

RAPPORT DE LA 1^{RE} SECTION SUR LA TRANSPORTATION

(Fin).

La 1^{re} Section, à la suite de plusieurs réunions, était parvenue, le 16 mars, à se mettre d'accord sur les principes d'un vœu qu'elle chargea son président, M. A. Le Poittevin, de rédiger (*supr.*, p. 693). Mais, certains termes du texte ainsi rédigé ayant paru équivoques à MM. Leveillé et de Lavergne, la 1^{re} Section a tenu, le 20 avril, sous la présidence de M. le conseiller Petit, une dernière réunion, afin de préciser le sens de ses conclusions. L'exécution de la peine des travaux forcés subit une crise nouvelle; la 1^{re} Section a voulu discuter la question de la manière la plus approfondie et s'entourer de tous les avis, avant de voter définitivement. Elle le devait d'autant plus qu'il s'agit d'émettre un vœu nouveau, qui, à certains égards, diffère des conclusions auxquelles notre Société s'était arrêtée en 1895 (V. les *Institutions pénitentiaires de la France en 1895*, p. 294 s.).

M. Leveillé, qui avait été en 1895 le rapporteur de notre Société (*op. cit.*), ayant été prié de reviser la formule donnée aux principes votés le 16 mars, la discussion s'est ouverte sur les termes du texte amendé.

M. LEVEILLÉ a demandé, d'abord, que la proposition de la Section contînt une disposition initiale, émettant le vœu « que les condamnés soient, avant le départ, placés dans des dépôts de préparation, afin d'y être pliés à la discipline et au travail; — que ces condamnés ne soient embarqués que s'ils sont capables, non pas seulement de supporter le voyage, mais de fournir un travail utile dans les colonies ».

Ces mesures sont essentielles, elles sont réclamées par tous les criminalistes, il est donc indispensable de les comprendre dans un vœu qui embrasse, en définitive, toute l'exécution de la peine de la transportation. M. Leveillé a rappelé qu'il avait vu embarquer des manchots, des aveugles. Ces individus, qui vont peupler les hôpitaux

par delà l'Océan, constituent dans le lieu de la transportation une gêne considérable; de plus, ils coûtent extrêmement cher et absorbent une partie du budget de la transportation. Il ne faudrait plus permettre au Ministère de l'Intérieur de se débarrasser ainsi de ces non-valeurs. Il importe, pour l'avenir et pour la bonne exécution des travaux forcés, de ne transporter que des gens utilisables. Les dépôts de préparation, organisés en Algérie et dans d'autres possessions, serviraient justement à opérer le classement.

M. Jean DE TCHEGLOWITOFF, sous-directeur des affaires criminelles au Ministère de la Justice de Russie, qui assistait à la réunion, a exposé que de semblables dépôts d'observation existaient en Russie et que l'on opérait un classement analogue. Les condamnés à la transportation, infirmes ou malades, ne sont pas envoyés à l'île Sakhaline. Si le condamné est infirme ou s'il est atteint d'une maladie incurable, il est placé dans un hôpital spécial et la transportation ne lui sera jamais appliquée. Les années passées à l'hôpital lui compteront pour des années de déportation.

M. le professeur A. LE POITTEVIN a seulement objecté contre la disposition proposée qu'elle allait à l'encontre de la loi de 1854. Il a observé que la Section ne l'avait pas comprise jusqu'à présent dans ses conclusions, parce qu'elle désirait ne formuler que des vœux susceptibles d'être réalisés sans révision de la loi de 1854.

Mais M. DE LAVERGNE a dissipé ces scrupules, en affirmant que l'Administration pourrait satisfaire le vœu émis par M. Leveillé, en recourant à des détours légaux. Elle pourrait appliquer aux infirmes et aux inutilisables le sursis à l'embarquement ou une commutation de peine. Et cela, d'autant mieux que le nombre des non-valeurs n'est pas très considérable parmi les transportés. Les infirmes et les dégénérés se rencontrent surtout chez les relégués. C'est surtout en matière de relégation que les « Colonies » ont à lutter contre les tendances de l'« Intérieur » à leur envoyer ses déchets.

La première disposition proposée par M. Leveillé a donc été adoptée à l'unanimité.

La Section, réservant la difficulté relative à la suppression des établissements permanents, qui est la plus délicate, a alors repris la question de l'organisation des sections mobiles.

M. Leveillé lui a soumis un amendement tendant à émettre le vœu : « Que les sections mobiles prévues dans les décrets de 1894 et 1898 soient créées sans retard et envoyées dans les différentes parties de notre empire colonial où des travaux d'utilité générale doivent être effectués, avec cette double observation :

» a) Que l'organisation des sections mobiles soit, autant que possible, calquée sur l'organisation militaire des compagnies de disciplinaires coloniaux ;

» b) Que les hommes des sections mobiles restent placés exclusivement sous l'autorité des agents de l'État, qui, légalement et moralement, a seul qualité pour appliquer les peines prononcées par la justice. »

Cette dernière disposition constitue l'amendement au texte provisoire déjà voté ; elle a seule donné lieu à une discussion.

M. LEVEILLÉ a fait remarquer qu'il était inadmissible que l'exécution de la peine fût confiée à de simples particuliers. La Société des prisons, en France, défend le principe de l'exécution en régie ; elle doit affirmer le même principe au regard de la transportation. La loi, d'ailleurs, prévoit et ordonne l'exécution par l'État. L'Administration coloniale s'en était d'abord tenue à l'observation de cette règle essentielle ; mais, depuis, nous devons constater des défaillances nombreuses.

L'amendement de M. Leveillé a donné lieu à une double série d'observations, tendant, les unes, à en fixer la portée, les autres, à en discuter l'opportunité.

D'abord, MM. A. LE POITTEVIN et GARÇON ont demandé à préciser le sens de la proposition. M. Le Poittevin s'est inquiété de savoir si l'amendement avait seulement pour but de rappeler l'Administration à une observation plus stricte du décret de 1894 ou bien s'il tendait à réformer ce décret. Le décret de 1894 autorise une concession de main-d'œuvre pénale à un particulier (v. art. 10 et 12, *Revue*, 1895, p. 279). Il est vrai que les transportés concédés aux particuliers sont accompagnés de leurs surveillants et restent soumis aux règlements pénitentiaires. La question était donc de savoir si, avec l'amendement de M. Leveillé, les contrats de main-d'œuvre resteraient possibles, les forçats continuant à être surveillés par des agents de l'État.

M. LEVEILLÉ a répondu qu'il ne prétendait pas modifier le décret de 1894 et que, pour lui, il ne répugnait nullement à laisser les transportés travailler pour des particuliers, pourvu qu'ils dépendissent toujours de l'État. L'essentiel est que les transportés ne puissent être remis à des particuliers que sous la direction et la surveillance du personnel administratif.

La difficulté étant ainsi précisée, M. GARÇON a déclaré qu'il ne trouvait pas suffisant l'amendement de M. Leveillé. Il a remarqué qu'on dit de même, à propos des prisons métropolitaines, et pour justifier le système de l'entreprise, que les prisonniers demeureraient subordonnés aux agents de l'État, malgré la présence de l'entrepreneur. Or, on a bien vu que ce système, établissant deux surveillances, celle

de l'État et celle du concessionnaire, aboutissait en pratique à annihiler la première au profit de la seconde.

M. LEVAT a défendu, au contraire, le régime de l'entreprise. Il a déjà employé, en Nouvelle-Calédonie, de grandes quantités de forçats à l'extraction du nickel. Prochainement encore, il doit recevoir une nouvelle concession de main-d'œuvre pénale, pour l'exécution du chemin de fer guyanais. Il estime que cette concession des forçats à un particulier, accompagnés bien entendu de leurs surveillants, est le mode le plus pratique d'exécution de la peine. Le particulier, en effet, à la différence de l'État, intéresse le forçat au travail ; et il n'y a pas d'autre moyen, en dehors des coups, d'obtenir du travail d'un forçat que de lui donner un intérêt.

On a objecté à M. Levat, de divers côtés, que le transporté était un condamné au travail dur et devait par conséquent subir ce travail même contre son gré, sans en retirer aucun avantage. (1)

M. Levat a répondu que cet argument était purement théorique et cette prétention une chimère, qu'il était matériellement impossible de contraindre au travail le forçat récalcitrant, enfin, que le transporté serait toujours, quoi qu'on fit, une sorte de rentier. Avec le système de la régie, le forçat ne travaille pas ; mais il est nourri quand même par l'État. Avec le système de l'entreprise, le forçat est payé par le concessionnaire — en vivres de préférence ; mais au moins il travaille. N'est-ce pas plus moral ?

Cette conception a soulevé de nombreuses protestations.

M. PETIT a montré qu'elle dénaturait la loi, qui n'avait pas entendu que l'exécution de la peine pût profiter au condamné et lui procurer des jouissances.

M. DE LAVERGNE a démontré qu'il était parfaitement possible de contraindre les transportés au travail, sans leur donner pour cela un salaire ; il suffit de les rationner suivant leur travail. C'est le système excellent du décret de 1891. Le transporté qui ne travaille pas ne reçoit que le minimum indispensable de pain et d'eau.

La Section s'est finalement trouvée divisée entre deux opinions. MM. CHESSE, LEVAT et L. SIMON, considérant surtout le point de vue utilitaire de la transportation, ont préconisé le système de la concession de main-d'œuvre aux particuliers, qui permet d'obtenir davantage de travail de forçat. Au contraire, MM. LE POITTEVIN et GARÇON, se

(1) M. GARÇON ne s'est même nullement montré effrayé par l'idée d'un retour à l'usage du fouet ; mais M. L. SIMON lui a objecté qu'on a dû, en 1890, fermer le camp Brun, où on l'appliquait, — à quoi M. LEVEILLÉ a répliqué qu'il y avait eu effectivement des abus, abus qu'il eût été facile d'éviter (*Revue*, 1891, p. 906).

préoccupant aussi du point de vue pénal, ont insisté en faveur de la régie. Et, par là, ils entendaient un travail entrepris par l'État. Il ne suffit pas, suivant eux, que les transportés soient surveillés par l'État; il faut que l'État ait seul la direction du travail. Les particuliers qui auraient un travail à faire exécuter par des forçats devraient donc, au lieu de l'effectuer eux-mêmes avec les transportés, en charger l'État, qui l'exécuterait pour leur compte.

Tandis que M. CHESSE demandait de corriger le vœu émis par la Section dans le sens de l'entreprise, M. GARÇON a demandé un amendement formel en faveur de la régie.

M. LEVEILLÉ s'est déclaré tout prêt à se rallier à l'idée de régie, qui est bien dans sa tendance, qui constituerait pour lui la solution la meilleure et qu'il n'avait point proposée uniquement pour faciliter l'accord. — D'autre part, M. DE LAVERGNE a démontré que les inconvénients de l'entreprise, déjà graves dans une prison, où cependant la surveillance est toute proche, seraient décuplés aux colonies, où le contrôle est intermittent et éloigné. Et d'ailleurs, est-ce que l'armée met jamais ses condamnés à la disposition de simples particuliers?

L'idée de régie semblait donc devoir réunir la majorité de la Section.

Mais M. LEVAT a objecté, à l'encontre du vote de cet amendement, que l'idée de régie se trouverait ainsi introduite subrepticement dans les conclusions de la Section, alors que la discussion sur le fait est close et que beaucoup de ses membres sont absents, et que la Section, actuellement, devait se borner à régler les principes déjà votés le 16 mars. A cela, M. LE POITTEVIN a répondu que l'amendement se trouvait provoqué par les aveux mêmes, aveux nouveaux, de M. Levat. M. Levat n'a-t-il pas reconnu que le forçat serait toujours, quoi qu'on fit, une sorte de rentier, que, si les forçats concédés à des particuliers restaient en droit soumis aux règlements pénitentiaires, en fait ces règlements n'étaient jamais observés, que les apparences seules étaient sauvegardées, mais que l'esprit des décrets ne serait jamais observé? C'est-à-dire qu'il a formellement reconnu que les entrepreneurs, pour faire travailler les transportés, recourraient tous, et nécessairement, au système des récompenses, des gratifications. N'a-t-il pas avoué que tout concessionnaire de main-d'œuvre pénale pratique ce système des salaires ou des gratifications?

Néanmoins, à la suite de cet échange d'observations, pour réaliser un accord le plus unanime possible, la Section s'est bornée à voter la formule de M. Leveillé, qui ne se prononce pas d'une manière formelle entre la régie et l'entreprise, mais exige impérativement que

l'État conserve la direction et la surveillance exclusives des transportés (1).

En dernier lieu, la Section a examiné la question des établissements permanents.

M. Leveillé a proposé de substituer au vœu voté le 16 mars, une formule nouvelle demandant « que les quartiers occupés dans les colonies par l'Administration pénitentiaire soient, aussi complètement que faire se pourra, séparés des quartiers occupés par la population libre et que, autant que possible, les premiers se distinguent des seconds par des frontières en quelque sorte naturelles (par exemple, une rivière), par un régime administratif différent et par une dénomination particulière. »

M. LEVEILLÉ combat la suppression des établissements permanents votée le 16 mars par la Section, parce que cette suppression amènerait la disparition des établissements du Maroni.

M. LE POITTEVIN s'est aussitôt rallié à ce texte nouveau. Il n'a point méconnu qu'il fut exactement contraire à la décision du 16 mars, qu'il avait cependant votée; mais il a expliqué qu'en rédigeant le texte préparé le 16 mars, il n'avait pas compris que ce texte pût entraîner la suppression des établissements du Maroni. En effet, il s'agissait de supprimer « les établissements permanents, fixés à perpétuelle demeure au milieu d'une population libre ». Or, précisément, le Maroni est un vaste territoire inhabité.

M. GARÇON s'est prononcé dans le même sens. Il a déclaré qu'il n'était pas possible de porter atteinte à nos établissements du Maroni; il y a là une œuvre commencée que nous ne devons pas abandonner au moment d'en recueillir le résultat. La Section avait d'ailleurs prévu l'organisation de dépôts: le Maroni est le meilleur lieu de dépôt, puisqu'il est inhabité et loin de tout centre de population libre (2).

Cependant MM. CHESSE et LEVAT ont renouvelé leurs objections contre toute colonie ou concentration pénitentiaire. Ils ont avoué d'ailleurs que, dans leur pensée, le vœu du 16 mars devait atteindre tous les établissements permanents, même le Maroni, et non pas seulement les établissements à proximité d'une population libre.

M. A. RIVIÈRE a fait alors remarquer qu'il était difficile de revenir sur une proposition antérieurement votée, autrement que pour en

(1) Cette formule de conciliation a été votée à l'unanimité, moins l'abstention de M. CHESSE, qui s'est déclaré partisan de l'entreprise, et eût désiré le vote d'un amendement en ce sens.

(2) L'amendement de M. Leveillé a de même reçu une vive approbation de M. DE LAVERGNE, qui a fait connaître que la Commission du régime pénitentiaire aux colonies préparait un décret sur la concentration au Maroni.

préciser le sens; il a donc proposé d'adopter l'ancienne formule, en supprimant les mots « le plus rapidement possible ». Cette modification indiquerait que la Section ne demande pas la suppression immédiate d'une organisation donnant de bons résultats; la proposition se bornerait à signaler au Ministre la tendance de la Section.

Cette observation a été reconnue fondée; cependant MM. LE POITTEVIN et GARÇON ont demandé que, pour plus de précision, une réserve spéciale fût insérée au sujet du Maroni, dont les établissements, situés loin d'une population libre, ne répondent pas à la définition des établissements permanents à supprimer.

Cette modification a été votée à la majorité.

Desorte que, en définitive, le vœu de la Section se trouve ainsi rédigé:
Vu la loi du 30 mai 1854... (V. supr., p. 692);

La 1^{re} Section émet le vœu :

I — *Que les condamnés soient, avant le départ, placés dans des dépôts de préparation, afin d'y être pliés à la discipline et au travail;*

Que ces condamnés ne soient embarqués que s'ils sont capables, non seulement de supporter le voyage, mais de fournir un travail utile dans les colonies;

II. — *Que la main-d'œuvre des transportés cesse progressivement d'être immobilisée dans des établissements permanents, qui constituent une sorte de « société pénale » fixée à perpétuelle demeure au milieu d'une population libre, dont elle peut menacer la sécurité et par suite entraver les progrès; en exceptant toutefois les établissements du Maroni qui ne remplissent pas les conditions indiquées;*

III. — *Que les sections mobiles prévues par les décrets de 1894 et 1898, soit créées sans retard et envoyées dans les différentes parties de notre empire colonial, où des travaux d'utilité générale doivent être effectués; — avec cette double observation :*

a) *Que l'organisation des sections mobiles soit, autant que possible, calquée sur l'organisation militaire des compagnies de disciplinaires coloniaux;*

b) *Que les hommes des sections mobiles restent exclusivement placés sous l'autorité des agents de l'État, qui, légalement et moralement, a seul qualité pour appliquer les peines prononcées par la justice;*

IV. — *Si l'expérience qui serait ainsi réalisée, sur les bases générales des décrets en vigueur, et conformément aux articles précédents, ne parvenait point à donner des résultats satisfaisants, il deviendrait nécessaire de procéder à une étude nouvelle, visant la réorganisation complète de la transportation.*

P. LEREBOURS-PIGEONNIÈRE.

LA REVISION

DU CODE PÉNAL HONGROIS

I. — Les études et discussions poursuivies en Hongrie depuis une dizaine d'années au sujet de la revision du Code pénal (*Revue*, 1891, p. 269) ont été reprises par M. le Dr Alexandre Plósz, Ministre royal hongrois de la Justice, avec plus d'activité et d'ampleur que dans les années précédentes. La Commission d'enquête constituée par M. Plósz a inauguré ses délibérations en juin 1900 et a discuté, dans une série de séances, le programme que j'ai signalé dans la *Revue* de 1900, p. 792 (1). Elle a émis des opinions sur plusieurs questions générales et notamment sur le cadre dans lequel le projet de loi préparé devra être remanié.

Après avoir tracé le programme de l'œuvre à accomplir, le Ministère de la Justice a dû ralentir ses travaux, car il fut absorbé, pendant ces derniers mois, par l'achèvement de deux œuvres importantes : le projet de Code civil, qui a été livré à la publicité en décembre 1900, et le projet de Code de procédure civile, cette œuvre personnelle du Ministre de la Justice, M. A. Plósz, qui a été distribué au milieu du mois de février dernier.

II. — Ces deux œuvres terminées, la revision du Code pénal va aboutir, à son tour, et je crois le moment venu d'indiquer les principes qui semblent devoir présider à cette grande réforme.

Je constaterai d'abord que les nouvelles tendances qui se sont manifestées depuis la rédaction du projet de Code pénal et les discussions scientifiques dans lesquelles les criminalistes de l'Occident

(1) Les membres de l'enquête sont MM. les secrétaires d'État A. de Vörösmarty et G. de Bernáth, M. A. de Paiss, président de chambre à la Haute Cour royale MM. F. de Székács et Jean Tarnai, conseillers à la Haute Cour royale; M. Eugène de Hammersberg, procureur général à la Haute Cour royale; M. I. Baumgarten, conseiller de section au Ministère de la Justice; MM. F. Chorin et A. de Mohay, députés; MM. L. Fayer et E. de Balogh, professeurs à l'Université de Budapest; MM. B. Friedmann et Charles d'Illés, avocats. Le secrétaire de l'enquête est M. le Dr Rustem Vámbéry, juge suppléant au Ministère de la Justice.