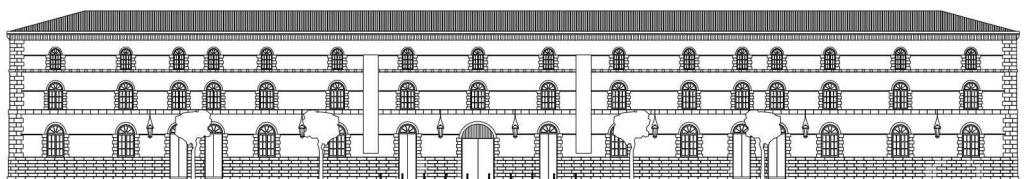


L'entrepôt
7 rue ferrère



Entrepôt. Elevation façade ouest, Denis Valode, Jean Pistre architectes.

Bordeaux, l'Entrepôt réel des denrées coloniales¹ 1824 - 1973

François Guillemeteaud

Dans le cœur historique de Bordeaux, à proximité de la place des Quinconces dominée par la *Colonne des Girondins* et à deux pas des quais qui bordent la Garonne, le CAPC abrite ses collections et ses activités dans un surprenant bâtiment, un ancien entrepôt portuaire du XIXe siècle. Rien, à l'extérieur de ses sévères façades ne permet de deviner l'ampleur des hauts piliers et des grandes arches de sa nef intérieure, ni les longues enfilades où sont aménagées aujourd'hui ses galeries d'exposition. L'ancienneté apparente de l'édifice ne dit rien non plus de sa nouvelle vocation : présenter au public les créations des artistes et des architectes d'aujourd'hui.

L'Entrepôt réel des denrées coloniales a été construit à la limite d'un quartier connu aujourd'hui pour ses beaux immeubles et ses commerces d'antiquités, le faubourg des Chartrons. Ce quartier a été un village dans la ville, bordé le long de la Garonne sur le *Port de la lune*, par une belle façade étirée sur plusieurs kilomètres et, regardant vers le centre de Bordeaux, par un alignement d'hôtels particuliers uniformément ornés de balcons sur trompe, le *pavé des Chartrons*. L'entrée de ce *cours arboré* se signale au coin du quai par le vaste hôtel Fenwick et ses deux clochetons en pagode.

¹ Extrait de : GUILLEMETEAUD, François. *L'Entrepôt, L'Esprit du lieu*. Paris, Editions Scala, 2000.



Avant la Révolution, les étrangers et les protestants y ont droit de cité. Ils y font prospérer des maisons de commerce et sont à la tête d'armements maritimes qui auront établi leur fortune et leurs dynasties.

Jusqu'au XIXe siècle, les Chartrons restent séparés du reste de la Ville par l'énorme masse du Château-Trompette, forteresse royale érigée par Charles VII pour faire passer aux Bordelais le goût de la souveraineté, de l'Angleterre et des Plantagenêts.

Reconstruite, étendue et finalement abandonnée, la citadelle n'est plus qu'une ruine mal famée et malaisée à contourner. Sa démolition va permettre de faire sortir de terre un quartier ordonné autour d'une vaste esplanade, les *Quinconces*, qui relie enfin les Chartrons à la ville. La construction de l'Entrepôt est projetée dans une des rues adjacentes. Il fera face au port, en bordure du pavé des Chartrons, tête de pont d'un quartier dont le programme immobilier lui est contemporain. La physionomie de ce nouveau quartier est quelque peu sévère. Face au fleuve, face aux ombrages de l'esplanade des Quinconces ou le long de la rue Ferrère, des immeubles de pierre aux proportions généreuses indiquent la prospérité de leurs promoteurs. Les façades pastichent avec solennité les ordonnancements de palais classiques. Le site choisi pour édifier l'Entrepôt est ainsi en adéquation avec son histoire, celle de la Restauration à Bordeaux dans ce quartier du négoce et de l'armement maritime.

Bordeaux au XIXe siècle

La Garonne est la voie de communication naturelle entre la Méditerranée et l'Atlantique. Dès l'Antiquité, le fleuve navigable depuis Toulouse, devient un axe commercial. Sur ses rives, au débouché d'un estey s'est établi un petit port vers lequel, l'Aquitaine conquise, l'Italie envoie ses vins et ses marchandises. Au cours des siècles, les marchands bordelais ou établis à Bordeaux commercialisent les récoltes du bassin de la Garonne. En maîtrisant la navigation maritime et les débouchés sur les côtes de l'Atlantique, ils donneront à cette ville un énorme essor.

La fortune du XVIIIe siècle

Au XVIIIe s. Bordeaux est devenu l'un des ports les plus actifs du monde occidental et le premier port français. Il entretient des relations constantes avec la Hollande, les villes de la Hanse, le Danemark, les Pays Scandinaves et la Russie : exportations de vins et d'eaux de vie, de papier et de produits manufacturés, importations de blé, de morue et de poissons séchés, de bois, de houille, de métaux...

Mais surtout, le port bordelais importe le sucre, le café, le cacao, l'indigo des Antilles, cultivés et récoltés à bon compte dans les *habitations* des îles par une masse d'esclaves enlevés à l'Afrique. Bordeaux *sucre l'Europe* et réexporte ses denrées. Son commerce s'étend à l'Amérique, l'Afrique et les Indes via l'escale des Mascareignes.

Au milieu du XVIIIe s. les Bordelais retirent des bénéfices considérables du commerce avec les Antilles et en particulier leur *perle*, Saint-Domingue. A l'occasion, quelques armateurs hardis montent des opérations de traite très lucratives qui alimentent en main-d'œuvre les îles. Quinze chantiers navals fournissent chaque année une vingtaine de grands navires et autant d'embarcations plus modestes. Un millier de familles se consacrent au négoce et à l'armement.

Cette exceptionnelle prospérité s'effondre brutalement après la Révolution. La révolte de Saint-Domingue prive la France de sa plus riche possession. L'Angleterre s'empare des autres îles antillaises, le blocus anglais réduit à néant le trafic du port. Bordeaux est à l'agonie. Mais parmi ces familles au savoir-faire commercial éprouvé, rompues aux affaires avec le monde entier, s'affirme une nouvelle génération de Bordelais.



La Restauration

La Révolution à Bordeaux comme ailleurs a redistribué les cartes. C'est sous la première Restauration que soucieuse d'asseoir une renaissance économique vitale, cette génération accède aux responsabilités publiques.

Ces Bordelais pragmatiques ne négligent ni les appuis officiels, ni le relais à Paris d'ambitieux compatriotes. C'est ainsi que Joachim Lainé, député puis président de la Chambre, devient ministre de l'Intérieur en 1816, Ravez, président de la chambre des Députés en 1819, le baron Portal directeur des Colonies au ministère de la Marine, puis ministre de la Marine de 1815 à 1821. Ils comptent avec le soutien du duc de Richelieu, du duc Decazes et la bienveillance de Louis XVIII.

Les grands hommes d'affaires qui ont pour nom Balguerie, Bosc, Exshaw, Gradis, Guestier, Johnston, Lorigue, Portal, seront les artisans de la reprise du commerce et de la modernisation la ville.

Le premier grand ouvrage mis en œuvre est le *pont de pierre*, construit sous la conduite d'un ingénieur, l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées Claude Deschamps. Il sera l'architecte de l'Entrepôt.

La reprise des travaux du pont, dont la construction a été ordonnée par décret impérial en 1810, alors que Napoléon se lance dans une reprise en main du royaume d'Espagne, marquera le redémarrage d'autres travaux d'urbanisme et d'équipement, interrompus par la Révolution. De nombreux projets dessinés et conçus sous l'ancien Régime sont passés des cartons de l'Intendance aux tiroirs de la Préfecture. La nouvelle bourgeoisie va se faire le champion de leur réalisation et rassembler des capitaux pour les mener à bien.

Ainsi, Pierre Balguerie-Stuttenberg propose de constituer une compagnie, dans l'esprit des associations capitalistes anglaises, qui avancera avec l'Etat les financements nécessaires à l'achèvement de l'ouvrage. Cette compagnie servira de modèle à de nombreuses autres, porteuses des projets intéressant la collectivité.

Le fameux Pont de pierre est livré à la circulation le 1^{er} mai 1822, l'année où débutent les travaux de l'Entrepôt.

Au moment où l'Entrepôt réel des marchandises coloniales est mis en chantier, *Le Bordelais*, trois-mâts de l'armement Balguerie Junior, vient de boucler en trois ans, sous les ordres des capitaines de Roquefeuil et Foucault un tour du monde par la Terre de Feu, Valparaiso, San-Francisco, les Îles Marquises, les Îles Sandwich, Macao, l'Île Maurice et le Cap.

Cette expédition lointaine et spectaculaire caractérise l'esprit de défi et le volontarisme de ces négociants éclairés. Ils sont certes plus à l'aise dans les relations internationales que dans l'industrie, mais ils se montrent à la hauteur des tâches qu'ils ont à accomplir. On devrait s'en souvenir comme les artisans du sauvetage économique, de la modernisation et du développement urbanistique de Bordeaux au XIXe siècle.

Les projets bordelais

En France, les ports d'une certaine importance ont pratiqué deux régimes permettant la réexportation sans taxation des denrées : le régime des ports francs, comme Marseille, Bayonne, Dunkerque, Lorient et celui des entrepôts. Bordeaux a possédé le privilège d'entrepôt. Si la loi tolérait les *entrepôts fictifs*, plusieurs centaines d'entrepôts privés étaient dispersés le long du fleuve, Bordeaux ne possédait pas d'*entrepôt réel*, c'est à dire placé sous le contrôle direct de la Douane.



Les magasins auxquels a recours la Chambre de Commerce et les négociants et qui en tiennent lieu sont éloignés de quais, contigus à des bâtiments remplis de tonneaux d'eau de vie ou de bois, ils peuvent représenter un danger permanent d'incendie. Autres avantages, dans un tel entrepôt, les marchandises peuvent changer de mains sans frais supplémentaires de manutention. Ce n'est donc pas seulement un lieu d'entreposage, c'est aussi une halle, un lieu de commerce dont le port veut se doter.

A partir de 1815, la fin de l'aventure de l'Empire et le retour à la paix se traduit à Bordeaux par une augmentation des échanges commerciaux. Après deux décennies catastrophiques, la reprise des affaires est encourageante. Si une partie importante de l'activité est due aux petits armements de cabotage, le commerce lointain ou l'international représentent plus de la moitié du trafic: 500 navires étrangers, 80 français et 2000 caboteurs accostent à Bordeaux en 1815.

Parmi les projets qui ressortent des cartons on retrouve en premier lieu celui de la démolition définitive du Château Trompette, l'ancienne forteresse royale désaffectée qui coupe la ville en deux. L'ordonnance royale du 5 septembre 1816, confirmant le décret impérial du 25 avril 1808, la rend enfin possible. L'ordonnancement monumental qui est projeté à son emplacement par le plan d'urbanisme de Pierrugues prévoit une vaste esplanade depuis laquelle rayonnent des avenues larges et ombragées : un urbanisme de la Raison triompherait enfin de celui de l'Absolutisme. De part et d'autre, les parcelles libérées, dont certaines seront destinées à des activités commerciales vont être loties.

Le financement de l'Entrepôt

L'armateur Pierre Balguerie-Stuttenberg préconise l'émission d'un emprunt et convainc la Chambre de Commerce de constituer une commission. Il en devient le rapporteur et présente le 27 juin 1821 les grandes lignes de son plan : un emprunt de 800 000 francs serait émis, dont 300 000 pour l'achat du terrain ; la recette est évaluée à 80 000 francs par an, les actions de 1000 francs hypothéquées sur l'entrepôt trouveraient facilement preneur.

Le rapport de la commission approuvé le 1^{er} août 1821, la Chambre de Commerce prie Tournon, préfet de la Gironde, d'obtenir auprès du ministre de l'Intérieur, le bordelais Lainé, une ordonnance royale autorisant l'emprunt, clef de voûte de l'opération. L'ordonnance permettant à la ville de vendre le terrain destiné à l'entrepôt est publiée le 13 mars 1822. Le 26 juin, la Chambre obtient l'autorisation gouvernementale de l'emprunt. Elle ouvre un registre pour recevoir les souscriptions des futurs actionnaires. L'emprunt remporte un rapide succès auprès des négociants de la ville.

Le choix de l'architecte se porte sur Claude Deschamps qui vient de s'illustrer dans la construction du pont de Bordeaux. Celui-ci accepte cette mission en prenant avec lui l'ingénieur Billaudel. La Chambre de Commerce acquiert le terrain, le lot n°21, situé en bordure du port, à la limite du quartier des Chartrons.

L'emprunt est rassemblé facilement, les offres dépassent son montant, et la commission ouvre un compte à la nouvelle Banque de Bordeaux. Claude Deschamps présente ses plans, comprenant une estacade et un débarcadère sur le fleuve.

Les travaux commencent en septembre 1822. Quand un deuxième emprunt de 300 000 francs s'avère nécessaire, il est aussitôt ouvert par les actionnaires de la banque. En mai 1824, l'Entrepôt est pratiquement achevé, après 21 mois de travaux. Il est ouvert en novembre.



Les figures du renouveau

L'ingénieur Claude Deschamps

(1765-1843)

Claude Deschamps est à la fois un moderne et un classique. Ingénieur précis, efficace, il est dépositaire de cette tradition fort ancienne des bâtisseurs, polie pendant des siècles et enseignée par l'école des Ponts et Chaussées. Homme de culture classique, esprit humaniste dévoué à la cause publique, c'est aussi un architecte de génie qui a prouvé en construisant l'Entrepôt comme dans tous ses projets un sens méticuleux des proportions.

Il est né à Vertus (Marne). Formé à l'Ecole des Ponts & Chaussées, il fait ses débuts comme adjoint au directeur de l'établissement du pont de Charenton. Il est nommé Ingénieur ordinaire à Perpignan, à Réthel, Ingénieur en chef du département du Mont-Cenis, (1802) où il conduit la construction des grandes routes du Simplon et du Mont-Genève et d'un hospice.

Il est affecté successivement dans les départements de l'Ourthe et de la Lys, il réalise l'Opéra de Liège et travaille à Bruges et Ostende où il œuvre à des transformations du port. Après un an passé dans les Ardennes, il est nommé à Bordeaux en 1810. Il prend les fonctions d'Inspecteur de la 10^e division, division plus étendue géographiquement que l'Aquitaine actuelle. Il succède à Nicolas Brémontier.

A sa prise de fonctions, il visite sa division et traverse alors le désert landais.

Dans le schéma de liaison entre Paris et la péninsule ibérique demeure le problème de la traversée des Landes de Gascogne. Mais, plus avant, marchant ainsi sur les brisées de Brémontier, c'est la mise en valeur de cette vaste étendue insalubre et marécageuse qui dès lors l'obsèdera. Claude Deschamps va y consacrer trente années de sa vie et mettra tout son talent et son énergie au service de son projet le plus personnel, resté une utopie, la création d'un canal de la Garonne à l'Adour.

Le pont de pierre

Dès son arrivée à Bordeaux, Deschamps reprend le projet pour lequel il passera à la postérité, *l'impossible* pont de Bordeaux. C'est le premier franchissement tenté à Bordeaux sur l'impétueuse Garonne. De nombreux projets ont été publiés mais les autorités ont chaque fois reculé devant ce qui paraît irréalisable. L'Empereur a néanmoins prescrit dès 1808 des études pour un pont, et la Restauration compte bien s'inscrire dans les mêmes visées de modernisation du pays.

Malgré des vicissitudes de toute sorte, une crue qui emporte les premiers ouvrages, des caisses vides et des entrepreneurs terrorisés, Deschamps parvient à intéresser à son projet le comte Molé, son propre directeur général, le duc d'Angoulême et le ministre Lainé. Celui-ci est convaincu par Balguerie Stuttenberg d'accepter le principe d'une compagnie de fermage rassemblant des capitaux, qui servira de modèle à de nombreuses autres

L'argent afflue. La structure de charpente prévue est abandonnée au profit d'arches en pierre et de parois en brique. Quand la dernière pierre est posée le 25 août 1821, les bordelais découvrent un pont audacieux pour l'époque, qui surpasse même le pont de Waterloo à Londres, son contemporain. Ils le rebaptiseront le Pont de pierre. La géographie de la ville qui prononçait *la mer* pour désigner son fleuve est définitivement transformée.

L'année suivante, Deschamps met en œuvre les ponts sur la Dordogne et sur l'Isle à Libourne, la chaussée reliant cette ville à Bordeaux et l'Entrepôt réel des denrées coloniales.



Le ministre Joseph Louis Joachim Lainé (Bordeaux 1767- Paris 1835)

Les Bordelais connaissent l'Entrepôt réel sous le nom *d'Entrepôt Lainé*. Il lui associe ainsi un éminent parlementaire bordelais, devenu en 1816 le ministre de l'Intérieur de Louis XVIII, en l'honneur duquel on a baptisé le parvis qui reliait l'édifice au quai de la Garonne.

Lainé est né à Bordeaux, il est le fils Guillaume Lainé, ancien « substitut du procureur du Roy de la Monnoye de Bordeaux » et de Jeanne Ravel. Sa famille possède la propriété de Laguloup à Saucats. Il devient avocat à Paris en 1789, part l'année suivante pour Saint-Domingue où l'appellent les affaires de sa famille, y est blessé rentre en France où il entame une carrière d'administrateur à La Réole. Il devient Administrateur du district de Cadillac, il parvient à sauver les archives de Montesquieu de la destruction. Il est nommé Administrateur de la Gironde en octobre 1795. Démissionnaire, il s'inscrit au barreau de Bordeaux. Le 18 février 1808 il est élu par le Sénat, député de la Gironde au Corps législatif.

L'homme politique

En 1813, il est le rapporteur de la commission extraordinaire chargée d'enquêter sur les besoins de la nation. Son rapport irrite Napoléon. Banni, il se retire dans ses terres. A la Restauration, le duc d'Angoulême le nomme préfet provisoire de la Gironde. Il exercera ses fonctions de mars à mai 1814, date à laquelle il va siéger à la Chambre des députés des départements, en tant que député de la Gironde. Il en est nommé président par Louis XVIII. Il exerce sa charge en défendant le respect rigoureux de la Constitution. Pendant les Cent-Jours, il lance depuis Bordeaux une proclamation « contre le tyran ». Il doit s'exiler et accompagne la duchesse d'Angoulême en Hollande. Il rentrera en France après Waterloo.

Il est élu député de la Gironde en 1815 et à nouveau président de la chambre.

Le Premier Ministre, le duc Armand de Richelieu le nomme ministre de l'Intérieur le 7 mai 1816. Il démissionne de son ministère le 29 décembre 1818. Il est réélu député en 1820 et est nommé ministre d'Etat, puis membre du Conseil privé du Roi.

Louis XVIII récompense son dévouement, le titre Vicomte et le fait pair de France le 23 février 1823. Il conçoit du respect pour cet homme intègre et courageux. Le roi le dépeindra en une phrase : « *Je n'oserai jamais demander une injustice à mon ministre, tant je sais qu'il a l'âme d'un Spartiate* ».

L'homme de terrain

Malgré cette brillante carrière, Lainé ne court pas après les honneurs. Quand il est reçu à l'Académie en 1816, il préfère ne pas y siéger. Mais il fréquente à Paris Madame de Staël et Chateaubriand. Sur ses terres de Saucats, il reçoit des écrivains, se lie avec Maine de Biran et entretient une correspondance avec les beaux esprits de son temps tout en se livrant à l'expérimentation forestière.

Sensible à la beauté austère de ses landes natales il est convaincu, comme Deschamps et Balguerie, de la nécessité de développer ce désert par le drainage, la fixation des dunes et les plantations. Il a avec eux, organisé en 1818 la visite dans les Landes du premier ministre le duc de Richelieu, qu'il a su intéresser à ses projets.

Durant l'exercice de ses mandats et de ses responsabilités, Lainé n'a pas ménagé son appui à Balguerie Stuttenberg, lui donnant une preuve lors de l'affaire du *César*, navire séquestré par les Anglais dans le port de Bordeaux, puis en encourageant ses projets d'association de capitaux qui devaient permettre, sous l'égide de Claude Deschamps, l'achèvement du Pont de Bordeaux et la construction de l'Entrepôt.



L'armateur Pierre Balguerie Stuttenberg

1778-1825

C'est un entrepreneur infatigable, un armateur considérable et un financier avisé. Il a posé les bases d'un capitalisme bordelais, en promouvant les mérites de « l'esprit d'association » à l'anglaise. Ses navires commercent sur toutes les mers, de l'Amérique à la Chine. Cet homme d'affaires clairvoyant est pragmatique et anticonformiste à la fois. Il considère le développement économique comme le moteur du bien-être social. C'est peut-être le personnage du XIXe siècle le plus étonnant à Bordeaux.

Pierre Balguerie vient au monde à Bordeaux en 1778 dans une famille protestante originaire de l'Agenais. Son père possédait une exploitation agricole à Saint-Domingue, « l'Habitation Correeolles » mais ruiné par l'insurrection haïtienne la famille se retire près d'Aiguillon. Pierre Balguerie sera, dit son biographe Pierre de Joinville, « *le seul ouvrier de sa fortune et son principal professeur* ».

Il débute à vingt ans dans une maison de commerce et succède bientôt à ses patrons qui l'aident à s'installer. Il épouse Sophie-Suzanne Stuttenberg, fille du négociant en vins Mathias Jacob Stuttenberg, et de Anne Henriette Schÿler, deux familles originaires de Lübeck et de Hambourg. Il joint le commerce des vins à celui des toiles et se lance dans l'armement maritime en fondant la raison sociale Balguerie-Sarget et Cie. Ses affaires prospèrent.

Balguerie avait compris en Angleterre les principes de « l'association ». Encouragé par le duc de Richelieu et son ministre Lainé, il est résolu à convaincre les milieux d'affaires bordelais de l'efficacité de cette méthode qui permet qui permet d'entreprendre des opérations ambitieuses tout en partageant les risques, et qui pourra aussi bien s'appliquer aux travaux publics dont Bordeaux avait besoin.

Le coup d'essai d'une telle méthode fut le financement du Pont de Bordeaux. Ce projet en panne manquait de capitaux. La nomination de Claude Deschamps à la tête de la division des Ponts et Chaussées rendait l'entreprise possible. La Compagnie du Pont, dont les actionnaires se remboursèrent par le péage perçu sur l'ouvrage, servit d'exemple à plusieurs autres : La Compagnie du Pont de la Dordogne, la Société des Cinq Ponts, la Compagnie des Dunes qui devait financer le Canal des Landes dessiné par Deschamps.

Ces sociétés collectant l'emprunt, projet par projet, faisaient ressentir la nécessité d'établir une banque à Bordeaux. Balguerie s'appliqua à cette nouvelle cause. . En 1819, la Banque est ouverte grâce à l'association de plusieurs autres notables, dont Paul Portal, William Johnston et Daniel Guestier qui en devient le premier président. La Banque émettra l'emprunt qui permettra, trois ans plus tard, de financer la construction de l'Entrepôt. Corollaire à ce projet, Balguerie veut fonder une Caisse d'épargne pour capitaliser les économies des ouvriers et leur constituer une rente. L'acte de société de la Caisse d'Epargne et de Prévoyance de Bordeaux est passé en février 1819.

Vers 1820, la notoriété de Pierre Balguerie-Stuttenberg est à la hauteur de sa puissance financière. Depuis 1820, il siège à la Commission des Colonies, chargée de faire évoluer le régime commercial colonial. Face au protectionnisme douanier et aux régimes exclusifs hérités de l'Ancien Régime, il est partisan, sans arriver à imposer ce point de vue, d'un libéralisme qu'il juge plus en accord avec l'évolution des circuits commerciaux.

En 1818 il a également fondé, en association avec un consul d'Amérique et ses habitués partenaires, la Société bordelaise des bateaux à vapeur. Le vapeur *La Garonne* est lancé pour desservir Langon. Deux ans plus tard, est créée une autre ligne entre Bordeaux et Pauillac. En 1824, il est élu président de la Chambre de Commerce.



Novateur dans sa ville, Balguerie ne dédaigne les aventures en mer. Il imagine d'armer un navire en traite, quand la nouvelle Abolition des Cent-Jours met fin au projet. Il s'engage à procurer au roi d'Espagne Ferdinand VII quarante vaisseaux qui devaient transporter une armée vers les colonies espagnoles d'Amérique révoltées. La flotte, réunie à Cadix, est heureusement licenciée.

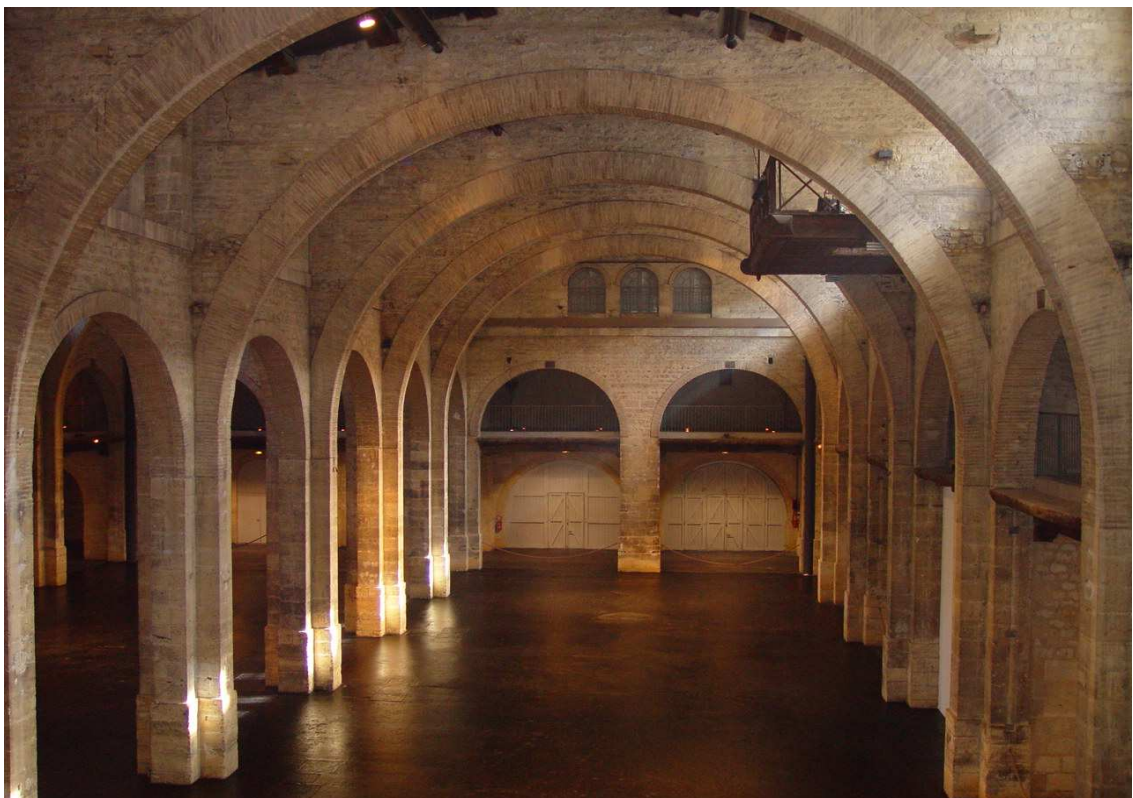
Il devient aussi le principal promoteur des entreprises en Cochinchine où il fonde le comptoir de Tourane. Ses capitaines découvrent et baptisent un *Archipel Gascon*, entre Célèbes et Moluques, un *cap Stuttenberg*, une *île* et un *détroit Balguerie*. Il recevra la croix de la Légion d'Honneur pour services rendus à la cause de l'expansion française au Brésil, en Argentine, au Pérou et en Indochine. Bougainville à Tourane, salue sa hardiesse.

Pierre Balguerie-Stuttenberg a mené beaucoup de combats, connu peu de défaites et de nombreux succès, il travaillait à plusieurs projets de développement de la région quand, à quarante-sept ans, en 1825, il meurt brusquement à Bagnères-de-Bigorre.

Plaque apposée en 1874 dans le narthex de l'Entrepôt :

1820-1821

Les membres composant la Chambre de Commerce de Bordeaux décidèrent la construction des bâtiments de l'Entrepôt Réel. Leurs successeurs décidant de conserver le souvenir des honorables négociants auxquels le commerce bordelais est redevable d'un aussi louable service ont, en 1874, fait placer à titre de témoignage de reconnaissance la présente inscription commémorative des noms de Balguerie, Balguerie Stuttenberg, Pierre Baour, Bousquet, Brun, Desfourniel, D'Egmont fils, Didier Béchade, Dussumier, Dussumier Latour, Louis Fabre, Gautier, Daniel Guestier, William Johnston, Lomagne, Mac Carthy, Otard, Paris, Porte, Sarget, Sorbe fils.



Nef de l'Entrepôt, Cl. Deschamps, Valode et Pistre architectes, photo Jean-Marie Ricci © Mairie de Bordeaux

L'architecture de l'Entrepôt

L'Entrepôt réel des denrées coloniales a été élevé sur un terrain trapézoïdal, qui restitue l'emprise d'un glacis de l'ancien Château-Trompette, compris entre les rues d'Artois (rue du Général Foy), la rue Madame Royale (rue Ferrère), le Pavé des Chartrons (cours Xavier-Arnoz) et la Garonne.

Par son aspect extérieur, par les matériaux employés et par sa structure architecturale même, cet édifice n'évoque pas, a priori, une construction du XIXe siècle. Il présente des façades de pierre avec remplissage de moellons, divisées en trois niveaux soulignés de bandeaux et surmontées par une corniche. Elles sont percées d'ouvertures alignées régulièrement, des fenêtres à imposte surmontées d'arcs en brique, de taille décroissante entre chaque niveau, et de quelques portes au rez de chaussée. Les merlons soutenant la corniche et la répétition des fenêtres cintrées sont le seul décor extérieur de l'édifice et lui confèrent une imposante austérité, à la manière de certains palais florentins

Face au fleuve à l'origine, mais dissimulé aujourd'hui par la Bourse maritime, s'ouvre un narthex surmonté de l'enseigne en ronde-bosse « Entrepôt. », à trois travées dont l'arcature est supportée par des colonnes qui s'envolent sur deux niveaux. Cette façade devait s'orner, selon les aquarelles de Deschamps, de quatre piédestaux exhaussant des statues allégoriques des continents, mais celles-ci ne furent jamais exécutées.

L'intérieur

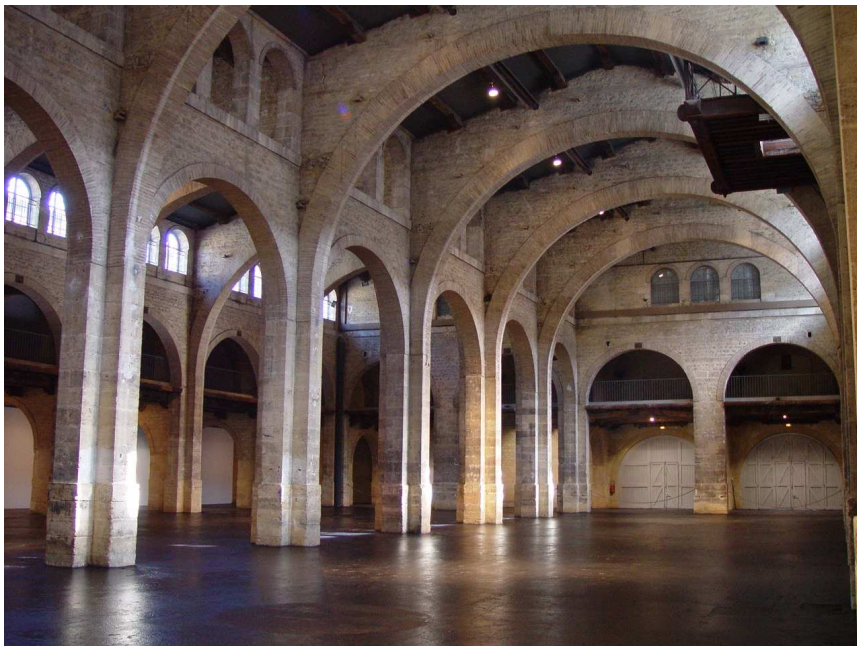
A l'intérieur, on découvre une architecture utilitaire, fonctionnelle, où aucun décor ne cherche à dissimuler la construction. Les choix techniques les plus justes ont présidé à l'emploi des trois matériaux du bâtiment : la pierre de Bourg-sur-Gironde, les briquettes d'argile claire formant des arcs en plein-cintre ou des voûtes en berceau et un bois résineux, vraisemblablement du pin d'Oregon brun rouge.

La précision des voûtes d'arête en pierre taillée est remarquable.

Quant à l'utilisation répétée des arcs en plein cintre, il n'est pas exclu que Claude Deschamps, qui maîtrise bien d'autres techniques de construction, se soit délibérément livré à une évocation de l'architecture romaine. L'insertion, dans l'appareillage de chaque mur, de triples bandeaux de briquettes, décor visible à Bordeaux dans les ruines gallo-romaines du Palais-Gallien, pourrait confirmer ce type de citation. Les charpentes en bois pour les planchers à lourde charge ont des poutres moisées et boulonnées aux points de charge. Elles ont été exécutées par des charpentiers de marine bordelais.

L'aspect le plus saisissant de cette halle aux produits exotiques est l'immense double nef centrale à sept travées éclairée par des lanterneaux. Elle est flanquée de bas-côtés surmontés de tribunes. Autour de cet espace sont disposés des magasins, sur trois niveaux. On y accède par des escaliers aux voûtes en berceau, situés aux quatre coins de la nef, dont l'un, l'escalier nord-est construit en spirale, est une prouesse de calcul et d'exécution.





Nef de l'Entrepôt, photo Jean-Marie Ricci © Mairie de Bordeaux

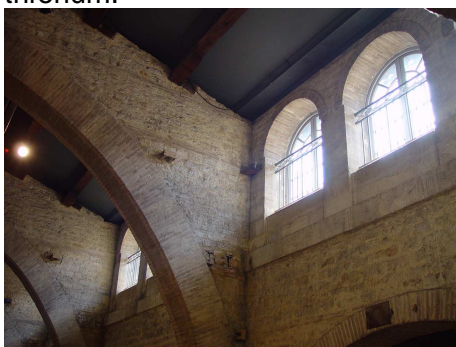
Basilique et caravansérail

Claude Deschamps a recours à deux principes pour l'architecture de l'Entrepôt. La hiérarchie verticale est celle de la basilique. L'organisation de l'espace est celle du caravansérail.

Les bâtiments de toutes les époques qui jalonnent les grandes voies commerciales, de la Chine à la Méditerranée, à la fois lieux de stockage et d'échanges de marchandises sont organisés de la même façon : des réserves closes sont organisées autour d'une cour à ciel ouvert, ou d'un espace couvert d'un toit quand le climat l'exige. C'est le modèle de la halle chinoise, de l'*horreum* de l'Antiquité romaine, du khan ou caravansérail turco-persan .

On peut aujourd'hui encore visiter des variantes d'édifices construits sur le même plan et ayant eu la même fonction : le fondouk de Homt-Souk à Djerba ou le Han El 'Arous près de Homs en Syrie qui seraient le modèle steppique du caravansérail, le han de Brousse du XVI^e siècle en Turquie, dont l'architecture est un exemple très urbain de classicisme ottoman, ces trois exemples étant organisés autour d'une cour à ciel ouvert.

La Llotja de Palma de Majorque est la déclinaison d'un plan similaire mais couvert, et sa toiture est portée par une floraison d'arcs gothiques tardifs. En Inde, la salle de bal du palais de Madurai que l'on connaît d'après les aquatintes de Thomas & William Daniell, révèle une ressemblance encore plus frappante avec notre Entrepôt parce qu'elle combine à la fois la structure du caravansérail et l'élévation de type basilical de sa nef, terminée par des arches supportant une tribune surmontée elle-même d'un triforium.



Vues de l'Entrepôt, photo Jean-Marie Ricci © Mairie de Bordeaux

Les Denrées coloniales

Le bâtiment pouvait recevoir 15 000 tonnes de marchandises. A l'intérieur, autour du « grand carré », la double nef centrale, courent des magasins, où les rouleurs, les ouvriers de l'Entrepôt, seules personnes autorisées à y entrer, stockent les cargaisons. Par les quatre escaliers, ils montent à dos d'homme les sacs, les ballots et les caisses. La température est constante et la semi-pénombre est juste traversée par les rais de lumière qui tombent des hauteurs de la nef.

« Bordeaux sucre l'Europe »

On y trouve du sucre des Antilles, « *Bordeaux sucre l'Europe* », dit-on à l'époque, sous ses diverses présentations : en barrique, en tierçon, en quart, en sac, en caisse s'il arrive de la Havane ou du Brésil. Le café qui vient principalement de la Martinique où sa culture a été introduite en 1720, se présente en boucaut, en tierçons, en quart et en gros sacs, les fèves de cacao de Guyane, des Antilles ou de l'Inde, en sacs. Le coton des îles qui tente de concurrencer celui du Levant dont Marseille fait commerce est livré en balles et en ballots, l'indigo des Îles ou du Bengale en caisses et demi-caisses, comme la vanille de l'île Bourbon (île de la Réunion).

Une variété surprenante de produits est entreposée : il y a bien sûr ce qui est nécessaire aux provisions de bord, aux réparations en mer des navires, parfois au troc; métaux, rhum, vin, céréales, morue, fruits desséchés. Il y a aussi la gamme des épices, la girofle, le poivre, le piment, le safran, la cannelle fine ou commune provenant de Ceylan et de nos colonies. On imagine les greniers odorants où ces précieux produits côtoient les caisses d'ambre, de musc, de patchouli. Le coton et la laine voisinent avec d'autres fibres comme le lin, le chanvre, le raphia en vrac ou tissé en nattes de Chine. Outre l'indigo, on stocke du bois de teinture et du rocou présenté en futailles.

Le tarif de pesage affiché dans le bureau de la Douane prévoit aussi le bois de Fernambouc(sic) et des matières rares comme le corail, les défenses d'éléphant, ou à vertus probablement curatives, absinthe opium.

Les droits de douane sur ces marchandises, payables avec les frais de magasinage et de pesage à leur sortie, distinguent plusieurs tarifications selon le pavillon français ou étranger du navire et selon leur provenance : *de l'Inde, de nos Colonies, de nos Colonies au-delà du Cap, en-deça du Cap, hors d'Europe et d'Europe*, en général le plus tarifé. Les droits sont réglés au régisseur, acquittés par le secrétaire de la Chambre de Commerce à qui sont confiées la direction et la surveillance de l'Entrepôt. Pendant un siècle, l'Entrepôt va animer le quai et le Pavé des Chartrons en y imprimant sa masse austère et le parfum des terres d'outre-mer.

XXe siècle : la fin de l'entrepôt douanier

Le succès de l'Entrepôt réel dépassa, dès son ouverture, les espérances de la chambre de Commerce. Les revenus de l'établissement l'encourageaient à mettre en œuvre aussitôt la construction d'une annexe que la reprise du commerce allait rendre nécessaire et promettait d'amortir rapidement.

Autorisée en 1825 à émettre un emprunt, dont le négociant Jacques Galos fut adjudicataire, la Chambre de Commerce acquit la parcelle voisine pour y édifier un deuxième entrepôt. L'architecte Jean Burguet fut chargé de sa construction. Située entre la rue Foy qui la séparait de l'Entrepôt et la rue Vauban, l'annexe, mise en service en 1830, ne présentait pas la même rigueur architecturale que l'édifice de Claude Deschamps, mais avait privilégié une insertion plus urbaine par des façades à décor de pierre.

Au début du XXe siècle, lors de la modernisation du port, les entrepôts se voient desservis par une voie de chemin de fer qui longeait leurs façades de la rue Ferrère.



Cette nouvelle technique de manutention désaffectait le Parvis qui faisait face au quai. C'est là que Bertrand Alfred-Duprat proposa en 1929 d'élever un Palais du Commerce, gratte-ciel dans le meilleur style d'outre-Atlantique. Hélas, cette utopie qui aurait pu intéresser les grandes compagnies maritimes établies le long des Quais, fut sans suite. On lui préféra la construction de l'actuelle Bourse Maritime, bâtiment plutôt exigu mais pastiche fidèle, fronton et clocheton compris, du pavillon central de la Place de la Bourse, qui masque définitivement sur le Quai la façade principale de l'Entrepôt.

Déclin et réorganisation du port

Tout en maintenant une activité importante, le port de Bordeaux perd graduellement, au cours du XIXe siècle, le rang qu'il occupait en France et en Europe. L'ouverture du Canal de Suez en 1869, la montée de nouvelles puissances modifient la nature du trafic. Après la première guerre mondiale, le port se diversifie et s'industrialise. Un chapelet de hangars de grande capacité se construit en bordure du fleuve. Les Entrepôts de la place Lainé, par l'extension à tout le port de la zone douanière, perdent leur raison d'être.

L'architecte Bertrand Alfred-Duprat avait pensé à cette époque que l'entrepôt et son annexe postérieure, pouvaient se prêter à l'édification d'un « Palais du Commerce ». Il envisageait un gratte-ciel d'une quarantaine d'étages de bureaux, services commerciaux et services publics. Il regretta de voir s'édifier sur la place Lainé, au lieu de ce signe de modernité, un regrettable pastiche du palais de la Bourse.

Cette baisse d'activité conduit en 1962 à la vente et à la démolition de l'annexe de la rue Vauban. Elle fait place à un immeuble qui affiche une modernité inédite dans le quartier, la Maison du Paysan. L'Entrepôt, loué, utilisé au quart de sa capacité, mal entretenu, donne des signes d'abandon. Mais la destruction de l'annexe et son remplacement par une architecture moderne ont alerté quelques bordelais.

La sauvegarde de l'Entrepôt

Dans un contexte de rénovation urbaine et de grands projets qui fleurissent dans les années 60 à Bordeaux, le pont d'Aquitaine, Bordeaux Le Lac, le quartier Mériadec, la désaffectation de l'Entrepôt fait craindre sa démolition. En 1971, la Chambre de Commerce le met en vente.

Un petit groupe de Bordelais est mobilisé sur cette cause par des personnalités du quartier dont Nicole Schÿler et Anne Claverie. Nicole Schÿler connaît, mieux que quiconque l'histoire de l'Entrepôt et entend faire comprendre l'intérêt architectural qu'il représente. Usant de son influence auprès du maire Jacques Chaban-Delmas comme des personnalités ministérielles concernées, elles réussit à convaincre de son exemplarité et arrache une demande d'inscription de l'édifice.

La cause est entendue et l'Entrepôt est finalement inscrit à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté du 25 janvier 1973. Le 27 juillet, la Ville de Bordeaux l'acquiert pour la somme de 4 millions de francs. En octobre, les architectes Patrick Mazery et Jean Pistre présentent au Maire un projet d'utilisation du site en centre culturel. Une nouvelle page de son histoire peut commencer.

L'Entrepôt : bibliographie

Pierre de Joinville, *L'armateur Balguerie-Stuttenberg et son œuvre*
Paris, Librairie Honoré Champion, 1914
C. Alfred-Duprat, *Bordeaux... un jour !*, Bordeaux, Mounestre-Picamilh, 1929
Charles Higounet (Dir.), *Histoire de Bordeaux, Bordeaux au XIXe s.*, Bordeaux, FHSO, 1969
François-Olivier Rousseau, *Andrée Putman*, Paris, Editions du Regard, 1990
Pierre Veilletet, Georges Fessy, *L'Entrepôt Lainé à Bordeaux*, Paris, Ed. du Demi-cercle, 1991
Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises de Colbert à Chaban*, Paris, Perrin, 1991
Paul Ardenne, *capcMusée*, Paris, Editions du Regard, 1993
Eric Saugera, *Bordeaux port négrier*, Biarritz, J & D, Paris, Karthala, 1995
Jacques Sargos, *Histoire de la forêt landaise*, Bordeaux, L'Horizon chimérique, 1998
Marc Augé, *Valode & Pistre*, Paris, Editions du Regard, 1998
François Guillemeteaud, *L'Entrepôt. L'esprit du lieu*, Paris, Editions Scala, 2000

