
RAPPORT

ET PROJET DE DÉCRET

SECTION.
DE L'INTÉRIEUR.

M. le Comte
Regnaud de S.^t-Jean-d'Angély,
Rapporteur.

Épreuve.

*Relatifs à une nouvelle Organisation de l'Entrepôt de la
ville de Lyon.*

N.° d'enregistrement
488.

RAPPORT

DU MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

3 Mai 1815.

SIRE,

LA ville de Lyon sollicite avec instance un décret qui lui assure la jouissance de l'entrepôt et des transits nécessaires à l'activité de son commerce. Cette intéressante cité ne réclame que ce qui a déjà existé en sa faveur : il ne s'agit que de rendre effectives pour elle, des dispositions consacrées, mais qui doivent être modifiées d'après l'état actuel de la France.

Par le décret impérial du 20 floréal an 13, et par la loi du 30 avril 1806, un dépôt de marchandises étrangères a été établi à Lyon.

Le local de l'Arsenal y fut affecté, sous la condition que le commerce n'entrerait en jouissance qu'après la parfaite exécution des constructions et réparations exigées pour la clôture et la sûreté de ce lieu de dépôt. Ces constructions furent exécutées aux frais des Lyonnais, et l'ouverture fut autorisée par décision du 27 janvier 1807.

La destination de ce dépôt fut de recevoir les marchandises étrangères non prohibées, et notamment les denrées coloniales tirées de l'entrepôt réel de Marseille. Son terme fut celui qui restait à courir aux marchandises, du jour de leur arrivée dans cet entrepôt.

Une lettre de M. le directeur général des douanes du 2 mars 1812, autorisa successivement l'admission des marchandises tirées des entrepôts réels de Bordeaux, de Nantes et du Havre, aussi bien que de celui de Marseille.

La ville de Lyon n'avait pas été considérée simplement comme un marché interne : on l'avait assimilée, en quelque sorte, aux villes frontières. En effet, Lyon a toujours été en possession des relations les plus actives avec l'Italie et l'Allemagne. On ne borna donc pas la destination de son entrepôt à la consommation intérieure ; on lui permit la réexportation, comme à ceux des ports de mer et des frontières ; on eut soin seulement de borner les Lyonnais au commerce et aux routes qui sont à leur portée ; on leur accorda le transit de leur entrepôt à l'étranger, seulement par les bureaux de Strasbourg, Bourg-Libre, Verrières de Joux et Versoix.

La Savoie et le Piémont étant français à cette époque, jusqu'à l'Italie et jusqu'à Gènes et à la mer, les communications avec le royaume d'Italie ayant alors leur régime particulier, on n'eut pas

lieu de comprendre la route de la Savoie parmi les issues de l'entrepôt de Lyon. Il est évident que c'est un passage nécessaire à lui rendre dans l'état actuel des choses.

Le transit accordé à Lyon était le même que celui dont les entrepôts maritimes jouissaient à cette époque. La loi du 8 floréal an 11 l'avait limité aux denrées coloniales françaises et aux poivres de toute origine. Aujourd'hui, suivant la loi du 17 décembre 1814, et d'après les précautions nouvellement ajoutées aux anciennes, pour l'assurer, on l'a généralement accordé à un plus grand nombre d'espèces, telles que denrées coloniales sans distinction d'origine, métaux, matières, bois de teinture. Lyon demande à suivre le sort des autres entrepôts, et à profiter comme eux de cette extension du nombre des marchandises non prohibées, maintenant susceptibles de transit.

Ainsi le vœu des Lyonnais se borne à ceci : 1.° les autoriser à jouir de l'entrepôt tel que la loi du 30 avril 1806 le leur a donné ;

2.° Les autoriser à se prévaloir de la permission qui leur fut donnée le 2 mars 1812, de tirer des entrepôts de Nantes, du Havre et de Bordeaux, comme de celui de Marseille :

Ils voudraient y comprendre aussi Baïonne, à raison de ce qui vient d'Espagne ; et sans doute le transit de tous les entrepôts aux frontières étant permis aujourd'hui, on peut bien les autoriser à en user pour s'approvisionner dans un ou plusieurs ports de plus ;

3.° Ajouter la douane de Chambéry aux bureaux de leur réexportation par transit ;

4.° Étendre ce transit à toutes les espèces qui en jouissent aujourd'hui dans les autres entrepôts, comme, en 1806, on leur avait donné celui de tous les articles qui en étaient alors susceptibles.

Ils forment une cinquième demande relativement au transit des soies : elle sera traitée ailleurs pour ne pas compliquer la discussion.

Mais , avant d'exposer les motifs qui appuient ces demandes , ou plutôt les puissantes raisons de ne pas ôter à Lyon ce qu'on lui avait accordé , il faut dire ce qui les a contrariés dans la jouissance du bienfait de Sa Majesté, reçu en 1806 avec tant de reconnaissance.

Dès 1807, époque de l'ouverture de leur dépôt, les circonstances avaient infiniment réduit le commerce maritime, et l'entrepôt de Marseille avait peu de marchandises à fournir pour remplir celui de Lyon.

La crainte de manquer dans la consommation de denrées coloniales, fit suspendre toute réexportation à l'étranger, et, par cet effet, tout transit fut interdit non par l'abrogation de la loi du 8 floréal an 11 qui l'établissait, mais par une circulaire des douanes du 30 août 1810.

Sa Majesté fut sensible à ces contrariétés, fruit des circonstances du temps : toujours attentive à favoriser le commerce des Lyonnais, et dans la vue de rendre utile le local qu'ils avaient préparé à grands frais, elle le destina, par une décision du 29 février 1812, à l'entrepôt des cotons du Levant et de Naples. Cette intention bienfaisante, la fatalité l'a fait tourner à la ruine de Lyon. L'entrepôt fut l'occasion d'un immense commerce dans cette ville : mais l'adoption trop précipitée de la suppression des droits a surpris vingt mille balles de coton dans l'entrepôt de Lyon ; les propriétaires ont été ruinés, et tout crédit perdu.

Les cotons aujourd'hui admis sans droits à toutes les frontières, ne sont plus une matière d'entrepôt. Le local est de nouveau vide et sans emploi. Ce seraient autant de motifs pour rechercher, comme en 1812, quelle destination nouvelle on pourrait lui trouver ; mais il ne s'agit que de lui rendre celle qui le fit instituer. La loi qui l'a établi n'est pas révoquée. La suspension de 1810 est levée par la loi du 17 décembre dernier, qui maintient les transits locaux et spéciaux, comme elle organise le transit général. Lyon peut donc

recevoir de nos ports, et réexporter par la frontière déterminée. On va indiquer rapidement les raisons de lui confirmer ces avantages, dont il semble même que son commerce aurait dû être ressaisi sans hésitation.

De toutes les villes de l'intérieur que leur localité et le concours des fleuves ou des routes ont faites le centre d'un grand bassin et le marché nécessaire de plusieurs provinces, aucune, peut-être, ne possède ces prérogatives autant que Lyon. Le commerce des régions voisines et sa propre population nécessitent des magasins considérables et de grands approvisionnemens. La facilité de ne pas faire l'avance des droits y est dès-lors aussi bien placée que dans les entrepôts primitifs où la marchandise étrangère est abordée.

Le public et les petits marchands recourent nécessairement à de pareils marchés intermédiaires; car ils ne pourraient porter jusqu'aux armateurs directement leurs commandes de détail, ni en faire voyager les objets avec autant d'économie que de gros magasiniers.

On ne peut cependant pas prodiguer ces facilités à tous les marchés intérieurs; car, quoique les ports de mer y gagnent la commodité de vendre en gros au lieu de vendre en détail, ils éprouveraient une perte réelle si on généralisait ce système d'entrepôt, et ils craindraient avec raison d'être réduits dans leurs ports à la condition et aux bénéfices de simples commissionnaires de passage. Ce sont ces motifs qui ont été opposés à la demande d'un entrepôt à Paris, joints à quelques craintes locales plus particulières. Mais l'entrepôt de Lyon n'a entraîné ni plaintes ni reproches; cette ville est trop éloignée pour faire concurrence dans l'étranger aux négocians des ports de mer. Elle est d'ailleurs plus qu'un marché intérieur, comme on l'a remarqué: c'est la seule place qui communique aux frontières de terre, du Rhin à la Méditerranée; elle fait la communication de nos ports avec une portion de la Suisse, de l'Allemagne et de l'Italie. C'est une issue nécessaire pour notre commerce vers des provinces

trop éloignées et trop étrangères à nos ports, pour une correspondance directe. C'est à Gènes et à Nice que Lyon fait concurrence, au profit et non au détriment de Marseille. Quoiqu'on n'y jouisse pas aujourd'hui du transit pour l'Italie, et que, par conséquent, ce qui passe par cette voie supporte les droits d'entrée et de sortie, on y exécute encore des commandes considérables pour le Piémont et la Lombardie, notamment en indigo. C'est donc encore plus comme entrepôt pour l'étranger, que comme grand marché interne, que les facilités ordinaires conviennent au commerce de Lyon.

En résumé, dans l'intérêt général, l'entrepôt de Lyon a l'avantage évident de favoriser la réexportation, en lui ouvrant plus de portes, et la circulation, en formant des magasins sur un point de grande consommation interne.

Les négocians des ports n'ont rien à en redouter : ils ont à y gagner de bons débiteurs, des acheteurs assurés, le rapprochement des consommateurs éloignés, le secours de nouveaux capitaux pour redoubler l'activité de leurs affaires. Le dépôt de Lyon est la continuation et le complément de leurs propres entrepôts.

Si Lyon demande de partager ses approvisionnemens entre plusieurs ports, ainsi qu'on le lui avait accordé, au lieu de borner ses demandes à Marseille, cette réclamation paraît juste. *Cette cité industrielle, disent les organes de la ville de Lyon, en choisissant pour le lieu de ses approvisionnemens les ports dans lesquels une plus grande masse d'arrivages aura le plus influé sur les prix, y rétablira l'équilibre. Elle facilitera, soit par l'avance de ses capitaux, soit par les nombreux objets d'échange qu'elle seule peut offrir, le renouvellement des opérations maritimes, et Lyon ne reprendra sa place parmi les villes les plus commerçantes, que pour accroître la prospérité de toutes celles qui auront avec elle quelques rapports.*

Si des considérations générales on passe à celle de l'intérêt spécial du trésor, on doit remarquer que l'entrepôt de Lyon ne lui fait

souffrir qu'un faible délai dans ses recettes. On peut fixer à huit mois le séjour dans l'entrepôt, en le calculant du jour du départ du port d'où la marchandise est expédiée.

Les Lyonnais, par un mémoire supplétif, regrettent que ce transit soit borné aux marchandises non prohibées, et que les draperies des départemens de la Belgique et du Rhin ne passent plus dans leur ville pour aller en Italie par le Piémont. Ils déplorent la perte du passage réciproque de ce commerce, qui en 1813 avait fait transiter chez eux quatorze mille sept cent quarante-cinq colis de la Belgique pour l'Italie, et trois mille trois cent quatre-vingt-dix-sept de l'Italie pour le Nord. Mais cet intérêt, cédant à de plus importants, ne fera pas changer les principes qui écartent du transit les marchandises dont le versement frauduleux exciterait la crainte dans nos manufactures. C'est moins que jamais le cas de faciliter à des concurrens, par une franchise de droits, un passage qu'ils ne peuvent suppléer que par des détours longs et coûteux. Mais parmi les objets dont le transit ne peut pas entraîner d'inconvénient, sont les soies d'Italie. En 1813, dans les quantités de marchandises ci-dessus indiquées, les soies qui allaient en Hollande ou en Belgique, figurent pour deux mille trois cent vingt-deux ballots; et c'est à cette occasion qu'il faut examiner la dernière demande du commerce de Lyon.

Les soies d'Italie, en particulier les organsins du Piémont, sont nécessaires à nos fabriques et sur-tout à celles de Lyon. Nous avons en Dauphiné, en Vivarais, en Provence, des qualités analogues; mais ces provinces les fournissent en trop petite quantité pour les besoins: aussi la sortie de nos soies est-elle constamment défendue. D'ailleurs, quelle que soit la perfection qu'elles atteignent, il faut au manufacturier un choix si délicat pour chaque emploi, qu'il serait impossible de s'en fier à un organsin pour en suppléer un autre, et peu sage de repousser ou de décourager l'abord des

soies d'Italie pour favoriser les nôtres. On s'est contenté de soumettre à un droit d'un franc 2 centimes le kilogramme l'entrée des soies grèges, et à 2 francs 4 centimes celle des soies ouvrées. Comme le Piémont paraît avoir doublé ses anciens tarifs de sortie, la fabrique de Lyon aurait bien voulu qu'on diminuât notre droit. Les fileurs du Dauphiné proposaient, au contraire, de l'augmenter pour donner de l'avantage à leurs produits, ou de ne favoriser que l'entrée des soies grèges, pour leur en réserver la main-d'œuvre ; proposition imprudente, d'autant plus inadmissible, qu'en général le Piémont ne laisse pas sortir ses soies brutes. Le conseil général des manufactures a opiné pour laisser les choses comme elles sont, sans augmenter le droit sur une matière première si nécessaire, et sans le diminuer, parce qu'il n'est pas énorme et qu'il convient à la préférence due à nos productions.

L'entrepôt des soies d'Italie à Lyon sera d'un avantage incalculable pour la fabrique, par la facilité qu'il donne au fabricant de choisir et de s'assortir à tout moment dans les qualités qui lui conviennent.

D'un autre côté, on ne peut fermer les yeux à l'avantage d'ouvrir le transit de ces mêmes soies pour l'Allemagne et l'Angleterre. Les routes de la Suisse et du Tyrol étant assurées au premier de ces pays, l'autre disposant de la mer, on ne pourrait se flatter de les empêcher d'être pourvues en leur refusant notre passage. Il convenait donc de leur accorder le transit pour en tirer un tribut, pour nous emparer, s'il se pouvait, de quelque partie de ce commerce, et pour ôter à la marine anglaise, en offrant la facilité et l'économie par cette route, un des objets de retour que considèrent le plus les navigateurs qui fréquentent les ports d'Italie.

Avant 1789, les soies de Piémont (ouvrées et écrues seulement) passaient à l'étranger sous le droit d'un franc la livre.

Depuis lors, même quand le Piémont appartenait à la France,

on sentait qu'on ne pouvait réserver toute sa récolte pour les manufactures françaises, qui ne suffiraient pas à la consommer, tandis que la sortie des soies de l'ancienne France restait prohibée. On permit l'exportation, par le Rhin et par Versoix, de celles du Piémont, sous un droit de 3 francs par kilogramme, et le transit de celles d'Italie fut soumis à un droit de 2 francs 50 centimes.

Le 4 décembre 1811, on permit aussi la sortie des mêmes soies par le Havre, mais sous le droit rigoureux de 15 francs par kilogramme. Cette fixation tenait à un système momentané : elle serait sans objet aujourd'hui ; d'ailleurs, la France disposait alors du Piémont, de la Lombardie, et pouvait taxer à son gré ce qui en sortait. Elle ne peut aujourd'hui qu'offrir le transit de leurs produits, et que l'imposer à un droit relatif aux frais des autres routes. En conservant la réexportation des soies de l'Italie par les ports de l'Océan, comme par la frontière d'Allemagne, il n'y a pas de raison de charger une de ces routes de plus de droits que l'autre.

Ce qui reste à désirer, et ce que demandent les Lyonnais, est une chose aussi simple que facile ; c'est qu'au lieu de faire distinguer, dès l'arrivée, les soies qui entrent en consommation, et celles qui, destinées à l'étranger, ne passaient qu'en transit à la douane de Lyon, les unes et les autres soient admises à l'entrepôt ; que de là elles puissent indifféremment en être tirées pour l'intérieur en payant le droit ordinaire, ou sortir pour transiter à l'étranger, sous les conditions et paiemens accoutumés.

Puisque Lyon jouira d'un entrepôt, aucune marchandise n'y est mieux placée que celle dont cette ville fait le commerce le plus important. Puisque les soies qui vont à l'extérieur doivent passer par cette ville, l'avantage de les entreposer dans son dépôt est évident. C'est fournir aux Lyonnais l'occasion d'être envers l'étranger quelque chose de plus que des commissionnaires chargeurs dans un commerce qui est le leur, et qui se lie à l'intérêt principal de

leur ville. C'est donner à celle de nos manufactures qui a le plus besoin de matières parfaites, la première vue et le choix de préférence de tous les organsins. C'est augmenter, au profit des acheteurs français, l'approvisionnement de notre marché, par la facilité de réexporter ce qui ne pourrait pas se vendre. On n'aperçoit aucun intérêt qui puisse élever une objection contre la mesure que les Lyonnais sollicitent.

C'est d'après ces vues que j'ai l'honneur de proposer à SA MAJESTÉ le projet de décret suivant,

Je suis avec respect,

SIRE,

De VOTRE MAJESTÉ impériale

Le très-humble et très-fidèle sujet,

CARNOT.

PROJET DE DÉCRET

DU MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

NAPOLÉON, EMPEREUR DES FRANÇAIS ;

Desirant accorder au commerce de notre bonne ville de Lyon toutes les facilités convenables, et faisant droit aux demandes et observations qui nous ont été soumises par la chambre de commerce ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1.^{er} L'entrepôt de Lyon, établi par la loi du 30 avril 1806, continuera d'être soumis au régime prescrit par ladite loi, sauf les changemens ci-après.

2. Les marchandises étrangères non prohibées, et denrées coloniales venant non-seulement de l'entrepôt réel de Marseille, mais aussi des entrepôts de Baïonne, Bordeaux, Nantes et le Havre, pourront y être admises. Le terme de l'entrepôt à Lyon est fixé à huit mois, à dater du jour du départ des marchandises du port d'expédition.

3. Le transit pour la réexportation, réglé par l'art. 37 de la loi du 30 avril 1806, aura lieu conformément à l'article 14 de la loi du 17 décembre 1814, pour toutes les marchandises énoncées dans l'art. 4 de ladite loi, et seulement par les bureaux de Strasbourg, Bourg-Libre, Verrières de Joux, Versoix et Chambéry.

4. Les soies tant grèges qu'ouvrées, venant par le Piémont, seront expédiées en transit, de la douane de Chambéry au dépôt de Lyon. Elles y jouiront de huit mois d'entrepôt, pendant lesquels elles pourront en sortir, soit pour la consom-

mation , en acquittant les droits portés au tarif, soit pour l'étranger , à la destination des bureaux de Versoix , Strasbourg , le Havre , en acquittant à Lyon les droits fixés par la loi du 30 avril 1806.

§. Nos ministres de l'intérieur et des finances sont chargés de l'exécution du présent décret.