

aliénés délinquants; l'aliénation mentale et le délit; les aliénés et la loi pénale, par J. Ingegneros. (Ces trois articles sont l'étude de cas particuliers. Dans le deuxième, l'auteur signale une erreur résultant de la méconnaissance de l'état d'aliénation mentale d'un condamné) — La dissimulation chez les délirants systématisés, par Lucio V. Lopez et A. Agudo Avila (Rapport médical). — Responsabilité et alcoolisme, par Manuel C. Barrios et Léonidas Avendano. — Hystérie et responsabilité, par Baltasar S. Beltrán. — Sacher Masoch et le masochisme, par C. Bernáldo de Quiros. — Le renouvellement de la doctrine neuronale, par S. Ramon y Cajal. — Classification des impressions palmaires, par L. Dubois. — Règles générales de la procédure à observer par la police en matière de délits publics, par A. Ballvé. — Conférences sur l'alcoolisme, par Hector A. Taborda. — Délinquance passionnelle et honneur outragé (jugement du juge R. L. Aragón, de Santa-Fé). — L'aliénation mentale, à Costa-Rica, par Teodoro H. Prestinary. — Asiles pour buveurs, par Pedro Dorado Montero.

H. P.

ERRATUM

Dans le numéro de février 1909, p. 260, 30^e ligne :

AU LIEU DE : titulaires d'une assurance contre les accidents du travail,
LIRE : titulaires d'une assurance contre l'invalidité.

Le Gérant : DE SAINT-JULIEN.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BEGÈRE, 20, PARIS. — 7119-3-09. — (Encre Lorilleux).

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 17 MARS 1909

Présidence de M. le professeur GARÇON, vice-président.

La séance est ouverte à 4 heures.

Le procès-verbal de la séance de février, lu par M. Cl. CHARPENTIER, *Secrétaire*, est adopté.

Excusés : M^{me} Avril de Sainte-Croix, MM. H. Barboux, Colin, Demartial, A. Démy, Ferdinand-Dreyfus, A. Gigot, Hermance, Morizot-Thibault, Henri Prudhomme, G. Picot, A. Ribot.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le Secrétaire général, pour les communications.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Messieurs, j'ai à vous faire part de l'admission, comme membres titulaires de :

MM. le général Bazaine-Hayter, ancien commandant du 4^e corps d'armée.

Lima, avocat à San-Salvador.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, la question à l'ordre du jour est celle de la transportation, déjà plusieurs fois discutée ici, mais que des incidents nouveaux ont remis à l'ordre du jour. Je donne la parole à M. le sénateur Chautemps, ancien ministre des Colonies, qui a bien voulu venir vous exposer ses idées et résumer les propositions de loi dont il est l'auteur. (*Revue*, 1908, p. 1122.)

M. CHAITEMPS, *sénateur*. — Messieurs, je vous remercie de l'honneur que vous m'avez fait en m'invitant à cette séance, où je vois des professeurs de la Faculté de droit, d'anciens gouverneurs des Colonies, tant d'hommes ayant, dans les questions que je vais aborder, une compétence toute particulière. Mon seul mérite est d'avoir posé devant le Parlement la question de la transportation, et je la pose sans prétendre la résoudre moi-même. Je vois M. le Gouverneur Chessé, avec lequel j'ai causé de ces choses, il y a 15 ou 16 ans. A cette époque, j'étais à la Chambre rapporteur du budget des colonies; si je me suis occupé de ces questions, c'est, en effet, plutôt comme rapporteur que comme ministre, parce que, comme ministre, je n'en ai eu guère le temps. Comme rapporteur, j'ai causé avec beaucoup d'hommes très autorisés, tels que M. de la Loyère, que je vois également ici. Il se peut que je sois arrivé à des conclusions autres que les siennes; mais, au début de mon étude, il m'a fourni des renseignements très précieux.

Dès ce début, j'ai constaté qu'il existait dans nos colonies pénales un état de choses abominable, et qui ne pouvait durer. Je me suis rendu compte que cet état de choses n'était pas améliorable et que le seul remède était d'abolir le principe même de la transportation.

Rapporteur du budget, j'abordai la question par son côté financier plutôt que moral, et je relevai qu'on avait dépensé depuis 1854, tant à la Guyane qu'à la Nouvelle-Calédonie, des sommes énormes : plus de 200 millions. En regard de cette somme et de cette quantité prodigieuse de main-d'œuvre pénale consommée, j'ai cherché à voir ce qui pouvait rester de travaux d'utilité permanente. J'ai constaté qu'on avait accumulé beaucoup de moellons — c'est la caractéristique de nos administrations pénitentiaires, — mais que c'était le moellon accumulé pour lui-même; comme travaux d'utilité coloniale, j'ai trouvé quelques kilomètres de quais à Nouméa, quelques kilomètres de routes en Guyane, et c'était tout. Donc, au point de vue économique, c'était sensiblement zéro.

Au point de vue moral, j'ai entendu de véritables clameurs, tant à la Guyane qu'à la Nouvelle-Calédonie, contre la transportation. Ce qui provoquait l'indignation générale, c'était surtout cet article 6 de la loi de 1854, d'après lequel le libéré doit, une fois sa peine faite et si elle dépasse huit ans, rester dans la colonie à perpétuité.

La promiscuité des libérés, c'est, en effet, pour eux l'impossibilité du relèvement. Il arrive même que le libéré qui aurait pu, dans un autre milieu, tenter de s'amender, est retenu par un faux amour-propre, assez commun chez les anciens bagnards, qui leur fait mettre

leur point d'honneur à ne pas se corriger. Mais les protestations des Conseils généraux contre l'agglomération des libérés étaient surtout causées par le discrédit qui en résultait pour la colonie, et rendait tout essor impossible. C'était aussi le discrédit pour les colonies voisines, même étrangères : l'Australie faisait entendre des plaintes réitérées, et, peut-être parce qu'ils lui rappelaient ses propres origines, ne voulait pas de nos déportés. Tout le monde se plaignait de la transportation, et la colonie, et les philanthropes, et les criminalistes.

Au point de vue du relèvement moral, il n'y avait qu'à voir les résultats : ils étaient nuls.

Vous voyez, messieurs, dans quel esprit j'ai rédigé mes deux propositions de loi sur la transportation et la relégation. Je vais maintenant les résumer rapidement.

Le chapitre premier de la première proposition contient l'historique de la transportation.

La transportation est vieille comme nos colonies; la première trace qu'on en trouve est un édit royal de 1719 relatif à la Louisiane; puis un édit de 1763 concernant la Désirade. Tous les peuples qui ont eu des colonies en ont essayé, tous l'ont abandonnée successivement. Nous sommes les seuls, avec l'Espagne et la Russie, qui l'ayons conservée. Mais, pour la Russie, la situation est différente; la Sibérie est une colonie qui fait suite à la métropole; ce n'est point la transportation au delà des mers, et, au surplus, l'exemple n'est peut-être pas à recommander.

L'Allemagne ne songe pas à la transportation; l'Angleterre y a renoncé; bref, j'ai là des documents historiques qui tendent à prouver que l'expérience des autres nations est favorable à notre thèse.

Le chapitre II concerne la loi de 1854, son triple but : la préservation sociale, l'expiation, l'amendement.

Au point de vue de la préservation sociale, il y a à dire que les évasions sont fréquentes et que la préservation n'est pas assurée. On s'évade du bagne comme on veut. Les tentatives d'évasion sont au nombre de 800 à 1.000 dans l'année. Les évasions définitives, toutefois, sont moins nombreuses, car, si on s'évade facilement, il y a de grandes difficultés pour trouver des vivres dans la forêt et pour gagner un port. Elles ont néanmoins pu atteindre une proportion de 12 0/0 du contingent amené dans l'année. On peut dire que les audacieux, les vigoureux, c'est-à-dire les malfaiteurs les plus redoutables, s'évadent assez aisément.

Vous me direz que c'est une question de surveillance. Sans doute;

mais les camps et les chantiers de la transportation, comme ceux de la relégation, sont très étendus et ne peuvent être entourés de murs; les condamnés vont travailler dans la forêt, et le nombre des surveillants, pour des raisons de budget, ne peut être indéfiniment augmenté.

Sous les tropiques, pour avoir un surveillant vigoureux, qui ne soit ni en congé, ni à l'hôpital, il en faut payer quatre ou cinq (*Revue*, 1908, p. 4123). C'est ce qui fait qu'en réalité il y a un surveillant pour 50 condamnés.

M. LE PRÉSIDENT. — On m'a dit 60.

M. CHAUMPS. — Ma démonstration n'en serait que plus forte; si bien que, d'une part, l'impossibilité de clôturer les camps, d'autre part l'impossibilité de grever le budget du personnel de surveillance nécessaire rendent impossible l'amélioration de la situation au point de vue des évasions, et nous retrouverons tout à l'heure le même obstacle à l'amélioration des mœurs.

Je sais qu'ici j'ai des adversaires dont la thèse est celle-ci : ce que vous condamnez est condamnable; mais améliorons-le. Je dis que vous n'améliorerez pas; vous vous heurterez toujours à ces difficultés matérielles des camps non clôturés et d'une surveillance qui coûterait des sommes que vous ne pourrez pas payer, alors que vous pouvez avoir, par un autre système, de bien meilleurs résultats, et à bien meilleur compte.

Dans le même chapitre II, j'étudie les variations du régime : le régime de la répression brutale, qui a duré de 1854 à 1880; puis l'humanitarisme, qui régna de 1880 à 1891, et, enfin, le système inauguré par le décret du 4 juin 1891. Tous ces régimes ont successivement échoué.

Le premier régime appliqué fut celui de la répression. On cherchait uniquement l'expiation du crime; puis, peu à peu, l'expiation fut perdue de vue; il se fit une réaction contre cette discipline qu'on qualifiait d'arbitraire et de cruelle, et le décret du 18 juin 1880 fut préparé sous l'influence d'idées philanthropiques et de principes très élevés, reposant presque exclusivement sur la théorie de la moralisation : par-dessus tout, on voyait toutes sortes d'avantages dans cette vie en plein air. Finalement, l'humanitarisme eut les mêmes résultats que le système auquel il avait succédé, et, en 1891, intervint un décret qui était un décret de réaction contre le précédent.

On essaya du bon de cantine, dont le principe était celui-ci :

L'État ne vous doit pas la nourriture : vous devez travailler. Avec du pain et de l'eau, nous vous empêcherons de mourir de faim, si vous voulez de la viande ou du vin, vous devrez travailler.

Cela échoua comme le reste, et pour cette raison que le bon de cantine répondant au travail effectif n'est possible que si le travail peut toujours être donné. Or nous sommes sous les tropiques, où l'Européen ne travaille pas facilement; puis les nécessités de la surveillance font que l'on agglomère en un lieu déterminé ou en deux ou trois endroits tous les forçats : ils se trouvent ainsi 6.000 à 8.000 accumulés en deux ou trois camps. Cette concentration aboutit à ce résultat qu'il est impossible de leur donner du travail : il n'y a pas indéfiniment du travail à faire dans un même endroit. D'autre part, si vous dispersez les condamnés, que deviendra la surveillance, et comment imposerez-vous silence aux protestations de la colonie?

J'insiste sur ce dilemme : Si vous dispersez, il n'y a plus de surveillance; si vous concentrez, il n'y a plus de travail.

Si vous serrez la question, c'est l'impossibilité de l'amélioration que vous rencontrez à chaque pas.

J'ai réfléchi, Messieurs, pendant quinze ans à ces questions, ne rédigeant rien, mais y pensant souvent; je n'ai pas vu de solution autre que la suppression.

Du reste, je me contente de poser ici des questions; peut-être trouverez-vous des solutions qui m'ont échappé?

Le chapitre suivant concerne le manque de travail, l'impossibilité de l'expiation par le travail, l'échec de la colonisation pénale.

On a pensé à faciliter le relèvement en promettant des concessions de terres. Cette mesure a pris en Nouvelle-Calédonie un certain développement : au 1^{er} juin 1907, il y avait 1.100 concessionnaires; sur ce chiffre, 877 étaient des libérés, 227 des condamnés en cours de peine. Mais il n'est plus question aujourd'hui de la Nouvelle-Calédonie, où, depuis 1897, il n'est plus expédié de condamnés; du reste, à la Nouvelle-Calédonie même, on a considéré que la colonisation pénale avait abouti à un échec.

À la Guyane, il existe une quarantaine seulement de concessionnaires, qui vivent misérablement et ne peuvent pas espérer devenir des propriétaires définitifs. Il existe aussi une cinquantaine d'autres concessionnaires urbains, qui sont une gêne pour le développement de la colonie.

Je termine en disant ceci : « La colonisation pénale a donc échoué lamentablement, comme toutes les autres entreprises de la transportation. »

Le chapitre III est consacré à la faillite morale de la transportation. Ici, messieurs, le spectacle est encore plus lamentable et déshonorant pour notre pays : « Il est triste de constater que la presque totalité de ces hommes n'est accessible qu'à l'émulation du mal. A peine peut-on considérer comme susceptibles d'amendement les quelques transportés qui vivent isolés dans des endroits spéciaux... Les condamnés passionnels, qu'un crime accidentel a amenés au bagne, ne tardent pas eux-mêmes à perdre tout ressort moral. La raison de cette dégradation progressive, fatale, c'est la vie en commun, en quasi-liberté, sous un climat meurtrier, des pires scélérats : on se rend aisément compte de ce que peut être, dans de telles conditions, un tel milieu. »

Et je dis que les mœurs les plus abominables y règnent. Elles y règnent officiellement : l'accouplement est toléré. Les hommes vont au bois deux par deux ; c'est accepté ; on sait que l'un ne va pas sans l'autre ; et le pavillon français couvre tout cela ! Et ce qui juge le système, c'est le fait que je vais vous dire, fait qu'il faut bien mettre dans vos oreilles pour qu'il n'en sorte pas ; nous verrons ce que trouveront à y répondre les partisans d'une amélioration du système. La nuit, les condamnés sont libres dans leurs pavillons ; ils sont abandonnés à eux-mêmes. Aucun surveillant n'y peut pénétrer ; tout surveillants qui s'y aventurerait seul risquerait sa vie. Et que se passe-t-il, durant ces nuits ? Le matin, il n'est pas rare de trouver un cadavre ; et nous sommes en terre française !

Vous me direz : augmentez le nombre de surveillants. L'organisation actuelle nous coûte 2 francs par homme et par jour. Je demanderai aux partisans de l'amélioration du système de calculer l'augmentation de dépense qui résulterait d'une augmentation du nombre des surveillants suffisante pour empêcher les horreurs que je signale et je leur demanderai s'ils croient que les Chambres voteraient les crédits nécessaires.

Voilà des raisons de fait contre lesquelles il n'y a rien à dire. Il n'y a pas de doctrine de droit, pas de considération qui puisse aller contre ces faits brutaux ; la situation présente n'est pas tolérable et elle n'est pas améliorable autrement qu'avec un chiffre de dépenses inadmissible. Plutôt que porter à 4 ou 5 francs par jour la dépense des condamnés, plutôt que porter de 8 à 20 millions le budget de la transportation, on préférerait le bateau à soupape...

Et puis, comment modifierez-vous la situation grave qui résulte de la plaie de la libération, c'est-à-dire de la répugnance invincible des colons pour le voisinage des libérés. (*Ibid.*, p. 1123, note.)

Cayenne ne veut pas des libérés.

M. LE PRÉSIDENT. — Mais Paris non plus !

M. CHAUTEPS. — Cayenne n'en veut pas ; il reste 11 communes. Ces libérés, qui ne sont plus des bagnards, qu'allez-vous en faire ?

« Étant donnée la mauvaise réputation des transportés et des relégués, non seulement les hommes libres ne veulent pas faire appel à leur main-d'œuvre, mais ils menacent de faire aux condamnés un mauvais parti si le pays leur est ouvert. Ainsi repoussés de partout et cantonnés dans des endroits où leur nombre les empêche de gagner leur vie, les libérés et les relégués individuels vivent dans une misère lamentable, et il arrive journellement qu'un ancien forçat, affamé, demande et obtienne sa réintégration au bagne pour être assuré de manger. »

Voilà la conséquence de l'obligation, pour le libéré, de vivre dans la colonie où il a subi sa peine. On n'en veut pas dans les centres ; dans les autres communes, ils arriveraient à former la majorité, si bien que, sachant qu'on les recevrait à coups de fusils, ne pouvant pas trouver de travail, il ne leur reste que le retour facultatif au bagne.

Tout cela est appuyé sur des chiffres. Comment modifierez-vous cet état de choses autrement que par la suppression de la transportation et de la relégation ?

Continuant à parcourir l'exposé des motifs de ma proposition, je rencontre une page consacrée à la mortalité. Dans un milieu bourgeois, c'est un chapitre que je n'oserais pas aborder, car on me dirait : c'est un bien s'ils meurent. Mais, ici, je crois avoir affaire à des hommes d'une autre mentalité.

Il y a des années où la mortalité a été effrayante, notamment pour les récidivistes. On envoie là-bas des hommes de 20 à 25 ans, pour lesquels la société n'a peut-être pas fait toutes les tentatives de relèvement possible. Transformer leur exil en condamnation à mort est peut-être excessif.

Voilà pour la faillite morale.

Quant à la faillite économique, j'en ai dit quelques mots tout à l'heure. Les travaux d'utilité publique exécutés sont nuls. J'ai fait dans mon travail une énumération contre laquelle personne n'a protesté. On ne m'a pas dit : vous avez oublié ceci ou cela ; mon tableau est donc complet, et, cependant il n'y a rien. Au surplus, vous trouvez à la Guyane, — M. Chessé pourra vous le confirmer, — un îlot qu'on appelle « la Mère » ; c'était autrefois un pénitencier très com-

plet. Il y a là des vestiges de routes et des moellons accumulés les uns sur les autres; il y a eu là un centre actif, qu'on a ensuite abandonné : c'est toute l'histoire de la transportation, qui représente la vie de l'écureuil : le travail sur soi et pour soi; au point de vue de l'utilité générale, rien.

Me ferez-vous cette objection que la transportation, si elle n'est pas améliorée à la Guyane, pourrait peut-être être appliquée dans de meilleures conditions sur d'autres points de notre empire colonial?

Où donc enverriez-vous vos condamnés?

Il ne peut être question de braver de nouveau les protestations de la Nouvelle-Calédonie, qu'appuyèrent si vigoureusement les plaintes de l'Australie.

Il ne peut être question ni des Antilles, ni de la Réunion. Tout petit pays serait saturé en un ou deux ans.

Si vous envoyez vos condamnés en Afrique, sur un continent, ce sera la pleine liberté; en Asie, nous avons assez de difficultés sans celle-là. Je ne vois pas d'endroit où l'on pourrait faire mieux qu'à la Guyane; et, quand vous aurez parcouru toutes nos colonies, vous arriverez à cette solution que la meilleure est celle qu'ont adoptée l'Angleterre et l'Allemagne : conserver les condamnés dans la métropole et les soumettre à un régime sévère, rigoureux et économique.

J'ai voulu voir ce qu'on faisait à Melun, — M. Grimanelli, qui est ici, connaît la question mieux que moi. J'ai vu des murs qu'on ne franchirait pas aisément, des condamnés bien surveillés se promenant en silence, travaillant le jour dans des ateliers relativement silencieux, bouclés la nuit, et j'ai pensé aux travaux forcés exécutés dans des maisons centrales, avec un certain nombre d'années d'encellulement complet de jour et de nuit. On ne peut guère dépasser cinq ans, paraît-il, au point de vue de la résistance du cerveau. Après cette première phase, je propose le régime d'Auburn, l'encellulement la nuit, le travail en commun et en silence le jour. Il m'a semblé que ce serait plus efficace, plus terrible comme peine, plus redouté des criminels, plus efficace comme moyen d'amélioration, et plus économique. A Melun, les condamnés nous reviennent à 78 centimes par jour. J'ai fait une règle de trois très facile, en prenant le chiffre de nos transportés et de nos relégués — car pour la relégation le calcul est pareil — et, en tablant sur le prix de revient de la maison de Melun, j'ai constaté que nous économiserions annuellement quatre millions et demi : c'est appréciable. Si nous manquons de prisons, avec ces quatre millions, pendant quelques années nous pourrions faire les constructions et installations nécessaires. Mais la loi Béren-

ger nous a fait des prisons disponibles; nous pouvons les utiliser. Si nos prisons ne suffisent pas, bornons-nous à une économie provisoire de deux millions; avec les deux millions de surplus, gageons un emprunt de trente millions de façon à faire d'un seul coup la totalité des maisons nécessaires, et vous aurez plus tard une économie de quatre millions par an.

Voilà mon système; au point de vue économique il est indiscutable. Il est également favorable à nos colonies, car je maintiens la possibilité d'envoyer des groupes de forçats jeunes et vigoureux aux colonies qui feraient appel à la main-d'œuvre pénale. Ce seraient des groupes organisés à la façon des disciplinaires, fortement encadrés, avec comptabilité sommaire. On a fait, en Afrique, des travaux précieux à l'aide des disciplinaires.

Il n'y aurait plus de colonies exclusivement vouées à la transportation, et toutes pourraient recevoir des transportés dans des conditions déterminées.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous l'avons demandé depuis vingt ans.

M. CHAUMPS. — Vous voyez donc que nous pouvons nous entendre. Des cahiers des charges mettraient à la charge des preneurs la totalité des frais, moins les frais de surveillance, qui doivent incomber à l'État.

Voilà ma combinaison. Vous la trouverez, rédigée en articles de loi, dans votre Revue de décembre (p. 1127). Je la crois indiscutable au point de vue budgétaire; au point de vue de l'amélioration, je crois qu'elle donnerait de bons résultats.

Et maintenant, Messieurs, vous ne pouvez pas maintenir les relégués à la Guyane, si vous n'y envoyez plus les transportés. En effet, qu'est-ce que c'est que la relégation? Elle consiste à envoyer aux travaux forcés à perpétuité des gens qui ont payé leur dette à la société, qui sont libérés. M. Leveillé l'a dit; ce n'est que le pseudonyme de la transportation.

Voilà un jeune homme qui a commis un certain nombre de délits; il a purgé sa dernière condamnation. Par mesure de précaution, de préservation sociale, la société décide de l'éloigner : c'est le mot « éloignement » qui se trouve dans l'esprit de la loi. On l'éloigne; seulement on l'envoie à la Guyane, sous un climat insalubre. Il est entendu, de par la loi, qu'avant de l'envoyer là-bas, on fera ici le triage des individuels et des collectifs; mais on ne le fait pas. Ils partent tous

dans les mêmes conditions, et, quand ils sont arrivés là-bas, on se heurte d'abord à la difficulté de faire vivre ceux que l'on voudrait faire bénéficier de la relégation individuelle, puis aux résistances de la colonie qui craint de voir s'augmenter le nombre des relégués individuels.

M. GRIMANELLI. — Il n'augmente pas; il n'existe pas.

M. CHAUMPS. — Justement, et j'explique pourquoi.

Les relégués arrivent et ils restent classés dans la relégation collective. Or, la relégation collective, c'est le bagne, et le bagne à perpétuité pour le plus grand nombre; car l'admission à la relégation individuelle, en cours de peine, est fort rare. Au 1^{er} janvier 1908, en ne comptant pas les 155 femmes qui allaient être rapatriées, il y avait à la Guyane 2.581 relégués, dont 652 individuels seulement.

La mortalité est effrayante. J'affirme que la peine accessoire de la relégation est encore, annuellement, un arrêt de mort pour cinquante à soixante sur mille récidivistes n'ayant commis que des délits.

Avez-vous conscience d'avoir fait tout le possible pour éloigner du crime, avant le premier délit et après les premiers, ces 50 à 60 jeunes gens que vous avez envoyés à la mort?

Est-il besoin de dire que la vie en commun, sous un climat aussi meurtrier, rend tout amendement impossible?

Il est toutefois une influence plus démoralisante que le climat, c'est le sentiment qu'a le relégué de l'inanité de son effort. Il sait qu'il est là pour toute sa vie; toute lueur d'espérance est éteinte en lui; il se rend compte des obstacles insurmontables qui s'opposent à sa réhabilitation, à son relèvement (*ibid.*, p. 1125).

Pour être admis au bénéfice de la relégation individuelle, le relégué collectif devra prouver qu'il a les ressources suffisantes pour payer les frais de justice dont il est débiteur envers l'État, ainsi que son fret de retour. Ces deux conditions équivalent évidemment à une impossibilité.

« Il devra justifier d'un capital nécessaire pour vivre ou de moyens lui permettant de vivre de son travail; le fait de posséder un métier ne suffit pas ».

Je dois reconnaître que ces absurdités-là sont amendables; et il n'en est plus de ces sottises comme des obstacles que je signalais tout à l'heure. Le ministre n'a qu'à y penser; d'un coup de plume elles peuvent disparaître.

En somme, la relégation comporte toutes les objections morales que je faisais tout à l'heure à la transportation: l'impossibilité de la

surveillance, la facilité de l'évasion, la fainéantise et les mœurs les plus abominables.

Au surplus, on ne pourrait pas maintenir la relégation si on ne maintenait pas la transportation; la suppression de l'une doit entraîner la suppression de l'autre.

J'ai hésité longtemps à déposer mes propositions de loi. Bien des fois j'ai consulté M. Bérenger, parce que, si je voyais la possibilité de remplacer la transportation par un autre régime pénitentiaire, la question m'apparaissait moins claire pour la relégation.

Il fallait tenir compte d'un état d'esprit qui s'explique, de la peur bien compréhensible qu'ont les honnêtes gens des apaches. Je pensais bien que, si je proposais la suppression pure et simple de la relégation, j'aurais un succès négatif, et je cherchais si je ne pourrais pas trouver quelque part, en Corse, par exemple, des pénitenciers dont on pourrait faire des centres pénitentiaires agricoles. Ce n'étaient que des solutions boiteuses; mais un jour, dans la conversation, une idée m'est venue, une idée un peu hardie, à laquelle je n'osais pas m'attacher. Mais M. Bérenger, que j'ai vu au Sénat, à qui je la soumis, me dit que peut-être elle pourrait se discuter, et il me permettait en quelque sorte de poser la question.

Je m'étais dit: puisque la relégation actuelle équivaut aux travaux forcés à perpétuité, je suis fondé à proposer pour les relégués, au lieu de la relégation aux colonies, les travaux forcés à temps dans une maison de force en France; ce serait, pour un temps, le régime cellulaire dont on attend des effets moralisateurs; ce seraient aussi le travail effectif et surveillé, l'impossibilité de l'évasion, la possibilité du relèvement.

Est-il si excessif de dire qu'à partir d'un certain nombre de récidives, le délit deviendra un crime? qu'on le qualifiera crime, de façon à appliquer une peine différente? Dans notre droit, c'est la peine qui qualifie la faute, plus que l'essence de la faute elle-même. M. Bérenger, M. Cordelet, que j'ai consultés, m'ont en quelque sorte autorisé à poser la question. Elle est évidemment un peu nouvelle. Je m'y suis attaché d'autant plus volontiers qu'il fallait aboutir.

J'ai donc proposé que le quatrième délit, la condamnation pour vagabondage ne comptant pas, serait qualifié crime et pourrait entraîner la peine des travaux forcés à temps.

Messieurs, voilà mes propositions; elles ne sont peut-être pas des solutions définitives. J'ai eu seulement la pensée de poser la question; vous élaborerez sans doute des textes très éloignés de ceux que j'ai rédigés moi-même; mais nous ne pouvons pas, au Parlement,

déposer des propositions de loi sans qu'elles soient complètes, et je m'attends à ce que celles-ci, lorsqu'elles auront passé par le laminoir des commissions, arrivent à ressembler fort peu à ce qu'elles sont actuellement.

En tous cas, je considère comme une bonne fortune d'avoir pu m'expliquer devant vous. Vous allez discuter cet exposé sommaire et de vos discussions jaillira une lumière qui s'irradiera jusque dans les Commissions du Sénat et de la Chambre des députés. Croyez que nous serons heureux de nous inspirer de vos idées et de vos précieux conseils. (*Applaudissements.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Au nom de la Société, je remercie M. le sénateur Chautemps de la communication si intéressante qu'il vient de faire, et dans laquelle il pose une question qu'il était impossible de ne pas voir poser. La relégation date d'une vingtaine d'années, la transportation date de 1854. Depuis cette époque, il est certain que bien des critiques ont été dirigées contre ces institutions pénales et le moment est arrivé où toutes ces questions doivent être examinées de nouveau et où l'on doit essayer d'améliorer notre système répressif.

Il n'est pas douteux, pour tous ceux qui connaissent la situation, qu'il y a beaucoup à faire, que beaucoup des critiques que M. Chautemps vient de diriger contre la transportation et la relégation sont justifiées. En particulier, il est certain que l'état moral des relégués et des transportés laisse infiniment à désirer. C'est une vérité très triste, mais qu'il faut avouer.

La question est donc posée. On me permettra seulement, puisque nous ouvrons la discussion, et sans vouloir moi-même prendre parti en ce moment, d'exposer quelques idées pour permettre à cette discussion de se mieux dégager.

Il est certain que la transportation et la relégation ont été établies dans notre législation française, en 1854 et en 1885, comme des mesures de sécurité publique.

Nous nous souvenons tous de la discussion qui a précédé la relégation; tout le monde se rappelle les efforts faits à cette époque par le parti républicain pour assurer l'ordre public contre les malfaiteurs et les raisons qui ont porté M. Waldeck-Rousseau à proposer l'expatriation définitive des récidivistes incorrigibles. La relégation a été admise comme une mesure de sûreté et la grosse question qui surgit est de savoir, si on la supprime, comment on la remplacera. Il est facile de formuler des critiques contre la transportation et la relégation; elles sont nombreuses et justifiées. Mais il faut se souvenir

des maux auxquels elles ont eu pour but d'apporter un remède. Le souvenir en est perdu peut-être; il faut rappeler pourtant la terreur que les libérés des bagnes jetaient en France avant 1854, et dans les campagnes et dans les villes. Et, en 1884, ce sont des raisons analogues qui ont fait établir la relégation contre des individus qui, en grande majorité, n'ont commis que des délits de peu d'importance, petits vols, vagabondage et mendicité, mais qui, libérés des prisons, répandaient l'effroi dans toutes les campagnes et formaient dans les villes des bandes redoutables.

Or voici la question grave qui se pose. M. Chautemps propose que les condamnés aux travaux forcés subissent leur peine en France, d'abord sous le régime cellulaire, puis sous le régime d'Auburn.

Mais que fera-t-on des libérés? Si les colonies, en ce moment, vivent dans la terreur des libérés et n'en veulent plus, faut-il les ramener en France?

M. Chautemps cherche une solution dans la prison en France. Ce n'est pas impossible, mais à condition qu'elle soit perpétuelle. Si ceux qu'on condamne actuellement à la relégation ne doivent jamais sortir de la prison, le but visé par la relégation sera de même atteint; si, après l'expiration de leur peine, vous mettez les récidivistes incorrigibles dans des établissements fermés, il sera possible de maintenir la sécurité publique. Mais établirez-vous ces mesures rigoureuses et surtout les appliquerez-vous avec une inflexible rigueur?

M. Chautemps estime que les dépenses faites pour la transportation sont trop considérables. Il croit avoir trouvé quatre millions d'économies, quatre millions sur un budget de quatre milliards! Mais la question n'est peut-être pas là: elle est plutôt de savoir ce que la France a économisé de crimes, combien de méfaits auraient été commis par les individus transportés ou relégués, s'ils étaient restés sur le territoire français. Voilà, à mon sens, comment il faudrait présenter la question.

Un dernier mot, pour établir un fait matériel. Les sections mobiles dont a parlé M. Chautemps sont prévues par les règlements, au moins pour les relégués; et je crois même qu'actuellement il y a une section mobile organisée au Maroni.

Mais, depuis qu'elle est organisée, on a en vain demandé aux diverses colonies si elles voulaient accepter ces travailleurs; toutes les ont refusés, en sorte que cette section ne fait rien du tout.

M. LARNAUDE. — Elle est immobile! (*Rires.*)

M. GARÇON. — Il paraît que c'est une des parties les plus mauvaise de la relégation.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT. — Avant que s'engage la discussion je voudrais vous soumettre deux lettres que je viens de recevoir : de M. FRANCONIE, député de la Guyane, et de M. P. CUCHE, professeur à la Faculté de droit de Grenoble.

M. Gustave FRANCONIE (*Note lue*). — En principe, je ne reconnais à aucune collectivité le droit de se débarrasser de ses criminels en les déversant au sein d'une autre collectivité, surtout lorsque cette dernière n'est qu'une faible colonie incapable de s'en défendre.

Mais, ceci posé, comme je ne crois pas que nous soyons à la veille de décider les Pouvoirs publics à renoncer à la transportation à la Guyane, je ne crois pas expédient d'ouvrir, dans ce but, une campagne destinée à rester longtemps encore absolument stérile. Puisque, malgré tout, il faut subir la transportation, tout ce que je demande, c'est que l'on utilise enfin cette institution au profit de notre colonisation.

On en eût, depuis fort longtemps, retiré des bénéfices, si, dès l'origine, c'est-à-dire dès 1852, on eût appliqué, à la Guyane, les plans si judicieusement élaborés alors par l'éminent Ministre de la Marine et des Colonies, M. Ducos. D'une façon générale, ces plans consistaient à n'établir d'abord de pénitenciers qu'aux environs du chef-lieu de la colonie et le long du littoral, c'est-à-dire dans les régions déjà assainies, de façon à permettre aux condamnés de s'acclimater peu à peu, et de se conserver, puisqu'on les destinait à des travaux de colonisation, et même dit la loi de 1854, aux travaux *les plus pénibles de la colonisation*. De la sorte, on n'eût pas manqué d'obtenir des résultats, car, même dans ces régions privilégiées, il y avait d'utiles travaux à exécuter, ne fût-ce que la confection de routes et moyens de communication entre les parties déjà habitées du pays. Pour être les moins pénibles, ces travaux faits dans des conditions assez favorables, en prenant toutes mesures de sécurité, eussent, en rayonnant, préparé peu à peu les condamnés aux travaux infiniment plus pénibles, au défrichement des forêts vierges de l'intérieur.

Malheureusement, les sages instructions de M. Ducos ne furent aucunement suivies par les autorités de la colonie. Ces autorités se laissèrent émouvoir par les criailleries d'une certaine partie de la population protestant contre un voisinage, une « promiscuité » qui lui semblaient également dangereux et déshonorants, et elles prirent

exactement le contre-pied des instructions ministérielles. La plupart des pénitenciers furent établis, du premier coup, dans le haut de la plupart des rivières de la colonie, en pleine forêt vierge. Les condamnés furent mis, dès le premier jour, aux travaux de déboisement. Et des milliers d'hommes tardèrent à peine quelques mois à disparaître victimes des miasmes paludéens, et sans avoir encore réussi à rien exécuter.

Dès lors, tout fut perdu. L'on se contenta de répandre la légende que la Guyane était décidément une sorte de guillotine sèche; qu'il fallait décidément renoncer à y faire travailler l'Européen. Et c'est alors que commencèrent à se produire ces perpétuels et périodiques changements de direction de la transportation, tantôt vers la Nouvelle-Calédonie, tantôt vers la Guyane, sans aucune espèce de profit pour la Guyane, mais, en revanche, au grand détriment des finances de la métropole, à laquelle l'œuvre coûte gros, sans rien rapporter, quoique l'on puisse prétendre.

Et c'est là la pratique que poursuit, depuis plus d'un demi-siècle, et sans surveiller, la direction de l'Administration pénitentiaire au ministère des Colonies, sans vouloir rien modifier à une semblable pratique.

De la stérilité, pour ne pas dire de la culpabilité de cette pratique, un seul fait suffira à donner l'idée : à l'heure actuelle, et malgré les milliers de condamnés qu'a dévorés la Guyane, non seulement la colonie est encore comme au premier jour et n'a été en aucune façon préparée pour son développement économique, mais elle ne compte pas même quarante kilomètres de routes, faites par la transportation, pour la communication de ses diverses régions habitées. Ce qu'il y a encore de condamnés là-bas a été presque exclusivement interné sur le territoire du Maroni, où il est censé se livrer à des travaux agricoles. C'est à grand-peine que les deux derniers gouverneurs ont pris sur eux d'en distraire quelques-uns pour reprise de confection de routes, tout en déclarant, eux aussi, les Européens et même les Arabes impropres à ce genre de travaux à la Guyane. A peine en accorde-t-on au chef-lieu, même pour de simples services de voirie urbaine. Telle est, en gros, la situation actuelle.

Que serait-ce, s'il était possible d'entrer dans des détails historiques et même dans les menus détails d'actualité !

Dans ces conditions, il n'est pas douteux que ce qu'il y aurait de mieux, à tous les points de vue, ce serait la suppression immédiate de toute transportation, tout au moins à la Guyane, la seule dont je sois autorisé à m'occuper. Mais, comme nous ne sommes pas les

maîtres, je le répète, d'obtenir de longtemps une semblable solution, le mieux serait, dans la situation actuelle, d'en poursuivre une autre, c'est-à-dire l'utilisation de la main-d'œuvre pénale dans la colonie, et, pour cela, une modification complète de l'esprit et des pratiques de l'Administration pénitentiaire au ministère des Colonies.

Bien des fois, au cours de ma carrière, j'ai poursuivi non pas cette grande réforme mais du moins certaines réformes de détail. Jamais je n'ai rien pu obtenir. C'est que, même dans cette mesure restreinte, il eût fallu une bien autre autorité que la mienne. Quelle autorité ne faudrait-il pas pour une réforme complète de l'Administration pénitentiaire elle-même au ministère ! L'honorable sénateur Chautemps, lui-même, n'y arriverait pas sans beaucoup de mal, si même il n'y arrivait jamais !.

M. P. CUCHE. (*Note lue.*) — L'insuccès et le discrédit de nos peines coloniales viennent en grande partie de ce qu'on ne s'est jamais entendu sur le rôle qu'elles devaient jouer et, par conséquent, sur les résultats qu'on devait en attendre. Quand le législateur disait « peine coloniale », l'Administration comprenait : « colonisation pénale », et cette lamentable confusion entre deux choses si profondément distinctes s'est prolongée pendant de longues années. Veuillez me détromper ; mais je crois bien qu'elle dure encore.

L'expatriation pénale correspond à divers besoins. Or, jusqu'à présent, on ne paraît pas avoir compris qu'elle ne peut y satisfaire qu'à condition de revêtir des formes variées et d'utiliser, suivant les cas, un personnel bien différent. Lorsque la métropole expédie ses criminels aux colonies, ce peut être avec une des trois intentions suivantes.

1° Ou bien, elle veut s'en débarrasser purement et simplement. La transportation anglaise n'a jamais eu d'autre but : notre loi de 1885 sur la relégation procède directement de cette inspiration ; et, si vous voulez mon avis, à travers la fumée de quelques rêveries humanitaires, on découvre facilement que le législateur du 30 mai 1854 n'avait que cette pensée là derrière la tête.

Ce résultat, on ne saurait méconnaître que la transportation et la relégation l'ont atteint. Si elles ne l'ont pas fait plus complètement, et je vise ici surtout la relégation, la faute en est aux magistrats, que leurs habitudes professionnelles disposent mal à punir tout un passé criminel à l'occasion d'un délit sans gravité et qui font de la peine éliminatrice une application de jour en jour plus parcimonieuse.

Qu'il n'y ait à attendre aucune vertu moralisatrice et aucun effort

de colonisation de l'expatriation pénale pratiquée dans ce but, personne n'en doit être surpris. Il est vraiment étrange qu'on ait pu si longtemps accréditer la fameuse formule : « Transportons des ferments, en éliminant des déchets ». Toute société humaine a ses rebuts inassimilables et inutilisables ; il faut savoir s'y résigner et ne chercher qu'à les mettre hors d'état de nuire, au meilleur marché possible. C'est à ces limites étroites que se réduit le débat.

2° Ou bien on expatrie dans l'intérêt de la colonie, qui profitera de la main-d'œuvre pénale.

C'est à ce sujet que les malentendus les plus graves et les plus regrettables se sont produits.

Par la plus fâcheuse interprétation des mots « colonisation pénale », on a cru que l'on pouvait *coloniser avec des criminels en cours de peine*, et l'on a affecté exclusivement certaines colonies aux envois de transportés que l'on débarquait forcés, mais avec la perspective de les transformer sur place en colons. Entendue dans ce sens, la colonisation pénale n'existe pas ; c'est une pure chimère et l'expérience n'a pas tardé à le démontrer. La colonisation libre, seule, est possible.

Mais ce qui n'est pas chimérique, c'est de mettre la main-d'œuvre pénale à la disposition de la colonisation libre, surtout à ses débuts, et toujours pour une période de temps strictement limitée. La peine de la transportation ne peut être appliquée à la colonisation qu'à condition d'être essentiellement nomade dans son lieu d'exécution. Son affectation exclusive à certaines colonies est un non-sens.

C'est également à cette condition que la transportation peut rester une peine redoutable.

Évidemment, les transportés étant soumis, sous les climats les plus variés, à des travaux vraiment pénibles, devant, à peine achevés d'un côté, être recommencés de l'autre, un pareil régime donnerait lieu à des statistiques émouvantes : le tiers ou la moitié parfois des effectifs de forcés risquerait de rester en route. C'est à peu près dans cette proportion que sont tombés nos soldats sur les terrassements de Majunga à Tananarive.

L'expérience des chantiers mobiles n'ayant jamais été faite sérieusement, on ne peut tirer aucune indication utile des résultats obtenus jusqu'ici par l'emploi de la main-d'œuvre pénale aux colonies.

3° Enfin on peut transporter, non pour punir, mais pour récompenser ; la transportation, dite volontaire, devenant un mode de libération conditionnelle. Ici encore, on ne saurait parler de colonisation pénale, mais d'une incorporation, dans la colonisation libre, des meilleurs éléments de la population pénale.

Telles sont les différentes conceptions intéressées dans l'expatriation pénale. Peut-être n'était-il pas inutile de les présenter dans une vue d'ensemble, au seuil d'une discussion où l'on se propose d'en faire table rase? Je l'ai cru, et c'est là la meilleure excuse de ces trop longues observations.

M. A. RIVIÈRE, ancien magistrat. — J'ai lu avec attention (*Revue*, 1908, p. 4127) les articles de la proposition de M. Chautemps concernant l'organisation des sections mobiles. Je les ai approuvés d'autant plus qu'ils concordent avec les vœux formulés en 1901 par notre première Section et transmis par notre Conseil de direction au ministère des Colonies, qui d'ailleurs leur a fait l'accueil le plus sévère (*Revue*, 1901, p. 856; 1902, p. 830). Mais je veux faire une réserve sur la deuxième partie de son art. 3 et sur les explications qu'il nous a données sur les conditions dans lesquelles cette main-d'œuvre pénale serait mise à la disposition des colonies.

M. Chautemps nous a dit que les preneurs supporteraient la totalité des frais, sauf ceux de surveillance. Remarquez, — M. le Président vient de le rappeler, — que, dès 1885, en 1895, en 1898, le Département a offert cette main-d'œuvre à toutes nos colonies, successivement à 1 fr. 15 c., à 1 franc, à 75 centimes. Toutes l'ont refusée! Et vous espérez, aujourd'hui, qu'elles vont l'accepter, alors que vous ne fixez même pas d'avance le prix maximum de la journée de travail!

Même en tenant compte de ce que, en 1885 et en 1895, c'étaient des relégués, ouvriers très inférieurs, qui ont été offerts et que peut-être nos colonies, africaines ou autres, accepteraient moins difficilement des transportés, je crois qu'il serait prudent de reviser un peu ce texte, pour alléger la charge éventuelle de la colonie prenante.

M. CHAITEMPS. — La rédaction du texte pourrait, en effet, être modifiée dans ce sens.

M. A. RIVIÈRE. — Autre observation, à propos de la combinaison des art. 2 et 3. Ce même art. 3, § 1^{er} ne dit pas à partir de quel moment ces condamnés peuvent être mis à la disposition des preneurs. L'art. 2 organise le régime dans la métropole. Il stipule qu'un certain temps, variable suivant la durée de la peine (je reviendrai sur ce tarif), sera subi en cellule et le surplus d'après le système d'Auburn. C'est assez exactement le régime organisé par l'Angleterre à Portland, Portsmouth et Chatam, depuis que l'Australie l'a obligée à garder chez elle ses criminels. Mais vos condamnés pourront-ils être mis à la disposition des colonies dès le lendemain de leur condamnation

ou devront-ils attendre l'expiration de la première partie de leur peine : le stade cellulaire?

M. CHAITEMPS. — Dans ma pensée, c'est après la première partie de la peine.

M. A. RIVIÈRE. — En ce cas, la cellule constituant une préparation plus qu'insuffisante à la vie coloniale, je me demande s'ils arriveront dans vos colonies bien en forme, robustes, résistants, entraînés, comme il conviendrait pour supporter des travaux pénibles de colonisation. Cette objection avait déjà été présentée devant notre première Section en 1901, et elle ne l'avait pas arrêtée...

M. CHAITEMPS. — L'objection est très forte, en effet.

M. A. RIVIÈRE. — Dernière observation, sur l'art. 2. Il établit, pour la cellule, une échelle proportionnée à la durée totale de la peine. C'est le système consacré par certains Codes : italien, hongrois. Ce n'est pas celui du Code belge, qui stipule *a priori* un minimum de 10 ans de cellule (1), quelle que soit la durée des travaux forcés. Ce n'est pas non plus celui du Code hollandais, qui établit une durée préfixe de 5 ans de cellule. Je préfère de beaucoup ce dernier système, le « système fort ». Il est conforme aux dernières données de la science pénitentiaire, aux vœux de plusieurs Congrès (*Revue*, 1900, p. 1222 et 1262) : rendre la peine, courte, même pour le primaire, aussi inflictive que possible, pour mieux exciter l'effroi de la récidive. Les adoucissements dans l'application ne peuvent avoir qu'un effet : diminuer la crainte du châtimement, énerver l'exemplarité.

Il est admis qu'un condamné ne peut supporter l'isolement, en Belgique, plus de 10 ans, en Hollande et en France (projet Chautemps), plus de 5 ans. Mais, dans cette limite, tout condamné aux travaux forcés doit souffrir le maximum de dureté; il ne doit bénéficier des douceurs de la communauté que quand sa force de résistance est épuisée.

Je suis choqué qu'un grand criminel soit traité comme un simple délinquant, alors que, physiquement et mentalement, il peut encore supporter un régime plus austère.

M. LE PRÉSIDENT. — Permettez-moi de vous faire observer que ce sont là des questions de détail. Il me semble qu'il serait préférable,

(1) Je fais naturellement abstraction du tarif de réduction (*Revue* 1894, p. 963, note), qui n'infirme en rien le principe du minimum de 10 ans.



en ce moment, de concentrer la discussion sur la question de principe. Puisque nous avons ici des coloniaux qui peut-être ne pourront pas venir à notre prochaine séance, j'aimerais mieux que nous les entendissions sur ces questions générales.

M. DE LA LOYÈRE, *gouverneur honoraire des colonies*. — Les hasards de ma carrière m'ont conduit en Nouvelle-Calédonie, en 1893, et à la Guyane. J'y ai passé huit années de ma vie et ne me suis pas borné à y feuilleter des dossiers de criminels. J'ai feuilleté beaucoup d'âmes de criminels et je crois les connaître un peu.

En ce qui concerne la surveillance, je déclare que, pendant le temps que j'ai passé dans les colonies pénitentiaires, elle était faite la nuit d'une façon très exacte. Je parle de ce que j'ai vu : il y avait un système de contrôle bien organisé, un système d'olives que les surveillants devaient déposer en terminant leur ronde et au moyen desquelles on s'assurait qu'ils l'avaient réellement accomplie.

Personnellement, lorsque je visitais les condamnés, notamment aux camps disciplinaires où étaient réunis les forçats les plus dangereux, j'entrais toujours seul pendant la nuit dans les cases, sans jamais me faire accompagner d'aucun surveillant; j'allais jusqu'à l'extrémité de ces cases et, sur mon passage, tous les hommes se levaient, prenant la position militaire. Je ne suis donc pas tout à fait d'accord avec ce que vient de dire l'honorable M. Chautemps.

Je crois, ainsi que l'a fait remarquer tout à l'heure M. le président, que la question la plus importante est celle des libérés. Si l'on supprime la transportation, que fera-t-on des libérés qui peuplent les colonies? Seront-ils astreints à la résidence? pourront-ils circuler comme ils l'entendront? vivre où ils voudront? Je tiens à faire remarquer que ces libérés-là seront peut-être d'une catégorie plus dangereuse que les libérés qui errent actuellement dans les colonies pénitentiaires, attendu que certains de ceux-ci ont déjà subi une certaine influence moralisatrice.

Car le relèvement moral n'est pas une chimère; l'influence du mariage, de la famille est très efficace. J'ai constaté des faits très remarquables de relèvement. Je verrais avec beaucoup de chagrin abandonner cette partie de la mission de l'Administration pénitentiaire, qui consiste non seulement à faire exécuter la peine, mais, en même temps, à essayer d'amender le coupable de telle manière qu'il sorte du bagne meilleur qu'il n'y est entré. Je crois que l'existence en plein air, l'idée de la propriété, la vie de famille sont des adjuants qui ont une grande importance au point de vue de l'améliora-

tion morale du criminel. Lorsqu'on a donné au forçat en cours de peine une concession provisoire, — j'ai vu le fait non pas dix, mais cent fois — lorsque cet homme a entouré son champ de cinq hectares d'un fossé et d'une haie, et que, pendant la nuit, un autre condamné, un évadé, ayant franchi ce fossé, il lui met la main au collet et le conduit chez le gendarme, notre condamné est évidemment un individu modifié.

Je crois que le meilleur système consisterait à supprimer le mot de « libérés » et à dire que le condamné, une fois le châtiment subi, est encore *sub poena*, mais avec différents stades l'acheminant vers la liberté complète et définitive (1).

Je voudrais dire un mot de la Guyane, qui est aujourd'hui notre seul exutoire pénitentiaire.

Le grand défaut de la Guyane, ce qui a fait que la transportation à la Guyane n'a pas donné ce qu'on en pouvait espérer, c'est l'idée déplorable qu'on a eue d'y envoyer des Arabes, des gens d'une race différente de la nôtre et qui n'ont pas du tout le sentiment d'avoir été condamnés pour une action punissable. La plupart d'entre eux se sont rendus coupables de meurtres, et beaucoup, d'assassinats de femmes, ce qui, à leurs yeux, est péché très véniel, ou pour avoir razié des troupeaux. Ils ont une mentalité toute différente de celle des condamnés européens auxquels on a eu le tort de les juxtaposer.

Autre idée bizarre : vouloir marier ces gens à des femmes européennes condamnées. Il en est résulté des unions monstrueuses et une effroyable épidémie de prostitution. On se tromperait, à mon avis, si l'on voulait juger le principe de la transportation d'après ces exemples.

Quant à la Nouvelle-Calédonie, elle a été abandonnée. Ce fut une erreur et une faute, car la Nouvelle-Calédonie n'est pas, quoi qu'on en dise, un pays agricole. Il n'y pousse que du café, qui est bon, et de la politique, qui est mauvaise; et je crois que la politique fait beaucoup de tort au café.

Les vallées qui sont arrosées par un cours d'eau sont en petit nombre et c'est là qu'on avait installé la transportation; et on y était arrivé de mon temps à des résultats intéressants; je citerai, parmi les choses qu'on y avait installées, une ferme-école qu'on appelait Néméara, où l'on élevait les enfants issus de mariages de condamnés : cet institut datait d'une vingtaine d'années, et pas un des enfants qui y avaient été élevés n'avait paru devant le tribunal correctionnel. On avait donc

(1) *Conf. Revue*, 1898, p. 585; *supra*, p. 442 (Note de la Rédaction).

là, sous la main, une pépinière de colons qu'il eût été facile d'utiliser.

Mais, si la Calédonie n'est pas un pays agricole, c'est un pays minier. On y trouve du nickel, du cobalt, du chrome, peut-être du charbon, de l'argent, du cuivre : c'est une montagne de minerais. Or il me semble que le travail des mines est par excellence le travail qui convient à des condamnés aux travaux forcés. On avait commencé dans cet ordre d'idées et des compagnies minières s'étaient formées, qui étaient assez florissantes. Le jour où on eut supprimé l'envoi des condamnés, la plupart de ces compagnies minières durent cesser leur exploitation. Ne pourrait-on reprendre cette tentative et donner à ces compagnies des condamnés dans des conditions avantageuses pour elles et qui, en même temps, atténueraient les dépenses qu'occasionne au gouvernement la transportation ? La main-d'œuvre pénitentiaire est une main-d'œuvre qui ne fait jamais grève et dont l'emploi serait vivifiant pour le pays à bout de ressources.

On a parlé des réclamations des colons ; certes, il y a quelques colons, en Nouvelle-Calédonie, qui font beaucoup de bruit parce qu'ils font beaucoup de politique : des conseillers généraux nommés par 20 voix, des conseillers municipaux nommés par 3 ou 6 voix. Mais je me demande si leurs desiderata ont une autorité suffisante pour qu'il faille, à cause d'eux, supprimer la transportation.

On peut dire la même chose en ce qui concerne la Guyane. Nous n'avons là qu'une petite bande de terrain où vivent 30.000 habitants qui ne font pas grand-chose et qui n'ont jamais rien fait. Mais, au delà de cette étroite bande de terre, nous possédons théoriquement des centaines de kilomètres carrés de forêts vierges, de forêts où pullulent des essences d'arbres merveilleux. Répondant à l'argument de M. le Ministre qui nous disait tout à l'heure que les condamnés à la transportation ne peuvent pas travailler indéfiniment sur place, je soutiens qu'à la Guyane on pourrait travailler indéfiniment sur place dans cet espace quasi indéfini de forêts qui ne sont pas encore exploitées ni même explorées. Ne serait-il pas possible de s'en servir, comme je l'ai dit ailleurs, pour fournir à Paris et à d'autres grandes villes leur pavé de bois, pour fournir à des établissements publics leurs charpentes, leurs parquets, etc. Il me semble qu'il y aurait une foule de combinaisons comme celles-là qu'on pourrait chercher et réaliser en mettant des condamnés à la disposition de compagnies qui seraient, sous cette condition expresse d'employer la main-d'œuvre pénale, adjudicataires de l'État.

Je suis tout à fait de l'avis de M. Chautemps en ce qui concerne

l'emploi d'équipes mobiles ; mais je crois que le dépôt central ne devrait pas être en France, mais dans nos colonies pénitentiaires où on pourrait l'utiliser. Actuellement, on n'utilise les condamnés ni dans les mines calédoniennes, ni dans les bois de la Guyane, comme on pourrait le faire. Au lieu d'envoyer les soldats mourir dans des colonies malsaines pour construire des routes, ou d'y employer la main-d'œuvre indigène, qui est médiocre, je ne vois pas ce qui empêcherait de se servir des équipes mobiles de condamnés et d'instituer quelque chose qui ressemblerait, toutes proportions gardées, à ce qu'on a fait pour les années, dites de campagne, dont on fait bénéficier les militaires.

Les forçats des équipes mobiles qui seraient envoyés, soit sur leur demande, soit parce qu'on jugerait nécessaire de le faire, pourraient eux aussi bénéficier, dans certaines conditions à déterminer, du temps passé dans les colonies malsaines ; et, plus les travaux seraient malsains et dangereux, plus l'atténuation de peine pourrait être importante. J'indique seulement cette idée qu'il serait facile de développer.

Telles sont les quelques observations que j'avais à vous présenter en ce qui touche la transportation.

Quant à la relégation, je suis tout à fait de l'avis de l'honorable M. Chautemps, mais j'irai plus loin que lui ; je suis d'avis de la supprimer purement et simplement, parce qu'elle est une monstruosité et une hypocrisie. Vous condamnez aux travaux forcés à perpétuité des gens qui ont accumulé un certain nombre de délits souvent très légers, dont chacun n'est parfois susceptible que de quelques mois de prison : vagabondage, mendicité, grivèlerie, qui, additionnés, les envoient aux travaux forcés à perpétuité. Il me semble qu'il y a disproportion très grande entre la faute et la punition.

Souvent même, des condamnés aux travaux forcés, qui avaient, une fois leur peine expiée, à subir la relégation, m'ont demandé s'ils ne pourraient pas rester au bagne plutôt que d'être relégués. En somme, qu'est-ce que la relégation et qui a-t-on voulu atteindre par la relégation ? On a voulu atteindre les souteneurs et les chevaliers du trottoir ; les misérables qui vivent de la prostitution d'autrui. Eh bien ! Ce ne sont pas ceux-là qu'on relègue. On envoie dans les colonies les déchets des prisons ; j'y ai vu arriver des manchots, des hommes ayant une jambe de bois.

M. GRIMANELLI, directeur honoraire de l'Administration pénitentiaire
— Mais il y a un examen médical très sérieux !

M. DE LA LOYÈRE. — Je dis ce que j'ai vu : j'ajoute que les relégués sont des non-valeurs au point de vue du rendement ; ils ont passé leur temps à vagabonder, ils n'ont jamais travaillé, ils n'ont appris aucun métier, tandis que parmi les condamnés aux travaux forcés beaucoup ont été des professionnels, certains même sont d'habiles ouvriers, capables de rendre des services. Ceci explique le refus des colonies d'employer les premiers et pourrait expliquer qu'elles acceptent les seconds.

Je n'hésite pas à dire qu'il est désirable de voir supprimer la relégation, et je répéterai, après M. Leveillé, que cette loi, qui est le pseudonyme de la transportation, est hypocrite et monstrueuse.

Quant à la transportation, j'estime qu'il est nécessaire de la maintenir, en modifiant et en améliorant le régime du bagne. Je pense que tout en restant fidèle à ces deux principes connexes, l'expiation et l'amendement, il faut rendre l'expiation plus sévère. Je n'hésiterais pas à proposer le rétablissement des châtimens corporels. Je les crois d'une action plus efficace et plus moralisatrice que l'encagement d'un homme dans une cellule jusqu'à ce que son cerveau se liquéfie. Il ne faut pas avoir peur des mots. Je conclurai donc ainsi : maintien de la transportation, aggravée du rétablissement des châtimens corporels, et suppression de la relégation. (*Applaudissements.*)

M. CHAUTEPS. — Je n'ai pas l'expérience personnelle de M. le gouverneur de La Loyère ; mais vous pensez bien que j'ai entendu beaucoup de directeurs, beaucoup de chefs de chantiers, et tout ce que j'ai écrit m'a été dit plusieurs fois par des hommes qui avaient observé sur place. Mon projet a été vu par le ministre des Colonies et par les services compétents ; je crois que les faits que j'avance peuvent être considérés comme vrais. Mais une contradiction s'est élevée entre M. de La Loyère et moi. Peut-être avons-nous raison tous deux, car vous ne pouvez pas ne pas avoir dit la vérité, ni moi non plus. Vous étiez à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie en 1892 et en 1893 ; ce n'est qu'en 1896 que la transportation a cessé à la Nouvelle-Calédonie. Alors on a concentré, postérieurement à cette date, tous les envois sur la Guyane, et les difficultés de surveillance se sont accrues. Il y a là une explication de notre contradiction ; mais le fait qu'aujourd'hui les pavillons ne sont pas surveillés est un fait indiscutable et vous ne pourriez le faire disparaître que par une augmentation considérable des frais de surveillance, qui sont déjà très élevés.

Vous voulez entreprendre l'exploitation de la forêt ; il vous faudra y transporter votre camp, car vous ne reviendrez pas de cent kilo-

mètres coucher au Maroni. Vous serez alors en plein air, vous aurez des évasions à jet continu ; vous n'aurez pas la surveillance désirable ni au point de vue des évasions, ni à celui des mœurs ; vos condamnés auront la liberté complète et ce n'est pas pour cela que nous faisons des bagnes.

A la première partie des observations de M. de La Loyère, j'opposerai sa seconde partie, qui est une réfutation de la première. M. de La Loyère voudrait qu'au lieu d'une seule colonie pénitentiaire, des équipes de forçats pussent être envoyées dans nos diverses possessions, à la demande des colonies. C'est aussi mon désir. Mais, si vous êtes de cet avis, votre dépôt sera forcément en France ; vous n'enverrez pas vos condamnés à la Guyane, pour les renvoyer ensuite en Asie ou en Afrique ?

M. DE LA LOYÈRE. — Mais si !

M. CHAUTEPS. — Non ; le système des compagnies fortement encadrées se rendant à l'appel des gouverneurs et des compagnies de colonisation, cela implique le dépôt central en France, ou cela ne veut rien dire du tout. Vous devez avoir en France votre dépôt de la transportation. Il y a quelques maisons de force où vous conserverez les vieux, les mal-portants et le trop-plein des valides qu'on n'appelle pas aux colonies ; c'est forcément en France, car vous n'enverrez pas vos gens à la Guyane pour les répartir ensuite à travers le globe : cela coûterait trop cher.

C'est certainement ce dernier développement de M. de La Loyère qui a dû vous paraître le plus juste. Sur ce point, nous sommes d'accord ; il faut faire faire les travaux aux colonies par des forçats vigoureux, à qui on donnera des primes.

Et si nous colonisions aussi la France ? Lorsque nous faisons des canaux et des routes, qui faisons-nous travailler ? Ce sont des Italiens, des Belges. Nous sommes un pays aristocratique ; nos travailleurs ne veulent pas faire de travaux de terrassements, ils craignent le paludisme. Au lieu d'utiliser les ouvriers belges ou italiens, on peut utiliser nos condamnés en France, et, en somme, ce serait, au point de vue budgétaire comme au point de vue moral, quelque chose d'excellent.

M. DE LA LOYÈRE. — Et on ne s'évadera pas, en France, de vos camps sommaires ?

M. CHAUTEPS. — Mais le fond du système, c'est le travail dans la maison de force et, accidentellement, sur certains chantiers en

France; car je ne veux pas rétablir le bague en France. J'envisage seulement la possibilité de faire faire quelques travaux très durs par des forçats.

M. le sénateur BÉRENGER. — Par une sélection.

M. CHAUTEPS. — Par une sélection; le mot est à retenir.

Quant à la question des libérés, elle existe en Angleterre, en Allemagne, partout. Cela n'a pas empêché nos voisins d'en finir avec la transportation. (*Revue*, 1896, p. 388.) Des objections, il y en a partout; ce sont des gens avec lesquels nous aurons toujours des difficultés. Ce ne sont pas des gens de tout repos; il faut en prendre son parti.

D'abord, il y a à modifier la loi de l'interdiction de séjour : il faut surtout interdire le séjour des villes. Et, sur ce point, je me rallierais assez volontiers à l'idée de liberté très surveillée, avec plusieurs stades, telle que l'a exposée M. de La Loyère et telle que l'Angleterre songe à l'organiser à l'île de Wight (*Revue*, 1908, p. 1240) ou telle que le Code norvégien (art. 65) l'a conçue... Mais ce sont des questions secondaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Il y a un point que je voudrais rectifier dans les explications de M. Chautemps. Il a affirmé qu'en Angleterre on a renoncé à la transportation. Mais c'est une vérité historique que cette renonciation n'a point été volontaire. L'Angleterre avait commencé par transporter en Amérique; elle a dû ne plus y envoyer ses convicts après la guerre de l'Indépendance; mais, comme le système lui paraissait excellent, elle a repris la transportation en Australie. Et, cette fois encore, comment cette transportation a-t-elle cessé? Est-ce volontairement? Non, c'est parce que les Australiens ont pris des fusils pour empêcher les détenus de débarquer. Eh bien! nous transportons au Maroni, région où il n'y a personne; je ne pense pas que les habitants prennent des fusils!

M. Eugène PREVOST, avocat à la Cour d'appel. — Quand il y aura des habitants, on chassera les transportés.

M. LE PRÉSIDENT. — Aussi peut-être la solution est-elle la colonisation pénale, destinée à préparer le pays pour la véritable colonisation.

M. CHAUTEPS. — Mais vous voyez le résultat. On ne prépare rien du tout.

M. LARNAUDE. — La Guyane hollandaise et la Guyane anglaise se développent; la Guyane française ne se développe pas. Voilà le résultat de votre théorie!

M. LE PRÉSIDENT. — La Guyane a très peu d'habitants pour un immense territoire. Peut-être est-ce parce que l'État a entrepris l'œuvre de colonisation pénale que l'on n'a pas réussi; si on mettait la main-d'œuvre pénale à la disposition de particuliers, cela réussirait peut-être beaucoup mieux.

M. CHAUTEPS. — On a essayé.

M. LEVEILLÉ, professeur honoraire à la Faculté de droit. — Je n'ai, pour le moment, à prendre la parole que sur une question de fait.

M. Chautemps a affirmé (et il n'est pas le seul à l'affirmer) que l'Angleterre a renoncé à la transportation. D'autre part, M. le Président s'est élevé contre cette déclaration.

Quand j'ai commencé à étudier ces questions, je ne me suis pas borné à lire les ouvrages français écrits sur ce sujet; après avoir lu et relu pendant plusieurs années ces volumes, j'ai voulu vérifier sur place leurs allégations. La question de l'Angleterre me préoccupait. Était-il exact, comme le disait tout à l'heure M. Chautemps, que l'Angleterre, après avoir pratiqué la transportation, y a renoncé? Le fait eût été grave. Je me suis rendu à Londres; je me suis mis en rapport avec les hommes qui ont, chez nos voisins, la haute direction et la responsabilité du service pénitentiaire; je les ai interrogés avec insistance et sur ce point là seulement. Du reste, tous ne parlaient pas très bien le français; je ne parlais pas très bien l'anglais, notre conversation ne pouvait être longue. J'ai du moins posé, avec une absolue précision, cette question : « Si aujourd'hui vous pouviez reprendre la transportation en Australie, la reprendriez-vous? » Et je me rappelle encore la figure flegmatique du principal administrateur anglais, me répondant : « Indubitablement ».

Les Anglais n'ont pu continuer la transportation en Australie; mais, quant à leur regret de l'interrompre, cela ne faisait pas de doute.

Je suis également allé en Russie. J'aurais souhaité voir sur place les forçats russes. Mais le Transsibérien n'existait pas encore et, d'autre part, je ne sais pas le russe. J'ai du moins voulu tâter le terrain et prendre des renseignements positifs. Je suis allé deux fois à Saint-Petersbourg et à Moscou, et là je me suis mis en rapports avec les

chefs de l'Administration pénitentiaire et avec le ministre de la Justice.

J'ai appris qu'en Russie il y avait plusieurs espèces d'expatriation, simultanément pratiquées. Je ne le savais pas nettement jusque-là; je me le suis fait expliquer par des Russes qui se sont mis à ma disposition de fort bonne grâce, et qui m'ont répondu comme des techniciens de premier ordre.

Je vous citerai seulement M. Nicolas Mourawieff, M. Galkine-Vraskoy que vous avez vus à Paris. Je nommerai encore mes savants collègues des Universités de Saint-Pétersbourg et de Moscou, MM. Foïnitsky et Tagantsew.

Les Russes ont longtemps pratiqué une déportation d'ordre municipal.

Quand le Conseil du *Mir* estimait qu'un des habitants de la commune était un administré paresseux et dangereux, il pouvait l'expédier en Sibérie, sur l'autre versant de l'Oural.

Il y avait en outre une déportation d'ordre politique : je crains que celle-ci ne fonctionne toujours plus ou moins régulièrement; mais ce n'est pas, à proprement parler, du droit criminel.

Il y avait, en troisième lieu, un internement subi, en Sibérie encore, par des condamnés qui pouvaient y circuler à l'état de libération. Ces condamnés, si je me souviens bien, étaient appelés les déportés colons, ou déportés pour coloniser. (*Revue*, 1900, p. 1171-1178; 1902, p. 1068.)

Enfin les lois russes reconnaissaient une peine plus sévère, qui correspond exactement à nos travaux forcés et qu'ils appellent la *katorga*. Les condamnés à la *katorga* étant considérés comme les plus dangereux des malfaiteurs, étaient installés le plus loin possible de l'Oural, dans l'île de Sakaline. C'est ce dernier lot qui m'intéressait le plus; mais, en ce temps-là, je trouvais que, pour parvenir à l'extrémité orientale de l'Asie, la route était longue pour la faire à pied, et que le plus sage était d'arriver à l'île des forçats par mer, c'est-à-dire par le Pacifique. Je n'ai pas trouvé l'occasion d'entreprendre ce beau et sévère voyage.

Plus tard, quand je revins ici, après avoir vu sur place comment au delà de la Caspienne et jusque dans le Turkestan, nos alliés d'aujourd'hui construisaient leurs chemins de fer de pénétration en Asie, je lus, un beau jour, dans les journaux une dépêche laconique, annonçant que le Gouvernement russe venait d'abolir la transportation.

Cette nouvelle me surprit; elle ne cadrait pas du tout avec les

impressions que j'avais rapportées de là-bas; et, elle me fut pénible, car je crois très sincèrement que, dans la transportation, il y a du bon.

Oh! la transportation n'est pas l'idéal absolu. Je ne connais pas de système pénitentiaire qui soit l'idéal absolu. Mais, quand je voulus vérifier ce qu'il y avait de solide dans les racontars venus de loin, voici ce que j'ai appris.

Le Gouvernement de Saint-Pétersbourg avait supprimé la déportation municipale, la déportation des colons; mais il avait conservé la *katorga*, c'est-à-dire notre peine des travaux forcés.

Lors donc qu'on parle, en France, des peuples qui ne pratiquent plus la transportation, la liste qu'on en dresse est trop longue: l'Angleterre n'a pas condamné le système; et la Russie le maintient.

J'aurais d'autres observations à présenter sur le rapport de l'honorable M. Chautemps; j'aurai l'occasion sans doute de les produire au cours de la discussion.

La question capitale, pour moi, est celle du libéré. Il y a des difficultés de dépenses ou d'organisation; mais tout est primé par cette idée: la sécurité sociale de la France exige-t-elle qu'un certain nombre d'individus ne soient plus sur le territoire de la mère-patrie? (*Applaudissements.*)

M. CHAUMPS. — Alors vous n'avez plus qu'à refaire le Code pénal: quiconque aura commis un crime sera condamné à perpétuité. Il n'y a plus d'échelle des peines. Vous ne savez que faire du libéré; vous le maintenez au bagne. Je vous ai expliqué que le système actuel, c'est le bagne à perpétuité pour le libéré. Aucune colonie n'en veut. Vous vous appuyez sur des doctrines théoriques; les colonies *in abstracto*, cela n'existe pas dans la vie. Je prends la Guyane, puisqu'il n'existe pas d'autre colonie: je dis qu'à la Guyane le système est abominable, et qu'il n'est pas améliorable. Qu'est-ce que vous faites de vos libérés? Vous leur permettez de vivre à Cayenne. Cayenne proteste; on se tuera dans les rues.

M. LE PRÉSIDENT — J'aime mieux qu'on se tue à Cayenne qu'à Paris. Voilà la question.

M. CHAUMPS. — Alors, messieurs, soyez plus logiques; n'allez pas à Cayenne. La Guyane est un pays colonisable, et même riche; c'est un pays d'avenir. Allez aux îles Kerguelen ou faites le bateau à soupape. Si vous êtes pour ces conclusions exagérées, allez jusqu'au bout.

M. Louis SIMON, *délégué de la Nouvelle-Calédonie au Comité consultatif des colonies*. — Ayant habité la Nouvelle-Calédonie, j'ai vu ce qui s'y passait, et j'ai vu surtout les conséquences déplorables de l'application de la loi de 1854, à cause des libérés, à la Nouvelle-Calédonie. A l'époque où j'y étais, le Conseil général a demandé à être débarrassé du bagne. Il n'y avait pas d'autre raison que l'impossibilité d'obtenir la revision de la loi de 1854. S'il n'y avait eu que les condamnés travaillant dans des camps, personne n'aurait demandé la suppression de la transportation, car on reconnaissait qu'ils pouvaient rendre et rendaient de grands services. Mais je me rappelle avoir eu l'honneur de parler de cette question à M. Leveillé et lui avoir demandé : « Est-il possible d'obtenir la revision de la loi de 1854 ? » Il me répondit : « Non, c'est un tout qu'on ne peut pas diviser. » Eh bien, j'ai rendu compte de ma démarche à mes amis, et c'est alors qu'ils ont insisté pour la suppression de la transportation, mais avec regret, car ils reconnaissaient que la transportation seule était plutôt une source de richesse pour le pays. C'étaient des bouches à nourrir, et ils fournissaient une main-d'œuvre dont on avait besoin et qui fait défaut. Mais le mal provenant des libérés dominait tout, surtout parce que, depuis un certain nombre d'années, on nous avait envoyé une catégorie de condamnés dont on parlait tout à l'heure : les Arabes. Les Arabes ne devraient jamais être envoyés dans une colonie française : qu'on établisse pour eux un bagne en Afrique, mais qu'on ne les envoie pas dans nos colonies.

A part ceci, je ne vois rien à ajouter.

M. LE PRÉSIDENT. — N'a-t-il pas été question dans ces derniers temps, chez quelques colons de la Nouvelle-Calédonie, de demander le rétablissement de la transportation ?

M. Louis SIMON. — Parfaitement. Cette campagne date de deux ans et demi, dans le courant de 1906, et c'est sur cette question qu'a été faite l'élection qui a promu M. Pascal Grousset délégué de la Nouvelle-Calédonie. Mais les auteurs de cette demande ont eu soin d'ajouter : « à condition que les condamnés ne soient pas obligés de rester ensuite comme libérés ». Du reste, ils savaient qu'ils ne s'engageaient pas beaucoup, car ils ne pouvaient ignorer que la question des libérés resterait dans le *statu quo*.

M. LE PRÉSIDENT. — Il est important de savoir qu'à la Nouvelle-Calédonie, on reconnaît que la transportation a donné de bons effets,

que sa cessation a causé un certain préjudice et qu'on en a demandé le rétablissement.

M. CHAUTEUPS. — On demande surtout la consommation sur place du traitement des fonctionnaires.

M. Louis SIMON. — Il y avait là une question d'argent qui a été exploitée dans un but politique; mais tout le monde était d'accord pour demander qu'on ne continue pas à empoisonner la Nouvelle-Calédonie avec les libérés dont elle est saturée. Elle ne peut pas en supporter plus qu'elle en a, car les libérés qui seraient arrivés à être presque aussi nombreux que les habitants libres, sont obligés de vivre aux dépens des habitants libres. Quand ils trouvent du travail, cela va bien; quand les mines sont en exploitation, ils travaillent quinze jours et dépensent leur gain, puis ils vont dans une autre mine et trouvent à vivre. Mais, quand les mines chôment, ils ne trouvent pas à vivre; ils volent et, au besoin, ils tuent.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons bien précisé la question en disant que le vrai point est de savoir ce qu'on fera des libérés; là est le péril.

M. Paul VIOLLET, *membre de l'Institut*. — Le système actuel suppose des concessions de terres, et c'est ce qui m'inquiète, parce que les terres qu'on concède, sont des terres qui appartiennent à quelqu'un. Dans certains pays, dans une colonie qui s'est donnée à nous, il y a certain décret dont l'art. 1^{er}, qui existe depuis cinquante ans, donne au gouverneur d'une manière voilée le droit de faire ce qu'il veut des terres. Or c'est précisément une colonie où les terres cultivables sont fort rares, où certains champs ont été créés il y a deux cents à trois cents ans par des indigènes qui ont creusé des fossés et ramené l'humus pour avoir des terres cultivables. Que fait-on? On s'empare de leurs terres et de leurs villages; on leur donne, pour 100 hectares, 75 francs à cause du déménagement; le plus souvent on ne leur donne rien. C'est la seule colonie où il soit permis, légalement, de prendre ainsi le bien d'autrui, et je crains que, avec ce système de concessions dans un pays où il y a peu d'humus, on ne continue ce qui malheureusement a été fait jusqu'ici dans des proportions extraordinaires.

Le Comité de protection et de défense des indigènes a dressé la liste de ces spoliations de 1899 à 1900, en treize mois; et cela donne

le vertige. Non seulement on leur prend leurs terres, mais leurs villages et leurs habitations, et on les oblige à déguerpir dans un délai très court. Eh bien, les trois quarts du temps, ce sont ces bonnes terres qui sont données en concessions. Il y a là quelque chose de monstrueux dont la Société des prisons ne doit pas souhaiter la continuation. Il serait préférable de donner des terres à défricher à ces relégués ou à ces libérés; mais ce n'est pas ce qu'ils désirent. Je voulais attirer sur cette question l'attention d'hommes qui se préoccupent de la justice.

M. LE PRÉSIDENT. — Je puis rassurer M. Viollet sur la situation actuelle au Maroni. Il n'y a personne; c'est un désert, c'est la forêt.

M. VIOLLET. — Oui, mais je ne parle pas du Maroni. Je parle de la Nouvelle-Calédonie, s'il faut la nommer. Au Congo même ce genre de spoliation est prohibé par la législation qui régit la colonie.

M. H. ROLLET, *avocat à la Cour d'appel*. — J'admire les nobles pensées exprimées tout à l'heure par M. Chautemps, et je me dis qu'il est dans le vrai en demandant la suppression d'une chose aussi monstrueuse et aussi immorale que le bagne à perpétuité pour des gens qui n'ont pas commis de crimes et qui, en somme, ne sont pas des malfaiteurs très dangereux.

On vient de comparer la France à certains pays qui regrettent de ne plus avoir la transportation. Je voudrais la comparer à un pays voisin : la Belgique. Est-ce que la Belgique envoie dans une colonie ses malfaiteurs dangereux? Est-ce qu'elle a la relégation? Non, elle a l'emprisonnement cellulaire, mais tempéré par le patronage. Dans les cellules viennent tous les jours le directeur, l'instituteur, le médecin ou un membre d'une Société de patronage, et aussi un ministre du culte : il y a là un homme qu'on s'efforce de moraliser en même temps qu'on lui inflige une peine sévère. Lorsqu'il a fini sa peine, il est libre, mais il sait qu'on le reprendra et qu'on le punira plus sévèrement encore à la première faute. Si seulement on le surprend en état de vagabondage, on le met pour sept ans à la disposition du Gouvernement dans le dépôt de mendicité de Merxplas où on l'oblige à travailler sérieusement et on ne le remet en liberté que lorsqu'il est jugé suffisamment amendé. C'est d'ailleurs un peu le système anglais dont a parlé tout à l'heure M. Chautemps.

En comparant le système que préconise M. Chautemps avec celui de la Belgique, nous arrivons à ceci : Lorsqu'il s'agit d'individus qui

ont commis un crime épouvantable, méritant, sinon la mort, au moins les travaux forcés à perpétuité, nous appliquons la cellule et, au bout d'un certain temps (cinq ans si le cerveau ne peut pas supporter l'encellulement plus de cinq ans), le système d'Auburn.

Des condamnés à temps, je parlerai tout à l'heure.

Mais la question la plus importante est celle des relégués. Voilà un individu qui a une série de légères condamnations. Ce n'est pas un criminel; il n'a pas de ressort même pour commettre un crime; devant la faim il n'a pas même le courage de cambrioler; il se contentera de mendier ou de voler à l'étalage. C'est une non-valeur.

Que faire de lui? Lorsqu'il aurait encouru une quatrième peine de trois mois et un jour et aurait ainsi encouru la peine accessoire de la relégation, au lieu de lui infliger les travaux forcés à perpétuité, je le mettrais, à l'expiration de sa peine, pour dix ans, à la disposition du Gouvernement.

Qu'en fera le Gouvernement? Il le mettra dans une maison qu'on n'appellera plus une prison, mais une maison de réforme et de travail, où l'interné sera obligé de rester pendant dix ans s'il ne s'amende pas; mais le Gouvernement aura la possibilité, lorsqu'il aura appris un métier, lorsqu'on aura pu en faire un être utile, de s'entendre avec une Société de patronage pour le placer en liberté provisoire et surveillée.

Voilà qui me paraît pratique et logique pour des relégués, car ce ne sont pas, je le répète, des individus dangereux, mais simplement des faibles, des *imbéciles*.

En ce moment, ce sont des individus très dangereux dans les colonies. Pourquoi? Parce qu'ils n'ont pas été moralisés!

Que faire pour les condamnés aux travaux forcés à temps, à l'expiration de leur peine?

M. CHAUTEPS. — Vous n'avez pas essayé!

M. H. ROLLET. — Évidemment. Vous les avez gardés sept à huit ans dans un milieu épouvantable. C'est hideux; ce n'est pas digne de la France. La peine ne doit pas seulement être intimidante; elle doit tendre à reclasser l'individu. Lorsqu'un homme condamné à huit ans de travaux forcés, aura passé cinq ans en cellule et trois ans sous le régime d'Auburn, s'il a eu, chaque jour, la visite d'un membre d'une Société de patronage pendant ces huit ans, si l'on s'est efforcé de le moraliser, on peut espérer qu'il se conduira bien à sa sortie de prison. On est certain qu'il fera un effort pour ne plus encourir de condamnation. S'il retombe, vous le punirez plus sévè-

rement. Mais, pour les libérés après huit ans de prison, je demande la liberté complète; j'estime qu'ils ont suffisamment payé leur dette; je ne voudrais pas d'interdiction de séjour, car je ne connais aucune peine plus funeste pour l'individu et pour la société. Voyez ce qui se passe actuellement pour les sorteneurs? Même les débutants, même ceux qui exercent en ville un métier sérieux, ils sont, à l'expiration de leur peine, frappés de l'interdiction de séjour. Vous les envoyez dans les campagnes, où la police ne peut pas les surveiller et où ils ne peuvent trouver à s'employer. La société en fait des malfaiteurs, au lieu de les mettre à même de travailler et de s'amender.

Je voudrais que le condamné libéré, après avoir subi une peine de cellule pendant un temps souvent très long, pût ensuite se relever par le travail avec le concours des patronages. (*Applaudissements.*)

M. LEVEILLÉ. — J'entends dire que le problème de la condition qu'il faut faire aux libérés est résolu en Belgique. Je suis allé dans ce pays visiter les établissements pénitentiaires et je crois que, là encore, il faut ne pas s'en tenir à l'apparence extérieure des choses.

Quand approche pour un détenu l'heure de sa libération, que fait-on souvent dans les prisons belges? On dit à ce malheureux, qui s'inquiète du lendemain: « Tu vas sortir, tu ne pourras pas facilement trouver du travail dans ce pays où tu es connu. » On le prêche et on finit par lui dire plus ou moins clairement: « Passe donc la frontière. » J'ai parlé de ce procédé économique à des Belges, qui ne m'ont pas sérieusement contredit; le fait que j'indique est exact, aussi dans un Congrès ai-je pu dire à nos aimables voisins qui se voilaient la face au seul mot de transportation: « Vous ne faites pas de la transportation, mais vous faites de l'exportation. » (*Applaudissements.*)

M. CHESSE, *gouverneur honoraire des colonies*. — Je remarque que, sur ce point spécial et capital de notre discussion (la libération), on se fonde à chaque instant l'application que l'on fait de la loi avec les prescriptions exactes de cette loi, le règlement d'administration publique avec le texte légal.

Il est certain que les difficultés que présente la question des libérés sont une conséquence de la façon dont est appliquée la peine édictée par la loi; si cette peine était subie comme la loi l'ordonne, soit pour la relégation, soit pour la transportation, nous n'aurions pas à nous préoccuper beaucoup du libéré; il serait plus ou moins amendé par une application effective du texte même de la loi.

Si vous prenez le texte de la loi de 1885 et le règlement d'admi-

nistration publique qui l'a suivi, vous constatez que ce règlement l'a complètement transformée.

M. CHAUTEMPS. — C'est parfaitement exact!

M. CHESSE. — Je l'ai immédiatement fait remarquer, au moment de la rédaction du règlement. La loi de relégation, prise dans ses termes et dans son esprit devait donner de bons résultats. Avec le règlement, ce n'était plus qu'une nouvelle édition de la manière dont on appliquait la transportation.

Or, l'application, telle qu'elle est faite, de la loi de 1854, ne pouvait donner et n'a pas donné — au contraire — les résultats visés par cette loi et qui étaient réalisables: effrayer, punir, amender.

Je crois donc qu'il y aurait le plus grand intérêt à s'occuper du mode d'exécution des lois de 1854 et de 1885, et, comme sans doute malgré toutes les réclamations qui pourront être encore faites, on n'obtiendra rien de plus que jusqu'à présent, puisque la Société générale des Prisons elle-même n'a rien pu obtenir, je suis très partisan des conclusions de M. Chautemps. En présence de ses propositions qui sont véritablement préférables à ce qui existe, on voudra sans doute voir les choses de près, et on reconnaîtra que les lois de 1854 et de 1885 ne sont pas appliquées: on pourvoira aux réformes indispensables. (*Applaudissements.*)

M. le pasteur ARBOUX, *aumônier des prisons*. — Nous discutons, en ce moment, le principe même de la transportation et je tiens, bien que depuis 1878 nous ayons déjà souvent, ici et dans les Congrès, agité cette question, à dire pourquoi je persiste à croire que l'expatriation pénale est utile, indispensable. On ne pose pas toujours bien la question. Au lieu de dire: « Profite-t-elle au public? » on a le tort de demander: « Procure-t-elle des bénéfices? » Ce n'est pas l'idée de ceux qui l'ont fait entrer dans la loi. Ils ont dit (nous ne sommes point assez âgés pour l'avoir oublié): « Il convient de prendre une mesure de salut public. » On a pu lire depuis, dans un roman fameux de Victor Hugo, des scènes rappelant la peur justifiée qu'on avait du forçat lorsqu'il s'évadait. La transportation répondait à cette préoccupation de notre peuple; il en a été et il en sera d'elle comme naguère de la peine de mort, qu'il a fallu maintenir, malgré les théories des abolitionnistes, à cause des faits, à cause des crimes, à cause de la terreur répandue dans la population. C'est manifestement pour cette raison qu'on a établi la transportation.

Je pourrais même dire que pour la relégation un fait analogue s'est produit. En étudiant le droit, nous avons tous appris ce que c'est que la relégation, et moi-même qui m'en occupais au moment où fut promulguée la loi du 27 mai 1885, je me rappelle qu'on empruntait cette peine au droit romain. La relégation fut admise quelque temps après le fameux discours de Gambetta à Belleville. Lorsque des révolutionnaires, sorte d'apaches avant la lettre, vinrent interrompre l'exposition de son programme politique, avec le sentiment patriotique qui l'animait, il leur dit : « Je saurai aller vous chercher jusque dans vos repaires ». Il fut aisé de remarquer, d'ailleurs, que c'était l'un de ses familiers, un parlementaire appartenant à son entourage immédiat qui avait été choisi comme rapporteur.

Les mêmes préoccupations ont donc amené l'adoption de la relégation. C'est parce que les individus qu'il s'agit de transporter ou de reléguer sont une menace permanente pour la population honnête, qu'on a fait entrer ces deux peines dans la loi.

J'irai plus loin, et je dirai qu'aujourd'hui peut-être on a des raisons nouvelles d'y tenir. En effet, depuis soixante ans, la criminalité augmente, surtout pour les crimes de sang, et naguère on démontrait, dans une statistique officielle, qu'ils avaient augmenté dans une inquiétante proportion au cours d'un demi-siècle. Nous avons même aujourd'hui des *apaches*; c'est un mot nouveau. Lorsqu'eut lieu notre dernière discussion sur la transportation, on ne s'en servait pas encore. C'est la terreur de certains quartiers de Paris la nuit. Je n'en ferai pas mystère. Quand j'en vois passer qui s'en vont, je me dis bon débarras. En voilà qui n'assassineront plus personne! Puisse-t-ils être gardés sûrement! Qui sait, en les laissant vivre ici, combien d'existences honnêtes auraient été sacrifiées?

Voilà pourquoi nous résistons à l'idée nouvelle. C'est parce que nous n'avons pas perdu de vue la signification de la transportation et de la relégation dans leur origine. Nous savons qu'elles sont aujourd'hui aussi nécessaires que jamais, plus peut-être. On sent que cette nécessité s'impose : rassurer les honnêtes gens.

J'irai plus loin encore en ce qui concerne la relégation. Je parle avec conviction comme ministre d'un culte, et je prie l'honorable rapporteur de ne pas croire que je fais de cette réfutation un simple exercice de l'esprit. Je m'appuie sur des faits que je vois chaque jour. Il m'est arrivé quelquefois de regretter, non point qu'elle ait pénétré dans nos lois, mais, au contraire, qu'elle n'ait pas été appliquée plus sévèrement, dès l'origine, au vagabondage et à la mendicité.

Je vois ici un ecclésiastique d'un autre culte que le mien : il pourra

confirmer mes paroles. Nous sommes assiégés par les mendiants chez nous, à tel point que, pour mon compte, j'ai vu des propriétaires me refuser la location lorsque j'ai été obligé de déménager. J'ai été contraint d'aller trouver un de mes collègues qui dispose d'une salle dans un édifice public, auprès d'un lieu de culte. Il a eu la charité de m'y donner asile, ce qui m'a permis d'être toléré dans la maison où je demeure. On craint, non sans raison, ces mendiants, ces vagabonds et ces libérés sans travail.

Voilà un fait que je vous signale; et j'ajoute qu'il y a de ces mendiants qui sont particulièrement redoutables. Souvent ils sont alcooliques et, par une conséquence assez naturelle, presque aliénés ou atteints de la manie de la persécution. Comme nous faisons partie de leurs relations habituelles, ils pensent d'abord à nous. (*Sourires.*) Il m'arrive parfois d'être menacé de vengeances que rien, dans mes actions, ne justifie, je n'ai pas besoin de l'ajouter. Et l'on veut encore aggraver tout cela! J'avoue que ce ne sera pas avec mon consentement.

Voilà ma première observation sur le principe.

Mais il est une autre grande objection des adversaires de la transportation à laquelle je veux répondre. Ils disent qu'elle ne produit pas l'effet qu'on en attend. Vous vous rappelez qu'on disait pour la peine de mort : « Cela n'intimide pas, au contraire, c'est une attraction pour les assassins. Ils en sont fiers. » C'était un paradoxe manifeste; mais vous savez combien les paradoxes ont toujours de succès. La force des choses a obligé à abandonner celui-ci pour revenir à la vérité. Eh bien, ce qui s'est produit pour la peine de mort, je le prévois, va se produire de nouveau pour la transportation. En me référant à ce que je vois, je ne trouve pas que les condamnés la dédaignent, cette peine, ainsi qu'on le dit par plaisanterie. Lorsque je vois la femme, restée honnête, se mettre en campagne, aller trouver tous les jurés, après jugement, et demander leur signature ainsi que celle des magistrats eux-mêmes pour la grâce; lorsqu'elle va dans les bureaux solliciter une difficile commutation, lorsque j'entends dire à la sortie des assises : « Je n'irai pas jusque là-bas, si la Commission du service médical me juge capable de partir, je sais ce que je ferai »; lorsque je vois et entends tout cela, j'ai plus que des doutes en sens contraire. Ils laissent ici femme et enfants et savent qu'ils ne les reverront jamais. Je me dis alors, il faut pourtant que cela leur fasse quelque chose.

Oh! je sais bien qu'ils ont une dernière espérance, qu'ils parlent ou qu'ils se taisent. Comme l'indiquait tout à l'heure M. le Rappor-

teur, les évasions sont nombreuses. Pourquoi essaient-ils de partir? Parce que cette vie leur paraît intolérable. Ils veulent partir à tout prix. Écoutez ceux qui en sont revenus. Il faudrait n'avoir pas lu les mémoires naïfs que quelques-uns ont trouvé le moyen de faire imprimer, avec le concours d'un journaliste ou d'un avocat, pour révoquer en doute ce que j'ai cru pouvoir affirmer.

Je ne dirai plus qu'un mot. Il y a des réformes qu'on pourrait faire, vous l'avez rappelé, Monsieur le Rapporteur. Il y en a un certain nombre qui paraissent indiquées. On parlait tout à l'heure des libérés dangereux dans la colonie. N'y a-t-il pas des créations d'institutions auxquelles nous avons recours ici pour ceux qui n'ont pas le nécessaire? On peut comme ailleurs, organiser des bouchées de pain, des soupes populaires. J'en connais les inconvénients : on entretient la mendicité en la soulageant. Mais, du moment qu'on veut s'occuper d'autrui, il y a toujours un minimum de concessions nécessaires. D'ailleurs, il y a d'autres moyens; et la loi elle-même, depuis 1905, a créé des asiles pour les libérés parvenus à un certain âge ou pour les invalides.

Pour l'Administration même, il y aurait certaines mesures à adopter. Nous avons entendu M. Dubief, rapporteur de ce budget en 1903 (*Revue*, p. 1427), dire que, tout compte fait, il y avait seulement 25 0/0 des journées de travail qui avaient servi pour la grande colonisation. On avait, pour une cause ou pour une autre, manqué d'en utiliser le reste. Nous avons vu un député du pays, M. Ursleur, venir dire au Parlement qu'il faudrait abaisser le prix de la main-d'œuvre pénale, à 0 fr. 25 c. peut-être et qu'elle serait plus demandée. Il y a donc différentes mesures à étudier. Mais laissez-moi terminer par là, je crois et je dis avec une conviction réfléchie qu'il y aurait danger à retenir en France ces transportés, ces délinquants, ces relégués, délinquants d'habitude ou criminels.

Cette sauvegarde nous reste, ce serait avec appréhension que je la verrais disparaître. On pourrait voir quelque jour l'opinion, comme elle l'a fait pour la peine de mort, rappeler à la réalité nos contemporains trop philosophes et les obliger à la rétablir. (*Applaudissements.*)

M. l'abbé SANSON, licencié en droit. — Je tiens à confirmer ce que vient de dire M. le pasteur Arboux. Il a parlé des apaches, et, comme je suis un peu mêlé à leur vie, je peux vous dire aussi que ces jeunes gens de 16 à 18 ans craignent la transportation presque autant que la peine de mort. Elle les effraie, parce qu'elle brise toutes leurs relations avec les personnes qui peuvent leur être chères.

M. P. VIOLLET. — Je ne puis pas m'empêcher d'être un peu troublé, quand j'entends défendre avec tant de conviction la transportation. Si les criminels dont il s'agit sont fâcheux en France, dans la société qui les a faits, ils le sont aussi dans la société qui ne les a pas faits. Et nous avons la prétention d'aller civiliser les indigènes! Voilà un procédé de civilisation singulier.

Dans l'espèce, il y a à considérer non seulement l'intérêt des indigènes, mais celui des colons. Il est étrange qu'une société qui est responsable, dans une certaine mesure, des criminels qui se sont formés chez elle, les envoie dans une autre société; je trouve cela bizarre de la part d'hommes épris de justice, qui se préoccupent du droit de tous en principe, mais, en fait, paraissent guidés surtout par leur propre intérêt.

M. le pasteur Arboux a parlé aussi d'un certain délit, contre lequel je m'inscris. Nous l'avons créé, ce délit; en soi, il n'existe pas : c'est le délit de mendicité. Celui qui a faim et qui mendie n'est pas coupable, et, s'il n'a pas faim et qu'il mendie, c'est une faute bien vénielle. Si vous faites de la mendicité un délit, il faut punir aussi celui qui donne, sans quoi vous créez au préjudice des faibles quelque chose d'artificiel et trop souvent quelque chose de monstrueux. Si vous êtes gênés par les mendiants — et tout le monde l'est — il faut savoir discerner et renvoyer les mendiants non nécessiteux. Il y a un moyen bien simple : donner des bons et surtout des vivres : les faux nécessiteux ne reviennent pas. Quoi qu'il en soit, qu'on s'y prenne d'une façon ou d'une autre, je crois que celui qui tend la main en disant « j'ai faim » n'est pas, par cela même, coupable; c'est la loi qui crée un pareil délit.

Un mot encore :

On fait l'éloge du système actuel de la transportation; on nous dit qu'il a pour but de diminuer la culpabilité, et on nous explique qu'elle augmente depuis trente à quarante ans : le résultat ne serait donc pas si merveilleux.

M. CHESSE. — N'a-t-il pas fallu, en 1881, faire une loi pour spécifier qu'un réclusionnaire qui exercerait des voies de fait sur un gardien afin d'être condamné à la transportation, ne serait pas envoyé en Guyane, ou en Calédonie, mais subirait sa peine en France même, dans la maison de force?

On ne craint donc pas tant que cela la transportation, puisqu'il a fallu faire cette loi spéciale.

La transportation telle qu'elle existe, on peut l'appeler « les Inva-

lides du crime ». Beaucoup d'honnêtes gens seraient heureux d'être l'objet de la bienveillance avec laquelle sont traités ces transportés.

J'applaudis des deux mains à la proposition de M. le sénateur Chautemps, parce que son radicalisme est seul capable, je crois, de faire cesser la monstruosité qui existe, sous les noms de transportation et de relégation.

M. BÉRENGER, *sénateur, de l'Institut*. — Je désirerais prendre la parole pour soutenir la proposition de loi de M. Chautemps; mais l'heure est trop tardive pour entreprendre une discussion qui devrait, suivant moi, porter non seulement sur le mode d'application et les résultats des institutions critiquées, mais sur leur légitimité pénale elle-même.

La continuation de la délibération me paraît d'autant plus nécessaire que la discussion d'aujourd'hui n'a peut-être pas exactement reflété l'opinion vraie de la Société sur la question, mes souvenirs de débats antérieurs étant que les avis y étaient très partagés. (*Assentiment.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Je considère cette continuation de la discussion comme d'autant plus indispensable que, la prochaine fois, ce n'est pas moi qui présiderai, et que je pourrais dire tout ce que je pense du problème agité aujourd'hui. Je crois qu'il faut songer avant tout à la sécurité de la société; elle est assez menacée par les malfaiteurs pour lui laisser la dernière arme qu'elle possède.

M. LEVEILLÉ. — Je voudrais soumettre à l'Assemblée une motion d'ordre. Je crois connaître le sujet dont on parle : je l'ai du moins bien connu autrefois, quand j'étais chargé d'enseigner à nos jeunes gens le droit criminel; je crains qu'aujourd'hui on ne rapproche un peu trop, dans le débat qui s'est ouvert, la transportation et la relégation. Les deux peines n'ont pas absolument le même programme; elles ne dérivent pas de la même loi; ce sont deux volumes d'un même ouvrage, si l'on veut, mais deux volumes distincts et indépendants. Les discuter ensemble me paraîtrait fâcheux. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait prendre d'abord la transportation? (*Signes d'approbation.*)

La séance est levée à 6 h. 40 m.

La Prostitution des Enfants⁽¹⁾

Le 15 avril 1909 entre en application la loi du 11 avril 1908, relative aux mineurs de 18 ans qui se livrent à la prostitution.

De cette loi, notre collègue, M. Eugène Prévost, avocat à la Cour de Paris, a fait un très complet commentaire.

En tête du volume, se trouve une magistrale préface de M. le bâtonnier Barboux. En voici le texte :

La science est toujours chaste. Il ne faut pas qu'une fausse pudeur excuse le savant, le jurisconsulte, l'administrateur, l'homme d'État, s'ils détournent les yeux des ulcères hideux qui rongent notre race : l'absinthe, mère de la folie et complice de la stérilité; la syphilis, ses ravages effroyables et son bouillon de culture, la prostitution. La science jette les hauts cris; inutile Cassandre, elle promène devant nos yeux le miroir où nous pouvons connaître le sort que nous réservent ces deux fléaux. Les jurisconsultes accumulent les lois; ils savent d'avance qu'elles ne seront pas appliquées. Les administrateurs dissertent, se contredisent et le seul terme de leurs désirs est de n'avoir ni scandale, ni articles de journaux, ni menaçantes interpellations.

Le livre de M. Eugène Prévost est assurément le plus complet qu'on puisse consulter sur la matière. C'est d'abord un exact résumé des efforts que le législateur, aussi bien sous l'ancien régime que sous le nouveau, et particulièrement depuis les lois des 16-22 avril 1790, 19-22 juillet 1791, a faits pour donner une solution aux difficultés innombrables que soulève la surveillance et la répression, pour tout dire en un mot, la réglementation de la prostitution. On sait assez que le régime qui a prévalu, particulièrement depuis cent ans, consiste dans une autorisation à faire le métier de prostituée, autorisation attestée par une carte qui identifie la fille publique, et dans une visite médicale qui a pour but de s'assurer que la prostituée ne fait pas courir de danger à la santé publique.

(1) Commentaire de la loi du 11 avril 1908, avec une préface de M. Henri Barboux, avocat à la Cour d'appel, ancien Bâtonnier, de l'Académie française, par M. Eugène Prévost, avocat à la Cour de Paris. Un volume in-16, Plon et Nourrit, éditeurs à Paris.