

René-Auguste de Chateaubriand, le père de l'auteur des *Mémoires d'outre-tombe*, a-t-il acquis le Château de Combourg avec l'argent de la traite négrière ?

La question que nous formulons dans le titre ci-dessus revient de façon régulière. Notons tout de suite qu'elle n'a rien d'anormal en elle-même. Il est bien connu que les armateurs bretons des XVII^e et XVIII^e siècles participèrent, eux aussi, comme d'autres armateurs français, anglais, hollandais, espagnols et portugais, au transport d'esclaves africains des côtes de l'Afrique sub-saharienne vers les Antilles et l'Amérique du Nord et du Sud. Si l'esclavage était interdit en France métropolitaine, ce commerce au long cours était alors légal car jugé indispensable à la mise en valeur des colonies d'Amérique ; les armateurs n'assuraient d'ailleurs que le transport, aucunement la capture des hommes et des femmes vendus comme esclaves ; cette capture était le fait le plus souvent de rois et de chefs tribaux africains à l'issue de guerres ou de razzias à l'intérieur du continent ; l'achat des esclaves intervenait sur la côte de Guinée et les européens ne s'aventuraient pas, en ces temps-là, dans l'intérieur du pays ; enfin les armateurs n'avaient rigoureusement aucun intérêt, faut-il le dire, à maltraiter les esclaves qu'ils transportaient et souhaitaient revendre au meilleur prix.

Saint-Malo ne fut jamais un grand port négrier à la différence de Nantes et de Bordeaux. Le sujet a été bien étudié, en toute honnêteté intellectuelle, par Alain Roman, spécialiste de l'histoire maritime malouine au XVIII^e siècle, auteur d'un livre *Saint-Malo au temps des négriers*, qui fait autorité¹. La traite négrière était une activité secondaire chez la plupart des armateurs malouins qui privilégiaient la grande pêche et, en temps de guerre, la course. Ce n'était pas qu'ils fussent plus soucieux que d'autres des droits humains des esclaves mais ce port sur la Manche était géographiquement mal situé pour un tel commerce transatlantique qui, en outre, n'était pas très rentable du fait de la concurrence et des nombreux risques courus (révoltes des captifs, épidémies, tempêtes, manque de nourriture si les vents étaient défavorables).

Ce fut particulièrement le cas pour René-Auguste de Chateaubriand, le père du célèbre écrivain, initiateur du romantisme français. Avant d'examiner ses armements, il vaut la peine de rappeler son origine et son ascension sociale. Il était né le 23 septembre 1718 au manoir des Touches, sur un coteau qui borde la Rance, non loin de Guitté. Il était le deuxième fils de François de Chateaubriand et de Pétronille Lamour de Lanjégu. François de Chateaubriand, bien que de très ancienne noblesse, exerçait les modestes fonctions de sénéchal de la seigneurie du Lattay en Quenroc, un métier d'administrateur à la limite de la dérogeance². Lorsqu'il mourut le 28 mars 1729, il laissa sa veuve dans un grand dénuement avec quatre garçons. L'aîné entra dans les ordres. René-Auguste n'avait pu aller au collège faute de ressources de sa famille. A quinze ans il demanda à sa mère l'autorisation de partir à Saint-

¹ Alain Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Karthala, 2001.

² Comme l'observe Geoffroy de La Tour du Pin, dans un beau petit livre, *Chateaubriand lequel ?* Paris, La Table Ronde, 1998, p.35.

Malo s'engager sur un navire de commerce. Comme le note Jean-Claude Berchet, dans sa biographie de Chateaubriand : « Depuis des générations les Chateaubriand avaient été des propriétaires terriens. C'était la première fois qu'un Chateaubriand prenait le large. Non pour répondre à je ne sais quelle vocation romantique mais poussé par la nécessité. Cela exigeait du courage, de la lucidité, de la détermination »³. L'auteur des *Mémoires d'outre tombe* racontera la scène telle qu'il l'avait entendue évoquer par son père à maintes reprises dans sa jeunesse : « Je ne veux plus être un fardeau pour vous dit l'enfant. Sur ce, ma grand-mère se prit à pleurer. René, répondit-elle, que veux-tu faire ? Laboure ton champ. - Il ne peut pas nous nourrir. Laissez-moi partir. – Eh bien, dit la mère, va donc où Dieu veut que tu ailles. Elle embrassa l'enfant en sanglotant. Le soir même, mon père quitta la ferme maternelle »⁴.

Embarqué à quinze ans en 1733, René-Auguste de Chateaubriand sera à partir de 1758 à la tête d'une maison d'armement qu'il dirigera jusqu'à sa retraite prise à la fin de 1776. En un quart de siècle il aura beaucoup navigué et obtenu tous les grades de la marine de commerce : enseigne, lieutenant, commandant en second, capitaine au long cours. Il aura reçu son brevet de capitaine à l'Amirauté de Morlaix le 30 juin 1747, n'ayant pas encore trente ans. Il se sera ensuite installé à son compte comme armateur devenant pendant dix-huit ans un des Messieurs de Saint-Malo, pour employer une expression de Colbert. Habituellement ce parcours était réalisé par une même famille sur trois générations au moins. Lors du colloque organisé à Saint-Malo les 13 et 14 septembre 2018 par la Société Chateaubriand, le Souvenir de Chateaubriand (SCAC) et les Amis de la Maison de Chateaubriand (AAMC), Alain Roman et René Colas ont présenté en détail, dans deux savantes communications, ce que fut cette brillante carrière de navigateur et quels furent les 16 navires de cette maison d'armement⁵.

Il apparaît clairement que René-Auguste n'assura qu'une seule fois, en tant que navigateur, le commandement d'un navire négrier. Ce fut sur l'*Apollon*, propriété du sieur Mosneron, parti en 1754 aux Antilles avec 414 captifs africains. L'affaire fut difficile à dénouer, les planteurs payant avec retard, et René-Auguste dût rester jusqu'en 1757 à Saint-Domingue. Revenu à Saint-Malo, bien décidé à se lancer dans l'armement, le premier navire qu'il acheta fut un navire corsaire, la *Villegénie*, qui avait été construit à Saint-Malo. Du fait de la guerre de Sept-Ans (1756-1763), la course était alors la principale, voire la seule, activité à laquelle pouvaient se consacrer les navigateurs malouins. Cinq autres navires corsaires suivirent dans l'armement Chateaubriand. La France était en guerre avec l'Angleterre et la paix ne revint qu'après la signature du Traité de Paris, qui aboutit à la perte de l'Inde et du Canada. René-Auguste avait pratiqué la course lorsqu'il n'était que commandant en second, du temps de la guerre de la Succession d'Autriche (1741-1748). Mais les Malouins, en ce début des années 1760, eurent très peu de chance. Les Anglais avaient

³ Jean-Claude Berchet, *Chateaubriand*, Paris, Gallimard, 2012, p. 24.

⁴ Chateaubriand, *Mémoires d'outre-tombe*, édition de Jean-Claude Berchet, Paris La Pochothèque, 2003, tome 1, p. 124.

⁵ Ces deux communications ont été publiées dans les actes du colloque : *Chateaubriand et la Bretagne*, Saint-Malo, Editions Cristel, 2019. Voir notamment les pages 40, 45 et 81-85.

appris à protéger efficacement leurs convois de navires. Sur la soixantaine de courses lancées de Saint-Malo, 43 furent déficitaires et plusieurs armateurs firent faillite. Deux seulement y firent fortune et René-Auguste de Chateaubriand fut de ceux-ci. Il put réussir grâce à la chance et à la compétence de ses matelots et de deux capitaines qu'il avait recrutés et formés : son frère cadet Pierre-Anne de Chateaubriand du Plessis et Claude Dominique Avice. Ce dernier, sur l'*Amaranthe*, un navire de 150 tonneaux, captura ainsi le 28 décembre 1760, après deux heures de combat, le *Prince Frederick*, un navire de 300 tonneaux, avec une pleine cargaison de tabac et de sucre. Comme l'écrit Alain Roman : « Les différentes sources indiquent des gains de la course pour l'armement Chateaubriand variant entre 540 000 et 870 000 livres, ce qui implique un bénéfice situé entre 300 000 et 500 000 livres »⁶.

C'est donc avec les seuls bénéfices de la course que René-Auguste de Chateaubriand put le 3 mai 1761 acheter le comté de Combourg, le fief, les terres et le château (une forteresse bâtie au XIV^e siècle). J'ai rappelé les circonstances et les détails de cette transaction conclue avec le duc de Duras dans une communication présentée à Combourg lors du colloque de septembre 2018⁷. Le prix au contrat était de 370 000 livres mais René-Auguste se hâta de revendre pour 40 000 livres la baronnie d'Aubigné qui était en bordure du fief. Ce prix élevé était tout à fait compatible avec les bénéfices qui venaient d'être réalisés dans la course. Alain Roman peut donc conclure : « Certes la traite négrière a joué un rôle dans l'apport de M. de Chateaubriand à sa première participation dans l'armement. Mais ce ne fut qu'une petite partie de son investissement. Très vite l'effet cumulatif des bénéfices de la course a effacé l'apport négrier. Décupler sa fortune : seule la course permet d'expliquer ce résultat en trois ans ».

Lorsque la paix fut revenue, l'armement Chateaubriand reprit avec deux navires, le *Saint-René* et le *Roy de Juda*, quelques campagnes négrières. René Colas en a compté cinq sur une dizaine d'années, le commandement étant confié à Pierre-Anne du Plessis en qui René-Auguste avait une totale confiance. Dans deux cas, pour diverses raisons, ce fut loin d'être des réussites. L'armement Chateaubriand eut plus de succès dans le commerce avec Saint-Domingue et l'Ile Bourbon où s'illustrèrent, en revanche, deux grands navires construits à Saint-Malo et qui se succédèrent, après avoir reçus le nom du fils aîné : le *Jean-Baptiste I* et le *Jean-Baptiste II*. L'activité la plus régulière était cependant la grande pêche où quatre navires partaient chaque année vers Terre-Neuve pêcher des cabillauds sur les hauts-fonds. La pêche et le négoce furent donc, après la course, la principale source de revenus de René-Auguste de Chateaubriand et de sa maison d'armement.

⁶ Opus cité, p. 85. Il fallait en effet rémunérer les matelots, les officiers et les associés, réparer les navires et payer la part du Roi.

⁷ Opus cité, *Chateaubriand à Combourg*, pp. 207-214. Georges Collas, dans son livre *Un cadet de Bretagne au XVIII^e siècle, René-Auguste de Chateaubriand, comte de Combourg (1718-1786)*, Paris, A. G. Nizet, 1949, donne le texte du contrat avec ses principales dispositions.

Nous ne savons pas avec certitude ce que René-Auguste pensait, lui-même, de la traite négrière. On peut toutefois noter qu'il n'a que très rarement voulu s'en occuper directement, comme s'il avait à son égard une certaine répugnance, la considérant comme un mal inévitable, mais un mal tout de même. Nous avons un autre indice de ce jugement peu favorable. En dressant son portrait dans les *Mémoires d'outre-tombe*, son fils notera : « Il lisait la *Gazette de Leyde*, le *Journal de Francfort*, le *Mercure de France* et l'*Histoire philosophique des deux Indes*, dont les déclamations le charmaient : il appelait l'abbé Raynal un *maître homme* »⁸. Cette notation a souvent surpris les commentateurs, tant le radicalisme de nombre des jugements de l'abbé Raynal dans son *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes* (publiée en 1770, rééditée en 1780 dans une version très augmentée) a paru en contradiction avec l'esprit d'un gentilhomme avant tout soucieux de rétablir l'honneur de son nom et de faire valoir ses droits seigneuriaux. Mais c'est oublier que celui-ci avait été aussi un armateur curieux du monde et des horizons lointains. Le livre de l'abbé Raynal était une somme bien faite d'informations sur l'histoire des politiques coloniales des pays européens et la mise en valeur des colonies. Il lui rappelait ses voyages et lui permettait de comprendre ce qu'il avait vu. Apparemment, la vigoureuse dénonciation de la traite négrière que l'on pouvait lire dans cet ouvrage ne le choquait pas non plus et ne le conduisait pas à en abandonner la lecture.

Guy Berger

Président de chambre (h) à la Cour des comptes

Président de la Société Chateaubriand

⁸ M. O. T., tome 1, p. 239.