

Le premier voyage des Malouins à Sumatra

En 1601 deux navires partirent de Saint-Malo à destination de Sumatra. C'était le second voyage de navigateurs français pour cette destination, car des Dieppois y étaient parvenus en 1529. Mais leur voyage était tombé dans un complet oubli, si bien que pour le commerce français du XVII^e siècle, la tentative des Malouins fut une première. Cette entreprise montre, s'il en était besoin, l'audace des marins malouins et l'esprit d'initiative des négociants de Saint-Malo, Vitré et Laval, dont le dynamisme contraste avec la léthargie de la première compagnie française des Indes fondée en 1604. Elle montre plus particulièrement que trois ans après la fin de la guerre de la Ligue, le dynamisme commercial de cette région n'était pas entamé.

Le voyage de ces deux navires fut finalement un échec : un navire coula à l'aller dans l'archipel des Maldives, et le second, le plus gros, chargé d'épices précieuses dont le retour à Saint-Malo aurait suffi à réaliser un bénéfice considérable, coula au large de l'Espagne. Or ce double échec ne fut pas contingent. Les circonstances et les causes de celui-ci précisent en quoi consistait le retard des Malouins par rapport aux Hollandais, au moment précis, en 1602, où ceux-ci fondaient leur compagnie des Indes. Le voyage des Malouins est d'autant plus intéressant que deux comptes-rendus lui ont été consacrés par des témoins oculaires, chacun à bord d'un des navires, François Martin, de Vitré, et François Pyrad, de Laval. Rédigés par deux auteurs différents, les deux textes sont intéressants à des titres divers et remarquablement complémentaires. Pyrad, naufragé dès le voyage aller, avait quelques raisons personnelles d'adopter un ton critique intransigeant. Quant au livre de François Martin, des recherches récentes viennent de montrer qu'il constitue un jalon particulièrement intéressant pour l'histoire des mentalités.

L'expédition comprenait deux gros navires : le *Croissant*, de 400 tonneaux, et le *Corbin*, de 200 tonneaux. Cette entreprise fut sans doute le fruit d'un investissement consenti par une large fraction des gens de mer malouins. En témoigne le fait que l'expédition fut commandée par un des tous premiers personnages de la ville, Michel Frotet sieur de la Bardelière,

«bourgeois de la ville de Saint-Malo», toujours au premier rang lors des événements (1) de 1590 du temps de la Ligue, et en second par le connétable de la ville, François Grout sieur du Clos-Neuf. S'embarquèrent aussi des fils de notables et des nobles, certains apparentés entre eux (2). L'ampleur de cette entreprise dépassait la dimension d'une ville et le voyage fut entrepris «par une compagnie de marchands de Saint-Malo, Vitré et Laval», selon la formule commune à Martin et Pyrad. Le «principal marchand» (3) était un Vitréen. Le capital en aurait été de 80 000 écus (4). Les deux équipages comptaient en tout 160 à 180 hommes de Saint-Malo, Vitré, Laval, ainsi que Dinan et Fougères (5). Depuis longtemps les toiles des pays de Vitré et Laval étaient exportées par Saint-Malo ; la complémentarité économique ancienne qui reliait les trois villes favorisa donc une entreprise commune d'une nature et d'une ampleur nouvelles. Cette synergie économique fut doublée par des échanges matrimoniaux entre des lignages bourgeois de Saint-Malo et Vitré liés de près à l'entreprise, notamment les malouins Frotet et les vitréens Guillaudeu, lesquels avaient été ligueurs eux aussi en 1590 : un Frotet, cousin germain du chef de l'expédition, épousa (6) une fille Guillaudeu et s'installa à Vitré dès 1603, tandis que Michel Guillaudeu sieur de l'Épayère épousait (7) une nièce du chef de l'expédition et s'installait à Saint-Malo dès 1604. Ces alliances nous importent d'autant plus qu'un de nos auteurs, François Martin, épousa après son retour la soeur de Michel Guillaudeu ; ces

(1) En 1590 il était capitaine des troupes de la ville [MORICE, 3, 1512, 1579, 1645]. Sur ce personnage, cf CUNAT.

(2) Thomas Pépin, lieutenant du *Corbin* [PYRAD, p. 9] appartenait sans doute au lignage noble de ce nom [NASSIET, p. 196]. Une liste d'une cinquantaine de Malouins morts aux «Molucques» se trouve dans le registre des sépultures de Saint-Malo, parmi lesquels nous identifions : 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. Cet Étienne Chaton était cousin germain de François Le Gobien [Arch. mun. Saint-Malo, GG 40 ; PARIS-JALLOBERT, *Anciens registres...*].

(3) Christophe Moreau sieur du Poissent [MARTIN, p. 12]. En 1597 ce personnage naviguait dans les parages des Canaries [Yvonne LABBE, «Les débuts d'une ville bretonne. Vitré au XV^e et XVI^e siècle», *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, 24, 1944, p. 127].

(4) LA RONCIERE, p. 40. La source de ce renseignement est assez éloignée de l'événement : c'est le père Georges FOURNIER, *Hydrographie*, Paris, 1643.

(5) Cette précision est donnée par le curé de Vitré en 1603 ; PARIS-JALLOBERT, *Journal*, p. 61.

(6) Honorable homme Olivier Frotet sieur de la Touche-aux-Bécasses, fils de noble homme Josselin sieur de la Landelle, épousa en juin 1601 Jeanne Guillaudeu, fille de Pierre sieur de la Vieuville, ligueur en 1590.

(7) Michel Guillaudeu sieur de l'Épayère épousa en 1603 Guillemette Frotet, fille de Nicolas sieur de la Beuzaye [PARIS-JALLOBERT, *Anciens registres paroissiaux de Bretagne, Saint-Malo, Vitré*].

derniers étaient les enfants de Jean Guillaudeu sieur de la Vieuville, membre de la Confrérie des marchands d'outre-mer à Vitré et l'un des plus riches bourgeois de cette ville. On devine ainsi un traditionnel capitalisme commercial familial. En revanche les Malouins refusèrent d'entrer dans la compagnie française des Indes fondée en 1604 : on s'allie à qui l'on fait confiance, et le premier cercle de la confiance est la parentèle. C'est ce type de structure capitaliste qui commençait à être en retard par rapport aux sociétés par actions fondées au même moment par les Anglais et les Hollandais.

1. Les causes d'un échec

Le complet échec de la navigation proprement dite ne fut pas contingent. Un premier ensemble de causes fut l'extrême lenteur du voyage aller : c'est elle qui causa le naufrage du *Croissant* alors qu'il touchait au but, à 70 lieues de la côte d'Espagne. L'équipage craignait « que le navire nous faillist sous les pieds », qui effectivement, « s'emplissant d'eau, coula de lui-même ». C'est que le navire était excessivement usé par une navigation trop longue et un long séjour en climat tropical. L'extrême lenteur du voyage aller résulta elle-même de plusieurs circonstances. La première fut un départ trop tardif de Saint-Malo, le 18 mai. Les Portugais partaient de Lisbonne en mars-avril pour tirer parti des alizés qui soufflent vers le sud-ouest, puis arriver dans l'océan Indien à une date où la mousson pousse les navires vers l'est. En partant tard, les Malouins risquaient fort de ne pas être au bon endroit au bon moment pour bénéficier des vents favorables.

Calendrier du voyage aller

	Dieppois	Malouins
	1529	1601-1602
Départ	3 avril	18 mai
Canaries	17 avril	3 juin
Cap Vert	25 avril	12 juin
Équateur	11 mai	28 août
Cap de Bonne Espérance	22 juin	27 décembre
Maldives	7 septembre	1 ^{er} juillet 1602
Sumatra	22 octobre	17 juillet

Les Malouins avaient reconnu les côtes de Guinée (8) en 1596 et cette expérience paradoxalement leur fut défavorable en 1601, car après les îles du cap Vert, atteintes en vingt-cinq jours, les deux navires longèrent cette

(8) En février 1597 fut baptisé à Saint-Malo un jeune Noir natif de Guinée ramené par le capitaine Étienne Artur de la Motte [PARIS-JALLOBERT, *Anciens registres... Saint-Malo*, «Faits divers», p. 74].

côte de Guinée où ils s'exposaient à trouver des calmes plats, alors que la bonne route consiste à descendre plein sud pour trouver des vents loin à l'ouest de l'Afrique. On peut se demander si les Malouins ne profitaient pas de ce voyage en Asie pour continuer leur reconnaissance de la côte africaine. A partir du cap Vert il leur fallut deux mois et demi pour passer l'équateur, cinq fois plus qu'il n'en fallait.

Les effets de ces retards se cumulèrent. Plus un voyage traîne en longueur, plus des escales deviennent nécessaires. Ainsi une escale dura 48 jours à l'île d'Anobou, laquelle était tenue par les Portugais, avec lesquels éclata un incident fâcheux : des Malouins furent faits prisonniers par surprise et mis à rançon. La longueur de la navigation provoqua aussi l'apparition du scorbut, ce qui obligea à s'arrêter encore neuf jours à Sainte-Hélène en novembre 1601. Les malades se rétablirent, mais à cette date, on aurait pu arriver à Sumatra ! Le trajet de l'équateur au cap de Bonne Espérance avait duré quatre mois, soit trois fois plus que nécessaire.

Au début de février 1602, à l'entrée de l'océan Indien, les deux navires essuyèrent une terrible tempête durant quatre jours. Il fallut relâcher à Madagascar pour réparer. Il y fallut encore trois mois. A cause de marais proches, l'équipage fut accablé par le paludisme, qui provoqua la mort de quarante et un hommes, soit, selon Pyrard (9), le tiers de l'effectif total. Finalement la navigation du *Croissant*, à l'aller, dura quatorze mois, ce qui la rendit particulièrement éprouvante.

La phase commerciale de l'expédition fut assez satisfaisante et les Malouins réussirent à acheter des épices, notamment du poivre, au cours de leur séjour à Sumatra qui dura quatre mois. C'est depuis quatre mois aussi que le capitaine Frotet de la Bardelière était malade quand il mourut, dix jours après qu'on ait levé l'ancre, le 20 novembre 1602. Le retour, agrémenté de plusieurs voies d'eau, d'une tourmente et de la faim, dura presque sept mois. En mai 1603 après deux ans de voyage il ne restait que quatorze hommes à bord du *Croissant* lorsque celui-ci sombra tant il était vermoulu.

Un second ensemble de causes semble conjoindre indiscipline et incompétence. C'est seulement Pyrard qui dénonce ces travers, lequel est très critique, en partie pour des raisons moralisatrices et pieuses : «Pour moy je n'ay jamais eu bonne opinion de nostre voyage depuis l'embarquement... pour le mauvais ordre & le peu de police qui estoit dans nos navires : car il n'y avoit aucune pieté ny devotion, mais beaucoup de juremens & de blasphemes ; nulle obeysance aux chefs, de la rebellion, beaucoup d'indiscretion, tous les jours des querelles, des bateries, des larcins, & semblables vices» (10). Pyrard rapporte un trait d'indiscipline entre les

(9) P. 23 et 28.

(10) PYRARD, p. 3-4.

officiers à l'île d'Anobou : « Nous fusmes accompagnés de toutes sortes de malheurs durant le séjour que nous fîmes en cette rade... Il y eut grande querelle entre nostre capitaine & le premier facteur ou commis, qui en vindrent presque aux mains, & il s'en fallut bien peu que cela ne causast une revolte & une mutinerie generale, de sorte qu'il fut besoin que nostre general y vint bien accompagné pour y mettre bon ordre... Je vous laisse penser si tout pouvoit bien aller, puisque les chefs qui devoient monstrier bon exemple... faisoient eux-mesmes le desordre... » Alors la négligence conduit à l'accident : « le feu se prit dans de la poudre... & il y en eut beaucoup de brulez » (11).

Ces premières observations éclairent les circonstances du naufrage du *Corbin* sur un récif des Maldives le 2 juillet 1602. On ne reconnut pas l'archipel, notamment le pilote qui était anglais et « ne parlait pas français ». Le capitaine du *Corbin* ne daigna pas attendre « de petites barques qui sembloient vouloir nous aborder pour pilloter ». Le laxisme était général : « Chacun estoit profondément endormy cette nuit-là, mesme ceux qui avoient charge de veiller... le maistre et le contre-maistre avoient fait la débauche & estoient yvres » (12). Les rescapés du *Corbin* purent gagner le Bengale, puis Ceylan et Goa, d'où ils purent passer au Brésil et regagner l'Europe...

Pour conclure sur les causes de l'échec, il semble que l'ignorance des nécessités nautiques d'un voyage vers l'océan Indien fut aggravée, selon Pyrad, par l'imprudence ou l'incompétence du capitaine du *Corbin*, et par la négligence de l'équipage.

2. François Martin : un esprit ethnographique

Le texte de Martin a fait l'objet d'un intéressant commentaire d'un historien américain, John Nothnagle. Celui-ci a comparé le récit de Martin sur ce voyage de 1601-1603 au compte-rendu du voyage des deux navires dieppois à Sumatra en 1529. Sa problématique est que, comme ces deux rapports encadrent la Renaissance française, la comparaison pourrait être révélatrice de l'évolution des mentalités au XVI^e siècle : la Renaissance n'a-t-elle pas influencé le voyageur et le regard qu'il portait sur les sociétés exotiques ?

Déjà les motivations des voyageurs étaient différentes. Celles du capitaine Jean Parmentier, en 1529, étaient quelque peu mystiques : il s'agissait pour lui, par l'expérience du monde et de sa diversité, de parve-

(11) *Idem*, p. 11.

(12) *Idem*, p. 53.

nir à une plus grande connaissance de Dieu. Bien différemment, c'est par un manifeste mercantiliste que Martin commence son livre, c'est-à-dire par le souhait que la France tienne sa place dans le négoce maritime. De même Pyrard se dit «pas moins désireux de voir et d'apprendre que d'acquérir des biens» (13).

John Nothnagle compare ensuite les regards sur la société indigène. Du voyage de 1529 nous avons le rapport du pilote, Pierre Crignon. Sur les indigènes qu'il rencontre, Crignon ne dépasse pas un niveau descriptif : il rapporte les faits et ses propres réactions. Il semble déconcerté par l'altérité et incapable de l'appréhender avec d'autres références que les siennes propres. En revanche, Martin ne se contente pas d'un récit de voyage. Son sous-titre annonce un rapport sur «les moeurs, loix, façon de vivre, religions & habits» des habitants de Sumatra. Il s'intéresse aux religions (l'hindouisme, ainsi que l'islam, nouvellement introduit), à l'alimentation, aux pratiques sexuelles. Il a même entrepris un dictionnaire français-malais (14), qui témoigne de ses efforts réels de communication directe avec les indigènes. En outre Martin ajoute à ses descriptions des commentaires, des essais d'analyse et d'interprétation, il s'intéresse aux relations et aux causalités. Ses descriptions sont culturellement neutres : il accueille des pratiques différentes avec un esprit d'ouverture. Même quand il désapprouve celles-ci, comme l'inceste, il essaie de comprendre leur nature et leur cause.

Ces différences entre les deux rapports de voyages, à soixante-quinze ans de distance, témoignent-elles de l'évolution des mentalités, comme l'envisage John Nothnagle ? Elles pourraient bien résulter tout autant d'un décalage culturel. En effet François Martin était fils d'un docteur en médecine et était lui-même apothicaire. Baptisé à Vitré le 1^{er} octobre 1575, il était fils de maître Étienne Martin, docteur en médecine, qui mourut en 1592. En 1595 François Martin se trouvait à Montpellier où il effectuait un apprentissage de pharmacie dans une officine nommée *La boutique verte*. Il obtint une attestation (15) de capacité à Montpellier le 23 octobre 1596. Ce fut comme chirurgien qu'il s'embarqua en 1601, en étant d'autant plus apprécié que les apothicaires pouvaient apporter une contribution utile à une expédition commerciale : ils avaient une bonne connaissance des épices, des pierres précieuses et des métaux, ainsi que des poids et mesures. Les apothicaires avaient le droit d'assister à des cours à la faculté de médecine et Martin profita sans doute de cette opportunité car il dédicaça (16) son *Traité du scorbut* au chancelier de l'université de

(13) MARTIN, p. 11 ; PYRARD, p.2.

(14) *Idem*, p. 102.

(15) Arch. dép. Hérault ; GENTILE, p. 30.

(16) MARTIN, p. 181.

Montpellier. Pierre Gentile, qui vient de consacrer une thèse de pharmacie à François Martin, constate que ce dernier a effectué de nombreuses observations exactes en botanique (17). Il était capable aussi de concevoir une expérience scientifique. Les Européens croyaient que le caméléon ne se nourrissait que de vent. Martin en met un dans une cage, et en attache d'autres à des piquets plantés dans l'herbe. Le premier meurt en trois jours, tandis que les autres survivent en mangeant des insectes. Cette capacité d'un apothicaire à concevoir une expérimentation en 1602 nous semble un important jalon dans l'histoire des mentalités. La révolution scientifique qui était alors en cours en Europe, de Tycho Brahé à Galilée, a consisté en la conjonction de quatre opérations intellectuelles : l'observation, la mesure, le calcul mathématique et l'expérimentation. Que celle-ci dût être l'unique fondement de la connaissance, au détriment de la métaphysique, n'apparaissait pas encore clairement, une génération plus tard, au philosophe Descartes, et n'a été affirmé radicalement que par Newton : la pratique scientifique précède évidemment la formulation épistémologique. Le cas de François Martin montre que dans la décennie 1600, la capacité à concevoir une expérience scientifique n'était pas l'exclusivité du génie de Galilée.

Pour Pierre Gentile (18), Martin a même fait un travail d'ethno-pharmacologie, puisqu'il a utilisé ses propres connaissances pour comprendre les remèdes indigènes. Dans son *Traité du scorbut*, Martin a le mérite d'indiquer déjà que le «meilleur» (19) moyen de prévenir cette maladie était la consommation de jus de citron, ce qui fut en effet la solution mise en œuvre par les marins du XVIII^e siècle. Il est vrai que cette brillante découverte était malheureusement obscurcie par le fait que l'exposé en était entremêlé à diverses autres pratiques, sans efficacité celles-là.

Dans l'ensemble, l'ouverture ethnographique et la curiosité intellectuelle que John Nothnagle trouve à Martin étaient bien réelles puisqu'elles allaient jusqu'à l'ethno-pharmacologie. Martin avait notamment de remarquables qualités d'observation. Mais pour l'historien des mentalités, il n'était pas un navigateur ordinaire. Fils de médecin, il avait suivi des cours de médecine, et depuis les belles planches anatomiques de Vésale, les

(17) Ainsi en décrivant la datura, Martin constate sa ressemblance avec la stramoine ; effectivement la datura est une espèce de stramoine [GENTILE, p. 105-106]. La datura contient plusieurs alcaloïdes. À forte dose c'est un poison ; la pharmacologie moderne l'utilise comme sédatif.

(18) P. 56, 60.

(19) «Il n'y a rien meilleur pour se préserver de ceste maladie que de prendre souvent du jus de citron ou d'orange, ou manger souvent du fruit, ou bien faudra faire provision des sirops de limon...» [MARTIN, p. 191] ; «le remède que nous avons trouvé le plus propre pour la guarison de ceste maladie est le jus de lymon & d'orange, ou bien le sirop qui s'en fait» [*ibid.*, p. 196].

médecins avaient appris à observer la réalité. Ce dont témoigne l'oeuvre de Martin, ce sont des qualités scientifiques d'un étudiant doué passé par une grande faculté de médecine.

3. De l'échec au succès

Finalement cette entreprise dans son ensemble ne fut pas vaine, grâce à la publication à Paris des deux récits du voyage, celui de Martin (20) dès 1604, celui de Pyrard (21) à son retour en 1611. Ces ouvrages permirent la diffusion de l'expérience accumulée. Dès 1604 Martin obtint du roi le don d'une somme de 1 800 livres, très probablement destiné à le rembourser de ses frais. Ce don (22), visant à la diffusion d'une expérience maritime et commerciale, était bien conforme à la politique mercantiliste d'Henri IV.

En 1616 des négociants de Saint-Malo et d'Anvers armèrent à Saint-Malo deux vaisseaux de 600 tonneaux chacun, dont le *Saint-Louis* commandé par Nicolas Frotet de la Bardelière, lequel mourut aux Moluques en 1618. Nicolas Frotet était fils du capitaine de 1601 : à Saint-Malo, il y avait bien des lignées (23) de marins et négociants. Un des navires fut confisqué par les Hollandais, mais le *Saint-Louis* rentra avec une cargaison d'un million et demi de livres. On peut se demander enfin si une expédition malouine n'atteignit pas le Japon. Le congé de navigation que les Malouins se firent délivrer en 1618 pour une nouvelle campagne portait comme destination finale le Japon (24) ; or en juillet 1619 un «jeune homme natif du Japon» (25) fut baptisé à Saint-Malo et nommé par le procureur syndic des bourgeois Jean Pépin, et un Jean Pépin était à bord

(20) Paris, 1604, in-4°.

(21) Paris, 1611, in-8°.

(22) Cette somme était assise sur un revenu précis. Comme elle ne lui avait pas encore été versée en 1609, Martin obtint de nouvelles lettres patentes qui précisent qu'il serait payé lorsqu'aurait expiré la jouissance de ceux qui bénéficiaient alors de ce revenu. Dans ce document, François Martin est dit «marchand résidant à Vitré» [lettres vérifiées à la chambre des comptes le 4 mai 1609, Arch. dép. Loire-Atlantique, B 68 f° 245 v°]. De sa femme Perrine Guillaudeu, honorable homme François Martin sieur de la Ricordais eut quatre enfants à Vitré de 1606 à 1619. Il mourut à l'âge de cinquante-cinq ans au cours d'une épidémie de peste et fut inhumé à Vitré le 4 janvier 1631.

(23) Un fils de ce Nicolas Frotet mourut en Guinée en 1638. Un des marchands de Saint-Malo engagé dans l'armement de 1616 était un René Guillaudeu [LA RONCIERE, p. 50 ; *supra*, notes 6 et 7].

(24) Bibl. nat., Nouv. acq. fr. 1754 f° 99 ; LA RONCIERE, p. 56.

(25) Arch. mun. Saint-Malo, GG 28, f° 233 v° ; PARIS-JALLOBERT, *Anciens registres... Saint-Malo*, «Faits divers», p. 75.

du *Saint-Louis* en 1617. Cette mention ne prouve évidemment pas que ce fut au Japon que cet homme monta à bord.

Terminons par le souhait que les récits de François Martin et de François Pyrard, dont les présentes pages n'épuisent évidemment pas l'intérêt, soient l'objet d'une réédition.

Michel Nassiet
Université de Nantes

RÉSUMÉ

Cet article analyse le premier voyage de deux navires malouins à destination de Sumatra en 1601-1603. Un navire sombra à l'aller, l'autre au retour au large de l'Espagne. La longueur excessive du voyage aller accabla les hommes et usa le matériel. Le premier naufrage semble dû aussi à l'imprudence et la négligence. L'un des deux comptes-rendus de ce voyage a fait l'objet de recherches récentes, qui convergent pour trouver à l'auteur, François Martin, une tournure d'esprit véritablement ethnographique. Celui-ci résultait notamment de la formation de l'auteur qui était apothicaire et avait suivi des cours de médecine.

BIBLIOGRAPHIE

CUNAT Charles, *Saint-Malo illustré par ses marins*, 1857, rééd. les éditions du Bastion, 1988.

GENTILE Pierre, *François Martin (1575-1631), apothicaire et «marchand d'Oulre-mer» à Vitré*, dact., thèse de pharmacie, Univ. Rennes 1, 19 décembre 1994.

HAUDRÈRE Philippe, *La compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989.

HAUDRÈRE Philippe, «Premiers voyages français dans l'océan Indien au XVI^e siècle», *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, sous la direction de Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi, Tallandier, 1993, p. 228-238.

LA RONCIÈRE Ch. de, «Les précurseurs de la compagnie des Indes orientales», *Revue de l'Histoire des colonies françaises*, 1913, p. 39-72.

NASSIET Michel, *Noblesse et pauvreté. La petite noblesse en Bretagne, XV^e-XVIII^e siècle*, Rennes, Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, 1993.

LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1990.

NOTHNAGLE John, «Two Early French Voyages to Sumatra», *Sixteenth Century Journal*, 19, 1988, n° 1, p. 97-109.

SOURCES IMPRIMÉES

MARTIN François, *Description du premier voyage fait aux Indes orientales par les François*, Paris, 1609.

PARIS-JALLOBERT Paul, *Journal historique de Vitré*, Vitré, 1880.

PARIS-JALLOBERT Paul, *Anciens registres paroissiaux de Bretagne, Saint-Malo*, Rennes, 1898-1904 ; *Vitré*, Rennes, 1894-1895.

PYRARD François, *Voyage de François Pyrard, de Laval, contenant sa navigation aux Indes orientales, Maldives, Moluques, & au Brésil... pendant... dix ans*, 1679.