

à la retraite. (Cet article a pour but d'attirer l'attention sur certaines inégalités de traitement dont les fonctionnaires de l'Administration sont l'objet, suivant la nature de l'établissement auquel ils sont attachés. Les uns, en cas de déplacement, par exemple, ont un mois pour rejoindre leur nouveau poste et touchent leur solde dans l'intervalle, d'autres ne jouissent pas de la même faveur. Même inégalité de traitement en ce qui touche le droit à la retraite. V. *Bulletin*, 1894, p. 343.) — La répression des recéleurs d'habitude, par M. F. Lastres. (Traduction du rapport présenté en français par l'éminent professeur au Congrès pénitentiaire de Rome.) — Projet de loi pour l'achèvement de la prison cellulaire de Barcelone, par M. José Alvarez Marino. (Critique du projet de loi.) — Nécessité du *turno de oposicion*, par un collaborateur. (Cet article a pour but de demander que l'avancement ne soit plus obtenu exclusivement à l'ancienneté, mais que *le tour au choix* soit rétabli.) — Actes officiels: Transfèrement des condamnés d'un établissement pénitentiaire dans un autre. — Transfèrement des prévenus et condamnés en exécution de réquisitions de justice. (Ordres royaux des 24 et 19 janvier 1895.) — Extraits et Nouvelles.

N^o du 8 février 1895. — Colonisation pénitentiaire, par M. Cالدالو. — De la répression des recéleurs d'habitude, par M. Lastres (*suite et fin*). — Compensations pour les établissements pénitentiaires, par M. Gregorio Yagüe. (La plupart des villes où existent des établissements pénitentiaires, demandent qu'ils soient transférés ailleurs et remplacés par des garnisons, etc. M. Yagüe estime qu'il y a lieu de faire de ces faveurs des sortes de compensations pour les villes qui possèdent des établissements pénitentiaires.) — Au Ministre de grâce et justice, lettre de M. Antuney sur les revendications des médecins de l'Administration pénitentiaire. Extraits et Nouvelles.

ERRATUM

Page 613, lignes 6 et 7, au lieu de continue lire *constitutionnelle*.

Le Gérant, E. DELTEIL.

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 15 MAI 1895.

Présidence de M. le conseiller Félix VOISIN, président.

Sommaire. — Membres nouveaux. — Rapport de M. Leveillé sur la transportation volontaire: MM. Petit, Leveillé, C. de Vence, A. Rivière, Tommy Martin, Morel d'Arleux, Voisin, Yvernès, Babinet, Marsauche, Greffier, F. Dreyfus, Bosc, Arboux, Schmidt, Lacoïn, Robin.

La séance est ouverte à 4 heures.

Le procès-verbal de la séance d'avril, lu par M. Cuche, secrétaire, est adopté.

Excusés: MM. Bérenger, de Lavergne, H. Joly, Brueyre, Lacoïn, de Pelleport-Burète, Flandin, Brun, etc...

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL fait connaître l'admission par le Conseil de direction, comme membres titulaires, de:

MM. Schmidt, chef de bureau au Ministère des colonies;
Pujol, directeur de la Maison d'éducation correctionnelle;
Gaston Drucker, avocat à la Cour d'appel;
César Caire, avocat à la Cour d'appel;

M^{me} la générale Sée, vice-présidente du Refuge israélite pour les jeunes filles.

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour appelle le rapport de M. le professeur Leveillé sur la *Transportation volontaire*.

M. LEVEILLÉ, député :

Mesdames, Messieurs,

Notre Conseil de direction, voulant mettre quelque variété dans nos séances, avait désiré que l'on s'occupât un peu cette année de la transportation, à laquelle quelques membres de notre Société, et je suis de ceux-là, attachent une importance de premier ordre. Mais la transportation à elle seule est tout un monde : elle est tout un système pénal ; elle peut être en outre un auxiliaire puissant de la colonisation. Vous avez décidé, à l'occasion du Congrès pénitentiaire qui se tiendra à Paris cette année, qu'un tableau d'ensemble de nos institutions pénales serait tracé par notre Société et mis sous les yeux de nos hôtes étrangers. Vous avez à cet effet nommé un certain nombre de commissions ; l'une de ces commissions, présidée par M. le conseiller Babinet, a longuement étudié la transportation sous toutes ses faces ; j'ai été chargé de résumer dans un rapport et de justifier les conclusions auxquelles nous sommes arrivés. Mais nous ne pouvions songer aujourd'hui à prendre toute la théorie de la transportation pour en faire la matière d'une séance unique. Nous avons dû choisir un sujet restreint, une question spéciale dans ce vaste ensemble, nous nous sommes arrêtés à l'idée de vous entretenir de la transportation volontaire. C'est un projet intéressant, qui n'est pas connu, qui nous donnera peut-être la meilleure forme de la transportation pénale. Je me suis efforcé d'en définir les traits essentiels dans un rapport que je vais maintenant vous lire et sur lequel pourra se produire un échange utile d'observations.

Mesdames, Messieurs,

I. — Aujourd'hui, on commence à bien comprendre cette vérité que la société, qui, trop longtemps, ne s'est occupée que de *châtier* un coupable, doit s'efforcer encore davantage de *prévenir* la première faute ou tout au moins de prévenir la première rechute. C'est précisément à la théorie si délicate et si vaste du lendemain des peines que je rattache le système en quelque sorte inédit de la transportation volontaire.

Cette question encore flottante et obscure du lendemain des peines, si on l'embrasse dans toute son étendue, peut se formuler ainsi : Est-il possible, par des moyens anciens ou nouveaux, d'empêcher que le libéré ne devienne un récidiviste ?

Je n'entends pas traiter sous toutes ses faces un sujet aussi

large ; je ne veux au contraire l'envisager que sous un aspect très limité.

Je laisse de côté l'intervention possible des Sociétés de patronage, qui prennent par la main le malheureux sorti de prison et qui essaient à la fois de lui remonter le moral et de lui procurer du travail. Je rends autant que personne justice aux Sociétés de patronage, qui avec un admirable dévouement font ce qu'elles peuvent ; mais ce qu'elles peuvent est, hélas ! bien insuffisant.

Je laisse également de côté la transportation de la loi de 1854 et la relégation de la loi de 1885. L'expatriation pénale, si elle est intelligemment et honnêtement conduite, a ce mérite éminent à mes yeux qu'elle n'épuise pas, qu'elle n'use pas l'homme condamné à une longue expiation et que, à l'heure de la libération, avant même cette heure décisive, elle replace le misérable qui a péché dans un milieu nouveau, plus favorable que le milieu métropolitain au relèvement graduel, parce que ce milieu nouveau offre en général, avec de grands espaces vides qu'il s'agit de féconder et de peupler, plus d'occasions de travail et plus d'occasions d'un salaire rémunérateur. La relégation, qui atteint même le petit délinquant professionnel, n'a pas donné des résultats sérieux, parce qu'elle a été mal construite par le législateur de 1885. La transportation, qui atteint le grand criminel même primaire, n'a pas donné tous les fruits qu'on en pouvait et qu'on en devait attendre, parce qu'elle a été compromise deux fois par le fait de la haute administration des colonies, qui l'a éternuée d'abord par des faiblesses excessives, qui l'a corrompue ensuite par un trafic illicite des condamnés, transformant ainsi en une opération irrégulière de commerce l'expiation d'une peine légale. Mais le Parlement, qui avait le droit et le devoir de contrôler tous ces actes, n'avait, jusqu'à ces derniers temps, rien vu ni rien empêché. Je ne parlerai pas aujourd'hui de l'expatriation forcée des malfaiteurs, déjà écrite dans nos lois de 1854 et de 1885. Je parlerai seulement de la transportation volontaire des malfaiteurs, qui n'est point admise encore dans nos Codes français.

Qu'est-ce donc que cette transportation volontaire ? A quelles conditions pourrait-elle être autorisée ? Quel en serait l'effet propre ? Aurait-elle dans notre législation nationale ou dans nos pratiques pénitentiaires quelques précédents plus ou moins âgés ? Ce sont là les divers points que je passerai brièvement en vue dans ce rapport, où j'essaierai de mettre en relief surtout le principe même de l'innovation proposée.

II. — En quoi consiste tout d'abord la transportation volontaire ?

La transportation volontaire est celle que sollicite, comme une faveur en quelque sorte, le réclusionnaire ou le correctionnel, qui demande à subir une partie tout au moins de sa peine dans les colonies, espérant qu'il y trouvera, lors de sa libération, des chances plus grandes de reclassement et qu'ainsi il échappera plus facilement à la misère et par conséquent à la récidive. Ce réclusionnaire ou ce correctionnel prévoyant devient dès lors, et cela explique le nom du système, un véritable volontaire de l'expatriation.

III. — Cette option offerte aux condamnés d'exécuter d'une façon ou d'une autre la peine prononcée contre eux n'est pas sans précédent dans notre droit positif. Les précédents sont au contraire assez nombreux déjà, et ils se sont multipliés dans ces dernières années.

1° Le condamné à l'emprisonnement correctionnel de plus d'un an peut demander la cellule à la place de la prison commune (loi de 1875); celui-là est un volontaire de la cellule. Il croit qu'il pourra la supporter; il préfère l'isolement au contact de ses co-détenus; il veut gagner la réduction du quart dans la durée, ce qui compensera pour lui l'aggravation du régime qui lui sera appliqué.

2° En 1852, le Prince-président, qui voulait pratiquer la transportation avant qu'elle ne fût consacrée par les textes, offrit aux forçats de quitter les bagnes de France pour aller travailler au grand air dans les pénitenciers agricoles de la Guyane. Ces forçats qui acceptèrent l'offre du prince furent les premiers volontaires de la transportation.

3° Dans la loi de 1854 il est dit, par égard pour le beau sexe, si mal représenté qu'il soit parfois sur les bancs de la Cour d'assises, que les femmes condamnées aux travaux forcés ne seront pas transportées; mais il a été entendu et il est pratiqué que les femmes ont le droit de renoncer à leur privilège et qu'elles peuvent, si elles le veulent bien, passer de la maison centrale dans une colonie, où elles auront la perspective, en épousant un forçat, de conclure bientôt un mariage de raison et de confectionner une famille. Ces femmes intrépides sont, elles aussi, des volontaires de la transportation.

4° Enfin, en 1885, un honorable député, qui est mort aujourd'hui,

M. le D^r Ganne, formula un amendement qui posait, sur le terrain de la relégation, il est vrai, le principe de l'expatriation volontaire des malfaiteurs. Cet amendement était ainsi conçu: « Tout individu condamné à la prison ou à la réclusion pourra, sur sa demande, être envoyé dans un des lieux de relégation, après avoir subi moitié de sa peine. Il sera soumis aux obligations et bénéficiera des avantages de la présente loi. »

L'amendement du D^r Ganne fut voté sans difficulté à la Chambre des députés. Mais, par un accident bizarre, il disparut devant le Sénat, sans qu'on ait jamais bien su la cause de cet évènement.

Comme la Commission sénatoriale n'avait pas reproduit dans le texte soumis à la Haute-Assemblée la proposition du député de la Vienne, je me souviens qu'à ce moment je demandai le motif de cette omission fâcheuse à l'honorable rapporteur. Celui-ci me répondit que la loi était déjà bien touffue, que le nombre des relégués risquait d'être considérable, mais que, si le Gouvernement réclamait le vote de l'amendement Ganne, la Commission sénatoriale n'y ferait pas obstacle. Je ne comprenais rien à cette indifférence des Pouvoirs publics, je l'avoue; car, dans les broussailles de la loi de 1885, je tenais l'amendement Ganne pour une perle. La perle ne fut ramassée par personne et la transportation volontaire ne naquit pas encore ce jour-là. Depuis cette date, j'ai souvent exprimé le regret, que je manifestais dès l'année 1885, de n'avoir pas vu l'amendement mis en pleine lumière et voté par le Parlement. Un très haut fonctionnaire du Ministère de l'intérieur, devant lequel je reproduisais un jour mes doléances, voulut bien m'apprendre que l'amendement du D^r Ganne avait été soufflé à l'honorable député par les bureaux et qu'il était en réalité sorti du cerveau puissant de l'Administration elle-même. Si l'histoire est exacte, et je n'ai aucune raison d'en douter, je m'explique d'autant moins que devant le Sénat l'Administration ait si peu défendu son enfant.

Quoi qu'il en soit de cet avortement douloureux, toujours est-il qu'à une date plus récente et sur mon insistance la Commission chargée de reviser le Code pénal a bien voulu poser cette fois d'une façon nette et catégorique le principe de la transportation volontaire. Non seulement la Commission en a posé le principe; mais elle en a défini avec plus de soin que ne le faisait le D^r Ganne en 1885 les conditions d'existence et le fonctionnement pratique.

IV. — En instituant la transportation volontaire, nous avons eu le dessein de secourir les condamnés énergiques, qui veulent se relever, non les amateurs qui voudraient se promener à travers le monde aux frais du budget. Nous avons en outre pris des précautions formelles contre les voyageurs qui, arrivés à destination, émettraient la prétention de gouverner leur vie à leur gré et de revenir trop tôt en Europe.

Nous exigeons en effet des réclusionnaires ou des correctionnels qui sollicitent la transportation qu'ils aient au moins accompli un premier quart de leur peine en France. De plus, nous exigeons d'eux qu'ils accomplissent un second quart de leur peine dans la colonie où ils sont conduits ; on les éprouve ainsi sur le terrain même où ils vont désormais planter leur tente.

Après avoir ainsi acquitté moitié de leur dette, ils peuvent obtenir, ils ne sont pas assurés d'obtenir la libération conditionnelle. S'ils étaient restés en France, ils n'auraient, d'après le projet de la Commission de revision, été mis en liberté conditionnelle qu'après les trois quarts de la peine achevés. En se faisant transporter au delà des mers, ils bénéficient d'un quart. Nous les libérons d'ailleurs conditionnellement et non pas purement et simplement, parce que nous voulons qu'ils restent soumis à l'autorité administrative locale, surveillés par elle, internés dans des régions déterminées, susceptibles d'être ramenés sur les pénitenciers de la colonie sans intervention de la justice, s'ils se conduisent mal.

Il ne leur sera point permis enfin de revenir en France, aussitôt que la durée de leur peine sera écoulée. Il leur a plu de convertir en transportation la réclusion ou l'emprisonnement prononcé contre eux ; ils devront dès lors, par analogie du fameux doublage de la loi de 1854, résider dans la colonie un temps égal à la durée fixée originairement par le juge, sans que ce temps puisse être inférieur à dix ans. Ils ne seront donc pas dans le pays où ils auront été conduits les hôtes d'un jour, mais des habitants stables.

Ils ne devront d'ailleurs être confondus sur place, ni avec les forçats qui n'ont pas été consultés sur la destination qu'ils ont requise, ni avec les relégués qui sont des malfaiteurs d'habitude.

V. — J'ignore si je m'abuse. Mais il me semble que les transportés volontaires constitueront une élite relative parmi les contingents pénitentiaires. En préférant l'exil à la prison, ces hommes auront prouvé qu'ils avaient le désir de se redresser et de recommencer une vie meilleure ; ils ont été d'ailleurs agréés par

l'Administration, qui n'était pas tenue de déférer à leur requête ni de leur procurer au gré de leur caprice un simple changement d'air et la distraction d'un voyage lointain.

Cette transportation, sollicitée par le bénéficiaire lui-même, qui redoute la libération sur le sol natal et qui accepte virilement les risques plus honorables de l'existence transatlantique, n'est plus d'une façon exclusive un instrument de répression. Elle a une portée plus haute ; elle est surtout, dans ma conviction profonde, une mesure efficacement préventive de la première rechute du libéré ; et c'est cette première rechute qu'il faut que nous empêchions à tout prix, pour que le libéré ne devienne pas presque fatalement ce rongeur inquiétant et malfaisant de nos budgets alourdis, qui se nomme le récidiviste de profession.

En résumé, je demande deux choses :

Je demande que le législateur consacre expressément dans notre droit de demain le principe de la transportation volontaire.

Je demande que l'État fasse lui-même au plus tôt, sur un terrain choisi et sous une direction éclairée et ferme, une première expérience du nouveau système.

M. LE PRÉSIDENT. — Jamais question plus intéressante et plus neuve ne nous a été présentée. Quelqu'un demande-t-il la parole sur les conclusions du rapport ?

M. PETIT, *conseiller à la Cour de cassation*. — Sur le principe même de la transportation volontaire, je suis absolument du même avis que M. Leveillé ; seulement il est un point que je crois devoir signaler à son attention. La transportation pénale soulève déjà des objections dans les colonies où elle est pratiquée ; je désirerais savoir si, dans la pensée de M. Leveillé, la transportation volontaire ne doit pas être appliquée ailleurs qu'à la Nouvelle-Calédonie et à la Guyane, de telle manière que les deux classes de transportés se trouvent non seulement distinctes par leur dénomination, mais encore par la résidence différente qui leur sera assignée ; autrement on les confondrait l'une avec l'autre, et, les transportés dits volontaires s'ajoutant à ceux de la pénalité, les colonies qui les recevraient en surcroît feraient entendre bien vite des plaintes qui paraîtraient fondées.

J'ajoute que la dépense sera infiniment moins grande et que beaucoup d'inconvénients seront évités, si, au lieu d'être envoyés à grands frais dans ces colonies lointaines, les transportés volontaires sont dirigés sur des terres relativement voisines.

M. LEVEILLÉ. — Je me souviens que M. le conseiller Petit m'avait adressé, au sein de la Commission présidée par M. Babinet, une autre critique. Il aurait aimé qu'on n'employât pas le mot de transportation pour ces volontaires, que notre savant collègue voulait distinguer des forçats. J'ai gardé le mot de transportation parce qu'il est connu et qu'il est très clair. Quand un auteur dramatique construit sa pièce, il lui donne souvent un titre provisoire, qu'il modifie plus tard, quand il en a trouvé un meilleur. Quand nous en serons à chercher le mot définitif, nous nous mettrons facilement d'accord, M. le conseiller Petit et moi ; ce qu'il faut aujourd'hui, c'est que, s'il est possible, nous définissions avec netteté la chose.

Je crois, en effet, comme M. Petit, qu'il ne faut pas que nous confondions les transportés volontaires (je l'ai indiqué dans un passage de mon rapport) avec les transportés de la loi de 1854 ni avec les relégués. Eh bien, il est certain qu'un des moyens de distinguer ces divers condamnés consiste à ne pas les grouper tous sur le même territoire ; nous ne devons pas les mettre tous dans le même sac ; il faut que nous trouvions des emplacements, des lieux de transportation différents. Si vous voulez même le fond de ma pensée, je vous la dirai très sincèrement : la transportation proprement dite a été menée jusqu'à présent exclusivement par l'Administration des colonies ; cette Administration a été remaniée récemment et j'ai beaucoup de confiance dans ses chefs actuels qui ont une compétence technique indiscutable ; je ne sais pas pourtant s'il ne sera pas possible et souhaitable d'essayer ce que j'appelle une demi-transportation en Algérie. Alors se posera la question de savoir si nous ne devons pas, pour stimuler l'amour-propre de nos Ministères, dire cette fois au Ministre de l'intérieur : « Faites-nous donc une transportation moyenne, un peu moins éloignée que la transportation en Nouvelle-Calédonie ou en Guyane. »

Quand je dis : l'Algérie, j'entends, cela va de soi, non pas le Tell, habité par nos colons, mais des zones plus éloignées.

Au fond, je suis d'accord avec vous, Monsieur le Conseiller.

M. CAMOIN DE VENCE, ancien magistrat. — Je m'associe d'autant plus volontiers aux observations qui viennent d'être faites par M. le conseiller Petit et auxquelles vient de répondre notre honorable rapporteur que, dans son rapport, M. Leveillé dit que la transportation volontaire s'appliquerait aux correctionnels. Il

s'agit donc d'un assez grand nombre d'individus qui n'ont été condamnés qu'à des peines relativement peu importantes ; raison de plus pour ne pas occasionner des frais considérables de transport et d'installation à la Nouvelle-Calédonie ou ailleurs et pour désirer la création de cette transportation spéciale que vous appelez transportation modèle ou qui s'efforcera d'être aussi modèle que possible, dans un lieu plus rapproché, par exemple sur une partie du territoire africain.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Je crois, comme M. le conseiller Petit, que sur la question de principe il y aura peu de contradiction. Mais, pour tous les détails de l'exécution, il est nécessaire de provoquer certains développements, et, pour les obtenir, nous ne saurions mieux faire que de faire appel aux nombreux spécialistes, coloniaux, pénitentiaires, criminalistes, statisticiens ici présents.

Il y a dans le sujet qui nous occupe trois points principaux à fixer :

A quelles catégories de condamnés ouvrira-t-on la transportation volontaire ?

Dans quelles colonies s'exécutera-t-elle ?

A quel régime soumettra-t-on les expatriés volontaires ?

Sur le premier point, M. le rapporteur nous a esquissé ses idées, par des formules fort brèves.

Sur le 3^e, il a fait de même.

Mais sur le 2^e point, il était resté à peu près muet et nous sommes bien aises que M. le conseiller Petit ait réclamé des explications, qui d'ailleurs pourront être complétées dans la suite.

En ce qui concerne les catégories de condamnés à admettre au bénéfice de la transportation, M. le rapporteur a énuméré les femmes, les hommes « énergiques » ; j'admettrais aussi les jeunes adultes. Mais accepterait-il des hommes dénués de toutes ressources personnelles ou sans métier ? Mon expérience personnelle me permet d'affirmer qu'on aura bien de la peine à les employer, à leur permettre de se créer une vie utile et quelque peu lucrative. Comme administrateur d'une Société de patronage de jeunes adultes, comme membre du Bureau central des Sociétés de patronage, je vois souvent des cas de gens intéressants, dans toute la force de l'âge, réclamant l'expatriation. Ils ont un métier, quelquefois un petit pécule. Au Ministère des colonies, au Musée colonial,

partout on m'a répondu : « On ne peut réussir aux colonies que si on a des capitaux. que si on a une spécialité comme industriel. »

Si, même avec des libérés de cette sorte, c'est-à-dire se trouvant dans les conditions les plus favorables, on juge l'expatriation impossible, comment espérer la rendre pratique pour des individus en cours de peine, qui non seulement ne sont pas des capitalistes, mais souvent n'ont pas de métier? Je sais bien que M. le rapporteur a dit « choisis et agréés par l'Administration ». Mais, si elle est sévère dans ses choix, combien en trouvera-t-elle remplissant les conditions nécessaires?

A un autre point de vue, cette question de chiffres me préoccupe. Le rapport admet les correctionnels. Cela va loin, quoique les condamnations dépassant un an ne soient pas nombreuses. Il ne serait pas inutile d'éclaircir cette inconnue par un peu de statistique.

Enfin, à un dernier point de vue, j'appelle l'attention sur le personnel qu'on admettra à l'expatriation. Le rapporteur, et je suis loin de l'en blâmer, exige qu'un quart de la peine ait été préalablement subi en France. Mais ne craignez-vous pas, et il me semble que vous-même avez exprimé cette crainte lors de la discussion de la loi sur la relégation, que ce séjour prolongé en prison ait anémié votre aspirant à la vie coloniale avant son départ et le prépare bien mal à cette existence transatlantique?

Je passe à la question des territoires qu'on ouvrirait à l'activité de ces colons d'un nouveau genre. Nous en avons bien peu dans lesquels le blanc puisse travailler la terre. La Nouvelle-Calédonie est saturée et elle est bien loin, comme on le disait à l'instant. Le Tonkin est déjà très peuplé. Le Soudan, le Congo, Madagascar sont-ils en état d'en utiliser? Or, comme, par hypothèse, nous n'avons pas de capitalistes, à quels travaux pourra-t-on les employer? J'en aperçois, à première vue, bien peu! L'Algérie seule me paraît offrir un certain nombre de débouchés. Comme « pionniers de la civilisation », ils pourront rendre de grands services: voies de communication, puits artésiens, canaux, barrages, irrigations, création de centres nouveaux (*supr.*, p. 431), etc... A cet égard, les compagnies de discipline pourront fournir de précieux exemples.

J'arrive à la question du régime. Le rapport donne deux indications: « ils seront distingués des transportés et des relégués » et « ils resteront soumis à l'autorité administrative locale, surveillés par elle, internés dans les régions déterminées ». Le rappor-

teur a ajouté, sur une question de M. Petit, qu'il les verrait volontiers groupés sur des territoires très différents. Mais il y a quatre périodes à distinguer: 1° le deuxième quart de peine accompli, dans la colonie, dès le débarquement, 2° la deuxième moitié de la peine exécutée en libération conditionnelle, 3° la période de doublage, 4° la pleine liberté.

Est-ce qu'à toutes ces périodes on appliquera le même régime? N'y aura-t-il pas, suivant les cas, des travaux plus ou moins durs, des appels, des juridictions spéciales en cas d'infraction, etc...?

M. TOMMY MARTIN, *avocat à la Cour d'appel*. — Il me semble que les idées exprimées par l'honorable rapporteur pourraient ouvrir très sérieusement la porte à la régénération de certaines familles déchues moralement et, d'une manière générale, à la réformation et au reclassement sous d'autres climats, des condamnés aux longues peines.

Vous savez la difficulté qu'on éprouve à reclasser dans la société de tels condamnés. Je n'en ai, pour mon compte, presque jamais vu d'exemple. Ils quittent la prison, aigris, contre l'état social qui la leur a imposée, anémiés au moral autant qu'au physique, punis, mais non améliorés, et au surplus repoussés par tous ceux qui les ont connus jadis ou connaissent leurs antécédents.

Sans doute, les patronages, qu'on institue avec tant de zèle, pourront modifier ce triste état de choses; mais, en attendant, il paraît incontestable qu'avec le système de la transportation volontaire, on pourrait ouvrir une large porte au reclassement éventuel des condamnés.

Je me souviens, alors que je traitais ici de cette question poignante de l'état moral et physique de ceux qui sortent de prison après une longue détention, que j'avais prononcé le mot de bannissement: on m'a fait observer qu'il n'était pas possible de bannir les condamnés de droit commun, parce que les nations voisines nous reprocheraient ce système de répression trop commode par le moyen de l'ostracisme antique, et, en l'appliquant à leur tour chez elles, le retourneraient contre nous. J'ai fait remarquer immédiatement qu'il arrive parfois que ceux qui sont poursuivis ou condamnés s'esquivent, prescrivent leur peine à l'étranger, et rentrent ensuite en France, en règle avec la loi pénale. Qu'ont-ils fait à l'étranger? L'étranger a-t-il eu à se féliciter de leur présence? Je ne sais; mais j'ai eu, pour ma part, plusieurs clients

correctionnels ou criminels en ce cas, que j'ai observés, et je pourrais également m'appuyer sur le témoignage de quelques-uns de mes confrères, pour vous dire que ces malheureux, qui ont ainsi purgé leur peine à l'étranger, sont, lorsqu'ils rentrent en France, moins désagréables à revoir que les anciens prisonniers, et dans un état physique et moral moins déplorable que celui que nous constatons d'ordinaire chez le détenu qui a subi une longue incarcération.

La transportation ouverte facultativement à celui qui a en perspective de rester plusieurs années en prison, n'apparaît-elle pas comme un moyen de lui faire entrevoir une sorte de régénération sous un autre ciel, dans quelque région lointaine, où il pourra recommencer une autre existence meilleure que la première ?

Il est évident que si on ne le lie pas trop étroitement par des règlements trop méticuleux, si on ne lui interdit pas d'exercer la profession à laquelle il est apte, on pourra espérer que, grâce à cette transportation volontaire, en Algérie par exemple, un homme, qui a de la force et de l'énergie, si coupable qu'il soit, pourra se relever, ou du moins le tenter avec quelque chance de succès.

Si, au lieu de commencer par l'affaiblir de toute manière, ainsi que le propose le projet de M. Leveillé, en le retenant pendant quelque temps en prison, on le faisait partir rapidement pour la région affectée à la transportation volontaire, sauf à l'y surveiller, comme le disait M. Rivière, à empêcher qu'il ne s'évade, est-ce qu'on n'obtiendrait pas pour la réformation du condamné des résultats plus satisfaisants ?

Sans nous indiquer le plan détaillé qu'il a certainement dans l'esprit, M. Leveillé ne pourrait-il pas nous dire comment il conçoit l'organisation de la transportation volontaire dans une région déterminée de l'Algérie, par exemple, où des hommes criminels sans doute, mais courageux, pleins de force et de santé pourraient tenter quelques travaux difficiles et productifs ?

Si un condamné n'est plus bon à rien, ni au physique, ni au moral, il faudra bien se résigner à en faire ce qu'on pourra ; mais, s'il est tel qu'on puisse le relever, si on a le moyen de lui constituer une famille, ou s'il peut emmener la sienne au loin avec lui, est-ce qu'on ne pourrait pas concevoir des différences, dans les régimes à appliquer, suivant qu'on serait en présence d'un célibataire ou d'un homme marié qui aurait déterminé sa femme à le suivre ?

Est-ce que dans la pensée de M. Leveillé, le projet ne devrait pas se renouveler un peu plus large pour cet homme marié, qui, si coupable qu'il ait été, a su inspirer à sa femme des sentiments conjugaux très tendres et la pensée de le suivre sur la terre d'exil ?

Je suis convaincu que M. Leveillé doit avoir des idées très nettes sur tous ces points de détail, qui sont de nature à assurer le succès du projet de loi dont il a pris la rédaction en main.

Nous avons constamment dans la pratique le spectacle attristant de pères de famille condamnés, et je vous assure que ce spectacle, si j'ose le dire, est encore plus douloureux pour l'avocat qui a défendu vainement son client inculpé, que pour le magistrat qui est dans la nécessité de le condamner. Eh bien ! pour le père de famille condamné, est-ce que vous ne ferez pas, dans la transportation volontaire, un régime un peu différent, un peu adouci, qui puisse déterminer les siens à le suivre ?

J'imagine qu'il y aurait, pour ce cas, une organisation spéciale à prévoir. Alors les longues années d'emprisonnement, si complètement stériles aujourd'hui pour l'amélioration des condamnés, sinon pour leur châtement, pourraient peut-être se transformer en années fécondes, employées à la fondation d'une petite colonie.

A ce point de vue, je m'associe avec le plus grand empressement aux conclusions du rapport de M. Leveillé. Je crois qu'au moyen d'une transportation volontaire, sagement réglementée, nous pourrions obtenir des résultats meilleurs que ceux que nous avons enregistrés jusqu'ici pour la masse des condamnés aux longues peines.

M. MOREL D'ARLEUX, *notaire honoraire*. — Spécialement au point de vue de la famille, je trouve, comme M. Tommy Martin, les idées de M. Leveillé excellentes.

Je crois que si la transportation n'a pas donné les résultats que l'on pouvait en attendre, c'est que l'élément féminin n'a pas suivi l'élément masculin. Avec la transportation volontaire, au contraire, la famille serait invitée à fournir une contribution plus considérable. On pourrait donc reconstituer des familles dans de meilleures conditions que si les individus restaient en France après la peine subie, et plus tôt, parce qu'ils bénéficieraient de la libération conditionnelle.

D'autre part, les dépenses du Trésor seraient atténuées, car j'estime que certains condamnés demandant à émigrer auront de l'aisance, ou seront aidés par leurs proches dans leur expatriation.

Enfin, je demanderais une atténuation de la peine pour les condamnés mariés, par exemple: la dispense, pour le condamné que sa famille serait venue rejoindre, d'accomplir le quart de l'emprisonnement qu'il aurait, d'après le projet, à subir hors de France.

Le Code pénal actuel ne fait aucune distinction entre les individus mariés et les célibataires, quant à l'application de la peine.

Dans l'ouvrage que M. Villermé publiait en 1820, sous le titre: *Des prisons telles qu'elles sont et telles qu'elles devraient être*, et que j'offrais récemment à la bibliothèque de notre Société, je lis à la page 121: « Que de choses à dire contre l'emprisonnement, considéré par rapport aux familles des détenus, et surtout des détenus pauvres!.. Ne serait-il pas possible d'infliger une peine qui atteignît le coupable, sans entraîner la perte de toute la famille? Cette question mérite la plus grande attention.»

Ce serait une innovation que je soumetts à M. Leveillé, en attendant que je demande à notre Conseil de direction s'il veut bien mettre à l'étude cette question: *De l'atténuation de la peine, dans certains cas, au profit de la famille du condamné.*

M. LE PRÉSIDENT. — Tout à l'heure, M. Rivière a touché une question importante: celle du nombre de condamnés correctionnels qui pourraient bénéficier des nouvelles dispositions à prendre, si on leur laissait le choix entre la prison et la transportation volontaire.

M. Yvernès pourrait certainement éclairer la discussion sur ce point. Mais auparavant M. Leveillé pourrait peut-être préciser un peu plus les limites des catégories auxquelles s'appliquerait cette transportation: Serait-ce à des individus âgés d'au moins seize ans et de moins de soixante ans; s'appliquerait-elle aux individus des deux sexes dans les mêmes conditions?

M. LEVEILLÉ. — Tout à l'heure, avant la séance, l'un d'entre vous avec beaucoup de bonne grâce, sachant que j'allais traiter de la transportation volontaire, me félicitait de mon idée et de l'originalité du système; mais je n'en suis pas le père, je le dis à regret, c'est une idée qui a été formulée en 1885 par le D^r Ganne et non par moi; seulement la formule du D^r Ganne, comme toutes les premières éditions, est un peu courte. En voici d'ailleurs le texte:

« Tout individu condamné à la prison ou à la réclusion pourra, sur sa demande, être envoyé dans un des lieux de rélegation,

après avoir subi la moitié de sa peine. Il sera soumis aux obligations et bénéficiera des avantages de la présente loi (celle de 1885). »

C'était tout. Il faut avouer que c'était maigre; c'était le principe pourtant.

Eh bien, dans la Commission du Code pénal, nous avons fait une seconde édition du système Ganne; c'est même moi qui ai été chargé de cette rédaction, parce que c'est moi qui soutenais l'idée. Dans les formules de notre projet de Code pénal, il y a certains points mieux précisés qu'en 1885; et je vais ainsi répondre à la question de M. le Président. Je vais vous lire, si vous le voulez, le texte. C'est l'article 76 de notre projet (1):

« Les condamnés à l'emprisonnement ou à la détention.... »

Ici, je dois expliquer les mots employés. Dans le projet de Code pénal, nous avons tâché d'arriver le plus possible à l'unification des peines: j'aurais pour ma part voulu même une unification absolue, on n'a pas osé aller jusque-là. La Commission extraparlamentaire a admis deux peines parallèles, une pour les faits véritablement déshonorants (vols, assassinats, etc.), l'autre pour les faits non déshonorants (les délits politiques, le duel). Il existe donc deux peines symétriques commençant très bas et allant jusqu'à la perpétuité, et cela vous explique le texte:

« Les condamnés à l'emprisonnement ou à la détention, âgés de vingt et un ans à soixante ans, qui auront subi le quart de leur peine, si elle ne dépasse pas vingt ans, et au moins cinq ans de leur peine, si elle dépasse vingt ans, pourront, sur leur demande, être transférés dans une colonie ou possession française. Ce transfert ne sera autorisé par le Ministre de l'intérieur que sur l'avis favorable du Ministre de la justice et du Ministre des colonies. — Après avoir subi dans les colonies le deuxième quart de leur peine...., les condamnés seront mis en liberté conditionnelle, à moins qu'ils ne s'en soient rendus indignes par leur conduite. — Les condamnés à l'emprisonnement ou à la détention perpétuelle, devront, à titre de libérés conditionnels, résider dans la colonie pendant toute leur vie; les condamnés à temps seront, au même titre, astreints à la même résidence pendant un temps égal à la durée de la peine prononcée, sans que ce temps puisse être inférieur à dix ans. — Pendant leur séjour dans la colonie, les

(1) Déjà publié au *Bulletin* de 1893 (p. 201), mais légèrement modifié depuis.

condamnés seront soumis à des mesures de police et à une juridiction spéciale établies par un règlement d'administration publique. »

Vous voyez que M. Ganne, en 1885, exigeait que moitié de la peine fût préalablement subie en France. Dans le projet de Code pénal, grâce à mon insistance, on réduisait déjà cette période de France, qui de moitié tombait au quart. Pour mon compte je suis hostile à ces limitations trop rigoureuses, faites *a priori*, de la durée des peines ou des diverses phases de la peine. Aussi dans la loi de 1885 je voulais prendre à la lettre l'article 12, d'après lequel les relégués pouvaient être expédiés dans les colonies dès qu'ils avaient fait tout ou partie de leur dernière peine en France; je disais que, même au bout de quelques mois de peine subie en France, on pouvait les expédier; je voulais les envoyer là-bas en pleine vigueur. Seulement je suis obligé de compter avec l'opinion de la majorité des criminalistes et des magistrats. Les magistrats, dans une pensée que je comprends, veulent que, quand la justice a fixé une durée, la longueur de cette peine ne dépende pas des appréciations ultérieures de l'Administration; moi, je vous avoue que j'ai plus de confiance que cela dans une Administration bien composée, et je crois qu'il n'est pas impossible d'avoir de bonnes Administrations pénitentiaires. Mais enfin je constate ceci: c'est que M. Ganne demandait que moitié de la peine fût exécutée sur le territoire continental et que j'ai pu obtenir qu'on n'exigerait des condamnés sollicitant la transportation que l'exécution préalable du quart en France. Si, à moi seul, j'avais pu faire la loi, j'aurais repris la formule si simple de la loi de 1885: «après avoir subi tout ou partie de la dernière peine». Par conséquent vous voyez que mes idées d'il y a neuf ans sont encore mes idées d'aujourd'hui; mais enfin je ne suis pas seul à rédiger la loi. Je dois bien tenir compte des raisons très sérieuses que peuvent invoquer mes honorables collègues.

Je vous prie de remarquer que, dans l'organisation du système, nous avons bien détaché les périodes. Après un premier quart de la peine subie en France, le transporté subira un second quart de cette même peine dans la colonie, ce qui reconstitue la moitié que demandait le D^r Ganne. Mais j'insiste sur le second quart qui doit être subi dans la colonie. Jusqu'à présent, quand on parlait ou de la relégation ou de la transportation volontaire, on était tenté de décider que l'individu arrivant dans la colonie devait avoir la pleine liberté de ses mouvements; c'était déjà le

principe qui fut posé dans le projet de la loi de 1885. C'est un principe insensé, contre lequel je me suis, dès le premier jour, élevé avec vigueur. J'ai demandé pour ma part, en ce qui concerne les condamnés même transportés volontaires, qu'ils eussent encore une certaine durée de peine à subir dans la colonie même; je voulais leur imposer sur place une épreuve sérieuse; je ne voulais pas étourdiment créer des embarras aux Administrations coloniales. En 1885, si on avait, comme on le proposait dans le projet, envoyé les relégués en liberté dans nos colonies, c'étaient les colonies mises presque à feu et à sang. Je veux, au contraire, que les Administrations coloniales aient en main, contre des hommes qui peuvent devenir dangereux, des armes très énergiques; je veux notamment que les Administrations locales aient le droit de dire à ces gaillards-là: «Vous nous devez encore le quart de votre peine.»

Après les deux quarts de la peine subis, les transportés volontaires seront, sauf le cas d'indignité, admis au bénéfice de la libération conditionnelle.

Mais nous leur imposons un long séjour dans la colonie. Nous leur disons en quelque sorte: «Vous voulez faire ce voyage; vous le ferez. Mais n'oubliez pas que, dans cette colonie, vous resterez au minimum dix ans.» Dans ces conditions, je crois qu'il n'y a pas à redouter de les voir arriver aussi nombreux que certains de nos collègues paraissent le craindre. Je crois qu'on pourrait plutôt nous reprocher d'avoir rendu la transportation volontaire extrêmement étroite.

Enfin, j'arrive au dernier paragraphe de notre projet, qui va répondre à la préoccupation qu'exprimait tout à l'heure M. Rivière:

«Pendant leur séjour dans la colonie, les transportés volontaires seront soumis à des mesures de police et à une juridiction spéciale.»

Quelles seront ces mesures de police? — 1^o l'internement; 2^o les appels; 3^o la juridiction, je dirai, militaire. Vous voyez que l'autorité se trouve fortement armée. Si le condamné se conduit bien, l'Administration atténuera la peine et elle aura raison de le faire; s'il se conduit mal, l'Administration abattra sur le rebelle sa main puissante.

En rédigeant ce projet, nous avons été inspirés par une double pensée. Nous voulions pousser à la transportation volontaire; c'est pour cela que j'ai demandé que la libération conditionnelle fût acquise aux transportés volontaires plus promptement.

ment que s'ils étaient restés en France. Mais, d'autre part, il fallait que nous donnassions des garanties considérables, des garanties fermes à l'Administration et à la société contre ces immigrants d'un nouveau genre ; aussi avons-nous multiplié les précautions : la transportation volontaire n'est pas un droit pour le condamné ; il doit subir, avant d'être mis en liberté conditionnelle, le second quart de la peine dans la colonie ; puis nous avons les mesures de police et la juridiction spéciale. Ce ne sont pas là des conjectures ; tout est prévu par des textes formels ; nous avons contre ces hommes toutes les garanties possibles. Du reste, la transportation volontaire ne réussira qu'à la condition que l'Administration soit armée de toutes pièces.

M. YVERNÈS, *chef de division honoraire au Ministère de la justice*. — Il est difficile de donner des chiffres précis ; il est évident qu'en présence d'une mesure facultative pour le condamné comme pour l'Administration, le nombre que je vais vous donner est de beaucoup supérieur à celui qu'il pourra être en réalité. Vous vous rappelez que, pour la relégation, en 1885, on a fait beaucoup de travaux préparatoires en vue d'arriver à connaître approximativement le nombre d'individus auxquels s'appliquerait la nouvelle loi et que la réalité a été loin de répondre aux prévisions. Cependant, voici les chiffres de la statistique la plus récente, malheureusement encore assez éloignée, celle de 1892, qui sont tout à fait inédits :

Les Cours d'assises ont condamné, en 1892, à la réclusion, 561 hommes et 39 femmes ; à plus d'un an d'emprisonnement, 1.051 hommes et 128 femmes. Quant aux tribunaux correctionnels, ils ont prononcé plus d'un an d'emprisonnement contre 3.109 hommes de plus de vingt et un ans et contre 330 femmes de plus de vingt et un ans également. Je laisse donc de côté les individus qui ne sont pas majeurs ; leur nombre s'élevait à 578 hommes et 43 femmes. Cela fait donc 5.200 individus, à peu près, qui seraient susceptibles de solliciter la transportation volontaire.

Mais, maintenant, il faut tenir compte, parmi les prévenus âgés de plus de vingt et un ans, de ceux qui ont plus de soixante ans, c'est-à-dire, environ, 1/10 ; par conséquent, il faudrait réduire de 1/10 ce chiffre de 5.200 à 5.000 en chiffre rond. Il y aurait encore à déduire les infirmes et les malades, mais il m'est impossible d'avoir un renseignement sur ce point.

Je crois qu'en réalité, défalcation faite de tous ceux qui ne demanderont pas leur expatriation, le nombre des transportés volontaires sera relativement faible.

M. LEVEILLÉ. — Il sera très restreint pour les peines courtes.

M. YVERNÈS. — C'est évident. Le nombre des majeurs de seize ans condamnés à plus de cinq ans d'emprisonnement est extrêmement restreint.

M. LEVEILLÉ. — Sur ce point, il est bon d'ajouter un mot. On aurait pu n'admettre la transportation volontaire qu'au profit des réclusionnaires. Je crois que cela aurait été une faute. Un homme peut être condamné à l'emprisonnement correctionnel pour une durée longue, pour une durée moyenne ; il ne faut pas pour cela lui dire : « La transportation volontaire ne fonctionnera pas pour vous. » Pourquoi ? Parce que (M. Tommy-Martin l'a dit très justement dans une autre discussion), malgré tous les efforts que vous faites, Messieurs, vous qui vous occupez beaucoup de patronage, et vos efforts pour placer les libérés en France sont méritoires et considérables, le résultat cependant est infime. Quand ces malheureux sortent de prison, vous ne pouvez pas les reclasser aisément dans votre pays, il faut trop souvent qu'ils sortent de France ; vous ne pouvez recourir alors qu'à l'émigration libre ou à la théorie de la transportation. Eh bien, je crois que, même pour les correctionnels, il est bon de leur dire : « Voulez-vous aller ailleurs ? » Je crois que l'Administration pénitentiaire doit devenir la protectrice de ces hommes-là. Je me souviens avoir lu, dans une déposition de M. Lecour sur la surveillance de la haute police, ce mot qui m'a frappé : « La surveillance bien comprise, c'est un patronage administratif » ; eh bien, la transportation est aussi, elle doit être un patronage administratif, si elle est conduite par des hommes qui en comprennent la portée.

Quant à l'envahissement de transportés volontaires, dont quelques-uns s'effrayent, n'oubliez pas, Messieurs, deux choses : 1° il faut que ces gens-là demandent la transportation ; 2° il faut que l'Administration l'accorde. L'Administration a le robinet dans la main, elle l'ouvrira ou le fermera à son gré ; vous voyez qu'il n'y a pas de risques qu'elle soit débordée. Si nous avons

posé comme un droit la possibilité pour le condamné correctionnel ou le réclusionnaire de demander, d'exiger la transportation, j'aurais compris vos inquiétudes et même l'utilité des statistiques que vous interrogez ; mais vos statistiques ne nous éclairent pas dans le cas actuel et spécial que nous étudions.

J'ai tout à l'heure prononcé le mot d'émigration libre ; il est bon peut-être que j'y revienne. En Belgique, il existe des Sociétés de patronage ; ces Sociétés se multiplient ; je ne peux qu'applaudir à ces efforts de nos voisins ; mais enfin je me souviens encore d'une conversation très instructive pour moi que j'ai eue avec M. Stevens, à la prison de Saint-Gilles, quand je commençais mes études pénitentiaires. Vous savez tous que M. Stevens est l'apôtre fervent de la cellule et je respecte ses convictions profondes. Je lui disais, après avoir visité la prison qu'il dirigeait avec tant de dévouement et d'intelligence : « C'est très bien, mais enfin vous ne pouvez pas maintenir ces hommes toute leur vie en cellule ; que faites-vous de vos libérés ? » Alors notre éminent collègue, trop expérimenté pour ne pas sentir que la cellule à elle seule ne résout pas tout le problème pénal, me répondit : « Quand je cause avec mes prisonniers et qu'ils m'interrogent sur l'avenir qui les attend, je leur conseille de s'expatrier. » Ces expatriés viennent chez nous, Messieurs. Je comprends ce système-là, c'est de l'égoïsme bien ordonné.

Je me souviens aussi qu'au premier Congrès de l'Union internationale de droit pénal, qui se tint à Bruxelles, j'avais prononcé en passant le mot de transportation. Un collègue étranger prit la parole en allemand (langue que je ne connais pas) et je devinai qu'il avait qualifié d'immorale notre transportation française. Je répliquai vivement que certains pays n'ont pas écrit la transportation dans leurs Codes, mais qu'ils la pratiquent en fait, puisqu'ils expédient silencieusement leurs libérés dans les États qui les entourent. Nous, français, nous pratiquons la transportation sur notre sol et nous gardons pour nous la charge de nos libérés. Cette transportation ouverte est plus morale que l'autre, qui se glisse sous les apparences de l'émigration libre.

J'ai lu, il y a quelques années, qu'en Allemagne on avait étudié la question de savoir si le budget des prisons ne pourrait pas augmenter sans bruit l'émigration libre ; on paierait le passage des libérés pour les expédier, par exemple, aux États-Unis. Je n'appelle pas un pareil procédé de l'émigration libre ; c'est de la transportation déguisée.

Mais vous savez ce qu'ont fait les États-Unis pour repousser cette immigration gênante. Des Bills ont décidé que les criminels ne seraient pas reçus à terre et qu'ils seraient, au contraire, laissés pour compte aux capitaines des navires importateurs.

Je conclus sur la façon de traiter les libérés. Il faut ou que nous recourions à une émigration libre, malhonnête, ou que nous continuions à employer la transportation comme en France. Continuons, Messieurs, à employer la transportation à la française ; je sais que ce procédé est onéreux, je sais qu'il faut organiser tout un système ; organisons-le virilement.

Pour moi, la question des libérés, dont on ne s'est pas encore assez occupé, domine de beaucoup la question classique du meilleur mode d'exécution des peines. Le problème pénitentiaire actuel, le plus grave, celui qui n'est pas résolu du tout, Messieurs, c'est le sort que nous ferons aux libérés. Aussi, quand beaucoup de criminalistes croient aujourd'hui que les questions de transportation sont éteintes, j'estime au contraire qu'elles sont à peine nées.

M. BABINET, conseiller à la Cour de cassation. — Je ne veux pas m'éloigner du terrain de la discussion, tant s'en faut. Je suis de l'avis de M. Leveillé en ce sens que la question dominante est celle des libérés. Il a émis sur ce point des idées dignes au plus haut point d'examen et d'études ; elles contiennent même un côté moralisateur qui me séduit tout particulièrement. Je suis encore de son avis, en thèse générale, quand il dit qu'il désirerait voir les magistrats et tout le monde penser que l'unification des peines est plus simple et plus facile qu'on ne l'imagine, et que ce ne sont pas les divisions extraordinairement multipliées qu'on fait dans le Code pénal qui arrivent à produire des résultats ; ici encore j'abonde dans son sens, quoique magistrat.

Il faut se garder de la tendance à modifier la législation pénale dans le sens italien ; je dis : le sens italien, parce que je crois que le Code pénal italien nous donne les exemples les plus étonnants des résultats auxquels on arrive ou, pour mieux dire, auxquels on n'arrive pas, lorsqu'on divise à l'infini les modes d'exécution des peines. Ce Code a prononcé des peines de travaux forcés ou d'emprisonnement, suivant les circonstances, de douze à quinze ans, de quinze à dix-huit ans, de dix-huit à vingt-deux ans, de vingt-deux à vingt-cinq ans ; c'est une amère plaisanterie quand il s'agit d'atteindre un résultat pratique. Il est clair qu'avec les circonstances

atténuantes, avec les grâces, les remises de peines, tout cela disparaît; on croit avoir fait quelque chose, on n'a rien fait du tout. Je suis donc très partisan de ce qui s'éloignera de cet ordre d'idées.

Seulement, étant donné le point où est parvenue la discussion, il me semble difficile de donner aux promoteurs de l'idée et à leurs collègues des Commissions extraparlimentaires ou parlementaires autre chose qu'un concours moral. Nous ne connaissons pas suffisamment les principes qui dirigent les rédacteurs des projets nouveaux pour les discuter à fond, comme il conviendrait. Quand un projet de cette nature voit le jour, il devrait être transmis à notre Secrétaire général pour être publié dans notre *Bulletin*. Là tout le monde le lirait et pourrait l'étudier, tandis que personne ne lit les impressions enfouies dans les suppléments de l'*Officiel*.

Jusqu'à ce qu'il en soit ainsi, nous ne pouvons créer en faveur de votre projet ce courant d'opinion sur lequel vous voudriez vous appuyer.

M. LE PRÉSIDENT. — Tous les projets importants d'ordre pénal et pénitentiaire sont publiés dans notre *Bulletin*, et, notamment, celui que nous discutons a été publié en 1893, avec une analyse critique de M. le professeur Le Poittevin. Quant au courant d'opinion à créer, ce sont justement nos discussions sur ces projets qui ont pour but et pour résultat de le faire naître. Elles sont reproduites dans notre *Bulletin*, et lues par tous les criminalistes, législateurs ou autres, que ces questions intéressent.

M. le pasteur MARSAUCHE, *directeur de la Maison Hospitalière*. — Je suis d'avis qu'il faut étendre le plus possible le principe de la transportation. C'est ce qu'on fait, en Suisse, et on s'en trouve bien. Il y a huit jours, je visitais différents établissements pénitentiaires du Canton de Berne; or, Berne, qui est une petite république n'ayant ni colonies, ni navires, a décidé d'appliquer le régime de la transportation à la plupart de ses correctionnels. Le gouvernement a acheté sur son propre territoire, au « Grand Marais » d'Anet, deux mille hectares de terres où il envoie la plupart de ses correctionnels. Il a là cinq établissements dont trois sont destinés non pas à des correctionnels, mais à des hommes condamnés à des travaux obligatoires (*Bulletin*, 1889, p. 241); il a également un établissement nommé Witzville, où il envoie tous les condamnés primaires dont la peine est supérieure à deux ans.

Le territoire des Marais d'Anet est dans le Canton de Berne, en plein pays civilisé; il y a, au milieu de ces deux mille hectares, des villages populeux où les détenus subissent une partie de leur peine (la moitié, le tiers, le quart). Quand le détenu a accompli cette partie de sa peine et paraît digne d'intérêt, le directeur a le droit de lui dire: « Vous irez travailler dans tel village, vous serez à peu près libre. » Il vit, en effet, dans un état de demi-liberté en ce qui regarde sa personne, tout en travaillant dans l'intérêt et pour la caisse du Canton.

Le pénitencier de Witzville est sans murs; il n'y a rien qui puisse arrêter les évasions, dont les exemples sont rares. Les condamnés sont envoyés par escouades sous la surveillance d'un simple gardien; on les voit déjeunant à la campagne, dormant dans une grange, rentrant par escouades au pénitencier, et vivant presque en liberté; je répète que ceux auxquels le directeur accorde la liberté travaillent sans surveillance aucune.

On peut trouver dans cette pratique un exemple de ce qui pourrait être tenté en ce qui concerne la transportation à des distances moins éloignées que la Nouvelle-Calédonie ou la Guyane.

M. LEVEILLÉ. — Il s'agit, à Berne, plutôt de l'exécution des peines *à l'aperto* que de la transportation et surtout de la transportation volontaire!

M. GREFFIER, *président honoraire à la Cour de cassation*. — Je vous demande la permission de dire quelques mots sur cette question qui a certainement une importance considérable. Je suis de l'avis de M. Leveillé sur tous les points, sauf sur un seul, et cela tient à une idée fixe chez moi, à un principe qui domine toutes mes convictions sur la répression générale, principe dont j'ai toujours considéré l'application comme devant faire, en premier ordre, l'objet des travaux de notre Société. Quel doit être l'effet, quel doit être le but de l'application d'une peine? D'abord frapper le coupable dans sa personne et dans sa liberté; tout le monde ici est d'accord sur ce point: il faut qu'il sente qu'il a commis une faute et qu'il doit être puni. Mais il faut aussi au point de vue de l'intérêt social envisager la peine sous un autre aspect. Nous avons toujours porté particulièrement nos études sur la nécessité de l'amendement moral du condamné par le mode d'exécution de la peine. Eh bien! je crois, Messieurs, que la transportation volontaire peut être un des moyens les plus efficaces d'arriver à

constater et à confirmer ce résultat, alors que nous voyons le condamné lui-même demander à subir sa peine dans des conditions que l'Administration est maîtresse d'apprécier et de déterminer. Mais, je reprends ici le principe auquel je suis très attaché, c'est qu'il faut que la condamnation ne soit pas une apparence de punition, une sorte de fantaisie judiciaire, il faut suivant moi, qu'elle soit sérieuse et effective. Je n'admets pas que, la faute une fois constatée, ainsi que la légitimité de la répression, il ne reste plus rien de l'œuvre de la Justice et de la peine appliquée. Je l'ai dit plusieurs fois, ici même, je ne suis pas du tout partisan de ces systèmes qui, après avoir voulu que la faute fût prouvée à grand renfort de témoins, permettent au juge qui a examiné tous les éléments de preuves de dire à l'inculpé: « Vous avez certainement commis tel crime ou tel délit. Eh bien! vous pouvez sortir libre et tout ce qui vient de se passer devant la Justice sera non avenu si, pendant cinq ans, vous ne commettez pas de nouvelles infractions à la loi. » Voilà pourquoi je ne peux pas admettre que la transportation volontaire soit accordée avant que la peine n'ait été subie en une notable partie.

Et qu'on ne me dise pas que c'est une simple question de quantum. — C'est une question de principe! Si un homme ne subit pas une partie de sa peine, et s'il peut demander dès les premiers jours du jugement à être transporté dans un autre pays où il pourra se livrer en liberté à telle ou telle industrie, je dis que la loi pénale n'a plus de force ni d'objet. Je voudrais donc qu'il fût expliqué que la transportation volontaire ne pourra être demandée que dans le cas d'une condamnation à une peine d'une certaine étendue: un an au moins, dans ma pensée.

M. LEVEILLÉ. — Il me semble inutile de discuter cette question; l'Administration n'accorderait certainement pas la transportation dans les conditions dont vous vous inquiétez.

M. GREFFIER. — Tout alors serait livré à son arbitraire? Je ne puis aller jusque-là. Je voudrais que le condamné à une année d'emprisonnement eût subi au moins la moitié de sa peine, avant d'obtenir la transportation. Pourquoi? Parce qu'après six mois d'emprisonnement subis dans les conditions du régime cellulaire, le condamné, outre qu'il aura expié personnellement une partie notable de sa peine, aura été éclairé sur la gravité du mal qu'il a commis et par là même amené par un amendement aussi sincère

que possible à rentrer dans la voie du travail honnête et du bien.

Avec cette condition, le projet de M. Leveillé me paraît excellent de tous points. Il ne faut pas, au point de vue des frais de translation et des nécessités de la surveillance, s'effrayer des résultats de la mesure; le nombre des condamnés qui pourront demander la transportation sera très restreint. D'abord les demandes ne seront point admises pour les petites condamnations, et, même quand il s'agira de condamnations à un an d'emprisonnement, l'Administration aura la faculté de vérifier la véritable situation morale du condamné et pourra rejeter sa demande. Ajoutez que cette faveur ne s'appliquera qu'aux individus âgés de vingt et un à soixante ans, et vous pourrez comprendre combien le projet de M. Leveillé peut être d'une exécution utile, sans être ruineuse pour l'État.

M. LEVEILLÉ. — Je voudrais poser une question à M. le président Greffier pour bien comprendre tout son système. Je laisse de côté la condition que notre savant collègue veut imposer, à savoir qu'il faut avoir été condamné à un an. Je pense que le pouvoir d'appréciation de l'Administration constitue une garantie suffisante. Mais M. Greffier exige, en outre, que le condamné ait déjà subi la moitié de sa peine en France avant d'être expatrié. Et bien, je demande à l'honorable président quelle sera dans sa pensée la situation du transporté volontaire arrivant dans la colonie?

M. GREFFIER. — Je pourrais vous demander à vous-même quelle sera la condition du condamné quand il sortira de prison, sans avoir exécuté sa peine ou après en avoir subi seulement une minime partie? Mais je crois pouvoir vous répondre que la condition du transporté volontaire qui aura subi au moins la moitié de sa peine ressemblera beaucoup à celle du condamné qui a obtenu en France la libération conditionnelle, et que c'est l'Administration qui, dans le pays où s'opérera la translation volontaire, fera déterminer par un règlement l'état du transporté et les obligations auxquelles il sera soumis et même les droits qu'il pourra revendiquer.

M. le conseiller PETIT. — Dans mon opinion il subit d'abord la moitié de la peine, puis il bénéficie de la libération conditionnelle en Afrique ou ailleurs; de cette façon il n'arrive pas trop anémié

à sa nouvelle résidence, et, comme il y reste à l'état de libéré conditionnel, c'est-à-dire sous la surveillance incessante de l'Administration jusqu'à l'expiration de la peine prononcée, s'il ne se conduit pas bien, il est réintégré en prison.

M. LEVEILLÉ. — Je crois que j'ai été, Monsieur le conseiller, un peu plus prudent que vous en demandant que le condamné arrivât dans la colonie encore sous le coup de la peine, tellement qu'il obtiendra ou non sa libération conditionnelle après une épreuve subie dans la colonie. Voici, suivant moi, où est le vice de votre raisonnement : vous considérez qu'il n'y a de peine subie qu'en France. Mais la peine peut être subie aussi dans la colonie, et c'est pour cela que je désire y expédier le condamné le plus promptement possible. Il est vrai que je ne suis pas partisan de la prison pour les longues peines et que, pour ces peines, je préconise les travaux extérieurs... Mais je ne veux pas incidemment greffer la question de la cellule (qui, d'ailleurs, n'existe pour ainsi dire pas en France pour les longues peines.) sur la question de la transportation volontaire; nous n'en sortirions pas. Je me borne à expliquer pourquoi je réclame le plus largement possible les travaux extérieurs; c'est que je ne veux pas anémier les hommes.

M. Ferdinand DREYFUS, *membre du Conseil supérieur des prisons*. — Je ne veux pas insister de nouveau sur la question qui vient d'être traitée, mais il est certain que, quand il s'agit d'une idée neuve comme celle de la transportation volontaire, chacun la considère un peu avec ses idées et son système personnel; c'est ce qui fait qu'on l'envisage ici de façons extrêmement différentes. Il est évident que, dans la pensée de M. le président Greffier, il s'agirait un peu d'une faveur faite au condamné; or, ce n'est pas du tout ce qu'a pensé la Commission de revision du Code pénal, elle a voulu faire de la transportation volontaire un mode nouveau et différent d'exécution de la peine. L'homme qui demande sa transportation volontaire et qui l'obtient de l'Administration ne doit nullement, dès qu'il arrive dans la colonie, être mis en liberté et dispensé de sa peine; il la fera sous une autre forme. La question est de savoir s'il va la faire d'abord d'une façon qui soit plus favorable à son reclassement, ensuite d'une façon moins coûteuse pour la société: car enfin, vous savez, au point de vue de l'application du système cellulaire, combien les idées de la majorité de notre Société sont lentes à passer dans la pratique. Pourquoi?

Toujours à cause de l'inconvénient budgétaire. Eh bien! Il s'agit de savoir si, en introduisant dans nos lois pénales cette idée de la transportation volontaire, nous n'allons pas préparer, dans une mesure qui sera d'abord restreinte, qui pourra ensuite s'étendre, un mode d'exécution de la peine qui sera moins coûteux pour la société, tout en étant aussi moral.

Ceci dit, et sans faire de critique, il y a un ou deux points sur lesquels je voudrais appeler l'attention de M. Leveillé et des personnes ici présentes. Il est clair qu'il ne s'agit pas d'envoyer à la Guyane ou à la Nouvelle-Calédonie les gens qui demanderont la transportation; il s'agit donc de les diriger sur l'Algérie, et il faut prévoir qu'il y aura là une grosse difficulté. Vous savez combien l'Algérie est ombrageuse et susceptible; il faudra lui présenter cette conception avec assez d'habileté pour qu'elle reçoive ce contingent peu enviable de la métropole sans se plaindre; et, à cet égard, la question de dénomination peut avoir de l'importance au point de vue de l'acceptation de l'idée. Si on parle de transportés, on va dire: « Des transportés! ce sont des récidivistes, des grands criminels, nous n'en voulons pas, » Il ne serait donc pas mauvais d'essayer de trouver pour ce mode d'exécution de peine, qui est nouveau, un mot nouveau.

Second point, il s'agit de savoir à quoi seront employés, une fois arrivés en Algérie, les transportés volontaires. A cet égard, étant donnés les chiffres qu'on a produits, il s'agit de rechercher un mode de travail qui soit pratique et utile. M. Rivière a fait tout à l'heure allusion à un essai qui avait été médité par le Gouverneur général de l'Algérie et qui n'a pas pu réussir. On fait dans les dépôts de mendicité, notamment à Beni-Messous, des essais de travaux extérieurs et agricoles (*supr.*, p. 597), mais les transportés volontaires ne seront pas toujours des agriculteurs. Si l'on transporte des peintres ou des gantiers, et qu'on les charge d'être bergers, ils garderont sans doute fort mal leurs troupeaux. Et d'ailleurs, même quand les condamnés sont des agriculteurs, ils ne travaillent pas toujours. J'ai visité, il y a quelques années, les pénitenciers agricoles de Corse, où les détenus sont des arabes. Les vignes y sont superbes, mais les condamnés y travaillent bien peu. Question d'organisation.

Il y a donc dans cette question de graves difficultés. Elles ne sont pas insurmontables, mais il faut les prévoir. Il faut surtout se préoccuper de ces deux choses : acclimater les esprits algériens à cette idée de transportation, en second lieu essayer d'organiser

un mode d'exécution de la peine qui soit un mode pratique et rémunérateur.

M. Bosc, *ancien directeur d'établissements pénitentiaires*. — Pour répondre aux préoccupations manifestées par quelques-uns de nos collègues au sujet du nombre des volontaires de la transportation, je puis donner quelques renseignements.

En 1882, lorsqu'on a commencé les études sur la loi relative à la rélegation, qu'on appelait alors la transportation, j'ai porté mon attention sur cette question de la transportation volontaire. Notamment lorsque j'étais directeur à la maison centrale de Poissy, en 1884, j'ai demandé aux détenus quels étaient ceux qui désiraient s'expatrier, pour tâcher d'éviter ces nombreuses récidives que je relevais dans cet établissement. Savez-vous combien j'en ai trouvé pendant les deux années durant lesquelles je suis resté directeur de cette maison ? Trois !

Après le vote de la loi de sûreté générale du 27 février 1858, loi qui donnait au Ministre de l'intérieur le droit de prendre des arrêtés de transportation contre les condamnés en rupture de ban, les individus soumis à la surveillance de la haute police pouvaient bénéficier de la mesure de la transportation en en faisant la demande. Je ne me rappelle pas qu'il y ait eu, en dix ans, à la maison centrale de Beaulieu, où, sur douze cents détenus, il y en avait près des deux tiers qui étaient soumis à la surveillance, plus de sept ou huit condamnés qui aient demandé cette faveur.

Il n'y a donc pas à craindre d'être débordé par les demandes de transportation volontaire. Ces demandes seront même très rares.

Maintenant, dans quelles conditions devraient se trouver les condamnés pour être admis à la transportation ? Il me paraît nécessaire qu'ils aient subi, comme le propose M. Leveillé, une partie de la peine en France, afin qu'on ait pu les étudier, savoir ce qu'ils sont, quels sont leur caractère, leurs tendances, leur capacité, leurs aptitudes. En trouvera-t-on beaucoup ? Dans toute la France, il y en aura à peine 100 ou 150 par an. Cela donnera la facilité d'organiser la colonie, parce que ce n'est pas avec une grande quantité de condamnés qu'on peut organiser un lieu de transportation, c'est avec une petite phalange bien choisie ; puis, quand on aura désigné un centre d'habitations de transportés, on pourra commencer par avoir d'abord des agriculteurs, ensuite des maçons, menuisiers, charpentiers, enfin tous les corps de métiers.

Aujourd'hui, je ne veux pas m'étendre sur ce sujet ; j'enverrai probablement une étude sur cette question après les vacances.

Faudra-t-il mettre, dans les colonies, les condamnés en prison, les enfermer dans des cellules, les retenir dans des établissements pénitentiaires ? Non, je suis pour le travail extérieur, du moment qu'on ne peut pas mettre tous les condamnés en cellule. On fait faire les travaux de chemins de fer, de canaux, de fortifications par les étrangers, pourquoi ne pas les faire faire par les condamnés français ?

En résumé, il faut que les volontaires de la transportation aient subi en France une partie de leur peine, quelle qu'elle soit ; après avoir été bien étudiés, il me paraît nécessaire qu'ils continuent à la subir dans la colonie, mais à l'extérieur. C'est pendant cette double période d'exécution qu'on verra à quoi on pourra les employer, puis on leur fera des concessions ; et c'est alors que ces individus deviendront réellement de vrais fondateurs de colonies agricoles et industrielles et qu'ils cesseront d'être un danger pour la population libre.

M. le conseiller PÉTR. — Je crois que nous sommes unanimement d'avis que le principe qui a été si bien exposé par M. Leveillé doit être adopté, mais, pour l'application de ce principe, je me sépare de M. Leveillé et de M. Bosc sur certains points. Ainsi, je considère que, dans l'intérêt même de ce système, il convient que l'individu transporté volontairement n'arrive pas au lieu où il devra résider, dans les mêmes conditions qu'un véritable transporté ; en d'autres termes, je crois, avec M. le président Greffier, qu'il faut que le transporté volontaire, jugé digne de faveur après avoir subi en France la moitié de sa peine, ne soit plus un condamné là où il sera appelé à habiter, qu'il ait le droit d'y travailler à sa guise pour y gagner sa vie. Seulement, il y a une garantie à assurer, à son sujet, à la société et à la colonie. Cette garantie, je la trouve dans la libération conditionnelle, qui le mettra sous la surveillance de l'Administration et qui l'obligera à se bien conduire. Par suite, au lieu d'aborder en Algérie comme un condamné ordinaire, il y entrera comme un individu qui, ayant expié son méfait, peut aller ici ou là, comme il irait en France, sans être un objet de répulsion ou d'effroi à raison d'une dénomination qu'il ne doit plus porter. Il me semble donc que c'est entrer dans l'ordre des idées exposées par MM. Greffier et Dreyfus que de substituer pour ceux qui nous occupent à la qualification de

« transportés volontaires » celle « d'expatriés volontaires » ou tout autre n'éveillant par elle-même aucune fâcheuse suspicion.

A la première garantie donnée par la surveillance exercée sur les libérés conditionnels et par le régime particulier auquel il conviendra, en outre, de les assujettir, M. Leveillé en ajoute une autre qui me semble excellente. Elle consiste, pour empêcher les condamnés d'abuser de la faculté qu'on leur offre, en sollicitant à la légère leur transportation, à leur dire : « Vous réclamez la faveur de vous créer une existence nouvelle dans un milieu nouveau où votre passé, vos relations anciennes ne seront pas une gêne et un embarras pour vous : cette faveur vous sera accordée, mais à une condition, c'est que vous resterez pendant cinq ans ou pendant dix ans à la résidence qui vous sera assignée. » Avec cette précaution, on évitera des demandes qui n'auraient d'autre but que des promenades onéreuses pour le Trésor.

La transportation volontaire, même si elle peut être obtenue — et je n'y verrais pas d'inconvénient — par les détenus vraiment intéressants, dès qu'ils auront subi le tiers seulement de leur peine, sera peu recherchée et n'imposera pas dès lors une lourde charge à nos finances. La très grande généralité des condamnés préférera mériter et attendre, soit la libération conditionnelle, soit la remise du restant de la peine.

M. le pasteur ARBOUX. — J'ai trouvé très juste la remarque faite tout à l'heure par M. Bosc et je suis, comme lui, de ceux qui pensent que le nombre des condamnés qui voudront bénéficier de cette mesure ne sera guère élevé.

Je suis ici venu avec une certaine appréhension. Je pensais qu'en rapprochant les mots *transportation* et *volontaire*, on parlait un peu comme le faisait, il y a quelques années, l'un de nos spirituels écrivains lorsqu'il disait l'histoire du guillotiné par persuasion. La transportation ne sera jamais ni bien agréable, ni bien volontaire ; et, lorsqu'on voit le désespoir de certains condamnés à la transportation, lorsqu'on voit des relégués faire appel à tous les amis qui pourraient, dans leur espoir du moins, les empêcher de quitter la France, on se dit qu'il n'y aura pas beaucoup de condamnés qui demanderont la transportation volontaire.

J'étais donc très sceptique, mais mes doutes ont disparu.

Je suis à présent de l'avis de M. Leveillé, parce qu'il nous a parlé dans des termes qui peuvent rassurer tout le monde.

On se bornera, qu'ils soient ou ne soient pas nombreux, à transporter ceux qui le demanderont. Peut-être serait-il préférable encore de faire ce que conseillait tout à l'heure M. le conseiller Petit : appliquer à ces individus la transportation au moment où commencerait leur libération conditionnelle. Songez donc qu'ici ils ont déjà la perspective de cette libération conditionnelle ; je sais bien que M. le rapporteur leur accorde un certain avantage. Ils gagneront 25 p. 100. Mais, en échange, vous leur demandez de laisser à votre entière disposition dix ans de leur vie. Comment voulez-vous que ceux qui ont été condamnés à des peines relativement courtes viennent en grand nombre solliciter la transportation volontaire ?

Il y a une autre observation qui frappe, au point de vue du travail à trouver. La loi avait prévu deux relégations, l'une collective, l'autre individuelle. On comptait admettre à cette dernière les relégués ayant l'un de ces métiers qui permettent de vivre partout : cordonnier, tailleur, etc...

Elle fut demandée par des cordonniers ou par des tailleurs qui n'avaient parfois fait l'apprentissage de leur prétendu métier que dans les maisons centrales.

Ils étaient insuffisants. Qu'est-il arrivé ? C'est que peu à peu on a accordé avec plus de réserve, et habituellement après une période d'observation, cette relégation individuelle.

Lorsque les relégués insuffisamment exercés dans la profession qu'ils prétendaient avoir sont arrivés au lieu de leur résidence, dans les endroits où on les avait placés, ils n'ont pas pu vivre de manière à rassurer ceux qui étaient appelés à savoir ce qu'ils devenaient. Sans doute, on n'échappera pas entièrement à ces difficultés en ce qui concerne les transportés volontaires.

Il y aura un petit nombre de demandes et l'on ne pourra peut-être point accueillir favorablement toutes celles qui se produiront, parce que leurs auteurs seraient incapables de demander les ressources qui leur manquent au métier qu'ils disent connaître.

Il y a là une question à examiner, si la transportation volontaire que l'on propose est adoptée et si elle est adoptée telle qu'on la propose.

Les libérés conditionnels connaissant réellement un métier ne donneraient pas beaucoup d'inquiétude, puisqu'ils seraient en état de se suffire.

Je voulais, enfin, demander à M. le rapporteur quelles sont ses idées sur la façon dont on pourrait étendre aux femmes cette intéressante mesure de la transportation volontaire.

Il est bien certain qu'on ne peut pas faire une colonie sans femmes. Toutes nos colonies pénales paraissent en avoir manqué. Il m'est arrivé parfois de demander à des forçats revenus en France pourquoi ils n'étaient pas restés dans la colonie? Ils disaient: On ne peut guère avoir sa femme, d'abord parce que le voyage est long, coûteux, parce qu'on peut difficilement la faire venir, ensuite parce qu'il y a, dans ces colonies d'hommes condamnés, certains inconvénients qu'il n'est pas malaisé d'imaginer et qui tiennent au milieu même.

Il faudrait donc surtout se demander comment on pourrait y envoyer des femmes. Il est à remarquer que cela serait plus facile en Algérie, parce que c'est la moins lointaine de nos colonies.

Il ne faut pas croire que les transportés ou les relégués soient constamment abandonnés par les femmes qui ont vécu avec eux. Elles s'adressent aux personnes qui pourraient, pensent-elles, leur faire obtenir un transport gratuit. Elles font des démarches pour aller retrouver celui qui les avait associées à sa vie. Eh bien, il reste ici des femmes et des enfants, des femmes qui vont peut-être demander des ressources à l'immoralité, des enfants qui sont privés de la famille et qui, dans un endroit où cette famille se serait reconstituée, sur un sol nouveau, ne deviendraient pas des non-valeurs, quelquefois un danger dans la société. Je demande à M. le rapporteur de se préoccuper de ce qu'ils pourront faire là-bas, des moyens de les y envoyer. Si l'on n'affecte pas à leur transfèrement quelques ressources, si l'élément féminin est absent de ces nouvelles colonies, on aura une loi de plus sur le papier, mais dans la pratique le but ne sera pas atteint.

Je fais, en outre, cette remarque qu'au cours de cette très intéressante discussion nous n'avons entendu, je crois, personne qui appartienne à l'Administration. Elle est très bien représentée à cette séance. Je le vois en jetant les yeux autour de moi. Malgré l'heure avancée, nous serons tous heureux, j'en ai l'assurance, d'entendre la parole autorisée des personnes si compétentes qui la représentent ici.

M. LEVEILLÉ. — Dans le projet de Code pénal il n'a pas été question de faire aux femmes une condition autre que celle des hommes, les femmes condamnées seront transportées aussi bien que les hommes. La loi de 1854 qui ordonne la transportation des hommes, non celle des femmes s'est trompée à cet égard-là.

Quant au système dont a parlé M. Morel d'Arleux tout à l'heure, et qui consisterait à favoriser les condamnés mariés, je vous dirai que les Russes ont fait quelque chose dans ce sens, et que, à ce point de vue, ils nous ont donné un excellent modèle en permettant à la famille du condamné de suivre le malheureux en Sibérie. Mais ce sont là des mesures administratives que des hommes intelligents peuvent préparer et exécuter; il faut nous en rapporter à eux pour cela. On ne peut pas tout mettre dans des textes de loi; ce sont choses de pratique.

M. SCHMIDT, *chef de bureau au Ministère des colonies*. — L'attention de l'Administration des colonies a été appelée depuis longtemps déjà sur la question de la transportation volontaire, en raison du grand nombre de demandes qui lui étaient adressées par des individus détenus dans des maisons centrales de France et qui sollicitaient la faveur d'être transférés dans l'une de nos colonies pénitentiaires à l'expiration de leur peine. Ces individus faisaient généralement valoir à l'appui de leur requête que, par suite des difficultés qu'ils rencontreraient certainement pour se placer à leur sortie de prison, ils se trouveraient fatalement entraînés à de nouveaux méfaits, alors qu'en s'expatriant ils auraient l'espoir de pouvoir se relever et se créer des moyens d'existence dans l'une de nos possessions d'outre mer.

Malheureusement, en l'absence de toute réglementation spéciale à cet égard, et aussi faute des crédits nécessaires pour faire face aux frais de transport des individus de cette catégorie, le Département des colonies s'est trouvé dans l'impossibilité de donner suite aux requêtes de l'espèce, dont le nombre serait, à mon sens, beaucoup plus considérable qu'on ne le suppose.

Je me permettrai d'ajouter, pour répondre à l'observation présentée par M. le pasteur Arboux, en ce qui touche la réunion des transportés dans les colonies pénitentiaires à leur famille, que cette mesure n'est pas négligée par l'Administration coloniale, qui la considère, au contraire, comme l'un des meilleurs et des plus puissants moyens de moralisation des condamnés. Je ne puis, d'ailleurs, mieux faire que d'en appeler à ce sujet aux souvenirs de M. le député Leveillé qui, comme membre de la Commission permanente du régime pénitentiaire colonial, a collaboré à la préparation du nouveau règlement disciplinaire des établissements de travaux forcés à la Nouvelle-Calédonie et à la Guyane (décret du 4 septembre 1891) et s'est attaché

d'une façon toute spéciale à faciliter l'envoi des familles de transportés.

Aux termes des dispositions en vigueur, les condamnés qui ont subi la moitié de leur peine, quand ils sont condamnés à temps, ou au moins dix ans, s'ils ont été frappés d'une peine perpétuelle, peuvent être autorisés à faire venir leur famille quand ils se trouvent par ailleurs dans les conditions voulues pour la recevoir et subvenir à ses besoins. Cette question de l'envoi des familles tient, en effet, fort à cœur à l'Administration des colonies qui la favorise dans la plus large mesure possible par la délivrance de bons destinés à assurer aux intéressés la gratuité du parcours sur les voies ferrées jusqu'au port d'embarquement et par la concession de subsides de route.

Toutefois, suivant le vœu exprimé par M. le conseiller Petit, le Département n'a pas voulu que le condamné pût bénéficier prématurément de cette faveur et il a tenu à ce qu'une notable partie de la peine fût subie au préalable, afin que la vindicte publique et la loi reçussent tout d'abord une satisfaction suffisante.

M. LEVEILLÉ. — Seulement je suis obligé de faire cette observation, c'est que, quand on dit à une femme: « Dans dix ans vous pourrez rejoindre votre mari », on s'aperçoit, une fois les dix ans passés, que trop souvent l'affection de la femme s'est singulièrement atténuée, et telle, qui serait partie la première année, a oublié son mari lorsqu'au bout de dix ans on vient frapper à sa porte.

Les Russes, eux, transportent tout de suite les familles, et alors, aux heures de liberté, il peut y avoir des conversations entre le mari et la femme, même en Sibérie. Nous avons vu à Moscou des familles entières, des femmes, des enfants à la mamelle qui attendaient le départ pour accompagner leur mari ou leur père (1).

M. SCHMIDT. — Mes fonctions m'ont permis de constater, au contraire, et je suis heureux de le déclarer, qu'à ce point de vue, l'affection et le souvenir de la famille survivent la plupart du temps avec une tenacité incroyable à la condamnation des détenus. J'ai vu, en effet, des femmes attendre pendant des années, sans se lasser, le moment de leur envoi dans la colonie pénitentiaire, renouvelant sans cesse leurs demandes et insistant pour leur prise en considération. Ces sortes de requêtes, une fois ins-

(1) Lire sur cette prison de transfèrement, *Bulletin* 1891, p. 249.

truites, sont, du reste, suivies avec le plus grand soin; je me les fais représenter fréquemment pour qu'il leur soit donné suite aussitôt que les condamnés intéressés se trouvent en situation de recevoir leur famille et il est bien rare, je tiens à le répéter, qu'une famille renonce au bénéfice de sa demande une fois qu'elle l'a formulée.

M. LACON, *avocat à la Cour d'appel*. — Le verdict de la famille est un élément à prendre en considération. Elle voit souvent ce que la justice ignore. Elle connaît le fort et le faible de la nature même du condamné. En suivant le transporté volontaire, elle partage et adoucit sa peine, et, par cela même, elle peut, sous le contrôle de l'Administration, aider au relèvement et au reclassement du coupable mieux que tout autre patronage et que toute influence étrangère.

M. le pasteur ROBIN. — Il me semble que le rapport de M. Leveillé contient une idée féconde. Ce choix entre la libération conditionnelle et l'expatriation dans les conditions indiquées par le rapport constitue une amélioration de situation qui pourrait séduire un certain nombre de personnes. Nous qui pratiquons, pour nos protégés, la libération conditionnelle et qui en connaissons les difficultés en France; nous qui savons combien cette libération exige, de la part des Sociétés de patronage, d'efforts, de persévérance, nous considérons qu'il y aurait, dans l'extension de cette idée de la libération conditionnelle à l'étranger, dans les colonies, un moyen spécial et efficace d'encouragement pour une certaine catégorie de condamnés qui seraient qualifiés par leur situation, par leur moralité pour profiter de cette facilité de relèvement. Peut-être aurions-nous là un moyen d'améliorer la loi sur la libération conditionnelle.

M. LE PRÉSIDENT. — Ne pensez-vous pas, Mesdames et Messieurs, que la discussion est épuisée? Il est évident que c'est une immense question; mais, comme nous avons à traiter d'autres questions aussi graves, je vous propose de la clore. Pour la prochaine séance, nous aurons à discuter le rapport de M. Le Poittevin sur la revision des procès criminels et les indemnités en cas d'erreurs judiciaires.

La séance est levée à 6 h. 15.