

Capc  
Musée d'art contemporain  
de Bordeaux

Capc  
Musée d'art contemporain  
de Bordeaux

Capc  
Musée d'art contemporain  
de Bordeaux

# Histoire et mémoire de l'Entrepôt Lainé

Textes

Julie Duprat, Maboula Soumahoro et Cédric Fauq



Ville de

**BORDEAUX**

**Le présent livret propose un texte sur l'histoire de l'Entrepôt Lainé, rédigé par l'archiviste et historienne Julie Duprat, complété par un lexique critique, conçu avec Maboula Soumahoro, docteure en civilisations du monde anglophone. Ce document a été conçu à l'occasion de la commémoration des 200 ans de l'Entrepôt Lainé et permet de mieux appréhender son histoire et le rôle qu'il jouait dans le système colonial et esclavagiste français.**

## L'Entrepôt

L'Entrepôt réel des denrées coloniales de Bordeaux est construit entre 1822 et 1824 à la limite du quartier des Chartrons, quartier négociant par excellence de la capitale girondine. Il est rapidement surnommé Entrepôt Lainé car la place sur laquelle il est bâti porte ce nom à partir des années 1830.

Le principe de l'Entrepôt réel – qui permet une centralisation du stockage des marchandises, une meilleure harmonisation des prix et une redistribution plus aisée – n'est pas nouveau : il est imaginé dès la Révolution, dans une loi du 8 floréal an 11 [28 avril 1803]. Les premiers entrepôts réels autorisés à Bordeaux ne remportent cependant pas les suffrages des négociants : trop éloignés, ils génèrent des frais de transports importants et les marchandises y sont stockées dans de mauvaises conditions de conservation.

La construction de cet entrepôt durant la Restauration répond donc au vaste programme de réaménagement urbain du 19<sup>e</sup> siècle imaginé par les riches négociants bordelais. Son édification est rendue possible par la destruction au début du 19<sup>e</sup> siècle du Château-Trompette (emplacement de l'actuelle esplanade des Quinconces) qui offre un vaste espace libre. Sa conception est confiée à l'architecte Claude Deschamps (1765-1843), qui vient de s'illustrer par la réalisation du Pont de Pierre en 1820.

L'édifice est achevé après deux ans de travaux. Élevé sur trois niveaux, à partir d'un plan basilical, le bâtiment s'inspire de l'architecture des marchés couverts orientaux (communément appelés caravansérails). Dans une logique de sobriété, l'architecte ne convoque que trois matériaux : la pierre de Bourg, friable et caractéristique par sa couleur jaune, la brique d'argile et un bois de récupération, le pin d'Oregon.

La structure interne, organisée autour d'une double nef centrale, articule une succession de piliers et d'arcs en plein cintre, répartie avec une grande rigueur géométrique. Les denrées sont quant à elle stockées autour de la nef centrale, au sein d'une multitude de petites pièces appelées « magasins » ; certaines d'entre elles sont dédiées à la conservation de denrées spécifiques, plus délicates, comme la vanille. En 1830, les négociants bordelais demandent une extension de l'Entrepôt réel, qui sera réalisée en 1843 : l'annexe est située juste derrière le premier, entre les rues Vauban, Foy et le cours Xavier Arnozan.

## Un magasin pour le commerce colonial sous la Restauration

L'Entrepôt réel a une superficie de 6736 m<sup>2</sup> et était destiné au stockage sous douane des marchandises en provenance des colonies\*, avant leur redistribution à travers l'Europe. Sa construction en 1824 répond à un nouvel impératif économique. Le commerce\* maritime bordelais, particulièrement florissant sous l'Ancien Régime, a en effet été successivement amoindri par la Révolution, la révolte de Saint-Domingue et les guerres napoléoniennes qui ont considérablement ralenti voire arrêté le flux des navires\*. Après 1815, la reprise du commerce signe au contraire une explosion de l'exportation des denrées coloniales qui nécessite donc des capacités de stockage supplémentaires. À titre d'exemple, en 1826, deux ans après la construction de l'Entrepôt, 70 navires en provenance des Antilles jettent l'ancre à Bordeaux, faisant de ce port le premier en

France pour le commerce avec les colonies – un statut qu'il possédait déjà sous l'Ancien Régime. Les denrées ultra-marines transportées sont nombreuses : café, coton, indigo et sucre notamment. A Bordeaux, le produit prédominant, qui représente à lui seul les 2/3 de la volumétrie importée, est le sucre, particulièrement apprécié des consommateurs.

Toutes ces denrées sont produites aux Antilles par le **travail servile\***, dans les **habitations\***, de centaines de milliers d'**esclavisés\*** d'origine africaine. La France possède en particulier, depuis la fin du 17<sup>e</sup> siècle, plusieurs **colonies\***: notamment Saint-Domingue (qui devient Haïti à partir de son indépendance en 1804), la Martinique et la Guadeloupe, surnommées les Iles à sucre. Le système esclavagiste s'y maintient jusqu'en 1848, malgré une éphémère première abolition de l'esclavage en 1794.

De toutes les cultures, celle de la canne à sucre est sans aucun doute la plus dangereuse : l'espérance de vie des nouveaux esclavisés dans une habitation sucrière n'atteint pas dix ans. Pour pallier ce déficit démographique, les colons antillais soutiennent la traite négrière, qui est seule en mesure d'amener, depuis l'Afrique, de nouvelles forces de travail. Le port de Bordeaux, quatrième port négrier de France, participe ainsi à la déportation de plus 150.000 personnes tout au long du 18<sup>e</sup> siècle et du début du 19<sup>e</sup> siècle.

L'économie coloniale est donc intrinsèquement liée à l'esclavage. Un événement est particulièrement parlant à cet égard : en même temps qu'ils décident de la construction de l'Entrepôt réel en 1824, les négociants bordelais choisissent de soutenir financièrement les habitations esclavagistes et offrent près de 80 millions de francs pour relancer leur production.

## La Famille Lainé

La Famille Lainé, qui donne son nom au bâtiment, illustre très bien la longévité des liens entretenus entre Bordeaux et les colonies françaises depuis l'Ancien Régime jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle.

Dès le 18<sup>e</sup> siècle, François Lainé (1730-1774), négociant bordelais, se marie avec Jeanne Ravel (1740- ?) dont la famille est implantée depuis plusieurs générations à Saint-Domingue. De fait, de nombreuses familles aquitaines s'implantent dès le début de la colonisation dans les Antilles et participent à cette nouvelle économie esclavagiste. La famille de Jeanne Ravel possède plusieurs habitations autour du Cap-Français, la capitale de l'île. Aux yeux du couple Ravel/Lainé, les esclavisés qui vivent sur ces habitations sont des « biens meubles », tel que l'a édicté le Code Noir promulgué en 1685 et qui s'applique aux colonies. Ils sont donc libres d'en disposer, et notamment de les revendre à leur guise, comme n'importe quelle propriété. C'est ainsi qu'en 1763, François Lainé ordonne la vente de tous les esclavisés d'une habitation, à quelques exceptions près ... pour pouvoir financer l'achat d'une propriété dans la région bordelaise.

Certains des esclavisés du couple Lainé ne restent d'ailleurs pas toute leur vie aux Antilles. En vertu d'une évolution de la législation au début du 18<sup>e</sup> siècle, la pratique de l'esclavage en métropole est devenue règlementée : contrairement à une idée largement répandue de nos jours, l'esclavage n'est donc pas interdit en France métropolitaine, tout du moins au 18<sup>e</sup> siècle. A ce titre, François Lainé et Jeanne Ravel font donc venir à Bordeaux, entre 1763 et 1782, dix enfants, adolescents, femmes et hommes réduits en esclavage : Lisette, Jean, Madeleine, Jean-Baptiste, Antoine André, Isabelle Lamour, Marion André, Lamour, Elisabeth et Jean-Julien.

Leurs intérêts dans le commerce esclavagiste ne s'arrêtent pas avec la Révolution française, et ce malgré la perte de leur habitation à Saint-Domingue qui est confisquée par les anciens esclavisés lors de l'indépendance de l'ex-colonie française en 1801. Désormais, ce sont leurs deux fils, Honorat (1769-1849) et Joachim (1767-1835) qui reprennent les rênes du commerce familial.

Même s'ils ne possèdent plus d'esclavisés, les Lainé continuent de participer de manière plus ou moins directe au commerce colonial. En 1804, ils tentent de créer une éphémère raffinerie de sucre à Bordeaux. En 1817, l'un de leurs parents commande également l'une des toutes dernières expéditions de traite négrière bordelaise : le navire La Jeune Laure prend la route de la Guinée Bissau et déporte 272 personnes vers les Antilles. En 1826, enfin, ils reçoivent également tous les deux plus de 7.000 francs de l'Etat haïtien en compensation de la perte de leur habitation suite à la Révolution à Saint-Domingue.

Cette compensation\* est le symbole d'un profond déséquilibre politique entre l'Etat français et Haïti : elle est imposée par la France en 1825, en échange de la reconnaissance de l'indépendance d'Haïti, après un blocus maritime qui affaiblit considérablement le jeune pays. Comme les Lainé, plus de 12.000 anciens propriétaires sont concernés par ce dispositif. Cet effort financier grève durablement les finances du nouvel état haïtien qui ne rembourse la totalité de l'indemnité qu'en 1883 ; pour financer l'indemnité, Haïti emprunte également auprès de banques françaises et américaines et ne remboursera ses derniers intérêts qu'en 1952.

Joachim Lainé se distingue également par son adhésion assumée à l'économie esclavagiste, une conviction qu'il défend notamment au cours de sa carrière politique, en tant que député puis ministre d'Etat. Garde national aux Antilles sous la Révolution, il se montre d'abord farouchement opposé à l'émancipation générale\* puis s'érige ensuite contre l'abolition de la traite négrière et de l'esclavage, votée par lois successives à partir de 1817. En 1824, c'est ainsi sans surprise qu'on le retrouve parmi les principaux investisseurs pour la construction du nouvel Entrepôt réel des denrées coloniales ; alors ministre d'Etat, il aide également au lancement du chantier.

L'Entrepôt Lainé reste en activité jusqu'au 20<sup>e</sup> siècle même s'il est à cette date peu à peu supplanté par les nouvelles installations portuaires en bord de Garonne. Le cœur du commerce bordelais s'est en effet déporté du quartier des Chartrons vers les quais Bacalan où des bassins à flots ont été inaugurés en 1879 : ils centralisent désormais le stockage des denrées et les différentes industries maritimes. En 1965, l'annexe de la rue Vauban est détruite et, en 1972, c'est l'Entrepôt Lainé qui est à son tour définitivement fermé et menacé de destruction.

## La sauvegarde d'un patrimoine et la création d'un équipement culturel

Menacé de démolition, l'édifice fait l'objet d'une campagne de sensibilisation menée en particulier par deux bordelaises, Anne Claverie et Nicole Schÿler. Elles reçoivent l'appui du Maire de Bordeaux, Jacques Chaban-Delmas. Grâce à leur action, le bâtiment est acquis par la ville de Bordeaux et l'Entrepôt sera inscrit en 1973 à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques et acheté par la Ville.

Dans les années 70, la ville de Bordeaux met l'Entrepôt au cœur de ses projets culturels et le destine à l'accueil d'événements artistiques.

En quelques années, le lieu va peu à peu devenir le point de convergence des nouvelles formes d'expression et des manifestations culturelles innovantes, comme le Festival d'avant-garde Sigma, à l'époque le grand rendez-vous international de la création expérimentale qui s'y déroulera de 1975 à 1989. Le Capc s'installe définitivement dans une partie du bâtiment en 1974 et en 1980 arrive arc en rêve, lieu pilote de réflexion dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et du design.

Dans les années 1980, deux campagnes de travaux permettent de mener un programme de sauvegarde et de réaménagement de l'Entrepôt pour mettre en œuvre sa vocation culturelle.

Le Capc devient le Musée d'art contemporain de Bordeaux en 1984. Il se déploie dans la quasi-totalité des espaces de l'Entrepôt à partir de 1990.

Julie Duprat

## Lexique critique

Conçu en dialogue avec Maboula Soumahoro, cet ensemble de définitions critiques permet de revenir sur certains mots pour révéler leur complexité ou leur réalité, pour mieux prendre mesure de leur poids historique et de leur violence. Loin d'être définitives, elles montrent aussi l'importance du langage dans l'écriture de l'histoire et la perception de notre passé.

### Colonies

Une colonie est un territoire conquis et administré par une puissance impériale – comme la France – où la population indigène est dominée, marginalisée et exploitée au service des intérêts économiques, politiques et culturels de la métropole. Les pouvoirs coloniaux emploient souvent l'idée de civilisation et d'éducation afin de justifier leur mainmise sur les territoires et populations colonisées. En cela la colonie est non seulement un espace de domination territoriale, mais aussi un lieu de construction et de maintien d'un ordre racial, capitaliste et patriarcal.

Le penseur Achille Mbembe décrit la colonie comme un laboratoire où sont expérimentées des formes extrêmes de contrôle des populations, notamment par la violence, l'exclusion et la réduction des corps noirs et non-blancs à des marchandises. La colonisation met donc en place un ordre où les colonisés sont déshumanisés, traités comme des sujets inférieurs, créant ainsi une hiérarchie raciale et civilisationnelle qui persiste au-delà des périodes coloniales. En cela, on ne peut dissocier la logique coloniale et le système de la traite de la construction du racisme moderne.

La France a exercé son contrôle sur un vaste empire colonial, incluant des territoires en Afrique, en Asie, aux Caraïbes et dans le Pacifique. Parmi ses anciennes colonies, on peut notamment citer Saint-Domingue (aujourd'hui Haïti), l'Algérie et le Sénégal. Certains territoires autrefois colonisés par la France ont vu leur statut évoluer après la Seconde Guerre mondiale (1946), passant de celui de colonies à départements français des Outre-mer, comme La Martinique, la Guadeloupe, la Guyane et la Réunion.

Tandis que ces territoires ont connu un processus de « départementalisation », d'autres ont été décolonisés.

### Commerce en droiture / Commerce triangulaire

Le commerce en droiture désigne les échanges commerciaux directs entre une métropole (comme Bordeaux) et ses colonies, sans passer par d'autres territoires. Ce commerce consistait principalement à exporter des produits manufacturés (comme du vin, des textiles ou des outils) vers les colonies françaises, puis à importer des denrées coloniales (sucre, café, tabac) issues du travail des esclavisés. À Bordeaux, ce type de commerce jouait un rôle important dans l'économie locale, en parallèle de la traite négrière. Le commerce triangulaire (ou traite transatlantique), quant à lui, est un système commercial impliquant trois étapes, qui formaient un triangle entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques. Les navires partaient de Bordeaux (et d'autres ports européens) chargés de marchandises (comme le vin, les armes ou les tissus), qui étaient échangées contre des captifs en Afrique. Ces captifs étaient ensuite déportés aux Antilles ou en Amérique, où ils étaient vendus comme esclavisés pour travailler dans les habitations. Enfin, les navires revenaient en France chargés de produits coloniaux, tels que le sucre, le coton ou le cacao, destinés à être revendus en Europe. Le port de Bordeaux était un des grands centres de ce commerce.

## Navire / Bateau négrier

Lorsque l'on utilise le terme de navire dans le contexte de l'histoire de la traite, on pourrait parler de bateau négrier. Ces bateaux avaient pour fonction de transporter des noirs d'Afrique esclavisés. Ces vaisseaux – qui étaient principalement conçus pour le transport de marchandises – étaient employés pour maximiser le nombre de personnes déportées, dans des conditions effroyables. Des plans étaient élaborés pour organiser de la manière la plus « économique » les esclavisés dans les cales de ces bateaux négriers. Certains de ces bateaux négriers, entre la fin du 17<sup>e</sup> et le début du 19<sup>e</sup> siècle, partaient de Bordeaux même.

## Travail servile

Les esclavisés déportés dans les colonies françaises travaillaient sous la contrainte la plus extrême, subissant de terribles conditions de vie, plus que du travail forcé, il faut parler de travail servile. À Bordeaux, les profits tirés de ce travail servile enrichissaient non seulement les négociants, mais aussi une partie importante de l'économie locale. Après l'abolition, d'autres formes de travail forcé ont émergé dans l'empire colonial français, comme l'indigénat, où des populations colonisées étaient forcées de fournir de la main-d'œuvre pour des projets d'infrastructure. La politologue Françoise Vergès souligne comment ce cycle d'exploitation s'est prolongé bien au-delà de l'abolition officielle de l'esclavage.

## Habitations / Plantations

Là où l'on emploie souvent le terme de « plantation » (qui est à l'origine un terme anglais), il faudrait parler d'habitations. Ce mot est employé aux prémises de la colonisation française en Amérique et dans l'océan Indien. Les habitations étaient des exploitations agricoles qui comprenaient à la fois un lieu de résidence permanent associé à une exploitation agricole. C'est là que travaillaient les esclavisés situés dans les colonies françaises des Caraïbes (notamment Saint-Domingue, aujourd'hui Haïti) ou dans l'océan Indien. L'universitaire Vincent Huyghues Belrose écrit : « L'exploitation agricole dans les plus anciennes colonies tropicales de la France possède des traits originaux qui la distinguent nettement de ses homologues anglaises et hispano-portugaises. Il convient donc d'imposer à nouveau le mot « habitation » pour rendre compte du cadre spatial, monumental et social de la mise en valeur coloniale française. »

## Esclaves / Esclavisés

Depuis plusieurs années, historiens, universitaires et militants en France et au-delà emploient le néologisme « esclavisés » plutôt que celui d'esclave (*enslaved* en anglais, *esclavizado* en espagnol ou encore *escravizado* en portugais). En effet le terme « esclavisé » permet de souligner et renforcer la perception de ce statut non pas comme un « état de fait naturel » mais bien comme un processus d'oppression violent et subi. En cela « esclavisé » est une autre manière de dire « mis » ou « réduit » en esclavage.

Compensation /  
Indemnisation / Réparation

Après la seconde abolition de l'esclavage prononcée le 27 avril 1848, l'État français accorde en 1849 une indemnité aux anciens propriétaires d'esclaves de l'empire colonial, à La Réunion, en Martinique, Guadeloupe, Guyane, au Sénégal et à Nosy Bé et Sainte-Marie de Madagascar. À Bordeaux, des familles riches, qui avaient perdu leurs « biens » humains, ont reçu des compensations financières pour leurs « pertes ». Mais il faut aussi relever que des propriétaires d'esclaves non-blancs ont bénéficié de cette indemnisation. Cette mesure a contribué à pérenniser les inégalités économiques créées par l'esclavage. À l'époque, l'État français avait consacré 126 millions de francs or à cette opération. En 2021, une équipe de chercheurs du CNRS a rassemblé et publié en ligne les bénéficiaires de cette indemnisation.



**Émancipation générale /  
Affranchissement**

L'abolition de l'esclavage en 1848 fut un moment clé dans la lutte pour la liberté des noirs, mais à Bordeaux, comme ailleurs, l'émancipation des esclavisés ne signifia pas la fin des inégalités. Les anciens négociants bordelais, ayant profité de la traite, réorientèrent souvent leurs activités vers des entreprises coloniales, continuant d'exploiter les populations non-blanches sous d'autres formes. Ainsi, l'émancipation juridique ne s'est pas accompagnée d'une véritable justice économique et sociale pour les anciens esclavisés, ce qui montre que l'affranchissement était une étape incomplète dans le démantèlement des systèmes racistes hérités de l'esclavage.



L'Entrepôt, carte postale Marcel Delboy Éditeur. Collection du Musée d'Aquitaine, Bordeaux. © Mairie de Bordeaux, photo D.R.

## Références bibliographiques

Julie DUPRAT, *Bordeaux Métisse - Esclaves et Affranchis du XVIIIe à l'Empire*. Editions Mollat, 2021.

Paul GILROY, *L'Atlantique noir : Modernité et double conscience* (trad. Charlotte Nordmann), Paris, Éditions Amsterdam, coll. « Histoires Atlantiques », 2010.

Saidiya HARTMAN, *À perte de mère - Sur les routes atlantiques de l'esclavage* (titre original : *Lose Your Mother. A Journey Along The Atlantic Slave Route*), Éditions Brook, 2023.

Bruno MARNOT, *Le refus du déclin : le port de Bordeaux au 19<sup>e</sup> siècle*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2012.

Bruno MARNOT et Thierru SUZEAU, *Les derniers feux de la traite sous la Restauration* dans *Mémoire noire*, Histoire de l'esclavage, Bordeaux, Mollat, 2020.

Achille MBEMBE, *Critique de la raison nègre*, Paris, Éditions La Découverte, 2013.

Erick NOËL, *Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne*, vol. 3, Genève, Droz, 2017.

Éric SAUGERA, *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, idéologie ; XVIIe - XIXe siècles*, Paris, Karthala, 2002.

Henri SÉE, *Le commerce de Bordeaux à l'époque napoléonienne d'après la correspondance d'Honorat Lainé* dans *Revue d'histoire économique et sociale*, vol.21, 1933.

Maboula SOUMAHORO, *Le Triangle et l'Hexagone : Réflexions sur une identité noire*, La Découverte, 2020.

Françoise VERGÈS, *Programme de désordre absolu. Décoloniser le musée*. La Fabrique éditions, 2023.

Couverture : Entrepôt Lainé vers 1978. Archives du Capc Musée d'art contemporain de Bordeaux. Photo ISO

Capc  
Musée d'art contemporain  
de Bordeaux

7, rue Ferrère  
33000 Bordeaux  
05 56 00 81 50  
capc@mairie-bordeaux.fr  
www.capc-bordeaux.fr

Ouvert du mardi au dimanche  
11h – 18h  
Fermé les lundis et jours fériés,  
sauf les 14 juillet et 15 août

 musée de France

8€ tarif plein  
4,5€ tarif réduit  
2 € pour les étudiants  
Gratuit pour les - de 18 ans

En l'absence d'exposition  
dans la nef  
Tarif plein : 6€ / Réduit : 3,5€

## CHATEAU HAUT-BAILLY

MÉCÈNE D'HONNEUR

LESAMISDUCAPC

 **Cultura**  
La cultura avec un grand AAAH!

BANQUE  
PALATINE 



 **Lacoste**

 **CUSHMAN &  
WAKEFIELD**

CHATEAU  
HAUT SELVE  
GRAND VIN DE GRAVES

Grand Cru Classé en 1955  
CHATEAU  
DE  
CAMENSAC  
HAUT-MEDOC

 **unikalo**

★★★★  
 **HN**  
HOTEL DE NORMANDIE  
BORDEAUX

SEEKO'O  
HOTEL \*\*\*\*