dans le pais bas ce quil desire estre exeguté par ledit Lintgens pour laffection quil porte au service de sa Majesté. Ce que Messieurs des Estatz ne peuvent desirer veu que ledit Lintgens nest leur subiect naturel & quils permettent a toutes sortes de personnes aux allemans & venitiens de faire construire & achepter telle quantité de vaisseaux qui leur est necessaire & de les freter des Mariniers & pillotes du pais enquoy il feroit la condition de sa Majesté beaucoup plus pire que des aultres nations.

Et quand bien ledict Lintgens ce seroit retiré hors des terres de Messieurs des Estatz et quil fut demeurant en ce Royaulme sa Majesté pourroit tousiours lenvoyer dans le pais bas pour faire lesdits achaptz & constructions de vaisseaux ce que Messieurs des Estatz ne vouldroient empescher puisque nous leur permettons en france de saider de tout ce qui leur est necessaire et que leurs subiectz peuvent armer leurs vaisseaux dans les portz & havres de ce Royaulme & y envoie telles personnes quelle Jugera estre utille pour leur service.

Et combien que Messieurs des Estatz aient donné leur parolle aux associez de ladicte compagnie ne permettre estre faicte aultre nouvelle compagnie cela sentend de celles qui ce feroient dans les terres & pais de leurs seigneuries & non pas quilz aient entendu ou peu oster la liberté du commerce des aultres nations leurs allies & confederés quilz ne peuvent ny doibvent refuser dassister de vaisseaux Mariniers & pillotes.

Que sy lIntention de sa Majesté estoit denvoier sa flotte soubz lescorte & de conserve avec les vaisseaux de Messieurs des Estatz pour descendre en mesmes ports & mesmes havres il ne seroit raisonnable de negotier soubz ceste assurance & oster le gain quilz pensent faire en ceste navigation.

Le desir de sa Majesté n'a jamais esté de se servir de lescorte de Messieurs des Estatz sasurant que sa flotte esgalleroit le nombre des vaisseaux que Messieurs des Estatz font compte de faire partir a ce printemps.

Pour ce qui est des costes des Indes orientalles Messieurs des Estatz ny tiennent ung seul port & ont seullement quelques commis & facteurs en deulx ou trois portz Comme les aultres nations y peuvent avoir & sa Majesté a intention de y en establir ce qui ne peult assurer noz vaisseaux qui esperent de faire des alliances avec les habitans du pais qui ne refuseroient lamitié dung grand Roy ami & allie du grand seigneur avec lequel ceulx de Java & de Taprobana ont de grandes correspondances tant pource qui est du negoce que du secours quils tirent contre leurs ennemys commungs.

Ceste nouvelle navigation ne peult estre cause de la desunion de celles des pais bas puisquelle ne les incommode ny en lachapt quelle peult faire en divers portz des Indes ny au debit de leurs marchandises la france estant assez peuplee pour consomer trois fois plus que ce que les vaisseaux pourront apporter des Indes et qui ne seroit raisonnable que nous fussions contrainct daller achepter au pais bas ce que nous pourrons avoir en france de premiere main lors que ceste navigation y sera establie.

Ce qui rendra la conqueste des Indes plus difficile au Roy dEspagne et fortifiera le dessain de Messieurs des Estatz de sassurer contre la puissance des Espagnolz qui diminue tous les jours aux Indes orientales plutost que de saccroistre les Indiens ayant plus agreable de negotier avec les aultres nations.

Enquoy sa Majesté n'a jamais pensé incommoder la compagnie establie au pais bas mais plustost de la favoriser & assister en tout ce quil luy sera possible comme au semblable elle ce promet toute ayde & assistance de la part de Messieurs des Estatz.

Que sy les facteurs troublent & traversent la compagnie establie en france il fauldra croire que ce sera par le commandement quilz en recevront de leurs Maistres Ce qui seroit directement contrevenir a lamitié qui doit estre inviolablement gardee & entretenue entre eulx par Mer & par terre en quelque endroict du monde que ce puisse estre et en traversant la compagnie establie en ce Royaulme Ilz pourroient recepvoir plus dincommodité quilz n'en donneroient au faict du negoce et de la navigation que sa Majesté a desiré de voir establis en ce Royaulme pour le bien et commodité de ses subiectz et non pas que a la sollicitation dudit Lintgens duquel le Roy a desire de se servir en ceste navigation qui ne peult donner subiect aux associez du pais bas de retirer le fondz quilz ont en leur societé qui ne peult estre incommodée par lestablissement dune nouvelle compagnie pour les considerations representees.

Car de traicter une compagnie des Indes occidentales entre la france & le pais bas oultre les difficultes des conditions & la dispute que telle societé apportera entre les nations diverses ce ne seroit exeguter lintention de sa Majesté qui desire voir ce negoce estably en son Royaulme par ses subiectz naturels qui pourront en faisant leur trafic ce secourir Messieurs des Estatz pour ce deffendre & attaquer leurs ennemis commungs.

Qui faict croire a sa Majesté questant le grand bien de son Royaulme ce luy sera ung subiect de garnir ses ports de quantité de bons vaisseaux de gens experimentés au faict de la Marine qui fortifieront & assureront la deffense des costes de son Royaulme contre ses voisins & ennemys sans aultre despense que celle qui ce fera pour leffect de ceste navigation et par ce moien conservera en la bourse de ses subiectz deux millions d'or qui sont contrainctz d'envoyer en

Espaigne par chascung an pour lachapt des espiceries que ses subiectz tireront pour deulx ou trois cens Mil escus par an et d'ailleurs ce deschargeront dune Infinité de marchandises qui se font en la france en laquelle sa Majesté a eu la gloire d'avoir estably le premier les manufactures & le negoce des pais estrangers.

Ce qui doit inciter Messieurs des Estatz de passer par dessus les raisons quilz ont faict representer par le sieur daersen et accorder a sa Majesté quelle se puisse servir au dedans des terres et pais de leurs seigneuries en la construction & achapt des vaisseaux necessaires pour ceste navigation dudit Lintgens Et aultres personnes quelle Jugera necessaire pour le bien de son service Ce qui luy confirmera la creance quelle a eu de leur affection en son endroict & accroistra d'aultant plus sa volonté de les secourir en toutes occasions Comme sa Majesté a faict par le passé & espere continuer a l'advenir[993].

993 BnF, ms. fr. 16738, f ° 149-151 v °. Une copie de ce document se trouve dans le manuscrit BnF, Baluze 293, f ° 64 v °-66 v °, mais avec des lacunes et des erreurs.

Doc. 12 :
Minute des lettres patentes commettant Pierre Lintgens, père et fils, à la construction et à l'achat aux Pays-Bas des vaisseaux nécessaires pour le voyage des Indes
[1605]

Henry par la grace de Dieu roi de France et de Navarre A Nostre amé & feal Pierre Lintges & Pierre Lintges son filz salut ayant desiré de tout temps establir en ce Royaume les Navigations de noz subjectz es pays les plus esloignez pour tirer le secours de diverses marchandises que l'on estoit contrainct demprunter du costé de Levant & du Portugal nous aurions faict voir en nostre Conseil destat les articles a Nous presentez par quelquun de noz subjectz qui desiroient entreprendre la navigation des Indes orientales & faire l'achapt des espiceries & mesmes marchandises a meilleur prix & conditions que la compaignie des Indes orientales establie en hollande & zelande na faict par cy devant sans changer les conditions surhausser le prix & achapt des marchandises establies par eux et leurs commis par le passé ou qui sera estably par cy apres lesquelz articles leur ayant esté accordez aurions promis de rechercher tout ce qui seroit de besoing pour construire & equipper les navires & vaisseaux necessaires pour le voyage des Indes orientales et dautant que nous n'aurions trouvé au dedans de noz portz et havres la quantité des vaisseaux propres pour ceste navigation sur l'asseurance de la paix & bonne amitié qui est de tout temps entre nous et Messieurs des Estatz generaux du pais bas Aurions advisé de faire construire ou achepter au dedans des portz & havres terres & seigneuries desdits sieurs Estatz generaux tel nombre de vaisseaux qui jugeons necessaires et les y pourvoir de pillottes mariniers expertz a ces causes confians de voz sens suffisance loyauté preudhommie & experience au faict de la marine nous vous avons commis & depputé commettons & depputons par ces presentes pour faire construire & achepter au dedans du pais portz & havres desdits sieurs Estatz generaux des provinces du pais bas tel nombre de navires & autres vaisseaux que nous adviserons bon estre pour la navigation des Indes orientales et iceux equipper & munir de capitaines pillottes et mariniers vivres & munitions de bouche de guerre & autre à ce necessaires selon l'ordre qui vous en sera par nous envoié cy apres vous mandons & tresexpressement enjoignons par ces presentes qu'en la meilleure & plus grande diligence que faire ce pourra vous aiez a vacquer au faict de la presente commission en laquelle prions & requerons lesdits sieurs Estatz generaux de vous donner tout confort assistance & ayde sans permettre quil vous soit faict ou donné aucun trouble empeschement tellement que lesdits vaisseaux puissent estre prestz dans la fin du mois de juillet prochain et iceux envoier soubz la conduitte dudit pierre Linges filz au dedans du havre de nostre ville de Brest en bretaigne pour faire voile lors que nous adviserons bon estre Mandons a tous les gouverneurs de noz provinces admiraux vice admiraux cappitaines des villes portz & havres de nostre royaume et commandons a tous noz officiers & subjectz que en tout ce que dessus ilz nous facent promptement obeir et de ne contrevenir en rien a ce qui est de nostre vouloir & intention Car tel est nostre plaisir donné a le jour de lan de grace mil six cens cinq dudit nostre regne le seiziesme[994]

994 BnF, Baluze 293, f ° 70 v °.

Doc. 13 :
Lettre d'Henri IV aux États généraux
13 mai 1605

A NOS TRES CHERS ET BONS AMYS, ALLIEZ ET CONFEDEREZ LES S^RS ESTATS GENERAUX DES PROVINCES UNIES DES PAYS-BAS.

Tres chers et bons amys, alliez et confederez, Ayant entendu de Pierre Lintges le jeune, que vous avés faict difficulté de luy permettre de lever en l'estendue de vostre jurisdiction le nombre de matelots et ouvriers necessaires pour la navigation des Indes Orientales, comme nous vous en avions prié par nos lettres, nous vous avons bien voulu encore faire ceste-cy à mesme fin, pour vous dire qu'ayant fort à cœur la dicte navigation pour le bien qui en peut revenir à nostre Royaume, vous ferés choses qui nous sera bien agreable de vous disposer à nous donner ce consentement, comme nous vous prions derechef de faire, et nous nous en revancherons en autre occasion quand elle se presentera. A Tant, nous prions Dieu, Tres chers et bons amys, qu'il vous ayt en sa saincte garde. Escript à Fontainebleau, le XIII^e jour de may 1605.

HENRY.

DE NEUFVILLE[995]

Doc. 14 :
Lettre d'Henri IV au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarnevelt
30 août 1605

Monsieur de Barnebelet Jay plusieurs fois escrit aux Sieurs Estatz generaux pour les prier de permettre a Pierre Lintges de faire construire ou achepter au dedans des portz et havres de leur obeissance le Nombre de vaisseaux qui leur sera necessaire pour entreprendre la Navigation des Indes Orientalles & sy pourvoir de capitaines pillottes & matelotz expertz & mesme persuade que les dits sieurs estats deffereroient en cest endroict bien vollontiers à ma recommandation et cependant j'entendz quilz y usent de telle longueur & difficultez que je ne scay ce que je me doibz promettre de leur Inclination a me donner contentement en chose que Jay tant à cœur Cest pourquoy Je vous en ay bien voulu escrire ceste lettre pour vous prier comme Je faictz de faire tant quil vous sera possible pour la concession de ladite permission audit de lintges et y apporter ce qui deppendra de vous Comme chose ou y va du bien grandeur & reputation de ceste couronne faisant en sorte que Je cognoisse par ceste favorable demonstration combien lesdits sieurs estatz me voudroient gratiffier en plus grande occasion comme Je me le suis tousiours promis de leur affection et encores de la vostre ainsi que le sieur de Buzanval mon ambassadeur vous fera plus amplement entendre[996]

995 *Recueil des lettres missives de Henri IV,* M. Berger de Xivrey (éd.), Paris, Imprimerie royale (Collection des documents inédits sur l'histoire de France), 1843-1876, 9 vol., t. VI (1603-1606), p. 430, d'après un original conservé aux Archives du royaume des Pays-Bas, liasse dite *Loopende*. Copie transmise par M. l'ambassadeur. La signature « De Neufville » est celle de Nicolas de Neufville, sieur de Villeroy, un des principaux conseillers d'Henri IV.

996 BnF, Baluze 293, f ° 67 v °. Lettre citée également par O.-J.-A. Collet, *L'île de Java…*, p. 20-21, d'après les Archives du royaume des Pays-Bas, *Stukken betreffende uitrustingen naar Oost-Indië in Frankrijk, door Lyntjens, Lemaire, etc., etc., 1602-1610* [Pièces concernant les armements pour les Indes orientales, faits en France par Lyntgens, Lemaire, etc.], *Loketkas-Holland-Oost-Indie*, n° 32.

Doc. 15 :
Lettre d'Henri IV aux États généraux
[sans date]

Treschers & bons amyz Alliez et confederez Nous vous avons cy devant escrit a diverses fois en faveur de pierre Lintges pour vous prier de luy permettre de faire construire ou achepter au dedans des portz et havres de vostre obeissance tel nombre de vaisseaux qui luy seront necessaires & sy pourvoir de Cappitaines pillottes & Mattelotz experts pour la Navigation des Indes orientales Comme chose qui importoit le bien grandeur & reputation de ceste Couronne estimant que vous ne ferez difficulté de defferer et vous accorder a une si juste priere afin que nous peussions tirer secours de diverses marchandises que nous sommes contrainctz d'emprunter du costé de levant & de portugal Mais ayant entendu les difficultez qui y ont esté apportées de vostre part Nous vous en avons bien voulu escrire derechef pour vous prier de les faire cesser & permettre audit Lintges de satisfaire au commandement qu'il a receu de Nous d'entreprendre ladite Navigation quoy faisant vous nous ferez cognoistre que vous affectez le bien & grandeur de nostredite Couronne & ferez chose qui nous sera tresagreable & dont nous essayerons de nous revencher en toutes les occasions qui se presenteront ainsi que vous esprouverez par effect[997]

Doc. 16 :
Lettre d'Henri IV à Buzanval
[sans date]

Monsieur de Buzanval Il y a long temps que je ne vous ay escrit en faveur de la Navigation entreprise par pierre Lintges pour obtenir des sieurs Estatz generaux la permission de faire construire ou achepter par dela des Navires et se pourvoir de Cappitaines pillottes & Matelotz experts aquoy Ientendz que lesdits sieurs Estatz usent de tant de difficultez que ne scay ce que me doibz promettre de tous au reffus que Je nay pas attendu a la demonstration qu'ilz ont faicte d'affectionner mes affaires & le bien grandeur & reputation de ceste Couronne Je leur en escritz encores & vous faictz ceste cy qui sera la derniere sur ce subject afin que vous vous emploiez vers eulx autant qu'il vous sera possible et faire en sorte qu'il ne soit donné aucun empeschement audit Lintges et qu'il puisse s'acquiter de ce qu'il a entrepris & du commandement que Je luy ay faict et je le tiendray a service autant agreable que autres que vous me puissiez faire pour avoir fort a coeur ladite Navigation J'en escritz aussi a mon cousin le prince Maurice & au sieur de Barnebelet les lettres en creance sur vous qui vous seront presentees a cachet vollant afin que vous leur puissiez parler en conformité d'icelles & vous envoie aussi la coppie de celle desdits sieurs Estatz à mesme fin[998]

Doc. 17 :
Lettre d'Henri IV à Maurice de Nassau
[sans date]

Mon Cousin aux autres lettres que Je vous ay cy devant escrites en faveur de la Navigation que Je veux faire entreprendre aux Indes Orientales J'adjousteray encores ceste cy et vous prieray de tesnir la main suivant ce que J'escritz aux sieurs Estatz generaux que lon me donne a contentement de permettre a Pierre Lintges a qui Je donne la charge de ladite Navigation de faire construire ou achepter au dedans des portz et havres de l'obeissance desdits sieurs Estatz le nombre de vaisseaux qui luy sera besoing pour cest effect & sy pourvoir de Cappitaines Pillottes & Matelotz experts Je me suis tousiours promis cela de la bonne vollonté desdits sieurs Estatz &

997 BnF, Baluze 293, f ° 66 v °-67.
998 BnF, Baluze 293, f ° 67.

de la vostre laquelle Je vous prie me tesmoigner en ceste Navigation que J'ay à coeur puis qu'elle regarde le bien grandeur & reputation de ceste couronne et Je m'en revencheray en dautre endroict ainsi que le sieur de Buzanval mon ambassadeur vous fera plus amplement entendre[999].

Doc. 18 :
Lettre d'Henri IV aux États généraux
3 mars 1606

Treschers & bons amyz alliez & confederez Nous desirons tant de voir effectuer la priere que nous vous avons faicte de permettre a pierre Lintges d'achepter ou faire construire dedans les havres de vostre obeissance tel nombre de vaisseaux qui luy seront necessaires & sy pourvoir de capitaines pillottes & matellotz expertz pour la navigation des Indes orientales que nous vous en avons bien voulu faire ceste lettre apres plusieurs autres pour vous pour derechef d'accorder ladite permission audit Lintges & d'y prendre resolution le plustost que vous pourrez afin de nous faire cognoistre que vous affectionnez ce que nous avons à coeur et que en diligence ledit Lintges puisse satisfaire au commandement quil a receu de nous d'entreprendre ladite navigation car cest chose qui procedde de nostre mouvement & non de sa poursuitte & nous essayerons de nous en revencher en autre occasion ainsi que vous cognoistrez par effect et que le sieur de Buzenval nostre Ambassadeur pres de vous vous fera plus amplement entendre sur lequel nous remettans nous prierons Dieu treschers & bons amis alliez & confederez quil vous ait en sa tressainte & digne garde Escrit a Paris le 3^{e} jour de Mars 1606[1000].

Doc. 19 :
Lettre d'Henri IV au Grand Pensionnaire Johan van Oldenbarneveldt
3 mars 1606

Monsieur de barnevelet Encores que par plusieurs de mes lettres Jaye cy devant prié les sieurs Estatz generaux de permettre a Pierre Lintges de faire construire ou achepter en havres de leur obeissance les vaisseaux necessaires et se pourvoir de cappitaines & pillottes expertz pour la Navigation que je luy ay commandé en Indes orientalles Je n'ay peu neanmoins jusques icy recevoir d'eulx le contentement que je m'en estois promis cest pourquoy je vous en ay bien voulu escrire ceste lettre pour vous prier derechef de tenir la main que ladite permission soit accordee audit Lintges puisque cest chose qui provient de mon mouvement & non de la poursuitte & qu'au plustost lesdits sieurs Estatz y prennent resolution et je men revencheray aux occasions qui ce presenteront du bon office que jattendz de vous en cest endroict ainsi que le sieur de Buzenval mon Ambassadeur vous fera plus amplement entendre priant Dieu M. de barnevelet quil vous ait en sa sainte garde Escrit a Paris le 3^{e} jour de Mars 1606[1001].

Doc. 20 :
Lettre d'Henri IV à Maurice de Nassau
3 mars 1606

Mon Cousin apres plusieurs lettres que je vous ay cy devant escrites & aux sieurs Estatz generaux touchant la permission que je desire deux pour la navigation que j'ay commandée à Pierre Lintges dentreprendre aux Indes orientalles je vous fais encores la presente a mesme fin & vous prie tenir la main suivant ce que jen escritz aussi aux susdits sieurs Estatz qu'au plustost

999 BnF, Baluze 293, f ° 67.
1000 BnF, Baluze 293, f ° 73.
1001 BnF, Baluze 293, f ° 73-73 v °.

ilz prennent resolution de defferer en cest endroit a la priere que je leur ay si souvent reiteree & dont jay l'accomplissement fort a coeur et je le tiendray deulx et de vous a plaisir tresgrand & tresagreable ainsi que le sieur de Buzenval mon Ambassadeur vous fera plus amplement entendre priant Dieu mon cousin, quil vous ait en sa tressainte & digne garde Escrit a Paris le 3e jour de Mars 1606[1002].

Doc. 21 :
Lettre d'Henri IV à Buzanval
3 mars 1606

Monsieur de Buzenval je vous fais encores la presente apres plusieurs autres que je vous ay cy devant escrites touchant la permission que je desirois des sieurs Estatz generaux pour la navigation que j'ay commandée a pierre Lintges de faire en Indes orientalles afin que suivant celles que j'en escritz aussi ausdits sieurs Estatz dont vous sera baillé copie vous vous emploiez vers eux pour la derniere fois de sorte que je recoive a ce coup le contentement que j'en espere estant chose qui vient de mon propre mouvement et non de la solicitation dudit Lintges jescritz aussi a mon cousin le prince Maurice et au sieur de la bournelet les lettres en creance sur vous qui vous seront presentees a cachet vollant afin que vous leur puissiez parler en conformité d'icelles & vous me ferez service tresagreable priant Dieu Monsieur de buzenval quil vous ait en sa tressainte & digne garde Escrit a Paris le 3e jour de Mars 1606[1003].

1002 BnF, Baluze 293, f ° 73 v °.
1003 BnF, Baluze 293, f ° 73 v °.

Doc. 22 :
Commission de capitaine général de la flotte royale des Indes orientales délivrée à Gérard Le Roy
29 juin 1606

Pouvoir donné par le Roy au S[r] de Roy de cappitaine general de la flotte
de sa maiesté des Indes orientales
1606

Henry par la grace de dieu Roy de france et de Navarre A Nostre cher et bien amé Girard de Roy salut. Desirant donner a nos suiectz la congnoissance des Navigations les plus esloingnees Mesmes de celles qui se font en Indes orientalles pour en tirer le secours de diverses sortes de marchandises quilz sont contrainctz surachapter journellement du costé de Levant et de Portugal et faire reussir pour nosdits suiectz les proffictz et commoditez qui proviennent de cette navigation de laquelle estant besoing donner la charge & conduicte a quelque bon et experimenté Cappitaine de Marine qui sen puisse acquicter aussy dignement quil est requis. A ces causes Nous a plain confiance de voz sens suffizance loyaulté prudhommye et experiance au faict de la marine et de la congnoissance particuliere que vous avez des portz & havres des Indes orientalles pour les voyages par vous cy devant faictz, Vous avons commis & deputté commectons & deputtons par ces presentes Cappitaine general de nostre flotte des Indes orientalles, En vous donnant a ceste fin pouvoir de faire construire et achapter tant dedans que dehors nostre Royaume les Navyres et autres vaisseaux de guerre necessaires pour commencer la navigation desdites Indes orientalles, Iceux equipper et munir de pilottes Mattellotz vivres soldatz artilleries, et autres munitions de guerre que jugerez estre necessaires avecques plaine puissance et auctorité de traffiquer et negotier tant dedans lesdites Indes orientalles que par tout ailleurs que besoing sera soubz nostre nom et baniere sans toutes fois quen ladite navigation Il vous soit loisible offenser ou attacquer aulcune Navire de quelque quallité & condition quilz soyent. Ains au contraire vous donnerez tout secours et assistance aux navires de noz suiectz Amis, alliez et confederez, Ausquelz ne sera aussy permis dempescher ou arrester lesdits Navires dedans leurs ports ou hors dIceulx pour quelque cause et occasion que ce soit, & en cas de destourbier empeschements ou arrestz Vous permectons den demander raison et justice pardevant tous juges quil appartiendra Mesme en cas que par force, violence, hostilité ou voye de faict aulcuns vous voulussent traverser et offenser en ladite navigation de vous deffendre envers tous et contre tous par mesme voye de faict. & ou en ce faisant vous rendriez Maistre des Navires ennemis. Les ayans prises vous les menerez et conduirez avecques les marchandises qui y seront au dedans des ports et havres de nostre Royaume pour faire juger la prise desdits vaisseaux a nostre Conseil et en tirer pour nostre droit la Cinquieme partie. & les autres quatre Cinquiemes estre delaissés a vostre proffit & de vos associez. Comme aussy entendons que des delictz qui pourront estre par vous commis ou par ceulx de vostre flotte Il en soit faict pugnition et restitution au mesme cas et par les mesmes voyes que voulons estre proceddé contre ceulx qui vous offenseront et par le premier de nos Juges Royaulx sur ce requis vous mandons et tresexpressement enjoignons que en la plus grande diligence que faire ce pourra vous ayez a vacquer au faict de ladite Commission. En laquelle prions & requerons tous Roys Princes Republicques noz alliez et confederez vous donner tout confort et ayde sans permectre quil vous soit faict ou donné aulcun destourbier trouble ou empeschement, Tellement que lesdits vaisseaux puissent estre prestz au plustost que faire ce pourra. & Iceux envoyez et conduictz au dedans du havre de nostre ville de Brest en Bretagne pour faire voille lors quil vous sera ordonné. Mandons en oultre a tous les Gouverneurs de noz provinces, Cappitaines des portz et havres de nostre Royaume et a tous nos officiers et suiectz quen tout ce que dessus Ilz vous facent promptement obeyr sans contrevenir a ce qui est de nostre vouloir & intention de ce faire vous avons donné et donnons plain pouvoir puissance auctorité Commission et mandement special. Car tel est nostre plaisir. Donné a Paris le vingt neufiesme Jour de Juin Lan de grace Mil six centz six et de nostre reigne le dixseptiesme. Signé henry & au dessoulz est escrit par le Roy signé de Neufville [Villeroy] et scellée sur simple queue en cire jaulne[1004].

1004 BnF, Dupuy 318, f ° 121-122, et Brienne 319 (= nouv. acq. franç. 7287), f ° 110-112.

Doc. 23 :
Groot Plakaat Boek
[*Grand livre des Placards des États généraux des Pays-Bas*]
9 septembre 1606

Placart

des estats generaux des provinces unyes du pays bas salut a tous ceux qui verront la presente faisons ascavoir comme sachant & aiant entendu que par le mouvement de quelques personnes mutinees enviant a noz provinces qui a esté entrepris & entreprennent contre noz Ordonnances & contre l'octroy par nous donné et accordé pour lespace de vingt ung ans à la compaignie generale des Indes orientales et touchant ladite Navigation hors de noz provinces en autres Royaumes pour doubler la cape de bonne esperance et les estroictz de Mapellanes / Chose qui seroit grand advencement de noz ennemis et de grandissime prejudice de noz subiectz & pays et particulierement notredite compaignie qui a avecq beaucoup de perte d'hommes peines dangers & fraiz descouvert & praticqué ladite navigation avecq plusieurs Roys des Indes apres y avoir meurement consideré pour ce empescher Avons deliberé ordonné & commandé ordonnons et commandons tresexpressement par ceste que nul subject ou habitant en nosdites provinces soient marchandz commis matelotz pillottes gens de marine ou autres personnes de quelle qualité quilz soient ne puissent aucunement sortir de nosdites provinces en autres Royaulmes ou pays pour trafficquer ou commercer en quelque maniere que ce soit dela la cape de bonne esperance ou par le destroit des Mapellanes dans lespace desdits XXI ans qui ont esté octroyés par nous à ladite compaignie sur peine destre chastiez corporellement et confiscation de leurs navires & biens qui auront contrevenu & contreviendront encores quilz se fussent auparavant la datte de ceste oblige ou engage en autre service lesquelz seront contrainctz de quitter et encore quilz se retirassent et s'allassent tenir en autres pays estrangers ne se laissera on de poursuivre ne de exercer et approuver ladite sentence ensemble & de confisquer & vendre leurs biens actions & moyens. Que personne ne ignore ceste notre ordonnance L'envoyons & mandons par toutes les provinces unies aux places la ou de coustume l'on publie noz commandemens & ordonnances a tous noz officiers et justiciers quilz y prennent exactement garde et quilz facent poursuivre decreter executer & pugnir a toute rigueur tous ceux qui contreviendront a ce notre edict lequel a esté arresté en lassemblée generale par Messieurs les Estats generaux Ce IX[e] septembre 1606
par ordonnance desdits sieurs des estats generaux derssen[1005]

1005 BnF, Baluze 293, f ° 67 v °-68.

Doc. 24 :
Extraits d'une lettre de Villeroy à Jeannin
16 février 1608

[…] Au reste, vous saurez qu'il y a ici un homme nommé Mathieu Coulhés, qui autrefois négocioit par delà, pour faire venir en ce royaume un marchand nommé Pierre Linges, qui trafiquoit aux Indes, et promettoit d'établir ce commerce en Bretagne, lequel est maintenant décédé, qui dit y avoir un autre marchand par delà, nommé Isaac Maire, qui est trop plus expérimenté auxdits voyages des Indes, et a beaucoup plus de pouvoir, de connoissance et de crédit ; et suite que ledit Linges, lequel offre de servir Sa Majesté en cette occasion, et même de la venir trouver dès à présent, pour lui en faire les ouvertures nécessaires, desquelles il promet qu'elle recevra consentement. Mais il ne veut être découvert aucunement par delà ni en ce royaume, jusqu'à ce qu'il soit d'accord avec nous des conditions, sous lesquelles il entend dresser et établir ledit commerce.

Sur cela Sa Majesté n'a été d'avis qu'il vienne à présent par deçà ; mais qu'il trouve moyen de vous voir pour vous faire sa proposition, et la résoudre avec vous, disant Sa Majesté qu'elle approuvera et tiendra pour arrêté tout ce que vous conviendrez ensemble, ainsi qu'elle m'a commandé vous en écrire : car elle est assurée que vous ne consentirez et accorderez rien qu'à propos ; et vous dirai qu'il me semble que vous ferez bien de m'avertir du dernier mot de ce personnage pour recevoir sur icelui les commandemens de Sa Majesté devant que de conclure aucune chose ; mais à ouïr parler ce Mathieu Coulhés, il semble que nous devions tirer de ses propositions tant d'utilités et d'avantages que nous n'y ferons difficulté quelconque. Je vous envoie une lettre du Roi pour ledit Maire non suscrite, afin que, si notre paquet tomboit en mauvaise main, il ne soit découvert, tant il craint cela sur toutes choses. Sa Majesté a promis que vous ne le découvrirez à personne, en l'assurant qu'il peut se confier en vous comme en Sa Majesté même, au moyen de quoi je vous prie vous y conduire selon son désir. Ledit Coulhés m'a dit qu'il écrira par cette voie audit Maire, et qu'il me baillera son paquet ; s'il le fait, vous l'aurez avec la présente, à laquelle je n'ajouterai que mes très-affectionnées recommandations à vos bonne grâces […][1006].

1006 *Nouvelle collection des mémoires relatifs à l'histoire de France depuis le XIII^e^ siècle jusqu'à la fin du XVIII^e^ siècle*, par MM. Michaud et Poujoulat, nouvelle édition, t. XVIII : *Président Jeannin, Négociations (1598-1609)*, Paris, Didier et C^ie^, 1866, p. 279-280.

Doc. 25 :
Extraits d'une lettre de Jeannin à Villeroy
14 mars 1608

[…] Dès le lendemain que M. de Preaux[1007] fut arrivé en ce lieu, j'envoyai le sieur de Sainte-Catherine à Amsterdam, avec une lettre que j'écrivois au sieur Isaac Le Maire pour le prier de venir ici, et que j'avois à lui communiquer quelque chose d'important de la part du Roi, sans lui envoyer la lettre de Sa Majesté, que retins pour la lui donner moi-même à son arrivée ; bien lui envoyai-je celle qu'on lui écrivoit en flamand. Il ne faillit de venir quatre jours après, désirant que sa venue fut cachée ; et, à cette occasion, il me vint trouver à l'entrée de la nuit, comme aussi le lendemain de grand matin, puis s'en retourna à Amsterdam sans vouloir demeurer davantage, me disant que ceux de la compagnie des Indes savoient bien qu'il étoit affectionné à la France, versé en ce négoce des Indes, et, s'ils découvroient qu'il eût parlé à moi, que cela leur seroit très-suspect. Il fut deux heures avec moi à chaque fois ; et, après avoir reçu les lettres du Roi avec grand respect et icelles lues, me commença à dire qu'il y a déjà long-temps qu'on lui avoit fait quelques ouvertures de la part de Sa Majesté pour ce fait, et que lui-même s'y étoit offert comme affectionné à la France, étant issu de la ville de Tournay, les habitants de laquelle ont tous la fleur de lis dans le cœur, et qu'il a aussi une si entière connoissance de ce commerce, qu'il pensoit bien y pouvoir être utile. Qu'il avoit dès-lors retenu trois de ses frères avec lui pour les joindre en cette société, lesquels demeurent à présent l'un en Portugal, l'autre en Castille, et le tiers en Italie, et sont tous trois associés avec lui pour six ans en d'autres négoces. Qu'il en avoit fait autant de quelques bons pilotes et matelots, les empêchant de prendre autre parti ailleurs, en espérance de se retirer en France pour ce sujet ; mais lui ayant semblé que cette affaire étoit négligée, il avoit fait prendre parti auxdits pilotes et matelots avec la dernière flotte qui est allée aux Indes. Qu'il n'est pourtant découragé d'entendre à ce dessein, et de retirer ses frères pour y aviser ; mais qu'il est premièrement besoin de voir la résolution qu'on prendra ici, soit de paix ou de guerre. Que si par la paix la compagnie des Indes ne peut continuer son trafic, on la pourroit avoir en France. Que s'il lui est loisible de faire ledit trafic, et que ce soit sans hostilité, qu'on en peut encore faire une en France, laquelle y allant en forme de guerre fera sans doute plus de profit que l'autre, à cause des prises sur les Espagnols et Portugais. Que pour la commencer il faut du loisir à se préparer comme de deux ans, tant pour bâtir navires et former une compagnie, que pour mettre ensemble le fonds et les préparatifs et provisions requises pour faire succéder ce dessein. Que de son côté et de ses associés il se peut faire fort de quatre navires ; à savoir, trois de cinq à six cents tonneaux et un de deux cents, équipés comme il appartiendra pour tels voyages ; qu'on en peut joindre d'autres après à ce commencement, tant de ce pays que de la France, et qu'il seroit bon d'y inviter de la part de Sa Majesté les bonnes et grandes villes du royaume, afin que chacune d'icelles voulût avoir quelque capital en la compagnie, et leur administrateur, comme aussi faire construire quelques navires pour servir à ladite entreprise. Que Sa Majesté même, sous le nom de qui bon lui sembleroit ou sous le sien, aidât à faire le fonds, prenant sa part aux profits, à raison de ce qu'elle y mettroit, comme ont fait autrefois les rois de Castille et de Portugal.

Quant aux pilotes et matelots, qu'il en faut bien prendre quelques-uns des principaux ici, pource qu'ils en ont à présent plus de connoissance, mais qu'on doit tirer le plus grand nombre de la France ; d'autant que si tous les pilotes et matelots étoient de ce pays, il seroit à craindre qu'au retour d'un voyage chacun ne se retirât chez soi avec le gain qu'il auroit fait, puis se remît à autres voyages, soit en Espagne ou ailleurs ; au lieu que les Français ayant leur demeure en France y seront toujours disposés, même avec l'autorité de Sa Majesté, qui les obligera de continuer ; m'ayant dit le sieur Le Maire que les matelots français, étant accoutumés auxdits voyages, seront meilleurs encore que les leurs, pource qu'ils sont plus sobres. Il m'a parlé des ports de France, et m'a dit aussi qu'il y en a grand nombre de bons et plus commodes pour y entrer et sortir en toute saison qu'ici ; qu'il est nécessaire que la compagnie soit libre au lieu où on la mettra, reconnaissant néanmoins l'autorité du Roi et le gouverneur qui y sera, mais que les officiers n'entreprennent rien sur leur commerce. Il a encore ajouté, au cas que la compagnie des Indes qui est ici continue par la paix, que Sa Majesté, en établissant une compagnie chez

1007 Charles de L'Aubespine, abbé et sieur de Préaux, marquis de Châteauneuf. D'abord diplomate, il fut appelé à la direction des finances à partir de 1611 aux côtés de Jeannin, puis nommé Garde des Sceaux par Richelieu en 1630.

soi, fasse défenses, pour quelques années, à tous autres d'apporter les mêmes denrées dans le royaume ; autrement celle qui est en ce pays, laquelle continueroit d'y aller à l'avenir sans commettre hostilité, et, par ce moyen, ne seroit obligée d'avoir aucun équipage de guerre, ni tant de gens que l'autre de France faisant les voyages à ses périls, pourroit toujours donner lesdites denrées à meilleur prix, ainsi leur ôteroit tout le profit. Et sur ce que je lui remontrai deux choses ; l'une, qu'il seroit en leur pouvoir de surhausser le prix, ainsi que bon leur sembleroit, au dommage des sujets de Sa Majesté ; l'autre, qu'en la ville de Marseille plusieurs en font trafic[1008], et qu'il ne seroit raisonnable de leur ôter, il me fit réponse, quant au premier point, que le prix leur pourroit être donné par ceux que Sa Majesté commettroit, lequel il ne leur seroit loisible d'excéder ; et pour l'autre qu'il n'entendoit toucher au commerce de Marseille ; car les marchands de ce lieu-là ne distribuent aussi bien leur trafic qu'aux provinces qui sont près d'eux, à quoi ils n'auroient aucun intérêt. Il m'a tenu plusieurs autres propos sur le sujet de ce commerce, des moyens de l'établir és Indes, et qu'il sait, par quelques capitaines de navires et pilotes qui ont été en ces Indes d'Orient, que les rois et peuples qui ont ouï parler de la grandeur du royaume de France et de la puissance des rois qui y commandent, leur ont souvent demandé s'ils n'y enverroient point d'armée pour les aider à chasser les Portugais et Espagnols, et contracter une bonne amitié et intelligence avec eux, leur disant que les Hollandois n'étoit qu'un petit pays, et que si ce grand Roi étoit de la partie, ils seroient incontinent maîtres de leur ennemis, leur demandant souventes fois là-dessus, en leur langage, s'il avoit autant de chevaux, de gens et d'arquebuses que les Portugais. Et quand on leur disoit qu'il en avoit bien plus, ils s'en réjouissoient, et montroient de désirer leur venue. C'est ce que j'ai pu recueillir de ces discours.

[…] J'entretiens aussi de longue main deux hommes de qualité en ce lieu, auxquels les marchands de la compagnie des Indes communiquent toutes leurs affaires, et s'y fient du tout, afin que si la compagnie cessoit ici on la pût transporter en France ; ce qu'ils m'ont toujours promis. M. de Schomberg connoît aussi bien particulièrement le trésorier de cette compagnie qui est Allemand, et y a beaucoup de pouvoir, qui m'a dit de même qu'il y est bien disposé ; mais il ne faut plus s'attendre à ladite compagnie, étant bien certain, soit paix, trêve ou guerre, qu'elle continuera son trafic, du moins pour quelques années. La plus grande difficulté sera, à mon avis, quand on voudra faire une compagnie en France, de pourvoir qu'on demeure d'accord avec les marchands hollandais, lesquels ne prendront plaisir de voir que nous entrions en leurs brisées, et, par ce moyen, diminuions leurs profits. Car, encore que par raison ils doivent toujours être nos amis et nous favoriser partout, ce que je tiens certain pour le corps de leur Etat, il y a néanmoins danger que ces marchands ne fassent le contraire, et ne s'unissent même plutôt avec les Portugais pour en chasser tous les autres qui y voudroient aller ; mais il n'est encore temps de parler de cette affaire ici jusqu'à ce que leur traité soit conclu ou rompu. Outre ce, il me semble qu'on s'en doit cacher le plus qu'on pourra, jusqu'à ce qu'on veuille venir aux effets, de peur que les Espagnols n'en soient avertis, et ne préparent quelques dessein pour rompre le nôtre, soit en nous faisant la guerre s'ils peuvent séparer d'avec nous l'Angleterre et la joindre avec eux, ou bien en faisant quelque traité avec les Hollandais mêmes qui les pourroit unir en ce trafic ; car les Espagnols sont si sensibles en la crainte de ce danger, qu'il n'y a rien qu'ils ne fassent pour s'en garantir. Et à la vérité, s'ils considéroient bien que ces Indes d'Orient sont d'une si grande étendue qu'ils ne peuvent empêcher qu'autres qu'eux n'y abordent, ils pourroient bien y souffrir les Hollandais, leur rendant commun ce qu'ils pensoient tenir auparavant seuls, afin qu'étant conjoints en cet intérêt, ils s'unissent aussi ensemble pour en chasser tous les autres. C'est chose que je crains, ne désirant pas toutefois qu'ils soient si sages que de prendre ce conseil […][1009].

1008 Marseille et Rouen par mer, Lyon par terre étaient les seules villes françaises où l'introduction des épices était autorisée.

1009 *Président Jeannin, Négociations (1598-1609)*, édition Michaud et Poujoulat, p. 302-304.

CHAPITRE II
1611-1615

Doc. 26 :
Lettres patentes de Louis XIII pour la premiere Compagnie des Indes Orientales
2 juillet 1615

LOUIS par la Grace de Dieu Roy de France & de Navarre. A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut : Jacques Muisson & Ezechiel de Canis, Marchans de notre Ville de Rouen, Nous ont fait remontrer qu'incontinent après notre Avénement à la Couronne, désirans entretenir les desseins & les saintes intentions du feu Roy notre très-honoré Seigneur notre Pere (que Dieu absolve) qui auroit voulu établir en ce Roïaume la Navigation aux Indes Orientales, pour exercer tousjours ses subjects à la Navigation, & les rendre experts au faict de la Marine, pour s'en servir ès occasions esquelles il en auroit besoing pour la deffense de son Etat, ensemble pour l'enrichir & accomoder d'aultant plus par les proffícts que pourroient faire ses subjects par l'apport de tant de Marchandises Etrangeres qui se trouvent en ces seuls Pays à fort bon compte, eu esgard à ce qu'elles se vendent par de-çà, sans qu'il leur feust besoing les aller rechercher & surapcheter des Voisins qui les revendent à prix excessifs, Nous aurions accordé dès le 2 Mars 1611, nos Lettres Patentes à notre amé & feal Conseiller & Trésorier à Limoges le Sieur Godefroy & à Girard le Roy Flamend de Nation & leurs Associez par lesquelles Nous leur aurions permis faire achapt de Vaisseaux, les munir, équipper, frester & armer de choses nécessaires pour l'entreprise d'un tel desseing, & quand & quand pour ce qui leur étoit nécessaire au premier Voyage se servir de Pillotes, Mariniers, & Capitaines Estrangers expérimentez au faict de la Marine, & qui eussent certaine congnoissance des Costes, Ports & Havres où tel trafficqs en Mer se peuvent seurement & commodément establir, lesquels eussent faict difficulté de s'employer en tels & si longs Voyages, d'aultant qu'estant Estrangers & non naturalisez, ils craignoient que venans à mourir leurs biens n'eussent appartenu à leurs héritiers, leur aurions accordé que tous ceux qui à leur requeste & priére seroient employez au faict de ladite Navigation, ne seroient subjects en aucune sorte & maniére aux Droits d'Aubeyne, Desherence & aultres Droits qui Nous appartiennent sur les biens des Estrangers trafficquans ou qui deceddent en ce Royaume, comme aussi pour ce qui leur estoit nécessaire d'establir une Compagnie & Société ; laquelle en corps eust fourni aux fraitz de ladicte Navigation, qui ne peult estre entreprinse par des Particuliers, & que plusieurs Gentilshommes, Officiers & aultres Gens de qualité de nostre Royaume, pourroient faire difficulté d'y entrer, crainte que cela alterast & contrevinst aulcunement à ce qui estoit de leur Noblesse, Priviléges & qualitez, aurions déclaré par nos Lettres susdictes, que cela ne dérogeroit aulcunément à leurdicte Noblesse, Priviléges & qualitez, & pour les encourager de tant plus à mettre à exécution un si louable desseing, leur aurions donné permission d'entreprendre seuls telle Négociation durant douze années, pendant lesquelles Nous aurions icelle interdicte à toutes aultres personnes, & néanmoings ils n'auroient jusques à present fait aulcune diligence ni préparatifs à cet effect, & cependant Nous frustrent de nos intentions, & nos subjects de leur liberté, & des commodités qu'ils pourroient recevoir par le moyen d'un tel trafficq, c'est pourquoi ils Nous remonstroient en toute humilité que s'il Nous plaisoit leur accorder à eux qui sont nos naturels Subjects, même grace & faveur que Nous aurions accordée ausdicts Sieur Godefroy & à Girard le Roy Flamend de Nation & interdire ledit trafficq à toutes aultres personnes, pendant tel temps qu'il Nous plaira, & même révocquer le Privilége par Nous accordé ausdits Godefroy & Girard le Roy & leurs Associez, attendu qu'ils n'ont tenu compte de s'en servir, & n'ont dressé pour cette occasion auculne Société, ils entreprendront la dicte Navigation, dresseront promptement Société, & équipperont Navires prestz à partir dans la présente année ; à quoi lesdicts Godefroy, Girard le Roy & leurs Associez, s'estans opposez & Nous ayant faict dire & remonstrer qu'il n'estoit raisonnable de leur oster le Privilége à eux par Nous accordé pour douze années, sans qu'ils ayent auculnement failly ni démérité envers Nous ny contrevenu en auculne façon à leurs dicts Priviléges, soubs pretexte qu'ils ne l'ont à present mis à exécution, d'autant qu'il n'a tenu

à eulx & qu'ils ont tousjours esté prests, mesme pour cet effect sont encore en plusieurs grands frais ayant faict venir Navirres en nostre Havre de Brest, propres pour cette entreprinse & yceulx fretter, munir & esquipper de toutes choses nécessaires, & encore continuent les mesmes dépenses soubs l'assurance de leurs dicts Priviléges, & que ce qui a retardé ledict Voyage sont les traverses & empeschements qui leur ont esté donnés tant par des Estrangers voisins de la France qui s'opposent de tout leur pouvoir à ce desseing, que par des François, lesquels après le déceds du feu Roy Henry le Grand nostre très-honoré Seigneur & Pere (que Dieu absolve), se sont retirez de leur Société, qu'aussi pour le deceds de nostre cher & bien amé le Duc Dampville Pair & Amiral de France, & de plusieurs de leurs principaux Capitaines & Pillotes. Mais quoiqu'il y ait, que le Privilége leur estant accordé pour douze ans, ils peuvent toujours dans ce temps purger leur demeure, & qu'ils sont prests & offrent de faire dès-à-présent, mesmement de mettre Navirres en Mer tous prestz, frettez & esquippez pour ledict Voyage en mesme temps & saison que lesdicts Muisson et du Cain & leurs Associez. Nous après avoir sur ce meurement délibéré par l'advis de la Royne nostre très-honorée Dame & Mere, des Princes de nostre Sang & aultres, ensemble de nostre cher & bien amé Cousin le Duc de Montmorency & Dampville, Pair & Amiral de France & de Bretagne, & aultres Seigneurs de nostre Conseil, inclinans aux priéres & remonstrances, tant desdicts Muisson, de Cain & leurs Assossiez, que desdicts Godefroy, Girard le Roy & leurs Assossiez, désirans gratiffier les ungs & les aultres, & nourrir paix & amitié entre nos subjects, & recognoissant qu'il seroit périlleux qu'il y eust diverses Compagnies & Sossietez pour une mesme entreprinse, & que cela pourroit rendre la Navigation infructueuse & inutile : Sçavoir faisons qu'en confirmant les Priviléges par Nous ci-devant accordez ausdits Godefroy, le Roy & leurs Assossiez, Nous avons accordé & accordons auxdits Muisson, de Cain & leurs Assossiez, pareille grace, faveur & Privilége qu'aux dicts Godefroy, le Roy & leurs Assossiez & yceulx Priviléges, tant desdicts Muisson, de Cain & leurs Assossiez, que desdicts Godefroy, Girard le Roy & leurs Assossiez, joincts, unis & incorporez ensemblement : les joignons, unissons & incorporons ; ensorte que désormais ce ne soit plus qu'un Privilége & une seule & mesme Sossiété & Compagnie. Avons pour agréable qu'yceulx Muisson, de Cain, Godefroy, Girard le Roy & leurs Assossiez, entreprennent la dicte Navigation aux Indes Orientales ; prenons & mettons yceulx Muisson, de Cain, Godefroy, Girard le Roy & leurs Assossiez Regnicolles & Estrangers, en nostre Protection & Sauve-garde ; voulons & ordonnons que tous Marchans, Cappitaines, Soldats, Pillotes, Matelots & Estrangers qui seront employez au faict de ladicte Navigation, ne soient subjects en auculne sorte aux Droits d'Aubeyne, Desherence, & autres Droicts qui Nous appartiennent sur les biens des Estrangers trafficquans ou qui décedent en ce Royaume, & qu'ils joüissent comme Nous leur avons accordé & octroyé, accordons & octroyons par ces présentes de pareils Droicts, Priviléges & Libertez, comme s'ils estoient nos naturels Subjects, & qu'ils joüissent de toutes sortes de Droicts & Priviléges dont joüissent les Estrangers, estant en nos Foires de Lion, & que tous Gentilshommes, Officiers & aultres Gens de qualité, puissent librement entrer en ladicte Sossiété, sans que cela déroge ne contrevienne en aulcune façon à leur Noblesse, Priviléges & qualitez, nonobstant toutes Coustumes, Ordonnances & Arrests à ce contraires, dont Nous les avons relevez & relevons par cesdittes présentes, & avons interdict telle Navigation aux Indes Orientalles à toutes aultres personnes durant le temps & espace de douze années, pendant lesquelles yceulx Muisson, de Cain, Godefroy, Girard le Roy & leurs Assossiez pourront fretter & esquipper tel nombre de Navirres que bon leur semblera pour entreprendre ledict Voyage, & ce de l'advis & direction de ceulx qui seront nommez & establis à Paris par ladicte Sossiété & Compagnie, pour la conduite de leurs affaires, lesquels seront du nombre des Intéressez à la dicte Navigation, & les Navires destinez audict effect seront nommez à la Requeste desdits Assossiez & du consentement de nostredit Cousin, *La Flotte de Montmorency*, & à cette fin dès à présent avons faict très-expresses inhibitions & deffences à tous nos subjects aultres que ceulx de ladicte Compagnie d'entreprendre aulcune Navigation du Costé de Levant par de là le Cap de Bonne Espérance, si ce n'est de l'advis & consentement de ceulx qui auront été ainsi nommez & establiz pour la conduite de leurs dictes affaires durant ledict temps & espace de douze années, à compter du jour de leur premier Embarquement, à peine de confiscation des Vaisseaux & Marchandises qui seront de retour & auront esté apportées de delà le Cap de Bonne-Espérance, au proffict de ladicte Sossiété & Compagnie, révoquans dès-à-présent toutes aultres Permissions, Congez, Lettres Patentes, & Priviléges octroyez à quelque personne que ce soit, mesme à ceux qui pourroient avoir esté ou seroient ci-après donnez par lesdictz Godefroy, Girard le Roi & leurs Assossiez, en vertu des Priviléges par Nous à eux ci-devant accordez, si ce

n'est qu'ils soient agréez, ratiffiez & confirmez par ceux qui, comme dict est, auront la conduite de leurs dictes affaires, & pour le surplus des Articles accordez par nostre dict Cousin, ci attachez soubs le Contresel de nostre Chancellerie, Nous les avons agréez et ratiffiez, agréons & ratiffions, voulons & nous plaist, que d'yceulx lesdicts Muisson, de Cain, Godefroy, Girard le Roy & leurs Associez, joüissent pleinement & paisiblement selon leur forme & teneur, à la charge que tous ceulx qui voudront entrer en ladicte Sossiété, y seront receus durant le temps & espace de trois années, à compter du jour & datte de ces présentes, pour telles sommes que bon leur semblera. Si donnons en Mandement à nos amez & feaulx Conseillers les Gens tenant nos Cours de Parlement, Chambre des Comptes, Cour des Aydes de Paris, Rouen, Bourdaulx, Bretagne, & aultres nos Justiciers & Officiers qu'il appartiendra, que nos présentes Lettres, Déclaration, vouloir & intention ils fassent lire, publier & enregistrer, & le contenu en ycelles inviolablement entretenir, garder & observer de poinct en poinct selon leur forme & teneur, sans permettre qu'il y soit donné aulcung trouble, nonobstant clameur de haro, Chartre Normande, oppositions ou appellations, ou aultres empeschemens quelconques ; dont Nous avons réservé toute cognoissance à Nous & à nostre Cousin le Duc de Montmorency & Dampville, Pair & Amiral de France & de Bretagne, & ycelle interdicte à tous nos aultres Subjects, Justiciers & Officiers, comme pareillement enjoignons à tous nos Gouverneurs des Villes, Ports & Havres de prester auxdicts Muisson, de Cain, Godefroy, le Roy & leurs Assossiez, tout confort, faveur, secours & ayde, quand requis en seront, & pour ce que l'on pourroit avoir affaire des présentes en plusieurs & divers lieux, Nous voulons qu'au *Duplicata* ou *Vidimus* qui en sera fait soubs Scel Royal, ou dûëment collationné par l'un de nos amez & feaulx Conseillers Nottaires & Sécretaires, foy soit adjoutée comme au présent Original, auquel en temps de ce, & affin que soit chose ferme & stable à tousjours, Nous avons faict mettre notre Scel ; car tel est nostre plaisir. Donné à Paris le deuxième jour de Juillet l'an de Grace mil six cens quinze, & de nostre Regne le sixiéme. *Signé*, LOUIS, *& sur le reply* par le Roy Potier, *& scellé sur double queuë en Cire jaune du grand Scel*. Registrées ouy le Procureur Général du Roy, pour joüir par les impetrans du contenu en ycelles, s'inscrivant au Greffe de l'Admiraulté & Thresor, à Paris en Parlement le deux Septembre 1615. *Signé* Du Tillet. *Copié sur les Registres du Parlement, intitulés,* 2 *Volume des Ordonnances de Louis XIII. Cotté* AAA. *fol. 230. verso*[1010].

1010 Reproduit par J. Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes…*, p. 162-166 (orthographe du XVIII[e] siècle).

CHAPITRE IV
UNE EXPÉDITION MALOUINE MENÉE EN PARALLÈLE : LE *SAINT-LOUIS* ET LE *SAINT-MICHEL* (v. 1616-1618)

Doc. 27 :
Au Roy : Requeste 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 mentionnéz [1664]

Au Roy.

Sire,

Vostre Majesté voit à ses pieds les plus humbles supplications des négocians d'Anvers, à qui l'avantage de la forte protection et de la bienséance de la France inspira de venir il y a quelques années, exécuter en ses havres un projet de commerce aux Indes Orientales. L'effet avait répondu à leur dessein par l'envoy de deux grands navires, *le S. Louis* et *le S. Michel*, dont la course et l'expédition fut courte et d'un immense produit. Et si la Fortune qui n'avoit pû empescher les fruits, non plus que la route aisée de cette heureuse navigation, n'a pas laissé d'emprunter la main de l'homme pour s'y conserver quelque dépendance, son désespoir doit estre extrême d'en voir le jugement réservé par la Providence au tribunal du plus magnanime de tous les monarques, et que cet essay des suppliants ait esté comme l'avant-course de ce grand œuvre d'aujourd'huy dont la puissance et la gloire n'appartenoit qu'à celle de vostre règne.

Le départ de ces deux navires arméz à Saint-Malo avec huict à neuf vingts hommes, tous François, fut avant la guerre[1011]. Le capital de la Compagnie, compris la dépense des vaisseaux, fret, cargaison et équipages, environ d'un million de livres. Et pour le bien présomptif de l'entreprise, elle fut confiée au nom et gestion des nomméz Armel Martin et Jean Pépin, marchands de Saint-Malo, ses facteurs, sous la bannière et commission de cette Couronne.

La flotte trouva partout la mer si facile, qu'encor qu'on eût touché et mis pied à terre en plusieurs endroits de la route pour s'y rafraîchir et négocier, elle se veit dans quatre mois doubler le cap de Bonne-Espérance, puis cinglant à Madagascar et repassant la Ligne, visita la pluspart des rades du premier continent Oriental, descendant par le cap de Commorin au dedans du golfe de Bengala à l'isle de Ceylan, où l'un et l'autre vaisseau ayant fait leur commerce, se seroient disperséz, *le S. Louis* droit aux costes de Coromandel pour y continuer ses débits et amas[1012], et le *S. Michel* à Achem, isle de Sumatra, où il acheva sa charge par un grand nombre de poivres, en attendant le *S. Louis*, lequel s'y estant rendu peu après, on fit voile vers Bantam, isle de Java, pour y achever celle de ce dernier vaisseau, et sous le bon plaisir du prince y establir le siège de la correspondance et de l'entrepost.

Les deux navires ne laissèrent de parcourir et trafiquer encor aux isles voisines, d'où s'estant rejoint audit entrepost, ils y remplirent si abondamment le magazin de la Compagnie, que de l'excédent de leur charge, on laissa à Bantam à la garde d'André Jocet, préposé desdits facteurs avec plusieurs François de l'équipage, 65.639 pièces de toiles de cotton, plusieurs pierreries et offion brutes, grand nombre de poivres et autres marchandises, revenant selon l'évaluation de France et factures, à plus de 1500.000 livres, outre partie des deniers restant de

1011 La trêve de douze ans entre les Provinces-Unies et l'Espagne, signée le 9 avril 1609, fut rompue en 1621.
1012 Il est dit plus loin que les Français du *Saint-Louis* furent reçus très favorablement à Pondichéry.

la caisse, quelques barques, joncs, pataches et autres commoditéz nécessaires, afin d'y continuer le trafic et préparer par ledit Jocet la charge de nouvelles flottes, pendant que les deux vaisseaux ramèneroient la leur par deça en compagnie de plusieurs navires anglais de connoissance retournéz tous en Angleterre, au moyen de quoy l'expérience de ce premier voyage se voyoit consommée et mesurée à deux années cinq mois seulement.

Observations dudit voyage des Indes.

Outre ce grand succèz de l'entreprise, les officiers de la flotte désirans pourvoir à la sureté des progrèz de l'avenir, eurent la prévoyance avant leur retour, de faire un estude exact des remarques de toutes leurs routes et séjour ésdites Indes, de la richesse et disette de chacunes isles, tellement disposées que toutes sont indigentes de quelques choses, et que ce qui manque aux unes, abonde aux autres ; en sorte que non seulement ils y avoient chargé ce qui est propre pour nostre Europe, mais même y avoient fait un continuel employ de leurs barques, pataches et joncs du pays, à commercer avec grand profit, les besoins de lieux à autres.

La situation, le gouvernement et les mœurs de chaque lieux furent observéz : la royauté rencontrée presque en tous distroits, et une sympathie si universelle à l'humeur françoise que cette petite flotte et ses envoyéz avoient esté receus par tout à cœur ouvert. *Le Nayacq de Pondichéri*, sis en la coste de Coromandel, avoit permis par traité de bâtir et entretenir en son ressort une forteresse pour seureté du commerce françois, se contentant pour toute indemnité d'une légère prestation, dont le projet se fût exécuté, si la Compagnie eût continué ses envois.

Le devis pour chacune expédition des flottes futures, fut qu'après qu'elles eurent chargé nombre de morfil et toiles des lieux aux costes de Guynée, en s'y rafraîchissant, et achevé sur la route le commerce des autres costes d'Afrique jusques à l'entrepost de Madagascar. Leur descente aux Indes, au dessous des Maldives, devoit estre droit à *Surate* où se charge encore quantité de toiles propres pour *Achem* et autres isles de la Sonde, afin de s'y pourvoir aussi de diamants et rubis, et autres raretéz qui y abondent. Puis, descendant en trafiquant à Cananor, Calicut, Cranganor, Cochini et autres costes du continent jusques au cap de Commorin et isle de Ceylan, ordonner les vaisseaux aux différents endroits de l'Inde et de la Sonde, pour y faire leurs débits et amas.

Partie desditz vaisseaux vers les costes de Coromandel pour y vendre le morfil, plomb, ambre de Dunsvic, corail poly et autres marchandises avec grand profit ; et négocier encore à Pondichéri, Pentapoli et Massulipatan en diamants et rubis, la mine des diamants estant proche, et celle des rubis au Pégu qui n'en est pas loin. Mesmes charger ausdites costes de Coromandel de l'indigo, divers ouvrages de toiles des lieux, dont on y peut facilement gager à soy des manufactures à peu de frais, l'argent y estant rare et les vivres à si vil prix, que deux cent cinquante réaux de huict par an y suffisent à la nourriture de dix hommes ; en toiles estant pareillement de grand débit pour le Pégu, Siam, isles de Malaca, Sumatra, Java, Célèbes, Bornéo jusques aux Molucques.

L'autre partie des navires distribuéz aux susdites isles de l'Inde et de la Sonde pour débiter les toiles à Achem, Andrigheri et Iambi, lieux marchands de ladite isle de Sumatra, Iortan et Bantan, isle de Java, Juncalon et Queda, isle de Malaca, d'où elles communiquent par les insulaires jusques à Siam et Pégu. Et charger de poivre aux mesmes isles où ordinairement ès mois d'avril et may, il ne couste pas plus d'un réal de huict le sac. Puis en Sequadana et Bandarmassin, isle de Bornéo, pour y commercer les perles, diamants, or, bézoarts, sang de dragon, ambre gris, soyries, toiles et ouvrages de la Chine, aux isles de Célèbes ou Macassar, Java minor ou Bima, Solor et Timor pour la muscade, clou de girofle, poivres, massis, bois de sandale, escailles de tortuë, bezoüards, ambre-gris, bois d'aloës, parfums, musc de civettes, et autres raretéz et commoditéz propres tant au traficq de lieux à autres que pour l'Europe, selon l'expérience que ladite flote y avoit si utilement frayé par ses routes.

Comme le nombre de ses vaisseaux ne s'estoit pas trouvé proportionné à l'importance de l'entreprise, ils (les officiers) avoient résolu de porter au retour les armateurs à augmenter le fond du capital jusques à cinq ou six millions de livres, afin de pouvoir fournir et envoyer deux flottes de huict navires chacune, un an l'une après l'autre, garnies de leurs barques et pataches, et de nombre d'hommes suffisant à la défense, au commerce et à la mer. Les six premiers bastiments de chaque flotte estant depuis 550 jusques à 1000 tonneaux, pour charger et retourner continuellement, et les deux autres de chacune flotte de 2 à 400 tonneaux, pour rester et estre employéz sur les lieux. Au moyen de quoy, chaque retour n'estant que de six vaisseaux bien équipéz, eût toujours rapporté de puissants produits et en seureté.

Ils devoient exciter la Compagnie de postuler en Cour, à ce que pour prévenir par delà toute occasion de démèléz ou difficultéz mutuelles, il fût convenu par les ambassadeurs ou résidents de cette couronne avec le Conseil d'Espagne et Portugal, Angleterre, et les Estats de Hollande, que les vaisseaux françois et ceux desdits alliéz pussent respectivement et en toute confédération aller trafiquer, vendre et achepter, en tous les ports occuppéz et à occuper de part et d'autre èsdites Indes.

Et généralement, après avoir, par les officiers desdits *S. Loüis* et *S. Michel*, examiné sur leur propre épreuve toutes les autres circonstances et observations dudit voyage, pour en faire icy rapport exact aux armateurs, ils se disposèrent au départ [de Bantam] et à ramener par deça la riche charge des deux navires, en compagnie de ces vaisseaux anglois mentionnéz cy-devant.

Prise èsdites Indes et restitution de quelques deniers à Amsterdam par les Hollandois sur ledit vaisseau S. Michel*, et retour dud. Vaisseau* S. Loüis *à S. Malo.*

Mais Lorent Réal, lors général des Holandois à Iacatra, distant de quinze lieues dudit Bantam auxdites Indes, jaloux de l'heureux prémice de l'entreprise françoise, et voulant de son chef en empescher ou traverser les suittes, s'avisa, par une intelligence secrette, au préjudice de la bannière et alliance de cette couronne, et sans aucun ordre ny aveu de Messieurs les Estats ses supérieurs, de sortir en mer sur son amiral à la teste de ces vaisseaux, pour surprendre et saisir ledit navire *S. Michel* qu'il enleva avec toute sa charge, consistant en grande multitude de poivres, clou de girofle, muscades, indigo, massis, ambre gris, bézoüarts, pierreries tant polies que brutes, nombre de coffres et ballots de toile de cotton, vaisselle d'argent, soyries, tapis brodéz d'or, ouvrages et tentures de la Chine et autres richesses évaluées à deux millions de livres tournois, tant selon les factures que par les informations intervenuës.

Si bien que le vaisseau S. Loüis, après plusieurs mois employéz inutilement à réclamer cette prise vers ce général Holandois, avec tous actes de protestations sur ce nécessaires, se veit réduit à esquiver et revenir seul à S. Malo, où il arriva ès mains desdits facteurs Martin et Pépin, qui le receurent avec sa charge, consistant en 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 cotton, soyes escruës, et autres marchandises de valeur de plus de quinze cens mille livres, dont ces mesmes facteurs commencèrent dès lors de faire leur proye.

Aussi-tost l'avis de l'insulte du *S. Michel* porté à la Cour, ordres exprés en furent dépeschéz d'arrester en tous les havres du royaume les effets des Holandois pour seureté de la restitution de ce vaisseau mal pris, et les informations envoyées avec le facteur Martin en Holande pour la poursuivre. Que la Justice n'y fut pas entière ny si prompte, ledit Martin en fut seul coupable par sa prévarication, puisque Messieurs les Estats très-religieux et respectueux vers cette Couronne, dont l'alliance leur est sacrée, désavoüèrent solennellement l'action de leur général, condamnant la Compagnie des Indes à une pleine réparation, pour laquelle il est du fait de ce facteur infidel de s'estre relâché au simple quart du prix de la perte, par ce prétendu traité de Hollande qu'il allègue et qu'il n'a jamais voulu exhiber ausdits armateurs, ayant au contraire, Alain Martin son fils et complice, et Pépin son collègue, achevéz de s'approprier entre-eux tous les deniers et provenus de l'entreprise par des prétendus actes et estats de comptes passéz en fraude des supplians avec un banqueroutier attitré (partie inhabile en sa faillite) sans mention aucune des quinze cens mil livres tournois des marchandises de la Compagnie restées aux Indes, dont ils se sont accomodéz, et d'ailleurs tellement remplis de dol, erreurs de calcul, doubles emplois, fausses dépenses, obmissions de recepte, reliqua et rétention frauduleuse de deux millions de livres en principal, sans les intérests et autres vices essentiels de comptes, que la recherche et la réparation en sont de droict imprescriptibles…

Expériences notables dudit voyage et commerce des Indes.

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 estrangers ont jamais exploitéz chez eux par la force des armes, y est aisé aux François par celles du cœur.

La troisiesme 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. Que si le navire *S. Loüis* party avec le *S. Michel* du havre de S. Malo, au lieu d'y estre de retour dans cette espace, selon les mesures prises avec les vaisseaux anglais cy-dessus, a employé en sa course trois années complettes, sa foiblesse à revenir seule et les embaras de la perte du *S. Michel* furent l'accident de son retard, qu'il eut évité ou vaincu, si la flotte eût esté plus forte d'un ou deux navires.

La quatriesme est le profit immense de ce riche commerce, qui sert de source inépuisable depuis tant de temps à la Compagnie de Holande et autres Estats alliéz de Vostre Majesté. Et par le propre essay de ces deux vaisseaux des suppliants, dont l'armement avec le surplus du capital de la Compagnie ne fut jamais que d'un million, et le provenu de quatre à cinq millions de livres selon les factures et la justification ci-dessus, il est convainquant qu'en moins de deux ans et demy, on retire trois à quatre cens de profit sur cent de capital à chaque voyage dudit négoce. Et comme les embarquemens futurs eussent toujours trouvé leurs charges prestes à l'entrepost en arrivant sur les lieux, au moyen du trafic continuel des commissionnaires y laisséz, l'espace de chaque course se fut veüe racourcir à moins de deux années.

Sire,

Les suppliants… réservent au procéz deux nouveaux chefs de cette défection en l'incendie de leur vaisseau *S. Loüis* brûlé méchamment au Havre de S. Malo par iceux facteurs qui voulurent ainsi ensevelir dans ses cendres toute occasion de retour ausdites Indes, où le nommé Etienne Martin, leur parent et émissaire, avoit desja esté le traditeur du *S. Michel*.

Et puisqu'à la faveur du traité de paix, l'intervention desdits suppliants a esté receuë au Conseil en l'instance de comptes desdits navires contre lesdits Martin, Pépin et consorts, sur le debte desquels ledit de Soucanye est assigné pour notables sommes, que Votre Majesté n'a pas desdaigné estre informée des attentats faits à la religion de ses tribunaux par ledit Alain Martin, en la subreption de plusieurs arrests à son particulier jusques en 1657, pendant que tous les papiers, actes, preuves et enseignemens de la déprédation desdits vaisseaux estoient lors encor adhéréz et détournéé par ses pratiques, et les suppliants interditz à toute défenses et liberté de leurs droits en ce royaume durant la guerre. Que par arrest de vostre Conseil d'Estat du 19^{me} juin 1658 et ordres exprès donnéz en conséquence, recherche exacte ayant esté faite desdits papiers, la pluspart d'iceux ont esté recouvréz en Bretagne et apportéz au greffe ès mains du s^{r} Catelan, secrétaire du Conseil, d'où par arrest de vostre Conseil royal du cinquième décembre 1663, ils auroient esté transféréz en celles du sieur Berryer, conseiller ordinaire de Votre Majesté, lesdits Alain Martin et consors tenus cependant rapporter entre les mains ledit prétendu traité de Holande, à quoy ils n'ont encor voulu satisfaire. Qu'ensuitte de l'examen fait au Conseil desdits titres et papiers décisifs de la conviction desdits facteurs, il leur est ordonné, par autre arrest du huictiesme may dernier 1664, de remettre par devant les sieurs commissaires à ce députéz, toutes les pièces justificatives de leur gestion, estats de compte et provenus desdits navires. Que sur le refus d'obéir, ils y sont derechef condamnéz par autre arrest de vostre Conseil d'Estat du onzième aoust aussi dernier 1664. Et qu'enfin, suivant les graces spéciales de Vostre Majesté touchant l'importante disposition et privilèges dudit commerce, la matière se trouve aujourd'huy heureusement évoquée à vostre Conseil royal, où la justice est dans sa source et en bénédiction universelle, lesdits estrangers cesseront de rendre icy enuyeuses aux pieds de Vostre Majesté leurs remontrances…[1013]

1013 BnF, collection Thoisy, vol. 89, f ° 175 *sq*. Publié par C. 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. 62-71.

Doc. 28 :
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
[1664]

Il n'y eût jamais dans le commerce des Nations une perfidie ny déprédation si atroce que celle qui fait la matière du présent procèz.

Deffunct Pierre Brasseur, marchand de ladite ville d'Anvers, et l'un des plus dignes négocians de l'Europe, avoit à l'ayde des intervenans, armé et équippéz deux navires, le *S. Loüis* et le *S. Michel*, pour le généreux voyage et commerce des Indes Orientales. La dépense du fret et de l'entreprise fut environ d'un million, dont les intervenants contribuèrent 460 mil livres de leur part, le surplus de la bourse de Brasseur. Et comme la guerre estoit lors entre la Flandre et la Hollande, qui eût rendu la navigation périlleuse aux armateurs sous la bannière espagnole, celle de la France fut empruntée, commission prise du Roy, attache de M^{gr} le duc de Vandosme, gouverneur et admiral en Bretagne, et la cargaison expédiée à S. Malo, sous le nom simulé d'un François, Jean Pépin, marchand audit lieu, quoy qu'il n'en fût que simple facteur.

Les deux navires font si bon négoce aux Indes qu'en peu de temps les voyla chargéz de richesses pour plus de deux millions chacun, selon la foy des informations et procèz verbaux. Mais ce succèz faisant jalousie aux Hollandois, ils enlèvent ledit vaisseau *S. Michel* avec toute sa charge sur les mers de Bantam, afin de fermer aux François, quoy qu'alliéz, par la terreur de cet exemple, toute voye et dessein de retour aux mêmes Indes, dont en effet ils n'ont depuis tentéz la route.

Le *S. Loüis* seul retourne à bon port à S. Malo ès mains du facteur Pépin, qui commence d'en soustraire plus des deux tiers des marchandises, et débite le résidu pour le prix environ de 350 mil livres, dont il est comptable.

Armel Martin, autre facteur, est envoyé en Hollande avec les ordres requis pour la restitution du *S. Michel*, et nonobstant sa valeur vérifiée à deux millions quatre cens mil livres, Martin allègue n'en avoir fait accord avec Messieurs des Estats qu'à 550.000 livres, à luy fournis en plusieurs termes à Amsterdam, d'où il en seroit venu à l'instant 10 novembre 1623 extorquer la ratification de Brasseur, lequel de maistre et propriétaire, se seroit veu en un moment devenu l'esclave et la victime de ces facteurs[1014].

1014 BnF, collection Thoisy, vol. 90, f° 574. Publié par C. de la Roncière, « Les précurseurs… », p. 71-72.

Doc. 29 :
Memoire instructif du dernier voyage faict soubz la Baniere de France aux Indes Orientales, Dans lequel sa Majesté se trouve aujourdhuy interessée pour une somme de trois cent soixante quatre mil cinq cent cinquante deux livres seize soubs en principal deue de clair et net aux Ennemis
[sans date]

[En marge : Voyage faict aux Indes orientales par deux vaisseaux frettez des deniers prestez par aucuns marchands d'anvers a Pierre brasseur]

Quelque temps avant la rupture de la paix [1621] certains habitans de la ville d'Anvers presterent a Pierre brasseur de la mesme ville, negociant d'ordinaire en celle de St. Malo jusques a la somme de 455 691 livres pour faire commerce aux Indes Orientales au nom d'un françois.

De cette somme furent freitez deux navires, l'un nommé le St. Michel, Et l'autre le St. Louis du port chacun de six cent tonneaux, lesquels chargez de quantité de toilles, dentelles, couteaux, Et autres marchandises de Flandres furent envoyez audict St. Malo, Et confiez à Jean Pepin, du nom duquel l'on se servit.

Au retour desdites Indes, l'un d'iceux chargé de 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 fut receu par ledict pepin audict St malo.

L'autre de pareille valeur fut pris sur mer par les holandois, pour la mauvaise prise duquel sa Majesté de glorieuse memoire interposant son autorité Royale en fist faire raison, ou ledict Brasseur n'ozant paroistre, Envoya Armel Martin dudict St. Malo lequel a son dire n'en receut que la somme de cinq cent cinquante mil livres par un traitté avec lesdits holandois.

De tous ces grands biens lesdits Pepin, martin Et leurs complices proches aliez, & concitoyens ont disposé comme de leur propre au preiudice desdits creanciers d'Anvers, ausquels ils ont forcé ledict brasseur de faire banqueroutte, & de senfuir audi St. Malo pour prandre ce qu'ils ont voulu luy donner et mettre a couvert soubz le nom de Jacques domis son beaufrere, l'un des receleurs avec lequel soubz le nom d'Anthoine lEvesque il a secrettement vescu en cette ville jusques en six cent trante cinq, que les gendres dudict brasseur ont incessamment poursuivi lesdits Pepin, les heritiers de Martin & leursdits complices pour rendre compte des effects desdits navires.

Envers lesquels Estant condemnez par Arrest du parlement de Rennes du VIII Janvier 1648 Ils se sont pourveuz contre & faisant voir qu'ils ne peuvent rien pretandre desdicts Effects qu'apres que lesdits creanciers d'anvers seront payez.

Par Arrest dudict Parlement du XIIII May 1650 ils ont esté deboutez conformement a celuy du premier d'apvril 1643 par lequel l'un desdits gendres de brasseur s'estant faict adjuger par provision une somme de six mil livres sur la somme de trante mil livres & interrests stipulez. Estant entre les mains dudict Pepin desdicts Esfects en fust deboutté a cause de ladite banqueroutte.

Depuis laquelle annee 1650 jusques au mois d'apvril dernier il a esté faict plusieurs poursuites au Conseil pour tascher de les joindre en un mesme parlement veu qu'il ne sagit que d'un mesme faict entre mesmes parties, qu'ils sont en debat a qui ne randra compte entre autres de ladite somme de 550 000 livres qu'ils soustiennent tous deux avoir faict des frais immenses contre lesdits holandois, quenfin qu'ils n'ont qu'une mesme defence a scavoir ladite banqueroutte apres avoir aporté toutes les suittes imaginables.

Auquel Conseil ils ont obtenu plus de vingt arrests sur requeste par lesquels ils se sont faict separer, les uns renvoyez au parlement de paris & les autres en celuy de Rennes tous confirmatifs de ceux des 1er apvril 1643. & 14 may 1650 par lesquels ce qu'ils doivent est asses clairement adjugé ausdits creanciers d'anvers, Et par consequent a sa Majesté a cause de la rupture de la paix.

Il ni faut point dautres pieces pour les condemner que leurs propres estats de fraiz & mises sans receptes rampliz de supposez payements faicts au double & profit pour des sommes baillées a la grosse adventure sur lesdits navires lesquels sils sont veritables ca esté de peur destre decouverts ou bien de crainte que leurs dits Estats ne fussent examinez & reglez suivant l'ordre du commerce par lequel les avanturiers doivent contribuer aux fraiz faits pour le recouvrement des navires sur lesquels la grosse avanture est mise.

Enfin apres longues chicannes la verité paroist En ce que par leurs propres pieces lesdits navires ont esté fretez de largent presté par lesdits creanciers d'Anvers, ausquels il est encore a presant deu avec les interestz depuis ledit temps. Partant lesdits pepin Martin & autres leurs complices fauteurs & receleurs deladite banqueroutte sont tenuz d'en faire restitution[1015].

1015 BnF, ms. fr. 17871, f ° 308-309.

CHAPITRE V
UN TROISIÈME VOYAGE : LE *MONTMORENCY*, L'*ESPÉRANCE* ET L'*HERMITAGE* (1619-1622)

Doc. 30 : *Lettre du roi d'Atjeh à Louis XIII* 27 juin 1621

> Lettre du grand Siri Sultan, vainqueur & conquesteur avec l'aide de Dieu de plusieurs Royaumes, Roy d'Achen, & par la faveur de Dieu, de toutes les terres qui en sont au levant & au couchant. Du levant le royaume, terres & seigneuries de Deli ; le royaume de Ior avec ses terres & seigneuries ; le royaume de Paham, le royaume de Queda & le royaume de Pera avec leurs terres & seigneuries : Du couchant le royaume & territoire de Priamam ; le royaume & territoire de Ticou ; le royaume & territoire de Passaruam[1016] : Soient données au grand & puissant Roy de France. Sçaura le Roy de France que la lettre qu'il m'a envoyée par le Capitaine General de Beaulieu m'a esté délivrée, & que i'ay veu tout ce qu'il m'escrit & comme il me recommande ce Capitaine General, auquel i'ay fait beaucoup d'honneur, tant au fait du trafic, que de luy avoir donné qualité & seance de mes principaux gentils-hommes : quant à l'offre, que si i'ay affaire de quelque chose de France, i'envoye un memoire par le Capitaine General de Beaulieu, pour faire paroistre combien i'estime cela, disant davantage si Dieu conduit cette lettre à sauvement, i'en attends response par les Navires qui viendront chargez de marchandises, pour trafiquer en ce Royaume, qui me sera grand contentement : ainsi ie prie Dieu qu'il garde bien les Estats du Roy de France. Et puisque Dieu nous a fait grands Roys en ce monde, il semble raisonnable que nous soyons amis, & que nous communiquions : En signal d'amitié i'envoye huit bahars de poivre qui est fruit de cette terre : Dieu preserve l'illustre personne du Roy de France avec ses Estats & Royaumes pour longues années. Fait au mois Rajab (ou Iuin) l'an mil trente [1621][1017].

L'original de cette lettre semble perdu, mais la Bibliothèque de l'Institut en conserve une traduction française du XVII^e^ siècle, quelque peu différente :

> Letre du grand roy Coltan Empereur et Conquesteur de plusieurs roiaumes avec l'aide de Dieu et Roy d'Achem par la grace de Dieu et de tout le Ponant et Levant, comme aussi du roiaume de Delly, de Jor, de Paguan, de Queda, de Pera, de Barma, de Preaman de Ticou et de Ponsaman, pour envoier au grand et puissant Roy de France. Saura le Roy de France que la lettre qu'il a envoiée par le Capne général Augustin de Beaulieu, laquelle j'ay receue et veue par icelle comme ledit de Beaulieu m'est recommandé et que je luy preste toute aide et faveur, ce que j'aurois fait tant au trafiq de la marchandise que pour luy donner entrée et place parmy mes grandes seigneuries, qui est le plus grand honneur que je luy saurois fere ; touchant tout ce que

1016 Ce sont les royaumes de Deli, de Johor, de Pahang, de Kedah, de Perak, de Priam, de Ticou et de Pasamam, qui se situent dans la partie nord de Sumatra ou dans la péninsule de Malaisie.

1017 La lettre originale « estoit dans un sachet de velours rouge avec des cordons d'or, escrite en langage d'Achen en lettres d'or, sur du papier fort licé, avec plusieurs doreures & enlumineures autour de la missive ». Beaulieu la fait traduire en portugais puis rapporte son contenu en français. Voir *Mémoires du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu dressés par luy-mesme*, *in* M. Thévenot, *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point esté publiées*, Paris, Thomas Moette, 1696, vol. I, p. 73-74. Cette lettre a été publiée par Denys Lombard dans son ouvrage *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda (1607-1636)*, Paris, École française d'Extrême-Orient, 1967, p. 245-246, puis dans son édition du récit de Beaulieu : *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622. Augustin de Beaulieu, un marchand normand à Sumatra*, Paris, École française d'Extrême-Orient – Maisonneuve et Larose (Pérégrinations asiatiques), 1996, p. 151-152 (orthographe et ponctuation modernisées).

le roy de France me mande que je luy mande ce que j'auray besoing du roiaulme de France, j'en ay donné un mémoire audit de Beaulieu à cette fin qu'il cognoisse comme je le tiens en honneur et estime. Aussy ledit de Beaulieu m'a promis, Dieu luy faisant la grâce de retourner en France à sauveté et à port de salut, que je dois espérer la responce de la présante avec force navires chargés de marchandises pour trafiquer en ce roiaume, ce que je désire grandement ainsy. Et prie Dieu qu'il garde l'estat du roy de France et sa personne illustre pour longues années. Puisqu'il a pleu à Dieu nous fere grands et roys au monde, il convient par raison qu'elle soit aimée. J'envoie huit poisées ou mesures de poivre pour estre fruit du creu de ce païs en signe d'amitié. Dieu veuille garder sa personne et son estat pour longues années avec tous ses roiaumes. Faict au mois de juing mil trente ans [1621][1018].

1018 « Lettre du Roy d'Achem de l'isle de Sumatra au roy Louis XIII (1622) », Bibliothèque de l'Institut, Fonds Godefroy 269, f ° 119, citée dans *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales…*, p. 152-153, n. 76.

Doc. 31 :
Memoire de la compagnie des Indes orientales contre les hollandois
[sans date]

Au Roy

& a Messeigneurs de son Conseil

Les associez de la Compagnie des Indes orientalles habitans de vostre ville de Sainct 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 voiage par eulx faict aux Indes orientalles par la prise dun vaisseau 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 huict et combienque de jour a audit (aujourdhuy) Il leur aye esté donné esperance de leur en faire faire la raison par les estatz generaux des Provinces Unyes ausquelz les sieurs de Boississe & du Maurier ambassadeurs ordinaires & extraordinaires en auroient faict de grandes instances au nom de Vostre Majesté. Oultre les sollicitations que armel Martin sieur de la parisiere de la part desdicts supplians en a faict qui a esté envoyé par trois divers voiages vers lesdits estats par vostre commandement. Ce neantmoings jusques apresent non seulement il ne leur est reussy autre fruict de leur esperance que de vaines remises que les hollandois leur ont faites de Jour a autre a desseing de les conformer en longueur de temps & fraictz de poursuittes affin de les contraindre & forcer pressez par la necessité de quitter toutes leurs grandes & justes pretensions pour un Vingtiesme. Mais au lieu de leur rendre & restituer cella ilz leur ont faict une autre tresgrande & nouvelle deppredation depuis peu. Qui est qu'apres la premiere lesdits suppliants ayant laissé six hommes pour leurs facteurs & commissionnaires a Bantan avec des moyens & effets pour faire achapt de nouvelles marchandises & preparer la charge de quelques vaisseaux quilz leur debvoient envoyer pour continuer le commerce & trafficq et apporter en vostre Royaume de grandes richesses lesquelles se feussent respandues dans touttes les Provinces dIcelluy. Lesdits hommes feirent un grand amas de choses rares, precieuses, exquises, & 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 faict un pareil voyage ausdictes Indes orientalles et esté aussy mal traictez par lesditz hollandois qui leur bruslerent leur vice admiral aupres dudit Bantan avec pertes & mort de plusieurs de leurs gens vendirent ausdits facteurs leur troiziesme vaisseau parce quilz n'avoient assez dhommes pour le ramener & pour lachapt duquel vaisseau et en attendant que le navire Montmorency feut prest pour partir & revenir ensemble en france, voyagerent vers les Isles philippines & aillieurs, d'ou ils rapporterent diverses & riches marchandises et retournans a Achim [Atjeh], feirent rencontre desdictz hollandois qui comme il fault que le plus foible cedde au plus fort se saisirent de leur dict vaisseau 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 faict aucune plaincte a vostre Majesté. Lequel dernier vol & pyraterie est de telle consequence aux supplians quilz peuvent dire avec verité que leur mal est sans remede et quilz ny a affliction esgalle a la leur laquelle ne trouve poinct de parolle assez vifve pour le representer Car se voyans ruynes & reduictz a la pauvreté, a la faim & mandicité en laquelle ilz languiront le reste de leurs jours. Outre le regret de survivre a leur misere il ne leur demeurera rien d'entier, que la souvenance de leur premiere condition, sil ne plaist a vostre Majesté prandre compassion de tant de pauvres personnes affligées & desolees. A ces causes Sire et que vostre Majesté est plainement informée de leurs justes doleances & plainctes animées de tant de raison & de verité par ses deux grandes & insignes deppredations quilz ont souffert desdits hollandois Lesquels par l'impunité de la premiere ont faict avec plus daudace de cruauté d'insolence la derniere Il vous plaise apres une si longue attente de cinq ans leur permettre enfin de faire arrester par droict de represailles, tous les Navires, marchandises biens & autres choses quilz trouveront en tous les portz & villes de ce royaume appartenir aux subiectz desdits Estatz des Provinces Unyes pour estre vendus et des

deniers qui proviendront de la vente leur estre payé pour leur desdommagement trois millions de livres affin que ceste Justice exemplaire arreste a ladvenir le cours de telz actes d'hostillité, que lesdictz hollandois font sur voz subiectz et quilz viendront faire jusques au dedans de ce Royaume silz ne sont severement reprimez par la perte de leurs biens et les supplians continueront a prier Dieu pour vostre prosperité & santé[1019].

1019 BnF, ms. fr. 16738, f ° 14-15.

Doc. 32 :
Long récit de toutes les vexations que les associés de la Navigation aux Indes orientales ont à subir de la part des Hollandais et Zélandais (arrêt du parlement de Normandie, 16 avril 1622)

Du xvi[e] jour d'avril mil six cent vingt-deux.

Sur la requête présentée par M[e] Thierry Desmarestz, conseiller et secrétaire du roy, maison et couronne de France, Jacques Muysson, Jacques de Beaulieu[1020], Pierre de Vallongnes, Pierre Fermanel, Ezechiel de Caen, Henry Cavelier, Simon Lemaistre, pour eux et les autres associés en ce royaume de la navigation aux Indes orientales, narrative que pour grandes considérations Sa Majesté et le feu roi d'heureuse mémoire Henry-le-Grand aurait accordé aux dits associés, exclusivement de tous autres, la dite navigation dont l'entreprise ayant eu au premier voyage assez bons succès avec espérance encore de meilleur à l'avenir, à l'honneur et utilité du public, la jalousie aurait porté les Hollandais et Zélandais à toutes sortes de voies pour en rompre et détourner la continuation et bon effet à tous les Français, bien que confédérés de la France, en pleine amitié et obligés à toutes sortes de respects envers le roi et ses sujets, voyant en l'an mil six cent dix-sept la flotte des dits associés mise sur et arrivée à grands frais et périls au royaume de Bantam, quoique le général les eût envoyés avant la descente visiter, les congratuler et avertir de leur venue comme amis, au lieu de la courtoisie et assistance due entre confédérés après en avoir donné toute parole et assurance au dit général, ils retinrent cinq des principaux menés pour la langue et le trafic comme instruments plus nécessaires au dit voyage prisonniers afin de le rendre inutile, voire arrêté ledit général encore depuis prisonnier, et huit Français de son équipage, armé et approché leurs vaisseaux pour assaillir et forcer ceux de la dite flotte et contraignirent l'équipage passer à leurs volontés, bien que le roi même du dit Bantam leur eût donné pleine assurance et licence du trafic en ses pays et royaume, leur ayant fait perdre un de leurs vaisseaux, ôté leurs hommes hollandais quoique leurs pilotes, canonniers et principaux de leur navigation fussent tous Français des havres de cette province, et, retardant l'accomodement de leurs barques pour aller au profit, leur auraient fait perdre le dit navire et fruit du dit voyage espéré à plus de deux cent mille livres de dépense, dont s'étant plaints au roi, il aurait fait solliciter diverses fois les Etats de Flandres par son ambassadeur de leur en faire récompense, les quels, quelque réquisition et diligence que les dits associés en eussent fait de leur part, il avait été impossible d'en tirer aucune raison, non plus qu'il a été pour la déprédation faite sur un appelé Eustache[1021], auquel et au sieur ambassadeur de Sa Majesté ils ont tellement dénié justice que l'on a été contraint permettre user d'arrêt sur les vaisseaux et marchandises appartenant à la compagnie faite aud. Hollande pour la même traite, ce qu'ils ont tellement illudé qu'il n'a été possible d'avoir aucune copie du contrat d'icelle et liste des associés, tantôt la disant rompue, tantôt chargeant les vaisseaux sous noms supposés, voire les faisant le plus souvent réclamer par des Français les accommodant de leurs noms, que jusques à présent led. Eustache n'en a eu que des frais et désespoir pour leurs artifices et illusions, bien que les derniers ambassadeurs étant venus en France en eussent donné toute assurance à Sa Majesté ;

Mais davantage voyant qu'en attendant l'issue de l'espérance qu'ils avaient donnée de satisfaire lesdits associés des dommages et pertes par eux reçus au dit an mil six cent dix-sept, iceux associés n'avaient laissé d'équiper et renvoyer une seconde flotte avec beaucoup plus de frais, voire jusques à cinq cent mille livres, et renforcé d'un grand vaisseau, où la voyant arriver à bon port à la rade dudit royaume de Bantam, envoyèrent quatre de leurs vaisseaux forcer celui auquel commandait le sieur Du Pont Gravé et le faire amener dudit Bantam à Jacatra, où perfidement ils firent jeter une lance de feu dans la chambre et magasin des canonniers qui les brûla et consomma, et prenant cet embrasement pour occasion de piller, enlevèrent aussitôt

1020 Ce personnage était soit l'oncle, soit le frère d'Augustin de Beaulieu.

1021 Michel Eustache était l'armateur de la *Madeleine*, commandée par Jacques Lelièvre, de Honfleur. Ce navire fut capturé en mars 1616 près des îles du Cap-Vert par un navire hollandais, les *Armoiries de Zélande*, dont le capitaine, surnommé Vitrebol, fit cruellement torturer et massacrer une grande partie de l'équipage. Voir E. Guénin, « La fin d'un corsaire honfleurais, le capitaine Lelièvre », *Le pays normand*, mars-avril 1902, p. 33-47 et 56-62.

toutes les marchandises, canons munitions et agrès envoyés et amenés en Hollande et Zélande, se moquant de la nation française, usant de menaces que l'on n'en aurait jamais la raison, publiant en outre ouvertement que quelque chose qui advienne, ils ne permettraient jamais les Français y naviguer et trafiquer, leur étant trop important, et les intérêts et dommages que les Français pouvaient prétendre de leur empêchement leur être de beaucoup moindre conséquence, gagnant assez si au deshonneur des Français ils les peuvent dégoûter et débouter de cette traite et navigation ; en quoi outre l'importance de tel fait et indignité à tous les Français, et que de toutes les rares marchandises qui s'apportent dudit pays, il en faudrait passer à leur merci et dépendre d'eux, ils préoccupent par telles voies insupportables le plus grand moyen qui se fût préparé de tous les siècles passés de rendre les Français le plus puissant peuple par la mer et navigation, ses commencements prenant trait de mettre sus dans peu d'années quarante-cinq et cinquante grands vaisseaux de guerre soutenus d'un fonds de plus de douze millions dont le public eût non seulement reçu de grandes utilités, mais aussi l'Etat une grande force et sûreté à tous accidents, ce qui est encore facile de réparer et exécuter s'il plaît à la cour assister lesdits associés de la protection et secours de son autorité et bonne justice, tendant lesdits associés, par leur requête, à ce qu'ils soient permis et autorisés d'user d'arrêt sur tous les navires, biens et marchandises qui se trouveront appartenir aux Hollandais et Zélandais et faire procéder à la vente d'icelles pour la récompense des dommages, pertes et intérêts desdits associés jusques à la somme de quinze cent mille livres.

Vu par la cour ladite requête et pièces y attachées,

Conclusions du procureur général du roi, et ouï le conseiller commissaire,

Ladite cour a renvoyé et renvoie les demandeurs en l'amirauté de France, au siège général de la table de marbre du Palais, pour leur être pourvu sur les fins de la requête.

De Faucon. – J. De Civille[1022].

1022 Publié par E. Guénin dans ses travaux « Un navigateur rouennais, Augustin de Beaulieu », *La Normandie historique, archéologique, littéraire, etc.*, 17e année (t. X), août 1902, n° 8, p. 337-350, 402-416, 452-460 et 494-500 (document reproduit p. 338-340), et *La route de l'Inde*, Paris, Hachette, 1903, p. 235-237.

BIBLIOGRAPHIE

1. Instruments de travail

- ANGOT A., *Dictionnaire historique, topographique, et biographique de la Mayenne*, Mayenne, J. Floch, 1975, t. III, p. 275-277.
- *Atlas géographique du monde*, Paris, Atlas, 1994.
- *Atlas historique*, G. Duby (dir.), Paris, Larousse, 1987.
- BECDELIÈVRE A.-G. de (comte), *Biographie liégeoise*, t. II, Liège, Jeunehomme, 1837 (rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1971), p. 102-109 (François Pyrard) et p. 539-547 (Henri-François Pyrard).
- *Bibliographie annuelle de l'histoire de France*, Paris, CNRS, 1953-2004.
- *Biographie nationale publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, Bruxelles, Bruylant – Christophe et C^{ie} imprimeurs-éditeurs, t. VI (1878), col. 373 (François Pyrard), et t. XVIII (1905), col. 387 (François Pyrard) et col. 387-392 (Henri-François Pyrard).
- *Biographie universelle ancienne et moderne*, L.-G. Michaud (dir.), Paris, Michaud, 1843-1861, 45 vol.
- *Dictionnaire d'histoire maritime*, M. Vergé-Franceschi (dir.), Paris, Robert Laffont, 2002, 2 vol.
- *Dictionnaire de biographie française*, J.-C. Roman d'Amat, M. Prévost *et al.* (dir.), Paris, Letouzey et Ané, 1933-1992, 18 vol.
- FROIDEVAUX H., *Les sources documentaires de l'histoire des premiers établissements de la Compagnie des Indes françaises*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1933.
- *Grand dictionnaire universel du XIX^{e} siècle*, P. Larousse (dir.), Paris, Larousse, 1866-1876, 17 vol.
- *Guide des sources de l'histoire de l'Asie et de l'Océanie dans les archives et bibliothèques françaises : présentation scientifique*, Paris, Archives nationales, 1982.
- JAL A., *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Dictionnaire des termes de la marine à voile*, A. Zysberg et É. Ridel (dir.), Paris, CNRS, 2011.
- KERVILER R., *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne*, Rennes, J. Plihon et L. Hommay, 1886-1902.
- *L'Inde et la France, deux siècles d'histoire commune, XVII^{e}-XVIII^{e} siècles. Histoires, sources, bibliographie*, P. Le Tréguilly et M. Morazé (dir.), Paris, CNRS, 1995.
- *La Grande Encyclopédie*, Paris, Société anonyme de la Grande Encyclopédie, 31 vol.
- *Le Grand Atlas des explorations*, Paris, Éditions de l'Encyclopédie Universalis, 1991.
- *Les sources de l'histoire de France, XVI^{e} siècle (1494-1610)*, H. Hauser (dir.), t. IV : *Henri IV (1589-1610)*, Paris, Picard, 1915.
- *Les sources de l'histoire de France, XVII^{e} siècle (1610-1715)*, L. André et E. Bourgeois (dir.), t. I : *Géographie et histoires générales*, « Voyages en Asie et en Afrique », Paris, Picard, 1913 ; rééd. 1986, 7 vol.
- *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^{e} siècle* (4^{e} colloque international d'histoire maritime, Paris, 1959), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1962.
- *Nouvelle biographie générale depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, D^{r} F. Hoefer (dir.), Paris, Didot frères, 1857-1866, 46 vol.
- POLAK J. et M., *Bibliographie maritime française depuis les temps les plus reculés jusqu'à 1914*, Grenoble, Les quatre seigneurs, 1976-1983, 2 vol.

- RENOUARD P., *Répertoire des imprimeurs parisiens, libraires et fondeurs de caractères au XVII^e siècle*, Nogent-le-Roi, Jacques Laget – Librairie des arts et métiers, 1995.
- *Répertoire d'imprimeurs / libraires (vers 1500-vers 1810)*, J.-D. Mellot, É. Queval (éd.), nouvelle édition mise à jour et augmentée, Paris, Bibliothèque nationale de France, 2004.

2. Sources manuscrites

2.1. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine

- Registre des sépultures de l'église protestante de Vitré, 1590-1668 : acte de décès de Marguerite de Moucheron, 12 février 1614.
- 10 NUM 35288 654, registre des sépultures de Saint-Malo, 1603, f ° 15 : liste d'une cinquantaine de Malouins morts au cours de l'expédition du *Corbin* et du *Croissant* [Archives municipales de Saint-Malo, GG 40, juin 1603]. 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 ° 29).
- 10 NUM 35288 263, registre des baptêmes de Saint-Malo, 1619, f ° 233 v ° : baptême d'un « jeune homme natif du pais du Jappon », 14 juillet 1619 [Archives municipales de Saint-Malo, GG 28, f ° 233 v °]. Copie sous la cote 10 NUM 35288 102, f ° 165 v °.
- 1 F 944 : François Martin, *Description du premier voyage faict aux Indes orientales par les François en l'an 1603*, fac-similé de l'édition de 1609, écrit au XIX^e siècle de la main d'Arthur de la Borderie (1827-1901), grand historien de la Bretagne.
- 2 Em 181 famille de Moucheron : document daté de 1618 qui concerne l'achat d'une maison à Saint-Malo par Julien de Moucheron, neveu de Balthazar de Moucheron.
- 2 F 55 : « Maison de la Ricordais » : acte de vente de ce domaine par les héritiers de Guy Martin, fils aîné de François Martin.
- C 4987 : acte de 1622 renouvelant le don du roi de France Henri IV à François Martin.

2.2. Archives municipales de Vitré

- Registre des baptêmes de Vitré, 1^er octobre 1575 : acte de naissance de François Martin.
- Registre des décès de l'église Notre-Dame de Vitré, 18 juin 1603 : liste des 14 rescapés du *Croissant*.

2.3. Bibliothèque nationale de France

- Français 13423, f ° 275 v ° à 278 v ° et 287 à 291 v ° : « Extrait des voiages du S^r de Malherbe, par les S^rs Corneillan et Bergeron ».
- Français 13423, f ° 303 r ° à 308 v ° : « Voyages de henry de feynes Sieur de Monfart Provençal, es Indes orientales les annees 1606 &c. ».
- Français 13423, f ° 315 r ° à 316 r ° : « Voyage des François ès Indes orientales en 1616 et 1617 ».
- Français 15980, f ° 49 : supplique adressée par François Lefort à l'ambassadeur d'Henri IV à la Cour d'Angleterre de 1598 à 1602, Jean de Thumery, seigneur de Boissise (vers 1598).
- Français 16738, f ° 14-15 : « Memoire de la compagnie des Indes orientales contre les hollandois » (s. d.).
- Français 17329, f ° 215-278 : projet de Royale Compagnie de la navigation et commerce pour les voyages

de long cours, par François du Noyer, sieur de Saint-Martin (1622).

- Nouvelles acquisitions françaises 1754, f ° 14 : commission de l'amiral de Montmorency pour Michel Frotet de la Bardelière (18 décembre 1600).

3. Sources imprimées

- ASSELINE D., *Les antiquitez et chroniques de la ville de Dieppe*, publiées par MM. Hardy, Guérillon et l'abbé Sauvage, Dieppe, A. Marais et A. Leblanc, Paris, Maisonneuve et C^ie^, et Rouen, C. Métérie, 1874, 2 vol.

- BERGERON P., *Traité de la navigation*, Paris, chez Jean de Heuqueville et M. Soly, 1629.

- *Calendar of State Papers. Colonial series, East Indies, China and Japan*, vol. 2 : 1513-1616, et vol. 3 : 1617-1621, W.N. Sainsbury (éd.), Londres, Longman, 1864 et 1870.

- *Collection des mémoires relatifs à l'histoire de France, depuis l'avénement de Henri IV, jusqu'à la paix de Paris, conclue en 1763*, M. Petitot (éd.), t. XI et t. XII : *Les négociations du Président Jeannin*, Paris, Foucault, 1821.

- DUPLESSIS-MORNAY P. du, *Mémoires et correspondance pour servir à l'histoire de la réformation et des guerres civiles et religieuses en France, sous les règnes de Charles IX, de Henri III, de Henri IV et de Louis XIII, depuis l'an 1571 jusqu'en 1623*, Paris, Treuttel et Würtz, 1824-1825, 12 vol. [t. IX : *Écrits politiques et correspondance, 1598-1604*, 1824] ; rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1969.

- FEYNES H. de, *An exact and curious survey of all the East Indies, even to Canton, the chiefe Cittie of China : All duly performed by land, by Monsieur de Monfart, the like whereof was never hetherto, brought to an end*, Londres, Thomas Dawson, 1615.

- FEYNES H. de, *Voyage faict par terre depuis Paris jusques à la Chine par le S^r^. de Feynes, gentilhomme de la maison du Roy et ayde de camp de ses armées, avec son retour par mer*, Paris, Pierre Rocolet, 1630 et 1636.

- FOURNIER G., *Hydrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, M. Soly, 1643 ; 2^e^ éd. Paris, J. Dupuis, 1667 ; 3^e^ éd. Paris, A. Dezallier, 1679 ; édition moderne : Grenoble, Les 4 seigneurs, 1973 (reproduction en fac-similé de la seconde édition de 1667).

- GROTIUS H., *Mare liberum. De la liberté des* mers [1609], traduction d'Antoine de Courtin (1703), publiée par le Centre de philosophie politique et juridique de l'université de Caen (Collection Bibliothèque de philosophie politique et juridique, Textes et documents), Caen, Presses universitaires de Caen, 1990.

- LA BOULLAYE LE GOUZ F., *Les voyages et observations du Sieur de La Boullaye le Gouz gentilhomme angevin*, Paris, Gervais Clousier, 1653.

- LA TRÈS-SAINTE-TRINITÉ P. de, *Voyage d'Orient*, Lyon, A. Jullieron, 1669.

- LE BLANC V., *Les Voyages fameux du sieur Vincent Le Blanc*, Paris, chez Gervais Clouzier, 1648, 1649 et 1658.

- LE FÈVRE DU GRAND HAMEL T., *Discours sommaire de la navigation et du commerce*, Rouen, Courant, 1650.

- *Lettres et négociations de Paul Choart, seigneur de Buzanval, ambassadeur ordinaire de Henri IV en Hollande, et de François d'Aerssen, Agent des Provinces-Unies en France (1598, 1599), suivies de quelques pièces diplomatiques concernant les années 1593-1596 et 1602-1606, publiées pour la première fois par G. G. Vreede*, Leyde, Luchtmans, 1846.
- MOCQUET J., *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales & Occidentales. Faits par Jean Mocquet, Garde du Cabinet des singularitez du Roy, aux Tuilleries. Divisez en six livres, & enrichis de Figures. Dediez au Roy*, Paris, Jean de Heuqueville, 1617, 1645, 1665 et 1830.
- MONTCHRESTIEN A. de, *Traicté de l'oeconomie politique*, Rouen, J. Osmont, 1615 ; réédition partielle par T. Funck-Brentano, Paris, M. Rivière, 1889, et par F. Billacois, Genève, Droz, 1999.
- *Nouvelle collection des mémoires relatifs à l'histoire de France depuis le XIII^e^ siècle jusqu'à la fin du XVIII^e^ siècle*, M. Michaud et M. Poujoulat (éd.), nouvelle édition (34 vol.), t. XVIII : *Président Jeannin, Négociations 1598-1609*, Paris, Didier et C^ie^, 1866.
- PALMA CAYET P.-V., *Chronologie novenaire*, Paris, J. Richer, 1608.
- *Recueil des lettres missives de Henri IV*, M. Berger de Xivrey (éd.), Paris, Imprimerie royale (Collection des documents inédits sur l'histoire de France), 1843-1876, 9 vol., t. III (1589-1593) et t. VI (1603-1606).
- SAVARY J., *Le parfait negociant*, Paris, Louis Billaine, 1675.
- TALLEMANT DES RÉAUX G., *Historiettes*, Paris, Jechener, 1857, t. VI, p. 502. [sur Pyrard]
- VAN LINSCHOTEN J.H., *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage es Indes Orientales*, Amsterdam, Henry Laurent, 1610.
- *Vie de Jérôme Bignon, avocat general et conseiller d'État, Par M. l'Abbé Pérau*, Paris, Jean-Thomas Herissant, 1757.
- *Voyages faits principalement en Asie dans les XII, XIII, XIV, et XV siecles, par Benjamin de Tudele, Jean du Plan-Carpin, N. Ascelin, Guillaume de Rubruquis, Marc Paul Venitien, Haiton, Jean de Mandeville, et Ambroise Contarini, accompagnés de L'Histoire des Sarasins et des Tartares, et precedez d'une introduction concernant les voyages et les nouvelles decouvertes des principaux voyageurs, par Pierre Bergeron*, La Haye, J. Neaulme, 1735, vol. I.

4. Ouvrages, thèses et mémoires

- ACERRA M., MEYER J., *Histoire de la marine française : des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994.
- ANIS A.-F., *Voyages et aventures de François Pyrard de Laval*, Paris, Librairie Bloud et Barral, 1897.
- ANTHIAUME A., *Cartes marines, constructions navales et voyages de découvertes chez les Normands 1500-1650*, Paris, Dumont, 1916, 2 vol.
- ATKINSON G., *The Extraordinary Voyage in French Literature before 1700*, New York, Columbia University Press, 1920.
- ATKINSON G., *Les relations de voyage du XVII^e^ siècle et l'évolution des idées. Contribution à l'étude de la formation de l'esprit du XVIII^e^ siècle*, Paris, Champion, 1924 (rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1972).

- ATKINSON G., *La littérature géographique française de la Renaissance. Répertoire bibliographique*, Paris, Picard, 1927 (suivi d'un supplément en 1936).
- ATKINSON G., *Les nouveaux horizons de la Renaissance française*, Paris, Droz, 1935.
- BABELON J.-P., *Henri IV*, Paris, Fayard, 1982.
- BARBICHE B., DAINVILLE-BARBICHE S. de, *Sully. L'homme et ses fidèles*, Paris, Fayard, 1997.
- BEGUIN-BILLECOCQ X., *Henri de Feynes (1573-1647), le premier Français en Extrême-Orient*, thèse d'histoire, Université d'Aix-Marseille I, 1999 ; publiée par l'auteur à Paris en 1999, en deux volumes, avec une reproduction en fac-similé du texte original.
- BELLEC F., *Nefs, galions et caraques dans l'iconographie portugaise du XVI^e siècle*, Paris, Chandeigne, 1993.
- BERTRAND R., *L'histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI^e-XVII^e siècle)*, Paris, Seuil, 2011.
- BONNASSIEUX P., *Les grandes compagnies de commerce. Études pour servir à l'histoire de la colonisation*, Paris, E. Plon, Nourrit et C^ie, 1892.
- BOUNIOL B., *Les marins français. Vies et récits dramatiques d'après les documents originaux*, Paris, Retaux-Bray, 1889, t. I, p. 117-125 [sur Pyrard].
- BRAUDEL F., *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles*, Paris, Armand Colin, 1979, 3 vol., en particulier le t. III : *Le temps du monde*.
- BROC N., *La géographie de la Renaissance, 1420-1620*, Paris, CTHS, 1980.
- CARILE P., *Huguenots sans frontières. Voyage et écriture à la Renaissance et à l'Âge classique*, Paris, Champion, 2001, en particulier le chapitre II « Vers Taprobane : les rêves des navigateurs et des hommes de lettres », p. 53-96.
- CASTONNET DES FOSSÉS H., *L'Inde française avant Dupleix*, Paris, Challamel, 1887.
- CAZAUX Y., *Henri IV. Les horizons du règne*, Paris, Albin Michel, 1986.
- CHAUNU P., *Conquête et exploitation des nouveaux mondes : XVI^e siècle* [1969], 6^e éd., Paris, PUF (Nouvelle Clio), 2010.
- COLLET O.-J.-A., *L'île de Java sous la domination française. Essai sur la politique coloniale de la monarchie et de l'Empire dans la Malaisie archipélagique*, Bruxelles, Falk fils, 1910.
- COORNAERT É., *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e-XVI^e siècle*, Paris, Rivière, 1961, 2 vol.
- CORNEVIN R. et M., *La France et les Français outre-mer. De la première croisade à la fin du Second Empire*, Paris, Tallandier, 1990.
- DAUBERT F., *Le « Voyage de François Pyrard de Laval » : un regard occidental porté sur les riverains de l'océan Indien*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de M. Jahan, Université de Poitiers, 2000.
- DAUSSY H., *Les Huguenots et le roi. Le combat politique de Philippe Duplessis-Mornay (1572-1600)*, Genève, Droz, 2002.
- *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI^e et XVII^e siècles*, E. Gosselin (éd.), Rouen, Boissel, 1876.

- *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*, C. et P. Bréard (éd.), Rouen, Lestringant, 1889.
- *Documents relatifs à la marine normande aux XV^e^ et XVI^e^ siècles*, C. Bréard, P. Barrey (éd.), Rouen, Cagniard, 1906.
- DUTEIL J.-P., *L'Europe à la découverte du monde du 13^e^ au 17^e^ siècle*, Paris, Armand Colin, 2003.
- DUTEIL J.-P., *Les littératures de voyage : la découverte du monde, XIV^e^-XV^e^-XVI^e^ siècles*, Paris – Versailles, Arguments – Quae, 2007.
- DUTEIL J.-P., *Histoire des littératures de voyage – Le XVII^e^ siècle. Relations de voyages et réflexions inspirées par la découverte de civilisations différentes au cours du XVII^e^ siècle*, Sarrebruck, Éditions universitaires européennes, 2013.
- DUVIOLS J.-P., *Voyageurs français en Amérique. Colonies espagnoles et portugaises*, Paris, Bordas, 1978.
- DUVIOLS J.-P., *L'Amérique espagnole vue et rêvée : les livres de voyages de Colomb à Bougainville*, Paris, Promodis, 1986.
- *Early Travels in India 1583-1619*, W. Foster (éd.), Londres – New York, H. Milford – Oxford University Press, 1921 ; Delhi, S. Chand, 1968 ; New York, AMS Press, 1975 ; New Delhi, Oriental Books, 1985.
- FAGNIEZ G., *L'économie sociale de la France sous Henri IV, 1589-1610*, Paris, Hachette, 1897 ; rééd. Genève, Slatkine Reprints, 1975.
- FERRO M., *Histoire des colonisations. Des conquêtes aux indépendances, XIII^e^-XX^e^ siècle*, Paris, Seuil, 1994.
- FRAIN É., *Les familles de Vitré de 1400 à 1789*, Rennes, Plihon, 1877.
- FRAIN É., *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, Impr. Guays, 1884.
- FRAIN É., *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.
- GALIBERT N., *Chronobibliographie analytique de la littérature de voyage imprimée en français sur l'océan Indien (Madagascar, Réunion et Mascareignes) des origines à 1896*, Paris, Champion, 2000.
- GENTILE P., *François Martin (1575-1631), apothicaire et « marchand d'oultre-mer » à Vitré*, thèse de pharmacie, Université de Rennes I, 1994.
- *Goa 1510-1685 : l'Inde portugaise, apostolique et commerciale*, M. Chandeigne (dir.), Paris, Autrement (Mémoires ; 41), 1996.
- GODINHO V.M., *L'économie de l'empire portugais aux XV^e^ et XVI^e^ siècles*, Paris, SEVPEN, 1969.
- GONTIER P., *Vie admirable de Pierre Berthelot en religion et devant l'Église, 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.
- GRANDIDIER A. et G., *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, Paris, Comité de Madagascar, 1903-1920, 9 vol., t. II, VII, VIII et IX.
- GRAVIER G., *Augustin de Beaulieu, navigateur rouennais (1589-1637)*, Rouen, Cagniard, 1897 (extrait du *Bulletin de la Société libre d'émulation du commerce et de l'industrie de la Seine-Inférieure*, 1895-1896).

- GUÉNIN E., *La route de l'Inde*, Paris, Librairie Hachette, 1903.
- HAUDRÈRE P., LE BOUËDEC G., *Les Compagnies des Indes*, Rennes, Ouest-France, 2001.
- HAURÉAU B., *Histoire littéraire du Maine*, Le Mans, A. Lanier, 1843, t. I, p. 184-193. [sur Pyrard]
- *Histoire de Pierre Berthelot, pilote et cosmographe du roi de Portugal aux Indes orientales, carme déchaussé, né en Normandie en MDC, mort à Achem en MDCXXXVIII*, C. Bréard (éd.), Paris, Picard, 1889.
- *Histoire des colonies françaises et de l'expansion française dans le monde*, G. Hanotaux, A. Martineau (dir.), Paris, Plon, 1930-1934, 6 vol.
- *Histoire universelle des explorations*, L.-H. Parias (éd.), Paris, Nouvelle librairie de France, 6 vol., t. II (1955) : *La Renaissance 1415-1600* ; t. III (1955) : *Le temps des grands voiliers 1600-1815.*
- HOLTZ G., *Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance (les récits de Jean Mocquet, François Pyrard de Laval et Vincent Le Blanc)*, thèse de doctorat de littérature française sous la direction de F. Lestringant, Université Paris-Sorbonne – Paris IV, 2006 ; publiée sous le titre *L'ombre de l'auteur. Pierre Bergeron et l'écriture du voyage à la fin de la Renaissance*, Genève, Droz (Travaux d'Humanisme et Renaissance), 2011.
- IBN BATTUTA, *Voyages et périples*, in *Voyageurs arabes*, P. Charles-Dominique (éd.), Paris, Gallimard (Pléiade), 1995, p. 369-1050.
- IBN BATTUTA, *Voyages*, S. Yérasimos (éd.) C. Defremery et B.R. Sanguinetti (trad.), Paris, Maspero, 1982, 3 vol. ; Paris, La Découverte-Poche (Littérature et voyages ; 21), 1997.
- JONGE J.K.J. de, *De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indië (1595-1610)*, La Haye, Nijhoff, 1862-1883, 11 vol.
- JULIEN C.-A., *Les voyages de découvertes et les premiers établissements, XV^e^-XVI^e^ siècles*, Paris, PUF, 1948.
- JURIEN DE LA GRAVIÈRE E., *Les Anglais et les Hollandais dans les mers polaires et dans la mer des Indes*, Paris, Plon, Nourrit et C^ie^, 1890, 2 vol.
- *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, P. Masson et M. Vergé-Franceschi (dir.), Paris, Tallandier, 1993, notamment la contribution de P. Haudrère, « Premiers voyages français dans l'océan Indien au XVI^e^ siècle », p. 228-238.
- LA RONCIÈRE C. de, *Le passage nord-est et la Compagnie française du pôle arctique au temps de Henri IV*, Paris, Bibliothèque de l'École des chartes (t. LXXVIII, 1917), 1918.
- LA RONCIÈRE C. de, *Histoire de la marine française*, 3^e^ éd., Paris, Plon, 6 vol., t. IV (1923) : *En quête d'un empire colonial* / *Richelieu*.
- LELIÈVRE G., *Le récit de voyage de François Pyrard de Laval, 1601-1611*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction d'A. Zysberg, Université de Caen, 1998.
- *Le navire et l'économie maritime du XV^e^ au XVIII^e^ siècle* (1^er^ colloque international d'histoire maritime, Paris, 1956), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1957.
- LE ROY LADURIE, *Henri IV ou l'ouverture*, Paris, Bayard – Bibliothèque nationale de France, 2005.
- *Les Français, la terre et la mer, XIII^e^-XX^e^ siècle*, A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron (dir.), Paris, Fayard, 2005.
- LESTRINGANT F., *André Thevet, cosmographe des derniers Valois*, Genève, Droz, 1991.

- LESTRINGANT F., *L'atelier du cosmographe ou l'image du monde à la Renaissance*, Paris, Albin Michel, 1991.
- LESTRINGANT F., *Écrire le monde à la Renaissance. Quinze études sur Rabelais, Postel, Bodin et la littérature géographique*, Caen, Paradigme, 1993.
- LESTRINGANT F., *L'expérience huguenote au Nouveau Monde*, Genève, Droz, 1996.
- LESTRINGANT F., *Sous la leçon des vents : le monde d'André Thevet, cosmographe de la Renaissance*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2003.
- LESTRINGANT F., *Le Huguenot et le Sauvage. L'Amérique et la controverse coloniale en France au temps des Guerres de religion (1555-1589)*, 3e éd. revue et augmentée, Genève, Droz, 2004.
- LESTRINGANT F. (éd.), *Cosmographie universelle selon les navigateurs tant anciens que modernes par Guillaume Le Testu*, Paris, Arthaud, 2012.
- LINON-CHIPON S., *Le genre de la relation de voyage française sur la route maritime des épices des origines à 1722*, thèse de doctorat de littérature française sous la direction de L. Versini, Université Paris-Sorbonne – Paris IV, 1993, 3 vol. Une version remaniée et corrigée est parue en 2003 aux Presses de l'université de Paris-Sorbonne (PUPS) dans la collection « Imago Mundi », sous le titre *Gallia orientalis. Voyages aux Indes orientales, 1529-1722. Poétique et imaginaire d'un genre littéraire en formation*.
- *Lisbonne hors les murs, 1415-1580. L'invention du monde par les navigateurs portugais*, M. Chandeigne (dir.), Paris, Autrement (Mémoires ; 1), 1995.
- LOMBARD D., *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda (1607-1636)*, Paris, École française d'Extrême-Orient, 1967.
- *Manuel du libraire et de l'amateur de livres* de J.-C. Brunet (5e éd., Paris, Dorbon-Ainé, 1860-1865, 6 vol.), t. IV, p. 991. [sur Pyrard et Bergeron]
- MARGRY P., *Les navigations françaises et la révolution maritime du XIVe au XVIe siècle*, Paris, Tross, 1867.
- MASSON P., *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIe siècle*, Paris, Hachette & Cie, 1896.
- MAURO F., *L'expansion européenne (1600-1870)*, 4e éd. mise à jour, Paris, PUF (Nouvelle Clio), 1996.
- MAZEAU G., *François Martin de Vitré, apothicaire navigans vers les Indes orientales, en 1601*, thèse pour le doctorat en médecine, Université de Nantes, 1982.
- *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales, 1619-1622. Augustin de Beaulieu, un marchand normand à Sumatra*, D. Lombard (éd.), Paris, École française d'Extrême-Orient – Maisonneuve et Larose (Pérégrinations asiatiques), 1996.
- MEYER J., TARRALDE J., REY-GOLDZEIGUER A., *Histoire de la France coloniale*, Paris, Armand Colin, 1991, 2 vol., t. I : *Des origines à 1914.*
- MOLLAT DU JOURDIN M., *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993.
- MOLLAT DU JOURDIN M., *Les explorateurs du XIIIe au XVIe siècle. Premiers regards sur des mondes nouveaux*, nouv. éd., Paris, J.-C. Lattès, 2005.
- MONTAGNON P., *La France coloniale : la gloire de l'empire, du temps des croisades à la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Pygmalion, 1988.
- MORINEAU M., *Les grandes Compagnies des Indes orientales (XVIe-XIXe siècles)*, Paris, PUF, 1994.

- MOUCHERON C., P. et R. de, *Les Moucheron, Mouscron et Moucheront. 1160-1940. France et Pays-Bas. Essai d'histoire généalogique*, Alençon, Imprimerie Poulet-Malassis, 1942.
- PANIKKAR K.M., *L'Asie et la domination occidentale du XV^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1956 (édition originale en anglais en 1953).
- PARIS-JALLOBERT P. (abbé), *Anciens registres paroissiaux de Bretagne. Vitré*, Rennes, Plihon, 1890.
- PASTOUREAU M., *Voies océanes : de l'ancien aux nouveaux mondes*, Paris, Hervas, 1990.
- PLUCHON P., *Histoire de la colonisation française*, Paris, Fayard, 1991, 2 vol., t. I : *Le premier empire colonial. Des origines à la Restauration.*
- *Prisonniers des glaces. Les expéditions de Willem Barentsz (1594-1597). Les relations originales de Gerrit de Veer*, X. De Castro (éd.), nouvelle édition, Paris, Chandeigne (Magellane), 2000.
- QUÉRARD J.-M, *Les supercheries littéraires dévoilées*, 2^e éd., Paris, Daffis, 1869-1879, 7 vol., t. III (1870), p. 275. [sur Pyrard et Bergeron]
- SAINT-GÉNOIS J. de (baron), *Les voyageurs belges du XIII^e au XVI^e siècle*, Bruxelles, A. Jamard, 1846, t. I, p. 60-65. [sur Pyrard]
- SORBIÈRE S.-J., *Sorberiana, sive excerpta ex ore Samnelis Sorbière. Prodeunt ex musaeo Francisci Graverol* [*Sorberiana ou Les Pensées critiques de M. de Sorbiere, recueillies par M. Graverol*], Toulouse, 1691, p. 190. [sur Pyrard et Bergeron]
- STOPPELAAR J. de, *Balthasar de Moucheron : een bladzijde uit de Nederlandsche handelsgeschiedenis tijdens den tachtig-jarigen oorlog*, La Haye, Nijhoff, 1901.
- SUBRAHMANYAM S., *L'empire portugais d'Asie, 1500-1700 : histoire politique et économique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999 (traduit de l'anglais par M.-J. Capelle).
- TAILLEMITE É., *L'histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988.
- TAILLEMITE É., *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Paris, Fayard, 1999.
- TOUSSAINT A., *Histoire de l'océan Indien*, Paris, PUF, 1961.
- TROCMÉ É., DELAFOSSE M., *Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e*, Paris, Armand Colin, 1952.
- VAN DER CRUYSSE D., *Le noble désir de courir le monde. Voyager en Asie au XVII^e siècle*, Paris, Fayard, 2002.
- VERGÉ-FRANCESCHI M., *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, Paris, Sedes, 1998.
- VILLIERS P., DUTEIL J.-P., *L'Europe, la mer et les colonies, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1997.
- VILLIERS P., JACQUIN P. et RAGON P., *Les Européens et la mer : de la découverte à la colonisation (1455-1860)*, Paris, Ellipses, 1997.
- *Voyage à Mozambique et Goa. La relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, X. de Castro (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1996.
- *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, P. Carile et F. Verrier (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1999.
- *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)*, X. de Castro (éd.), Paris, Chandeigne (Magellane), 1998, 2 vol., avec une partie du récit de François Martin à la fin du tome II, p. 905-932.

- *Voyages et aventures du capitaine Ripon*, Thonon-les-Bains, Société Présence du livre, 1990 ; réédition par Y. Giraud sous le titre : *Voyages et aventures aux Grandes Indes. Journal inédit d'un mercenaire 1617-1627*, Paris, Éditions de Paris, 1997.
- WEBER H., *La Compagnie française des Indes, 1604-1875*, Paris, Rousseau, 1904.
- WALLERSTEIN I., *Capitalisme et économie-monde, 1450-1640*, Paris, Flammarion, 1980.
- WALLERSTEIN I., *Le système du monde du XV^e siècle à nos jours*, t. II : *Le mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne 1600-1750*, Paris, Flammarion, 1984.

5. Périodiques, actes de colloque et contributions à des ouvrages collectifs

- *Annuaire du département de la Mayenne pour 1841*, p. 36-79 [sur Pyrard].
- BASTEAU S., « Augustin de Bordeaux, artiste et aventurier du XVII^e siècle. Légendes et réalités », *Bulletin et mémoires de la Société archéologique de Bordeaux*, t. LXXV, 1984, p. 107-114.
- BONAPARTE R. (prince), « Les premiers voyages des Néerlandais dans l'Insulinde (1595-1602) », *Revue de géographie*, 7^e année, t. XIV, juin 1884, p. 446-455, et 8^e année, t. XV, juillet 1884, p. 46-55.
- BOUCHON G., « A French Traveller in Portuguese India (1601-1610) : François Pyrard de Laval », *Studia*, n° 49, 1989, p. 301-313.
- BRÉARD C., « Histoire du bienheureux Pierre Berthelot, pilote et cosmographe du roi du Portugal aux Indes orientales », *Le Pays normand*, novembre 1901, p. 165-184.
- *Bulletin de la Commission historique et archéologique de la Mayenne*, t. I, 1878-1879, p. 146-147 (rapport présenté dans la séance du 7 novembre 1878 sur les personnages historiques du département de la Mayenne). [sur Pyrard]
- *Bulletin de la Commission historique et archéologique de la Mayenne*, t. IV, 1892, p. 314-315. [sur Pyrard]
- *Bulletin de la Société de l'industrie de la Mayenne*, t. III, 1867, p. 57-64. [sur Pyrard]
- BURLET E., « Voyages et infortunes de François Pyrard 1601-1611 », *La revue maritime*, nouvelle série, n ° 25, t. I, janvier 1922, p. 636-651.
- *Coligny, les protestants et la mer* (Actes du colloque de La Rochelle et Rochefort, 3-4 octobre 1996), M. Acerra et G. Martinière (éd.), Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1997, notamment les contributions de F. Lestringant, « Les protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius », p. 25-33 ; G. Martinière, « Autour de La Popelinière », p. 45-50 ; D. Poton, « Philippe Duplessis-Mornay et la mer : *Discours au roi Henri III sur les moyens de diminuer l'Espagnol* (1584) », p. 145-154 ; F. Billacois, « Une vision calviniste de la mer : l'œconomie politique de Montchrestien », p. 197-201.
- DESCHAMPS L., « Les découvertes et l'opinion publique en France au XVI^e siècle », *Revue de géographie*, t. XVI, janvier-juin 1885, p. 370-378 et 448-458.
- DROIXHE D., « Aspects de la syntaxe et de son évolution dans *Les Voyages aux Indes orientales* de François Pyrard de Laval (1611, 1679) », in *La Ligne claire. De la linguistique à la grammaire. Mélanges Marc Wilmot*, A. Englebert *et al.* (éd.), Bruxelles, Duculot, 1998, p. 279-300.
- FAGNIEZ G., « Le commerce extérieur de la France sous Henri IV », *Revue historique*, t. XVI, mai-août 1881, p. 1-48.

- FROIDEVAUX H., « Les premières navigations des Français à la Chine. À propos d'un livre récent », *Questions diplomatiques et coloniales*, 1903, p. 430-443.
- FROIDEVAUX H., « Les préludes de l'intervention française à Madagascar au XVII^e siècle. Navigateurs, géographes et commerçants français de 1504 à 1640 », *Revue des questions historiques*, t. LXXXVI, 1909, p. 436-479.
- GAFFAREL P., « Premiers voyages des Français dans l'Extrême-Orient », *Bulletin de la Société de géographie et d'études coloniales de Marseille*, t. XXXIV, n° 3, 1910, p. 165-196.
- GUÉNIN E., « Un navigateur rouennais, Augustin de Beaulieu », *La Normandie historique, archéologique, littéraire, etc.*, 17^e année (t. X), août 1902, n° 8, p. 337-350, 402-416, 452-460 et 494-500.
- *Henri IV. Le roi et la reconstruction du royaume* (Actes du colloque de Pau-Nérac, 16-17 septembre 1989), Pau, J & D Éditions, 1990, notamment la partie intitulée « Henri IV et l'Outre-mer », p. 385-488.
- HOLTZ G., MOREAU I., « De l'Indien au philosophe : (les seuils de) captation d'une parole étrangère », in *Parler librement : la liberté de parole au tournant du XVI^e et du XVII^e siècle*, I. Moreau, G. Holtz (dir.), Lyon, ENS Éditions, 2005, p. 64-73 : « La parole de l'Indien captée par le voyageur : Pyrard aux Maldives ».
- IRISSOU L., « François Martin, apothicaire et explorateur », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 116, 1939, p. 105-112.
- *L'Amiral de Coligny et son temps* (Actes du colloque de Paris, 24-28 octobre 1972), Paris, Société de l'histoire du protestantisme français, 1974.
- *La découverte de nouveaux mondes : aventure et voyages imaginaires au XVII^e siècle* (Actes du colloque du Centre méridional de rencontres sur le XVII^e siècle, Gênes, 23-25 janvier 1992), C. Rizza (éd.), Fasano, Schena Editore, 1993, en particulier les contributions de T. Abdallah, « Une révélation des merveilles de l'Asie orientale au public français : la traduction de l'itinéraire de Van Linschoten en 1610 », p. 29-39 ; Y. Giraud, « Un témoignage à l'état brut : impressions et souvenirs d'un mercenaire (1617-1627) », p. 115-125 ; M. Laugaa, « *Les Voyages fameux du sieur Vincent Leblanc* par Vincent Leblanc, Pierre Bergeron et Louis Coulon (1648) », p. 253-273, et G. Ferretti, « La Popelinière et le mythe du continent austral », p. 287-298.
- LABROUSSE P., « Le voyageur, le roi et les marchands », *Archipel*, n° 56, 1998, p. 157-162.
- LA RONCIÈRE C. de, « Cuirassés français et japonais il y a trois siècles », *Le Correspondant*, 10 mars 1904, p. 926-932.
- LA RONCIÈRE C. 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. 157-209.
- LA RONCIÈRE C. de, « Un artiste français à la cour du Grand Mogol », *Revue hebdomadaire*, 11 mars 1905, p. 181-197.
- LA RONCIÈRE C. de, « Les premières explorations françaises aux pôles », *Journal des savants*, 1907, p. 97-105.
- LA RONCIÈRE C. de, « Un manuscrit à retrouver, le premier voyage français autour du monde », *Revue hebdomadaire*, 7 septembre 1907, p. 22-36.
- LA RONCIÈRE C. de, « Les précurseurs de la Compagnie des Indes orientales : la politique coloniale des Malouins », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1913, 1, p. 39-72.

- LA RONCIÈRE C. de, « La première hydrographie française des mers orientales », *Bulletin de la Section de géographie*, t. XXXII, 1917, p. 392-399.
- LA SAINTE FAMILLE H. de (R.P.), « Recherches documentaires sur le bienheureux Denys de la Nativité (Pierre Berthelot) », *Études carmélitaines*, 2, 15 avril 1913, p. 215-217 et 3, 15 juillet 1913, p. 387-397.
- LEFIZELIER J., « Le voyageur François Pyrard est-il né à Laval ? », *Bulletin de la Société d'industrie de la Mayenne*, t. III, 1867, p. 57-64.
- LELIÈVRE G., « Trois voyageurs français à Goa en 1609 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 36, 2011, *Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Recueil d'études en hommage à André Zysberg*, p. 39-60.
- *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XV^e^ et XVI^e^ siècles* (5^e^ colloque international d'histoire maritime, Lisbonne, 1960), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1966, notamment la contribution de J. Denizet, « Le livre imprimé en France aux XV^e^ et XVI^e^ siècles », p. 31-37.
- LESTRINGANT F., « La littérature géographique sous le règne d'Henri IV », in *Les Lettres au temps d'Henri IV* (Actes du colloque d'Agen-Nérac, 18-20 mai 1990), Pau, J & D Éditions, 1991, p. 281-308.
- LINDSAY R.O., « Pierre Bergeron : a forgotten editor of french travel literature », *Terrae incognitae*, n° 7, 1975, p. 31-38.
- LOMBARD D., « Voyageurs français dans l'archipel insulindien, XVII^e^, XVIII^e^ et XIX^e^ siècles », *Archipel*, n° 1, 1971, p. 141-168.
- LOMBARD D., « Martin de Vitré, premier Breton à Aceh (1601-1603) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 3-12.
- LOMBARD-JOURDAN A., « Augustin de Beaulieu et son *Dessein touchant les Indes orientales* (1631-1632) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 13-26.
- LOMBARD-JOURDAN A., « À propos d'Augustin de Beaulieu. Quelques documents inédits », *Archipel*, n° 56, 1998, p. 145-156.
- LOMBARD-JOURDAN A., LOMBARD D., « La première expédition des Français à Banten (1617) d'après une lettre inédite d'Augustin de Beaulieu », *Archipel*, n° 50, 1995, p. 67-82.
- LOMBARD-JOURDAN A., LOMBARD D., « La première expédition des Français à Banten (1617) d'après une lettre inédite du sieur de Saint-André », *Archipel*, n° 51, 1996, p. 53-65.
- LOMBARD-JOURDAN A., LOMBARD D., « Un tableau commémorant le martyre de Pierre Berthelot à Achem dans l'église Sainte-Catherine de Honfleur (Calvados) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 27-33.
- NASSIET M., « Le premier voyage des Malouins à Sumatra », *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1996, p. 229-237.
- NOTHNAGLE J., « Two Early French Voyages to Sumatra », *Sixteenth Century Journal*, XIX, 1988, n° 1, p. 97-109.
- *Océan Indien et Méditerranée* (6^e^ colloque international d'histoire maritime, Lourenço Marquès, 1962), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1964, notamment les contributions de M. Mollat, « Passages français dans l'océan Indien au temps de François I^er^ », p. 239-250 [publié également dans *Studia*, XI, 1963, p. 239-248] et de J. Barassin, « Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'océan Indien au XVII^e^ siècle », p. 373-389 [publié également dans *Studia*, XI, 1963, p. 373-388].

- PAVIOT J., « Connaissance et diffusion des découvertes portugaises en France au XVI^e siècle (note bibliographique) », in *La découverte géographique à travers le livre et la cartographie*, C. Huetz de Lamps (éd.), Bordeaux, Société des bibliophiles de Guyenne, 1997 (numéro spécial de la *Revue française d'histoire du livre*, n° 94-95, nouvelle série, 1^er et 2^e trimestres 1997), p. 157-164.
- *Revue historique et archéologique du Maine*, t. XXXI, 1892, p. 118-126. [sur Pyrard]
- *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien* (8^e colloque international d'histoire maritime, Beyrouth, 1966), M. Mollat (éd.), Paris, SEVPEN, 1970, notamment la contribution de R. Mantran, « Les origines des compagnies », p. 399-413 et celles de L. Dermigny, « L'organisation et le rôle des compagnies », p. 443-451 et « East India Company et Compagnie des Indes », p. 453-469.
- VAN DILLEN J.G., « Isaac Le Maire et le commerce des actions de la Compagnie des Indes orientales », *Revue d'histoire moderne*, t. X (nouvelle série, t. IV), n° 16, janvier-février 1935, p. 5-21 et n° 17, mars-mai 1935, p. 121-137 [traduit récemment en anglais par A. Majithia, avec une introduction de G. Poitras : « Isaac Le Maire and the early trading in Dutch East India Company shares », in *Pioneers of financial economics*, G. Poitras (éd.), Cheltenham – Northampton, Edward Elgar, 2006-2007, 2 vol., t. I, p. 45-63 (http://www.sfu.ca/~poitras/ch2_lemaire.pdf)].
- VERDIER A., « Pierre-Olivier Malherbe : le premier des globe-trotters (1569-vers 1616) », in *Les Bretons au-delà des mers. Explorateurs et grands voyageurs*, Quimper, Éditions nouvelles du Finistère, 1996, p. 16-23.
- *Voyager à la Renaissance* (Actes du colloque de Tours, 1983), J. Céard et J.-C. Margolin (éd.), Paris, Maisonneuve et Larose, 1987.

INDEX

Index des noms de personnes

A

Abdulkadir, roi de Bantam....238
Abremé, Michel....289
Aerssens, François d'....52, 197, 213, 214, 217, 223, 225, 226
Akbar, Grand Mogol....140, 187, 305
Albon, Jacques d', maréchal de France....149
Albuquerque, Afonso d'....135
Aleman, Gaspar....39
Alfonso Vincent, Don....159
Amsterdam....224
Argentré, Bertrand d'....64
Arthe, Diego de....253
Aubigné, Agrippa d'....150
Aufray, Alexandre....86
Avity, Pierre d'....8
Avril, Jan....86

B

Banninck Coeck Backer, Jan....253
Barentsz, Willem....142, 150
Barrière, Marguerite....66
Baugeart, Francoys....86
Beaulieu, Augustin de....10, 12, 53-56, 106, 109, 129, 233, 234, 236-243, 245-252, 254, 259, 262, 264, 266, 267, 269-280, 282-291, 293-302, 306-308
Belleforest, François de....8
Belon, Pierre....8
Bergeron, Nicolas....23
Bergeron, Pierre....13, 22-29, 31-33, 36, 37, 43, 54, 63, 79, 83, 119, 121, 124, 126-128, 164, 202, 228, 308
Beringhen, Pierre de....211
Bernier, François....9
Berthelot, Pierre....294, 295
Besnart, Michel....86
Besnart, Ollivier....86
Béthencourt, Jean de....23, 26
Béthune, Philippe de....301
Bignon, Jérôme....22, 23, 30
Bigot, Julien....88
Billaine, Louis....34
Binet, Pasquier....86
Biron, maréchal de....78, 209
Bodin, Jan....86
Borderie, Arthur de la....21
Boulain, Allain....86
Boulain, Claude....86
Boulain, Georges....86
Boulain, Henry....86
Bout, Thomas....86
Brand, William....96
Brandineux, Jan....86
Brasseur, Pierre....254, 263
Breughel, Jean....253
Bridonnes, Jean....66
Bron, Jacques....216
Buckingham, duc de....299
Burel, André....80, 88, 110, 111, 205, 253, 306
Buysero, Cornelis....248-251
Buzanval, Paul Choart, seigneur de....51, 151, 213, 215, 217, 218

C

Cabot, John....140
Caen, Ezéchiel de....53, 231, 239, 253, 266
Caen, Guillaume de....239-243, 247, 249-251
Carletti, Francesco....221, 305
Carnero, Francisco....286
Carpentier, Pieter....294
Cartier, Jacques....9
Cathala de Séverac, Jourdain....8
Cattel, capitaine....269
Cavendish, Thomas....140
Champlain, Samuel de....9, 12, 55
Chancellor, Richard....140
Chardin, Jean....9
Charles II, roi d'Angleterre....42
Chaton, Étienne....87
Chaton, Jean....86, 87
Clément VIII, pape....209
Clèves, duc de....223
Coelho, Nicolau....108
Coen, Jan Pieterszoon....240-242, 249, 258-260, 271, 291
Colbert, Jean-Baptiste....13, 34, 45, 209, 261 302, 304, 309, 311, 312
Colbus, Mathieu....211, 218, 219
Coligny, Gaspard de....25
Colines, Simon de....120
Colomb, Christophe....20
Condé, prince de....149
Conrart, Valentin....28
Conti, Nicolo de' 120
Cranfield, Lionel....230
Crignon, Pierre....122
Croissant, André....284
Croix, Étienne de la....35, 38-41, 115, 116
Cuyper, Paul....229

D
Da Fonseca, Vicente....142
Dale, Alard de la....149
Dansa, Simon....224
Davis, John.…47, 97, 140, 144, 146, 150, 158, 160, 162
Decker, Hans de....254, 256, 259, 260
Devernay, François....59
Dolu, Jean-Jacques....55, 56, 298
Douets, Jean des....87
Drake, Francis....139, 140, 305
Du Val, Pierre....38, 41
Dubuc, capitaine....247, 267
Duhomme, Ollivier....86
Duplessis-Mornay, Philippe....151, 300, 305
Dupuy, Pierre et Jacques....23
Duret, Charles....32, 119

E
Effiat, maréchal d'....299, 301
Elizabeth Ire, reine d'Angleterre....79, 139, 140, 146, 180, 181, 184, 210, 211, 305
Entier, Bertran....86
Escoubleau de Sourdis, Henri d'....301
Esnoul, Laurent....86
Espiné, sieur d'....289
Essex, Robert d'....47

F
Farnèse, Alexandre, duc de Parme....149
Fearne, John....230
Fédor Ier, tsar de Russie....153
Ferot, Jan....86
Ferreiro, Pedro....280, 282-284
Feynes, Henri de....35, 37-39, 41, 128, 305
Fitch, Ralph....140, 141
Fleuriot, Hervé....86
Fleury, Allain....86
Fournier, Jean....88
François Ier....306
Frédéric II, roi de Prusse....61
Frobisher, Martin....139, 140
Frotet de la Bardelière, Nicolas....255, 257
Frotet de la Landelle, Nicolas....255
Frotet, Guillemette....130
Frotet, Michel, sieur de la Bardelière....68, 71, 75, 77, 79, 82, 86, 87, 89, 130, 157, 188, 206, 207, 255
Frotet, Olivier, sieur de la Touche-aux-Bécasses130, 255
Fruict, Hélie....229

G
Gaignet, Guyon....86
Gama, Vasco de....8, 96, 105, 108
Gauthier de la Terrerie, Guillaume....294
Geffrard, Jacques....65
Geffrard, Pierre....65
Gerbier, Antoine de....148
Gerbier, Isabeau de....148, 153
Gerbrandtz, vice-amiral hollandais....194
Gillez, François....66
Godefroy, Antoine....210, 229, 231, 239, 253
Golet, Bertran....86
Gournay, Marie de....23
Gravé, Robert....259, 267, 280, 282, 283, 291-294
Grotius....24, 27, 31, 227, 262
Grouchy, Nicolas de....120
Grout du Clos-Neuf, François.…68, 74, 86, 87, 89, 207
Grout, Thomas....86, 87
Guichet, Guillaume....87
Guichet, Laurent....87
Guillaudeu, Jean....65, 66, 129
Guillaudeu, Jeanne....130
Guillaudeu, Michel....129, 157
Guillaudeu, Perrine....66, 129, 130, 157, 255
Guillaudeu, Pierre....130, 157
Guillaudeu, René....254, 255
Guillaume d'Orange, dit le Taciturne....149
Guillet, Laurens....86

H
Hakluyt, Richard....24, 46
Harlay de Sancy, Nicolas de....197
Harou, Michel....86
Hawkins, John....139
Hawkins, William....186
Hayeneuve, Julien....59
Hayward, John....96
Henri de Lorraine, comte d'Harcourt....301
Henri II....149, 304
Henri III....155, 304, 305
Henri IV....8-12, 15, 20, 24, 44, 51, 52, 58, 61, 64, 65, 79, 84, 89, 119, 121, 128-132, 151, 153, 156, 194-199, 201-204, 207-211, 213-217, 219-223, 225, 226, 228, 229, 231, 252, 265, 302, 304-307, 311, 312
Henri VIII, roi d'Angleterre....139
Henriquès, Georges....253
Heyntse, Louis....253
Hiriart, Augustin....286, 298
Holtz, Grégoire....24
Hospital, Charles de L', comte de Choisy....197
Houppeville....246, 285
Houtman, Cornelis....47, 49, 143, 144, 146, 150, 157-160, 170, 176
Houtman, Frederik....158, 160

Hudson, Henry....49, 222, 224
Huet, Pierre-Daniel....28, 29
Hugues, Philippe....211
Huré, Mathurin....88
Husain (Sultan)....77

I
Ibn Battûta....122
Ingham, Arthur....230
Iskandar Muda, sultan d'Atjeh....11, 285, 288-290, 293, 295
Iskandar Thani, sultan d'Atjeh....295

J
Jacques Ier, roi d'Angleterre....210, 310
Jahangir, Grand Mogol....187, 286, 298, 305
Janson Mol, John....229, 230
Jansz Moll, Jan....253
Jansz, Guillaume....97
Jarric, Pierre du....120
Jeannin, Pierre (Président)....30, 52, 119, 213, 216, 218-226
Jocet, André....257, 259, 292, 294, 306
Jonches, Guillaume....86
Jones, Thomas....41
Journée, Jean....60
Journée, Marie....59
Journée, Suzanne....60

L
La Chesnaye, capitaine....197
La Choue, Briand....254
La Pie, Bertran....86
La Popelinière, Henri Lancelot Voisin de....24-26
Ladiré, Jean....246
Lancaster, James....47, 48, 80, 96, 104, 105, 107, 134, 141, 146, 160, 164, 172-176, 178-184, 186-188, 199, 203, 207, 210
Langlais, François....59
Laurens, André du....20
Le Blanc, Vincent....13, 28, 36
Le Bret, Faby....86
Le Charpentier, Nicolas....86
Le Couvreux, Mathurine....155
Le Faulcheux, Guy....130
Le Fer, Bertrand....254
Le Gobien, François....86, 87
Le Maire, Alexandre....226
Le Maire, Isaac....11, 52, 197, 198, 219, 220, 222, 224-226, 244, 253
Le Maire, Jakob....50, 244
Le Roy, Gérard....51, 52, 79, 210, 218, 229, 231, 239, 253, 254
Le Roy, Jan....86
Le Tellier, commis....291
Le Testu, Guillaume....8
Le Turas, Jan....86
Le Turas, Ollivier....86
Lecoq, Jean....88
Lefort, François....149, 155-157
Lefort, Guyon....47, 72, 97, 130, 134, 148, 150, 151, 155-158, 160-163, 165, 167, 168, 170, 171, 174-178, 183, 195, 197, 199, 207, 277, 304
Lefort, Marguerite....130
Lemaître, Simon....298
Leroy, Guillemine....59
Léry, Jean de....8
Lescarbot, Marc....9, 25, 26
Lestringant, Frank....8
Limmoney, sieur....259, 292-294
Lintgens, Pierre....51, 52, 210, 213, 215, 216, 218, 219
Locquet, Jean....284
Lopes de Castanheda, Fernão....120
Loriot, Julien....59
Louis XIII....9, 22, 53, 56, 78, 129, 130, 240, 251, 263-265, 287, 288, 298
Louis XIV....43, 230, 312
Lourme, Charles de....86
Lusson, Guillaume....31, 32, 119

M
Magellan, Fernand de....120, 140
Magnol, Antoine....67
Magnol, Jean....66
Magny, François de....266, 297
Mahu, Jacques....49, 144
Malherbe, Macé....131
Malherbe, Pierre-Olivier....13, 128, 131, 228, 305
Mandeville, Jean de....8
Mann, Eustache....230
Manuel Ier, roi du Portugal....275
Marie de Médicis....9, 20, 30, 31, 53, 62, 85, 119, 121, 217, 231, 253, 309
Marteau de la Chaize, Thomas....230
Martin de la Morandais, Gilles....65, 130
Martin de la Parisière, Armel....254, 255, 263
Martin de la Tronchardière, Étienne....255
Martin, Anne....130
Martin, Charlotte....66
Martin, Étienne (fils)....255
Martin, Étienne (père)....65, 130, 255
Martin, François....11, 12, 14, 18-20, 33, 44, 47, 58, 59, 63, 65-68, 72, 73, 75-80, 84, 86-88, 91, 92, 104, 106, 109, 110, 112, 113, 120, 121, 125, 128-132, 134, 148, 157, 162-164, 166, 167, 169, 174, 175, 183, 189, 190, 193, 199, 201-208, 210, 214, 223, 228, 234, 248, 252, 254-257, 270, 275-277, 302, 304

Martin, François (fils).....130, 131
Martin, Gilles.....130
Martin, Guy.....130
Martin, Jacques.....65
Martin, Jeanne.....65
Martin, Marguerite.....66
Martin, Paul.....88
Mas Rangsang, empereur de Mataram.....271
Matelief, Corneille.....50
Mauconduit, Jean de, sieur de Bunare.....216
Maurice de Nassau.....51, 144, 152, 158, 177, 179, 212, 213, 222
Maurier, Benjamin Aubery, seigneur du.....251, 263
Mazure, Hughes.....86
Mendonça, Dom André Furtado de.....35, 116, 117
Mercœur, duc de.....64
Middleton, John.....96, 180, 182
Mocquet, Jean.....13, 14, 28, 33, 35-41, 111, 127, 128, 228, 305
Monfiquet, Louis de.....294
Montaigne.....23
Montalboddo, Fracanzano da.....120
Montchal, François.....66
Montchrétien, Antoine de.....25
Montmorency, Charles de, amiral de France.....82, 197, 229, 231
Montmorency, Henri II de, amiral de France.....56, 229, 231, 251, 253, 298
Moreau, Christophe.....63, 88
Moreau, Jacques.....59
Morin, Charlotte.....65
Moucheron, Balthazar de.....47, 86, 134, 148-158, 162, 163, 165, 170, 178, 194-199, 207, 219, 220, 225, 226, 304
Moucheron, Catherine de.....149
Moucheron, Corneille de.....150
Moucheron, Étienne de.....155
Moucheron, François de.....153, 154
Moucheron, Georges de.....153-155
Moucheron, Marguerite de.....149, 153, 155, 156
Moucheron, Melchior de.....153, 154
Moucheron, Pierre de.....148, 153-156
Moysan, Pierre.....86
Muisson, Jacques.....53, 231, 239, 253, 266, 298

N

Nepveu, Guillaume.....86
Nepveu, Guyon.....86
Nets, Charles de.....53, 105, 234, 236, 239, 241, 242, 247, 249, 250
Newbery, John.....140, 141
Nicquet, Francisco.....267, 280, 282
Nivereq, André.....266
Nivet, Jacques.....86
Noyer, François du.....257, 258

O

Ollivier, Jan.....86
Orhan, Jacques.....86
Osorius, Jérôme.....275

P

Palma Cayet, Pierre-Victor.....150
Panfi, Lucas Antoine.....211, 218
Parc, sieur du.....291, 293
Parmentier, Jean et Raoul.....9, 11, 44, 58, 65, 93, 105, 122, 234, 252
Peiresc, Nicolas Claude Fabri de.....23, 28, 36
Pépin, Jean.....254, 255, 257, 263, 264
Pépin, Marie.....254
Pépin, Pierre.....255
Pépin, Thomas.....70, 86, 87, 254, 255
Pérau, Gabriel-Louis (abbé).....22
Philippe II, roi d'Espagne.....58, 138-140, 149, 210
Philippe III, roi d'Espagne.....209, 214
Picot, Louis.....86
Pigafetta, Antonio.....120
Pin, Beau.....251
Polo, Marco.....8, 14, 120
Poncet de la Pointe, Michel.....222
Poree, Laurens.....86
Purchas, Samuel.....46-48
Pyrard, Étienne.....59
Pyrard, François.....11-14, 18-20, 22, 23, 28-44, 54, 58-63, 68, 72, 75, 78, 79, 82-93, 100, 102, 104, 106, 107, 109-129, 132, 134, 148, 156, 162-170, 186, 187, 192, 193, 196, 199, 202, 203, 205-208, 228, 234, 248, 256, 270, 274, 276, 277, 304, 307, 308
Pyrard, François (cousin).....60
Pyrard, François (père).....59
Pyrard, Henri-François (abbé Duval-Pyrau).....60, 61
Pyrard, Jean (frère).....59
Pyrard, Jean (grand-père).....59
Pyrard, Marie.....59, 60
Pyrard, Michel.....60
Pyrard, Pierre (cousin).....60
Pyrard, Pierre (père).....60
Pyrard, Robert.....59

R

Raleigh, Walter.....230
Ramusio, Giovanni Battista.....24, 120
Rana Manggala, régent de Bantam.....238

Ravaillac, François....226
Razilly, Isaac de....299, 308
Réal, Laurent....257, 259, 263
Ricci, Matteo....38
Richelieu....232, 265, 299, 301, 306, 308, 309
Ridel, capitaine....267, 284
Rochepot, comte de la....209
Roe, Thomas....186
Ronceray, Perrine....155
Rui Lourenço de Távora....116

S
Saibouez, Guillaume....59
Saibouez, Marie....59
Saint-André, sieur de....12, 54, 233, 234, 236-238, 240-249, 251, 252, 254, 299
Sarrus, Michel....297
Schouten, Willem Cornelisz....50, 244, 291
Scott, Edmond....182
Seine, Jean de....41
Shah Abbas....215, 298, 305
Shirley, Robert....298
Sillery, Nicolas Brûlart de....52, 213, 217
Specx, Corneille....97, 175
Spilberg, Georges....47, 50, 80, 90, 96, 97, 104, 105, 108, 134, 147, 148, 151, 156, 157, 162, 163, 168, 171, 173-180, 184, 186, 188, 193-196, 198, 199, 203, 207, 225, 272, 304
Sully....12, 132, 210, 217, 220-222, 225, 227, 301, 305, 308

T
Tallemant des Réaux, Gédéon....28
Tavernier, Jean-Baptiste....9
Temporal, Jean....120
Thévenot, Jean....9
Thévenot, Melchisédec....47, 55, 56, 266
Thevet, André....8, 122
Tournemine, Paul....229
Trappes (ou D'Estrappes), Léonard des....31, 119
Trigault, Nicolas....35, 38-41
Tripé, Guillaume....86

V
Vadel, Pierre....236, 246
Vair, Guillaume du....32, 62, 119
Val, capitaine du....270
Val, Pierre du....22, 34-43
Van Caerden, Paul....50
Van Dam, Pieter....259, 260
Van de Passe dit le Jeune, Crispijn II....301
Van der Hagen, Étienne....50
Van der Varen, Hans....231
Van Kerkhoven, Melchior....224
Van Linschoten, Jan Huyghen....33, 106, 120, 122, 142, 143, 149, 228, 234
Van Neck, Jacob Cornelis....49, 50, 80, 91, 144, 190, 191, 207
Van Noort, Olivier....49, 145
Van Oldenbarnevelt, Johan....51, 52, 213, 215, 225, 226
Van Waarwyk, Wybrant....50, 177-179, 184, 194, 219
Varthema, Ludovico de....120
Verhoeven, Willemsz....50
Véron, Isaac....283
Vespucci, Amerigo....20
Vieuxpont, Charlotte de....28
Villars-Houdan, M. de....54, 233
Villemenon, sieur de....288
Villeroy, Nicolas de Neufville, seigneur de....52, 202, 215, 217-220
Vitoria, Francisco de....27
Vivien, Bertran....86

W
Walsingham, Francis (Sir)....305
Weert, Sebald de....178, 179
Willekens, Wouter....90, 170
Willoughby, Hugh....140
Wison, David....229

Index des noms de lieux

A

Abrolhos....71, 94, 101, 122, 158
Açores....78, 81, 142, 297
Aden....135
Aden (golfe d')....279
Agra....140
Aiguilles (cap des)....71, 94, 159, 164, 168, 191, 236
Alep....140, 214
Amboine....135, 144, 173, 185
Amérique....8-10, 12, 14, 53, 97, 140, 152, 214, 224, 305
Amirantes....159
Amsterdam....51, 138, 142-144, 146, 149, 156-158, 210, 219, 220, 222, 308
Angers....66
Angleterre....9, 42, 43, 47, 48, 64, 78, 79, 81, 97, 105, 107, 132, 136, 138-141, 144, 146, 160, 180-182, 186, 192, 193, 202, 210, 230, 288, 309-311
Anjou....63
Anjouan....104, 159
Annobón....70, 81, 87, 92, 97, 100, 101, 105, 122, 135, 150, 165, 205, 255
Antilles....141, 197
Antongil (baie d')....103, 105
Anvers....54, 63, 64, 138, 148, 149, 154-157, 219, 253
Arabie....159, 279
Arkhangelsk....153
Ascension....78, 81, 107, 108, 161, 191, 192, 296
Atjeh....11, 12, 48, 54, 55, 75-78, 81, 103-105, 107, 110, 120, 125, 134, 147, 156, 159, 161, 162, 167, 168, 170-191, 199, 204-207, 214, 243, 253, 254, 257-259, 264, 272, 273, 279, 280, 282-291, 293-295, 298, 306
Atlantique-Sud....70, 90, 93, 94, 256, 270
Auch....31, 119
Aurigny....297

B

Bali....115, 125, 135, 143
Banda....46, 115, 125, 144, 173, 185
Bantam....12, 46, 48, 53-55, 106, 107, 109, 115, 143, 144, 173, 178, 179, 181, 182, 184, 188, 191, 233, 234, 236, 237, 239, 241-250, 254, 257-260, 264, 267, 269, 271-273, 280, 282-286, 291-295, 298, 299, 306, 312
Barcelor....125
Bassain....125
Bassas da India....96, 111, 122, 277
Batticaloa....104, 171
Bayonne....265
Belgique....61, 219
Bénarès....140
Bengale....22, 31, 113, 114, 140
Bijapour....140
Birmanie....140, 159
Blairancourt....28
Boa Vista....234, 246, 270
Boissy-lès-Perche (ou Boissy-le-Sec)....148
Bombay....187
Bonne-Espérance (cap de)....8, 68, 71, 77, 80, 81, 90, 91, 94, 96, 101, 102, 104-108, 135, 138, 140, 141, 145-147, 150, 151, 158, 159, 161, 163-171, 190, 191, 193, 194, 197, 199, 206, 207, 219, 220, 234, 236, 241, 256, 270, 271, 273, 304, 308
Bordeaux....60, 301
Bornéo....145, 262, 294
Brésil....8, 9, 22, 32, 71, 94, 101, 117, 118, 122, 158, 197, 234, 270
Brest....212, 218, 227, 230, 231, 253
Bretagne....11, 19, 21, 54, 62-64, 84, 130, 253, 258, 263, 297, 309
Bristol....311
Bruxelles....10

C

Cadix....63, 64
Caen....149, 153
Calais....155, 195
Calicut....22, 31, 96, 105, 108, 114, 125, 126, 135, 186, 187, 262
Cambaye....42, 115, 125
Canada....10, 214
Cananor....125, 262
Canaries....23, 26, 70, 81, 158, 162, 163
Candy....104, 171, 179
Cap-Vert (archipel)....68, 70, 81, 94, 100, 135, 158, 162, 163, 234, 246, 269, 270, 296
Carpentras....54
Castille....219
Célèbes....262, 294
Ceylan....22, 31, 54, 75, 76, 81, 104, 105, 115, 125, 140, 161, 170, 171, 177-179, 184, 185, 254, 256, 262
Chandernagor....311
Châteauneuf....87
Chaul....39, 41, 125
Chine....38-40, 49, 135, 140, 161, 190, 230, 232, 244, 300, 311
Clèves....223, 226
Cochin....22, 39, 114, 115, 125, 135, 159, 262, 287
Comores....74, 81, 90, 92, 101, 103-105, 141, 159, 163, 167, 169-172, 276, 278

Comorin (cap).....76, 104, 159, 262, 279
Corbin (fief).....152
Corisco.....101, 151, 163
Cornouailles.....297
Coromandel (côte de).....76, 161, 187, 257, 262, 272, 273, 286
Cranganor.....125, 262

D
Dabul.....125
Dakar.....269
Daman.....125
Dantzig.....154
Dieppe.....11, 53, 54, 105, 106, 109, 156, 197, 232-234, 236, 246, 249, 250, 253, 264, 265, 269
Dinan.....87, 88, 110, 197
Diu.....115, 125, 135
Douai.....38, 41
Douvres.....42
Dvina.....153

E
Enkhuizen.....234, 249
Espagne.....9, 26, 37, 39, 40, 43, 58, 63, 64, 81, 83, 91, 107, 110, 116, 131, 135, 138-140, 149, 186, 189, 209, 210, 213-218, 221-223, 305, 307

F
False Bay.....271
Fernando de Noronha.....158, 161
Fernando Po.....135
Flandre.....62, 138, 218, 239
Flessingue.....149, 158, 194
Floride.....9, 197
Fougères.....88, 155
France.....8-10, 13, 15, 18, 22-26, 32, 39, 40, 43, 45, 51-53, 55, 56, 58, 59, 61, 62, 65, 66, 75, 78, 82-84, 91, 100, 101, 109, 112-114, 118-120, 122, 124, 129-132, 144, 148, 149, 151, 153, 155-157, 166, 175, 180, 183, 189, 192, 194-197, 199, 201-205, 207, 209-216, 218-224, 227-229, 231, 232, 234, 240-242, 249-254, 257, 260, 262-264, 267, 272, 274, 283, 285-289, 292, 293, 295, 297, 298, 302, 304-309, 311, 312
Franchimont (marquisat de).....60
Freetown.....269

G
Gabon.....151, 163
Galice.....118
Galle (pointe de).....104
Gambie.....233
Gange.....140
Gardafui (cap).....278
Goa.....22, 31, 32, 35-42, 46, 111, 115-117, 125, 128, 135, 140, 142, 186, 192, 228, 280, 287, 295
Golconde.....140
Grande Comore.....278
Granville.....149
Guernesey.....297
Guinée (golfe de).....70, 97, 100, 105, 122, 150, 162, 205, 270
Gujerat.....76
Guyane.....214, 230
Guyenne.....288

H
Hainaut.....219
Heusy.....61
Himalaya.....140
Hollande.....42, 110, 138, 143, 144, 150, 156, 158, 168, 176, 177, 212, 213, 217, 218, 234, 236, 239, 240, 263
Honfleur.....55, 106, 109, 266, 267, 279, 287, 295, 297
Hull.....311

I
Ille-et-Vilaine.....21, 63, 152
Inde.....10, 74, 76, 143, 159, 252, 254
Indes occidentales.....9, 214, 225
Indes orientales.....8-13, 15, 19, 20, 23-25, 34, 36, 37, 44-56, 58, 59, 61, 63-65, 84, 90-93, 96, 97, 101, 105, 109, 111, 119-122, 125-131, 134, 136, 141, 142, 146-151, 157, 158, 162, 170, 173, 182, 187, 191, 193-196, 198, 199, 201-204, 206-214, 216-218, 220-222, 224-228, 230-232, 239, 240, 244, 247, 251-253, 256, 258-266, 271, 277, 294, 298, 299, 301, 302, 304-307, 310-312
Indonésie.....8
Irlande.....180
Italie.....219

J
Jacatra / Batavia.....55, 186, 245, 248, 249, 257, 259, 260, 271, 280, 282, 283, 291-295, 312
Jambi.....294
Japara.....250, 294
Japon.....46, 47, 82, 144, 232, 244, 248, 263, 264, 300
Java.....8, 10, 12, 46, 53, 82, 96, 106, 115, 125, 140, 143, 145, 173, 186, 236, 250, 260, 262, 269, 271, 272, 282, 294, 298
Johor.....160
Juliers.....223, 226

K
Kara (détroit de).....224
Kedah.....288
Kœnigsberg.....154

L
La Corogne.....118
La Haye.....194, 217, 220, 224

La Mecque....278, 279
La Rochelle....118, 148, 149, 154, 156
Langkawi....55, 280, 287-290, 293
Laval....11, 12, 22, 23, 30, 58-64, 82, 84, 87, 88, 110, 112, 113, 118, 128, 129, 132, 156, 228, 304
Le Havre....55, 109, 148, 149, 153, 297
Lérins....301
Levant....8, 142, 215, 265
Liège....60-62
Limoges....60, 210
Lisbonne....35, 87, 94, 105, 108, 110, 111, 116, 135, 138, 142, 143, 149
Lisieux....32, 119
Lizard (cap)....297
Londres....146, 156, 157, 211, 229, 230, 239, 262, 269, 280, 308, 310
Lopez (cap)....101
Lorraine....43, 301
Los (îles de) (« Isles des Idoles »)....269

M

Macao....39, 135
Madagascar (Saint-Laurent)....10, 71, 77, 81, 88-90, 92, 96, 102-105, 156, 159, 165-167, 169-171, 195, 199, 204-207, 236, 262, 263, 270, 273, 275, 277, 299, 300, 304
Madère....158, 162, 267
Madras....187
Madura....115, 125, 143, 144
Magellan (détroit de)….49, 140, 144, 146, 147, 197, 219
Makassar....294, 295
Malabar (côte de)....22, 32, 115, 125, 187, 256, 262, 279, 285, 286
Malacca....22, 115, 125, 126, 135, 140, 159, 173, 175, 176, 181, 185, 186, 188, 262, 287, 295
Malacca (détroit de)....141, 160, 175, 176, 181
Malaisie....141
Malaisie (péninsule de)....12, 288
Maldives....18, 22, 28-34, 36, 44, 60, 62, 74, 75, 78, 81, 87, 88, 90, 103, 112, 113, 118, 122-125, 134, 159, 183, 206, 236, 284
Malé....123
Manche....194, 210
Mangalore....125, 279
Mangoubroux....61
Marseille....310
Mascareignes....75
Masulipatam....186, 187, 262, 286
Mataram....271
Maurice....103, 144
Mayenne (département)....22, 59, 62
Mayotte....101, 104, 159, 163
Méditerranée....8, 140, 142, 301
Mélinde....96, 135
Mer Baltique....154
Mer des Sargasses....78, 81, 191
Mer Rouge….46, 135, 197, 244, 248, 249, 259, 279, 299
Mexique....197
Middelbourg....47, 148, 150, 155, 158, 161, 266
Milford....230
Mohéli....74, 104
Moluques....8, 10, 46, 53, 82, 88, 115, 135, 144, 173, 182, 185, 190, 197, 231, 232, 239, 244, 252, 253, 262, 263
Mombasa....125, 135, 278
Monomotapa....101, 163
Montpellier....20, 66, 67, 157
Morlaix....149
Moscou....153
Mouscron....219
Mozambique....92, 96, 125, 126, 128, 135, 185, 188, 228, 277, 300
Mozambique (canal de)....71, 88, 94, 96, 102, 103, 111, 122, 135, 165, 167, 169, 170, 205, 277

N

Nancy....39, 41
Nantes....58, 63, 148, 210, 258, 307
Natal....62, 71, 81, 87, 103, 206, 296
Negapatam....161
Negro (cap)....197
Newcastle....311
Nicobar....75, 81, 103, 105, 161, 177
Nimègue....43
Normandie....54, 63, 148, 216, 233, 274
Nouvelle-France....9, 56, 197, 298
Nouvelle-Zemble....142, 224

O

Océan Indien....8, 10, 11, 27, 34, 44, 58, 84, 90, 93, 94, 96, 102-105, 114, 124-126, 132, 134-136, 138, 140-142, 146, 187, 189, 192, 199, 237, 241, 246, 249, 251, 252, 256, 259, 260, 262, 272, 278, 299, 300, 308
Océan Pacifique....140, 144, 145
Onor....125
Orléans....148
Ormuz....31, 125, 135, 140
Ostende....210

P

Paris....19, 22, 23, 28, 52, 54, 59, 60, 63, 67, 119, 131, 148, 149, 197, 210, 216, 220, 224-226, 232, 266, 308
Patani....76, 190
Pau....60
Pays de Galles....230
Pays-Bas…38, 39, 64, 138, 139, 148, 149, 209, 210, 218

Pegu.....159
Penang.....141
Perche.....148
Perlis.....289
Pérou.....221
Perse.....9, 37, 39, 214, 298
Persique (golfe).....125, 135, 140, 197, 244, 248, 299
Philippines.....140, 145, 244, 294
Picardie.....28
Pidir.....76, 77, 160, 176, 290
Plymouth.....78, 81, 141, 311
Pondichéry.....34, 54, 257, 262, 304, 311
Portland.....192
Portugal.....37, 64, 83, 94, 108, 117, 135, 138, 141, 186, 219, 275
Priam.....46, 107, 181-183, 189, 193, 282
Prince (île du).....150
Provinces-Unies.....9, 43, 49-51, 86, 91, 108, 132, 134, 136, 139, 146, 147, 149, 154, 175, 194, 195, 197, 202, 209, 212-214, 218, 219, 222, 223, 227, 234, 239-241, 251, 254, 262, 263, 267, 304, 307-311
Pulau Gomes.....75
Pulau Panjang.....237
Pulau We.....75
Pyrénées.....209

Q

Quiloa.....135
Quilon.....125

R

Rammekens.....192
Ras Hafun.....278
Ré (île de).....299
Redon.....130, 203
Rennes.....21, 22, 63-65, 87, 88, 110, 130, 154, 203
Rhin.....226
Robben Island.....101, 272
Rodriguez.....103
Rome.....60, 298, 299
Roscoff.....149
Rotterdam.....49, 144, 158
Rouen.....38-40, 148, 153, 231, 233, 239, 266, 298
Rufisque (baie de).....267, 269, 270

S

Saint-Augustin (baie de).....72, 81, 102, 104, 159, 167, 169-171, 204, 207, 273, 275-277, 300
Saint-Augustin (cap).....101, 158
Saint-Denis.....226
Saint-Georges de la Mine.....135
Saint-Jacques-de-Compostelle.....110, 118
Saint-Malo.....21, 54, 58, 60, 61, 63-65, 67, 68, 77, 79, 81, 82, 84, 86-89, 97, 105, 107, 110, 119, 131, 132, 148, 149, 152-154, 157, 163, 166, 183, 191, 195-197, 207, 212, 224, 232, 237, 249, 251, 254-258, 261, 263, 264, 269, 292, 304
Saint-Martin-de-Ré.....299
Saint-Omer.....155
Saint-Pierre-de-Bogerat.....39
Saint-Valery-sur-Somme.....148
Saint-Vincent.....296
Sainte-Hélène (baie de).....101, 163, 164
Sainte-Hélène (île de).....48, 71, 78, 80, 81, 90-92, 97, 101, 105-108, 117, 122, 135, 141, 161, 189-194, 199, 205, 207, 296
Salamanque.....27
Salcete.....39
Saldanha (baie de).....92, 102, 105, 141, 158, 164, 190, 191, 236, 246
San Lucar de Barrameda.....64, 131
São Tomé.....100
Sardaigne.....301
Seychelles.....159
Siberut.....280, 291
Sierra Leone.....269, 270, 276
Sierra Leone (cap de).....267
Socotora.....135, 278
Sofala.....103, 125, 135
Sonde (détroit de la).....282, 283
Sonde (îles de la).....8, 9, 22, 31, 96, 108, 115, 125, 144, 152, 173, 183, 184, 186, 262, 300, 306, 312
Southampton.....311
Spitzberg.....142
Stembert.....60
Sud-Est asiatique.....13
Sumatra.....8, 9, 11, 12, 14, 21, 44, 55, 75, 77-82, 96, 97, 100, 103-105, 107-109, 111, 115, 123, 125, 131, 134, 144, 150, 159, 167, 170, 171, 173-175, 179-181, 189, 192, 194, 197, 199, 204-208, 236, 237, 254, 255, 257, 262, 263, 272, 276, 279, 280, 282, 286, 290, 298, 304
Surate.....46, 186, 187, 262, 286, 298
Swally.....187
Syrie.....140

T

Table (baie de la).....97, 101, 163, 164, 234, 236, 270, 272, 296
Tartarie.....23, 42, 49
Terceira.....78
Ternate.....115, 125, 144, 173
Terre Sainte.....8
Ticou.....55, 105, 106, 109, 279, 280, 282-284, 286-288, 291-295
Tidore.....173, 185
Timor.....262
Toulon.....301, 310
Tournai.....219, 226

Tous les Saints (baie de).....117
Trindade.....108
Tripoli.....214
Tristan da Cunha (archipel).....234

U
Utrecht.....139

V
Veere.....97, 105, 149, 153, 162
Verdun.....38, 41
Verneuil-sur-Avre.....148, 152
Vert (cap).....97, 267
Verviers.....60, 61
Vervins.....58, 209, 210, 216, 307
Vilaine.....130, 203
Vitré.....11, 12, 20, 47, 58, 63-67, 72, 80, 82, 84, 87-89, 110, 112, 129-132, 134, 148, 149, 153-157, 166-168, 183, 195, 196, 199, 205, 207, 253, 255, 256, 304

W
Walcheren.....149
Woolwich.....191

Z
Zambèze.....169
Zanzibar.....141
Zélande.....97, 144, 149, 152, 155, 162, 163, 175, 177, 191, 192, 194, 196, 213, 266

Les précurseurs de la Compagnie française des Indes orientales, 1601-1622

Résumé en français :

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 épices. L'objectif de cette thèse est d'étudier quelle part ont pris les Français dans ce grand mouvement économique qui porta les nations européennes à exploiter les richesses des Indes orientales. Il est fréquemment admis que les relations de la France avec le Sud-Est asiatique n'ont débuté qu'à partir de 1664, lorsque Colbert a fondé la grande Compagnie française des Indes orientales, qui est la seule retenue par l'histoire. À l'aide de récits de voyages français, anglais et hollandais, de documents manuscrits conservés à la Bibliothèque nationale de France, de pièces de procès postérieurs aux faits ou encore d'autres documents issus des archives anglaises ou hollandaises, mon travail tente de remettre en cause cette idée reçue et de faire mieux connaître les tentatives effectuées par les Français afin de prendre part au commerce des épices dans le premier quart du XVII^e^ siècle. Dès 1601, une expédition privée menée par des Malouins a été relatée par deux de ses participants, François Pyrard et François Martin. En 1604, une première Compagnie française des Indes orientales a été fondée par Henri IV, tandis que trois autres expéditions ont eu lieu entre 1616 et 1622. Malgré ces efforts louables, il faut au final établir un constat d'échec et essayer d'en cerner les différentes causes.

Mots clés : Indes orientales – commerce des épices – Henri IV – François Martin – François Pyrard – Augustin de Beaulieu – James Lancaster – Georges Spilberg – Balthazar de Moucheron – Guyon Lefort – Atjeh – Bantam

The precursors of the French East India Company, 1601-1622

Résumé en anglais :

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 before by the Portuguese who had the control over the lucrative spice trade. The aim of the present thesis is to study the role played by the French in the big economic movement which led the European nations to the exploitation of the East Indies. It is usually admitted that the relationships between France and Southeast Asia did not start before 1664, date of the creation by Colbert of the French East India Company, the only company retained by history. Thanks to French, English and Dutch travel accounts, handwritten documents kept at the Bibliothèque nationale de France, case exhibits subsequent to the facts in question as well as other types of documents belonging to English or Dutch archival collections, my work intends to question this common belief stated above and to make the French attempts to take part in the lucrative spice trade in the first two decades of the 17th century better known. As soon as 1601, a private expedition led by sailors from St Malo was reported by two of its participants, François Pyrard and François Martin. In 1604, a first French East India Company was founded by Henry IV and three more expeditions took place between 1616 and 1622. Despite all these efforts, one must acknowledge the failure of these expeditions and try to understand its reasons.

Keywords : East Indies – spice trade – Henri IV – François Martin – François Pyrard – Augustin de Beaulieu – James Lancaster – Georges Spilberg – Balthazar de Moucheron – Guyon Lefort – Atjeh – Bantam

Discipline :
Histoire et civilisations : histoire des mondes modernes, histoire du monde contemporain

Intitulé et adresse du laboratoire :
Centre de recherche en histoire quantitative de l'université de Caen Basse-Normandie
Esplanade de la paix
14032 Caen cedex