

pourvoi des adjudants contre l'école de criminologie). *En deux mots*, par Gregorio Yagüe. (Les prisons devraient avoir un perruquier libre pour éviter de laisser confier ces fonctions à un détenu, dont les services, au préjudice de la discipline, sont utilisés souvent par les gardiens.) — *Nouvelles*. (Conflit du chef d'une prison d'Andalousie avec l'alcalde qui exige que des détenus sortent de prison pour être employés à des travaux municipaux.)

6 juin 1908. — *Réorganisation du Cuerpo et Juste réparation*, par le Dr J.-P. de Montalbán. (L'auteur approuve dans leur ensemble le décret du 3 juin 1908, *supr.* p. 468). — *Toujours l'École!* (de criminologie), par G. Yagüe. — *Chronique étrangère* : Le régime disciplinaire du Japon (*fin*), par Francisco Murcia.

12, 18, 24 juin 1908. — *Prisons et prisonniers*, par F. Cadalso. — Notre collègue propose les classifications suivantes des détenus : sexagénaires (200 environ, la plupart invalides), les récidivistes (environ 1.000) ou « enfants de la maison », les fortes têtes (*matones*) dont la proportion ne dépasse pas d'après lui 20/0; ce sont eux qui sont vraiment les perturbateurs de la discipline. Quant à la distinction entre urbains et ruraux proposée par M. de Tardé, elle nécessite une organisation pénitentiaire spéciale, et M. Cadalso ne semble pas croire qu'actuellement on puisse la créer en Espagne; enfin il faudrait mettre à part les condamnés politiques et les individus complètement illettrés. — *Le nouveau décret et l'école de criminologie*. — *Chronique étrangère* : Le patronage dans l'Argentine, par F. Murcia.

1-6 juillet 1908. — *Visite d'inspection*. — *Il n'y a pas honte*. — *La section auxiliaire*. — *Hommage mérité*. — *Sur la réorganisation*. — *La réorganisation du Cuerpo*.

---

Le Gérant : DE SAINT-JULIEN.

## SÉANCE

DE LA

## SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 21 AVRIL 1909

---

Présidence de M. l'avocat général FEUILLOLEY, vice-président.

---

La séance est ouverte à 4 heures.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu par M. Paul KAHN et adopté.

Excusés : MM. Boulanger, J. Chailley, Chautemps, Demachal, A. Démy, Ferdinand-Dreyfus, Étienne Flandin, de Las Cases, Muteau, Georges Picot, Prudhomme, A. Ribot, Félix Voisin, etc.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT. — Messieurs, depuis notre dernière séance, le Conseil de direction a admis comme nouveaux membres :

MM. Luigi-Vittorio Longo, juge adjoint au tribunal de Gênes;  
Georges Reitlinger, avocat à la Cour d'appel;  
J.-J. Kaspar, avocat à la Cour d'appel;  
Marcel Oudinot, avocat à la Cour d'appel.

J'ai reçu, pour la bibliothèque de la Société, un projet de Code de procédure pénale fédéral pour la République Argentine, par M. Thomas Joffré. Actuellement, la procédure pénale dans la République Argentine est régie par 15 codes différents, variant suivant les provinces. M. Thomas Joffré a rédigé un projet de Code fédéral en s'inspirant des codes de l'Europe, notamment des Codes français, espagnol, italien. Il exprime le regret que les Codes actuellement en vigueur dans la République Argentine soient « aussi attardés et rou-

« iniers que possible » ; il déclare qu'un grand nombre de ses compatriotes sont au courant des questions de droit civil et commercial, mais que fort peu s'intéressent au droit pénal ; on pourrait, dit-il, les compter avec les doigts de la main. Il y aurait un moyen pour eux de s'intéresser à ces questions, ce serait de faire partie de la Société des Prisons : c'est ce que je ne manquerai pas de dire à M. Thomas Joffré en lui accusant réception de son ouvrage et en le remerciant au nom de la Société.

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour appelle la continuation de la discussion de l'intéressant rapport de M. le sénateur Chautemps sur la transportation.

Nous regrettons vivement l'absence de l'auteur du rapport et de ses collègues du Sénat. Le Parlement est en vacances, et ces messieurs sont retournés dans leurs départements respectifs, où la plupart sont retenus par la session des conseils généraux. Nous ne pouvons qu'agréer des excuses fondées sur une cause aussi valable.

Avant de donner la parole à M. Bérenger, il y a lieu de vous faire connaître deux lettres qui ont été reçues par M. A. Rivière à l'occasion de notre dernière séance.

M. Ch. DEPINCÉ, *directeur de l'Union coloniale française*. (Note lue). — En ce qui concerne la proposition Chautemps, je me sens partagé entre deux sentiments : d'une part, en effet, j'estime que le bagne est un mal plutôt qu'un bien pour les colonies auxquelles est échu le triste privilège de recevoir les transportés ; mais, d'autre part, je considère que la suppression de la transportation aurait des inconvénients pires encore pour la métropole.

On peut, il est vrai, sur ce dernier point, m'opposer l'exemple des autres pays, qui n'ont pas la ressource de la transportation pour se débarrasser de leurs condamnés. Mais ces pays trouvent, dans l'énergie de la répression et dans la force de leur discipline morale, sociale et administrative, des garanties qui font malheureusement de plus en plus défaut au nôtre. Avec l'affaiblissement sans cesse plus marqué du sentiment des responsabilités chez les détenteurs de l'autorité et le relâchement croissant des mœurs, la suppression de la transportation, c'est la métropole livrée à l'armée du mal ; c'est, du moins, la constitution, à l'état permanent, de son état-major, recruté parmi les libérés.

Et, de même, je n'ignore pas que la transportation, mieux organisée, pourrait rendre des services dans nos colonies pénales. Mais il ne faut pas s'exagérer la valeur de ces services. La seule colo-

nie où la transportation aurait pu et pourrait, par l'exécution de travaux publics, donner son plein rendement est la Nouvelle-Calédonie, pays de climat relativement tempéré. Mais il est trop tard aujourd'hui. Si l'on a eu tort ou raison de réserver la Nouvelle-Calédonie à la colonisation libre, c'est un point sur lequel on pourrait discuter. Le fait demeure, en tout cas ; il est acquis définitivement et je ne vois pas la possibilité de le remettre en question.

Restent donc les autres colonies, pays à climat tropical et habités par une population indigène nombreuse, où cette double considération s'oppose à une utilisation véritablement productive de la main-d'œuvre pénale. Il faudrait, en tous cas, que celle-ci fût mise, sans limitation ni réserve d'aucune sorte, à la disposition des gouverneurs et je doute que, dans l'état actuel des esprits et de nos habitudes administratives, une proposition de cette nature ait une chance quelconque d'être adoptée. Encore une fois d'ailleurs, même au cas contraire, la main-d'œuvre pénale ne serait pour ces colonies qu'une très faible ressource, et les bénéfices qu'elles en retireraient ne constitueraient qu'une compensation très insuffisante aux inconvénients de toute sorte qui résulteraient pour elles de la présence des transportés et des libérés, voir même de l'emploi de cette main-d'œuvre.

A tout prendre cependant, et pour conclure, mieux vaut encore le maintien des transportés et des libérés sur un point déterminé et dans une région lointaine que leur dissémination à travers la métropole. A peu près complètement inutiles à la Guyane, ils y sont moins nuisibles qu'ils ne le seraient en France.

Ceci dit, je voudrais insister sur un côté de la proposition Chautemps qui, pour n'avoir, absolument parlant, qu'une importance secondaire, n'en est pas moins du plus vif intérêt pour les colonies ; c'est la partie de cette proposition qui vise la formation et l'envoi aux colonies de sections pénitentiaires mobiles. Sur ce point, aucune hésitation ne me paraît possible et, au point de vue colonial, j'estime que le système suggéré par M. Chautemps est absolument inacceptable.

L'idée n'est pas nouvelle. Elle a fait l'objet d'un vœu adopté par le Congrès colonial international de 1900 (*Revue*, 1900, p. 1156) et d'un vœu analogue émis, en 1901, par la Société générale des prisons. Il y a mieux : des textes légaux, à savoir le décret du 15 septembre 1891 et celui du 13 décembre 1894, concernant l'emploi aux colonies de la main-d'œuvre des condamnés aux travaux forcés, prévoient la formation de sections mobiles susceptibles d'être envoyées temporairement dans les colonies non pénales. M. Chau-

temps aurait donc pu, à la rigueur, se dispenser d'en faire mention dans sa proposition de loi; s'il en a fait l'objet d'une disposition spéciale dans cette proposition, c'est sans doute pour mieux marquer l'importance qu'il attache à cette idée et la revêtir d'un caractère plus solennel par la consécration d'un vote du Parlement.

Même en admettant que celui-ci se laisse convaincre, ce qui paraît douteux, nous avons peine à croire que le système des équipes volantes pénitentiaires soit destiné à trouver dans l'avenir auprès du ministre des Colonies plus de faveur qu'il n'en a rencontré jusqu'ici. Et, à dire vrai, je suis surpris que M. Chautemps n'ait pas été frappé davantage de ce fait que l'administration coloniale qui, depuis dix-sept ans, a la faculté de recourir à ce système, n'ait jamais eu la pensée d'en faire même un essai. Ce ne sont cependant pas les occasions qui lui en ont manqué. Nos colonies ont exécuté pendant cette période d'importants travaux publics pour lesquels, si on y avait vu un avantage, il était tout indiqué d'employer la main-d'œuvre pénale, dans les conditions fixées par les décrets du 15 septembre 1891 et du 13 décembre 1894 et qui ne diffèrent pas sensiblement de celles que propose M. Chautemps. Pourquoi le ministère des Colonies s'en est-il abstenu? Si M. Chautemps se l'était demandé, peut-être aurait-il trouvé dans les raisons qui ont motivé cette abstention matière à hésiter avant de reprendre pour son compte une conception condamnée par le non-usage et morte en quelque sorte avant d'avoir vécu.

Aussi bien, s'il y avait regardé de plus près, il eût trouvé la réponse à cette question dans son propre exposé des motifs. En effet, la plupart des objections qu'il a accumulées, dans une argumentation d'une vigueur saisissante, contre la transportation, valent également contre le système des équipes volantes.

Et d'abord le risque d'évasion. Si, actuellement, malgré la concentration des condamnés sur des points déterminés et rigoureusement délimités, dans des camps dépourvus de murs d'enceinte, il est vrai, mais qui comportent, pour un nombre relativement considérable de transportés, la réclusion dans des bâtiments clos, avec un personnel de gardiens nombreux, entraîné et connaissant dans tous ses recoins la région avoisinante, le nombre des évasions de la Guyane, d'après M. Chautemps lui-même, s'élève à 14,1 0/0, que sera-ce lorsqu'il s'agira de condamnés campant, travaillant et couchant en plein air, jouissant, pour les besoins mêmes de leur travail, d'une liberté relative d'aller et de venir, soumis à une surveillance qui sera forcément intermittente et exercée par des gardiens qui ne

connaîtront rien du pays? Combien d'entre eux résisteront à la tentation de prendre la clef des champs, et quel danger ne constitueront pas, pour la colonie qui les aura reçus, ces hôtes temporaires!

Accroîtrez-vous le nombre des surveillants? Mais M. Chautemps, discutant les moyens proposés pour remédier aux défauts de la transportation telle qu'elle est actuellement pratiquée, convient lui-même qu'on n'aboutirait ainsi qu'à rendre plus lourde la charge qui pèse déjà sur le contribuable français. L'observation s'applique *a fortiori* au système des équipes volantes, étant donné les facilités spéciales d'évasion que les condamnés trouveraient dans leur mode d'emploi et dans le régime auquel ils seraient nécessairement soumis. La seule différence est que le surcroît de dépense retomberait sur le contribuable colonial, avantage que celui-ci apprécierait sans doute médiocrement.

Quant à l'immoralité abjecte dont M. Chautemps fait, à juste titre, grief à la transportation, elle se retrouverait, à un égal degré, dans les équipes volantes, et c'est lui encore qui va nous en donner la raison: « La cause véritable de cette immoralité, dit-il, c'est la vie en commun sous un climat déprimant, et cette cause vous la retrouveriez aussi bien dans nos possessions africaines, dans notre Indo-Chine et dans l'une quelconque de nos autres colonies, qui sont toutes intertropicales. » Comme, dans le système des sections mobiles, la vie resterait commune et le climat tout aussi déprimant, on ne voit pas bien ce que la moralité aurait à y gagner.

Et ceci me conduit tout naturellement à me demander si la société a le droit, légalement et humainement parlant, d'exposer même des criminels et des malfaiteurs aux risques d'un travail continu et intensif — et quel travail! construction de routes, défrichage du sol, assainissement des marais — sous les rayons d'un soleil qui tue. S'il s'agissait de colonies situées dans des pays à climat tempéré, comme la Nouvelle-Calédonie, le Canada, l'Australie, ce serait évidemment faire montre d'une sensiblerie déplacée que de céder à des préoccupations de cet ordre. Mais la Nouvelle-Calédonie est hors de cause, je l'ai déjà dit.

Le seul terme de comparaison que nous ayons pour juger par avance de ce que serait la mortalité dans le système des équipes volantes employées soit à Madagascar, soit dans nos possessions de l'Ouest-Africain, soit en Indo-Chine, nous est fourni par la Guyane. Or, à la Guyane, avec un travail plus que modéré, réduit aux besoins de l'administration pénitentiaire, et dont les dangers sont encore atténués par une organisation sanitaire appropriée, la mortalité varie

entre 54 et 156 par mille. Et M. Chautemps, à qui j'emprunte ces chiffres, ajoute : « Une centaine d'individus meurent donc chaque année par mille condamnés, pour lesquels l'envoi à la Guyane s'est transformé en un arrêt de mort. Cette substitution d'une peine à une autre ne dépasse-t-elle pas notre droit ? » Combien plus cette observation s'appliquera-t-elle, lorsqu'il s'agira d'équipes volantes, astreintes, pendant de longues heures, à des travaux pénibles et le plus souvent privées de soins médicaux !

On objecte que, si ces travaux ne sont pas exécutés par des condamnés, ils le seront par nos soldats, fils de nos paysans de France. L'argument serait de nature à nous émouvoir, s'il était exact ; mais il n'est que spécieux. Il a pu arriver à nos troupes d'avoir à construire des routes ou à exécuter tels autres durs travaux. Mais ce n'a jamais été qu'une nécessité accidentelle, limitée à la durée d'une expédition et pour laquelle on ne disposait d'aucune autre ressource de main-d'œuvre. Il faut bien, dans ces cas exceptionnels, que nos soldats paient de leur personne et manient alternativement la pioche, le coupe-coupe et le fusil. Mais tout le monde sait qu'en temps normal leurs chefs se gardent bien de les soumettre aux fatigues et de les exposer aux dangers de travaux de cet ordre. Aussi bien n'ont-ils pas à leur disposition la main-d'œuvre indigène, acclimatée, et pour laquelle ces travaux ne présentent pas les mêmes risques ?

Cette main-d'œuvre, nos administrations coloniales civiles en disposent également, et dans des conditions de bon marché qui rendent inutile l'emploi des équipes volantes pénitenciaires. A quoi bon recourir à celles-ci, quand elles ont sous la main des milliers d'ouvriers payés entre 0 fr. 50 c. et 1 franc par jour, et quel singulier cadeau faire à nos colonies que de leur offrir, à la place, des condamnés qui, étant donné les frais de transport et de surveillance, leur reviendraient au minimum à 3 francs par jour, pour un rendement très inférieur à celui des travailleurs natifs ? L'expérience des équipes volantes, à ce dernier point de vue, a été faite en Nouvelle-Calédonie, c'est-à-dire dans les conditions climatologiques les plus favorables, pour la construction de routes. M. Feillet, alors gouverneur, a dû les licencier, bien qu'elles ne coûtassent qu'un franc par homme et par jour à la colonie, estimant que celle-ci avait avantage à employer des ouvriers libres dont le salaire était de 4 francs.

Je termine en répétant que, depuis dix-sept ans, les gouverneurs de nos colonies non pénales ont eu la faculté de demander l'envoi de sections mobiles de condamnés. Pas un n'en a usé ; bien mieux, même ; tous, avec un accord parfait, ont répondu par une fin de non-

recevoir polie à la proposition qui leur était faite de les gratifier de cet « instrument de civilisation ». Ils y ont été déterminés par les raisons d'ordre social, moral et budgétaire que nous venons d'exposer. Ce n'est pas la substitution d'une loi à un décret qui modifiera leur opinion et aura raison de leurs légitimes répugnances.

M. Henry JOLLY, ancien directeur au Ministère des Colonies. (Note lue.) — Je crains que la proposition de M. Chautemps ne soit une nouvelle manifestation de notre disposition naturelle à détruire plutôt qu'à réformer. De ce que la transportation est mal appliquée (et la loi sur la relégation y est pour une bonne part) on conclut à tort, selon moi, qu'elle est mauvaise. Je n'en suis pas convaincu.

Quant à la question financière, qu'on met en avant, je crois que l'argument est des plus discutables, on peut arriver à réduire les dépenses de la transportation (je ne dis pas de la relégation) et surtout à augmenter son produit.

J'avais commencé, pendant mon séjour au pavillon de Flore, à donner une impulsion vigoureuse aux cultures vivrières, qui devaient, dans ma pensée, faire peu à peu vivre les transportés et supprimer les très coûteux envois de France. Voilà pour les dépenses.

Pour les recettes, j'avais envoyé un spécialiste en mission au Para pour étudier la culture du balata, du caoutchouc, et autres plantes analogues, dont les usages industriels sont de plus en plus nombreux. On aurait substitué ces cultures à celles du café, etc., qui étaient pillées par les transportés et les fonctionnaires, et, en quelques années, on en aurait tiré un sérieux produit.

Si mes souvenirs sont exacts, la première année de culture sur un espace relativement restreint avait permis de vendre pour 30.000 francs de gomme, ce qui était très encourageant.

Je regrette, Monsieur, de ne pouvoir, au moment de partir en mission en Orient, vous donner que ces courtes indications.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous remercions très vivement MM. Ch. Depincé et H. Jolly des précieux renseignements par lesquels ils viennent compléter ceux entendus à notre dernière séance.

A cette séance, de nombreuses critiques ont été dirigées contre l'état de choses actuel, contre les résultats de la loi de 1854, et davantage encore, s'il est possible, contre les résultats et l'application des lois sur la transportation et la relégation. Il s'est trouvé bien peu d'orateurs pour défendre ce qui existe et à peu près tout le monde, me semble-t-il, a été d'accord pour reconnaître que le mal était con-

sidérable et qu'il y avait lieu d'y chercher des remèdes. Mais il est certainement plus facile d'adresser des critiques à un état de choses existant, de constater le mal, même d'en indiquer les causes, que de trouver les moyens de le guérir; cependant, c'est le résultat vers lequel nous devons tendre.

M. BÉRENGER, sénateur, membre de l'Institut. — Je m'excuse de me placer un peu en dehors du cadre que vient d'indiquer M. le Président. Mais les objections de principe faites à la précédente séance par les orateurs qui ont combattu le projet de M. Chautemps me semblent rendre une réponse sur le fond, nécessaire.

L'hostilité que j'ai manifestée à plusieurs reprises ici contre la transportation dans son principe et plus encore dans son exécution pratique est, en effet, chez moi, plus ferme que jamais.

Je chercherai à ne pas m'attarder sur les considérations que je vais développer, parce qu'elles me conduiraient beaucoup trop loin; d'ailleurs cette grave question a été déjà traitée maintes fois, dans nos délibérations; et il est probable que les sentiments qui se sont fait jour alors, de part et d'autre, ne se sont pas modifiés. Cependant un fait nouveau et assurément très considérable s'est produit.

Ce fait nouveau, vous le savez, c'est qu'on n'envoie plus de transportés en Nouvelle-Calédonie et que, désormais, c'est la Guyane, abandonnée en 1867, à cause de l'abominable mortalité qui y régnait, qui reçoit seule aujourd'hui les transportés; ce qui change notablement les conditions d'exécution de la peine.

J'y reviendrai; mais, avant d'en arriver là, je me demande si véritablement on peut dire que la transportation soit une peine conforme à la science pénitentiaire.

Messieurs, cette science a fait de bien notables progrès depuis un certain nombre d'années, et, certainement, elle les doit, en grande partie, à l'activité et aux travaux de la Société générale des Prisons. Elle a fixé des principes aujourd'hui universellement admis et il y a quelque étonnement à voir qu'on puisse défendre encore des peines qui semblent en contradiction avec eux.

Pour moi, la transportation est du nombre de celles-là.

En premier lieu, elle est contraire à cette idée, qui me semble être une des bases fondamentales de la science: c'est que tout pays doit savoir absorber sa criminalité. Or la transportation n'est ni une absorption, ni même un traitement de la criminalité. Elle répond uniquement à ce qu'on a appelé très justement, à mon sens, d'un

mot qui a fait fortune en 1872, devant la Commission d'enquête de l'Assemblée nationale: la « politique du débarras ».

Les malfaiteurs dont on est entouré font peur, et cela avec raison; mais, au lieu de les traiter par des moyens susceptibles, en les réprimant, de les améliorer, ou, tout au moins, de préparer une action sur eux qui puisse avoir quelque efficacité après leur libération, on dit: il y a un moyen bien plus commode; rejetons-les, débarrassons-nous-en. Voilà le système de la transportation.

Eh bien, cela m'a toujours paru aussi antiscientifique qu'injuste.

Si en effet ce débarras a lieu aux dépens d'un pays étranger, c'est, il est impossible de le nier, d'une moralité internationale peu soutenable. Jeter ainsi ses éléments de corruption sur un pays voisin, n'est-ce pas manquer ouvertement aux relations, même aux devoirs, dirai-je, de bon voisinage? C'est assurément le contraire de la solidarité internationale, on pourrait même dire de la solidarité humaine.

C'est en outre fort dangereux, car cela peut autoriser le pays où l'on rejette ces scories, à vous renvoyer les siennes, et j'imagine que cet échange ne serait pas facilement accepté; d'où perspective de conflits, peut-être de guerre.

Donc, la transportation en pays étranger est peu soutenable. Ne l'est-elle pas moins, si elle se fait aux colonies? Comment, les colonies qui sont la patrie elle-même, qui sont en tous cas des adjonctions, des annexes de la patrie, dont les sujets sont des compatriotes, des nationaux, auxquels la nation mère doit la protection, et la donne en effet de toutes façons, en leur envoyant des forces militaires, ses capitaux, ses colons, c'est elles qu'on choisirait pour leur envoyer les éléments de corruption qu'on rejette!

C'est agir avec un sans-gêne étrange. On sait, en effet, ce que peuvent devenir ces éléments. On le sait par ce qui s'est passé en Angleterre, par ce qui vient de se passer chez nous-mêmes, en Nouvelle-Calédonie. Ils sont tels que, toutes les fois que la population libre est assez forte pour se faire entendre, elle rejette la transportation; et les libérés eux-mêmes qui l'ont subie, toutes les fois qu'ils deviennent assez nombreux pour se transformer en population libre, sont plus acharnés que les autres pour réclamer l'abolition de la transportation. On sait donc le mal que l'on fait aux lieux où l'on envoie ces transportés. C'est donc dire en réalité: Périssent les colonies pour assurer la sécurité continentale!

Voilà la première raison qui me fait trouver que la peine de la transportation n'est pas légitime.

J'ajoute qu'elle ne répond nullement à d'autres conditions aussi essentielles de la peine légitime.

Une des premières choses, semble-t-il, à exiger d'une peine, c'est qu'elle représente une répression égale pour tous. Or la peine de la transportation est tellement inégale que vous avez pu entendre, l'autre jour, un de nos honorables collègues, M. le pasteur Arboux, vous dire qu'elle était l'effroi des criminels, appréciation confirmée par M. l'abbé Sanson en ce qui touche les apaches et qu'à côté de cela, il est officiellement constaté que, pour une foule de condamnés, elle exerce une réelle séduction. Il en est, dit-on, qui, en Cour d'assises, arrêtent leur défenseur disposé à faire abaisser la peine, parce qu'ils préfèrent la transportation à la maison centrale... Je vois M. le bâtonnier me faire un signe d'assentiment, et je l'en remercie.

Mieux que cela, vous savez ce qui est arrivé en 1881. La transportation exerçait un tel attrait sur certains détenus qu'ils allaient jusqu'à tuer un gardien — non pas le menacer, mais le tuer! — pour l'obtenir et le fait est devenu si fréquent qu'il a fallu faire une loi spéciale pour arrêter ce courant.

Donc voilà un châtement qui est l'objet des désirs d'une foule de condamnés, et qui peut être extrêmement rude pour d'autres; d'où je conclus qu'il n'a pas l'une des qualités les plus essentielles pour être légitime.

Et cette inégalité dans l'impression que la peine produit se reproduit plus gravement encore dans son exécution.

Vous savez ce qu'est la loi de 1854. Outre l'exécution aux colonies, elle comporte le doublement de la peine. C'est un résultat qui a passé un peu inaperçu en 1854, quand la loi a été faite; le public, tout au moins, ne s'en est pas rendu compte. Je dirai même que j'ai constaté avec stupeur, quand j'étais magistrat, que, dix ans après la promulgation de la loi, des magistrats de cours d'assises ne savaient pas que l'homme condamné aux travaux forcés devait à la colonie, après l'exécution de la peine, un temps de résidence égal, si la peine était de moins de huit ans, et perpétuel, si la peine était plus longue. Or, en fait, la peine même inférieure à huit ans est devenue en réalité perpétuelle dans un grand nombre de cas.

Il semblerait que l'individu condamné dans ces termes, à cinq ans de travaux forcés par exemple, puisse, ses cinq ans de séjour après la peine accomplie, revenir en France? Détrompez-vous, il n'en est rien; il ne pourra pas le plus souvent revenir, par la raison que l'Administration, aggravant la loi, a décidé qu'elle n'est pas tenue à rapatrier les gens qu'elle a envoyés en transportation. Ils peuvent simple-

ment obtenir leur rapatriement, et à quelles conditions! A la condition de payer leur voyage et d'en déposer le prix; je crois même qu'on leur impose d'acquitter les frais du procès.

Tous ceux qui se sont occupés de patronage — et je vois ici beaucoup de nos collègues qui en font, notamment M. le pasteur Arboux — savent qu'on échoue, toutes les fois qu'on demande un rapatriement, même après un long temps écoulé et avec les meilleurs certificats de bonne conduite, devant cette exigence. Il m'est arrivé à moi-même de m'intéresser à un individu qui avait sauvé un gardien. Il s'était interposé entre un relégué et un gardien et avait reçu le mauvais coup destiné à ce dernier: il n'a pas pu revenir, parce que c'est une règle absolue d'exiger les frais de retour.

Pour celui qui a de l'argent, c'est autre chose; celui-là rentre; mais, vous le voyez, il en est en plus grand nombre qui ne rentreront jamais.

Voilà une deuxième inégalité, et c'est à mon sens un des gros défauts de la transportation.

Mais gardez-vous de croire que ce soit le seul: il y en a de plus graves; un surtout, que je me bornerai à indiquer sans y insister, tellement il saute aux yeux.

Une des règles les plus absolues, semble-t-il, de la bonne infliction d'une peine, c'est que l'exécution ait lieu dans un climat salubre. On le dit sans cesse: on n'a pas le droit de condamner indirectement des gens à mort; condamnez-les à la peine qu'il méritent, mais, si vous les condamnez pour cinq ans, ne les exposez pas à mourir; or, si vous les envoyez dans un climat insalubre, ce peut être la mort.

Il y a cependant des gens qui prennent leur parti de cet état de choses, qui trouvent même, paraît-il, que c'est un bon côté de la transportation; mais je pense que, dans une Société qui s'occupe des considérations élevées qui doivent légitimer les peines, un sentiment pareil ne peut se produire.

Il est tellement vrai que la salubrité est une des conditions les plus indispensables de la peine, qu'en 1867, quand on s'est aperçu que la mortalité dépassait 300 pour 1.000 — je prie M. Leveillé de vouloir bien rectifier si mon souvenir n'était pas exact...

M. LEVEILLÉ. — Dans certains cas, et à la suite de certains défrichements.

M. BÉRENGER. — ...C'est-à-dire, quand on a voulu faire travailler, car à la Guyane il n'y avait pas d'autre travail; quand on a voulu

faire des défrichements, les convicts sont morts comme des mouches, et c'est avec horreur que l'Administration, ce dont il faut la féliciter, sans même consulter le Parlement, a décidé alors qu'on ne transporterait plus à la Guyane que les Arabes, censés mieux supporter le climat, et que désormais on transporterait à la Nouvelle-Calédonie. Voilà donc un pays déclaré par l'Administration elle-même insalubre. Que fait-on en 1896? On supprime la Nouvelle-Calédonie et on y revient. Et aujourd'hui nous allons reprendre ce boulet que nous avons rejeté loin de nous avec indignation, il y a quelques années; c'est le fait nouveau dont je parlais et j'en déduirai tout à l'heure les conséquences.

Quant à présent, je me borne à dire : Si vous voulez une peine régulière, au moins faut-il qu'elle soit humaine. Il faut donc un climat salubre.

Or l'a-t-on?

A la Nouvelle-Calédonie, il y avait déjà beaucoup à dire; si je me rapporte aux tables de mortalité que donne le projet, la mortalité serait, à la Nouvelle-Calédonie, de 35 à 36 pour 1.000. Or qu'est-elle sur le continent? 18 pour 1.000, juste la moitié; donc les chances de mort des gens que vous envoyez à la Nouvelle-Calédonie sont doublées.

Mais, à la Guyane, c'est plus de 36, c'est près de 100 pour 1.000, c'est-à-dire que, chaque année, le dixième de la population peut disparaître; de telle sorte qu'en dix ans un pénitencier de 1.000 détenus pourrait être complètement anéanti. Ce n'est pas la mort rapide de la guillotine; c'est plus, c'est la mort lente.

Messieurs, tout cela a paru tellement dur qu'on a compris qu'il fallait une compensation, et on a institué un système exceptionnel de récompenses. Ici j'approuve complètement, au moins en principe. Je juge en effet que, dans notre régime pénitentiaire, on ne demande pas assez aux récompenses, aux récompenses bien appliquées, bien entendu, non à celles arbitrairement accordées par la faveur d'un surveillant ou d'un directeur. Il n'y a pas de moyen de relèvement plus efficace. Si donc on n'a pas ménagé les récompenses, on a bien fait; mais on est allé jusqu'à promettre des concessions, des concessions tout à fait gratuites, à l'origine. L'homme s'était bien conduit, il avait passé par les épreuves voulues; on lui donnait la concession, quatre ou cinq hectares, je crois. Il n'était astreint qu'à une condition : bâtir une maison dans un délai déterminé; s'il la bâtissait, la concession était à lui, il était bien propriétaire. A tout cela il faut applaudir, oui applaudir; mais à une condition cependant, c'est que le brave

homme qui n'aura pas été condamné pourra, lui aussi, obtenir la même faveur, sans quoi ce serait un privilège accordé aux seuls condamnés. Or que doivent penser les honnêtes gens, ceux qui n'ont pas failli, de ce régime. Ne se diront-ils pas : « Moi qui ai honnêtement peiné toute ma vie, qui ai eu une conduite irréprochable, je n'aurai pour tout secours que l'Assistance publique et l'hôpital, et ce gremlin qui a peut-être commis crimes sur crimes, s'il a la chance de ne pas mourir et s'il se conduit à peu près bien, deviendra propriétaire! »

Est-ce que ce n'est pas un encouragement au crime? Est-ce que ce n'est pas le plus exorbitant des privilèges? Nous avons aboli le privilège de la fortune, celui de la naissance; qui pourrait supporter le privilège du vice? Volez ou tuez, et vous deviendrez propriétaire, moyennant quelques années de captivité et quelques chances de mort! Voilà la morale des concessions.

Ce résultat a été mis en évidence, peut-être inconsciemment, d'une façon très frappante, devant la Commission d'enquête de l'Assemblée nationale, le 3 juillet 1874, par un homme de mérite assurément, M. le colonel Charrières, alors directeur de l'Administration pénitentiaire à la Nouvelle-Calédonie. Le Président de la Commission avait obtenu qu'il vint lui apporter ses lumières, et, avec une satisfaction très naturelle, il nous expliquait avec quelle sollicitude il travaillait au relèvement des condamnés et nous faisait connaître les résultats obtenus par le système des concessions : « J'ai actuellement, disait-il avec fierté, d'assez nombreux concessionnaires, — je ne me rappelle plus les chiffres. — Ils ont construit leurs maisons, vivent largement, se nourrissent bien; quelques-uns ont pu se marier, et même il y en a un qui, ayant acquis un peu de terre autour de sa concession, a aujourd'hui une propriété qui vaut bien 10.000 francs. »

Alors un de nos collègues, le comte d'Haussonville, demanda, sans aucune malice, si un brave homme envoyé à la colonie pourrait arriver à une situation analogue. Justement, une famille très intéressante de sa connaissance vivait péniblement en France, et sans doute il serait possible de lui payer le voyage, si elle pouvait prétendre à une concession. « Le cas n'est pas le même, lui fut-il répondu. Pour un non-condamné, il ne serait admis qu'à la condition d'apporter au moins 6.000 à 7.000 francs avec lui. »

Voilà la situation : au moyen d'un assassinat, on peut, sans bourse délier, devenir propriétaire d'un domaine de 10.000 francs; mais, pour le brave homme, exclusion complète.

Je ne voudrais pas prolonger cette conversation. J'aurais cependant encore beaucoup à dire.

Il y a un point qui préoccupe tous ceux qui s'occupent de science pénitentiaire : c'est le relèvement. Qu'est-ce que la répression, si l'on n'a pas quelque espoir de relèvement ?

Y a-t-il à espérer un relèvement quelconque de ce qui se pratique dans notre colonie de transportation ?

Voilà deux chiffres que donne M. Chautemps dans son rapport : 63.000 individus transportés depuis 1852. Sur ces 63.000 individus, combien y a-t-il de concessionnaires ? C'est par là qu'on peut le mieux juger du relèvement obtenu. Il y en a 1.100, donc 1 sur 60. Voilà les résultats obtenus, et encore que sont ces concessionnaires ? Je ne sais pas ; je sais seulement qu'on leur a laissé leur concession.

S'il y avait encore des patronages possibles ? Mais vous savez bien que ce n'est pas plus possible en Guyane qu'à la Nouvelle-Calédonie.

On parle de la charge que sera le libéré en France ! C'est évident, il sera un danger et une charge ; mais c'est un danger et une charge que supportent tous les pays qui n'ont pas la transportation, et ils sont nombreux. On a cité l'Angleterre et on a répondu qu'elle voudrait revenir à la transportation. J'en doute, car elle trouverait facilement, si elle voulait chercher dans son immense empire colonial, un nouveau lieu pour envoyer ces condamnés ; mais elle ne tente pas l'aventure ; elle sait ce qui lui est arrivé et elle se résigne à ne plus transporter. Elle vit donc avec ses libérés ; elle en tire parti comme elle peut. Il y a bien d'autres pays qui en sont également là. Nous ferons comme eux.

Mais ces libérés, qu'en fait-on là-bas ? il est bon de le savoir. Il n'y a pas de travail régulier, tout le monde vous l'a dit ; il n'y en a pas, du moins à la Guyane. On en avait à la Nouvelle-Calédonie : un peu de travail agricole et beaucoup de travail de mines. Vous savez quelles difficultés on y a éprouvées pour le régulariser. Pendant longtemps on a fait des contrats avec les compagnies minières ; puis, tout à coup, on a proscrit le contrat, et ça a été un très gros embarras.

Mais il ne s'agit plus de la Nouvelle-Calédonie. Nous voilà revenus à la Guyane. C'est le Maroni qui en est encore la partie la plus habitable ; quel travail y a-t-il ? Il n'y en a que deux, le déboisement et le défrichement. Si c'est le déboisement, il faut aller au cœur de la forêt, pleine de miasmes ; si c'est le défrichement, qui ne vient qu'après le déboisement, c'est pis encore ; il y a une telle abondance de

miasmes telluriques que c'est la mort à bref délai. Vous n'avez donc pas de travail.

Il ne faut pas compter sur celui que pourrait donner la population libre, car il y a peu de population libre.

L'espoir de retour pourrait être un soutien : retrouver le pays natal, la famille, serait un grand moyen d'action. Il ne faut pas y penser, à cause de l'obligation de payer le voyage ! Alors quel est le ferment capable d'agir sur ces cerveaux si difficilement accessibles aux bons sentiments. Je ne le vois pas, et c'est ce qui me fait supposer que l'amendement est plus que problématique.

Donc, pour moi, la transportation ne rime à rien, ne représente rien, ni au point de vue théorique ni au point de vue pratique.

Alors, qu'est-ce que c'est ? Je l'ai déjà dit : c'est le débarras, pas autre chose, c'est l'égout aux scories. M. Garçon, qui approuve le système, dit : nous sommes tout au moins débarrassés des crimes que toute cette population aurait commis en France, c'est une chose considérable, et nous sommes également débarrassés des libérés que deviendraient plus tard ces condamnés.

Débarrassés des crimes, je le veux bien. Permettez-moi cependant de vous demander si la criminalité a diminué de beaucoup par la transportation.

M. GARÇON. — Assurément !

M. BÉRENGER. — Eh bien, vous nous le prouvez, mon cher collègue ; mais, si je pouvais vous mettre sous les yeux le nombre de crimes qui se commettent encore en France, malgré l'expulsion de 63.000 condamnés, je crois que vous trouveriez que c'est une faible compensation de la dépense de 8 à 9 millions que nous coûte chaque année la transportation. La diminution dont vous parlez porte sur les crimes de sang — soit. Mais y a-t-il diminution pour le vol qualifié, pour la fausse monnaie, pour les autres crimes ?

Les résultats sont donc ceci : on a espéré faire une brèche considérable dans la criminalité ; c'est à peine si elle a diminué de quelques unités, et encore pour quelques crimes seulement. Eh bien, laissez-moi employer une expression vulgaire : le jeu n'en vaut pas la chandelle !

Voilà ce qu'est la transportation, en principe.

Qu'est-elle devenue, en fait, depuis que nous n'avons plus que la Guyane ? Vous vous le représentez facilement.

Tout s'est aggravé. D'abord la mortalité. Elle est désormais, je l'ai dit, d'au moins 100 pour 1.000 ; c'est bien considérable. Pas de tra-

vail, ou un travail pouvant être mortel. Pas de surveillance. A-t-on du moins obtenu quelque amendement? Loin de là; les détenus mal surveillés sont devenus terribles, ceux-là même qui ont commis des crimes de sang et qui pourtant sont en général moins mauvais. Cela peut faire sourire, c'est cependant la vérité. L'homme qui a tué a souvent subi une excitation passagère; il n'a pas su résister à la passion d'un moment, sa main a été trop prompte. Je me suis paré fois intéressé à des gens condamnés à mort, et j'ai constaté que ceux-là sont souvent les plus faciles à relever.

M. LEVEILLÉ. — L'homme qui a tué est un grand coupable; mais c'est un bon criminel, c'est un des meilleurs.

M. BÉRENGER. — Nous sommes donc d'accord. Eh bien, ceux-là même deviennent de pires scélérats au contact des autres, et comment en serait-il autrement? Dans ce milieu, la démoralisation est inévitable. On les laisse d'ailleurs, la nuit, livrés à eux-mêmes. On affirme qu'il n'y a pas de surveillance dans les dortoirs.

M. GARÇON. — Et dans les prisons?

M. BÉRENGER. — Dans les prisons, il y a une surveillance; on poursuit même le but d'y installer des séparations la nuit.

M. Clément CHARPENTIER. — Même dans les hôpitaux, ces faits existent. Dernièrement, je visitais l'hôpital de...; on me disait: ce sont de braves ouvriers, mais malgré cela à chaque instant nous les surprenons en flagrant délit d'immoralité.

M. BÉRENGER. — Si on les surprend, c'est qu'on les surveille. Il paraît d'ailleurs que ce n'est pas seulement dans les prisons que ces horribles mœurs prennent un développement abominable. Mais ce qui est certain, c'est qu'à la Guyane, personne ne peut y échapper. L'individu qui arrive, s'il veut se défendre, est violé; on s'y met à plusieurs. Ces faits sont constatés, je n'apprends rien à personne. Dans les dortoirs où sont 50 ou 60 transportés, aucun gardien ne pénètre, car, si l'on y pénétrait on risquerait sa vie, et souvent affirme M. Chautemps, au réveil on trouve un cadavre et aucune, enquête ne peut aboutir.

Donc pas de surveillance.

Mieux que cela: on ne sait même pas garder les convicts. Il y a une responsabilité redoutable pour les gardiens et le directeur lui-

même en cas d'évasion. Malgré cela, le chiffre des évasions est considérable. Il est, d'après M. Chautemps, de 120/0; mais les tentatives dépassent beaucoup ce taux.

M. LEVEILLÉ. — Dans l'intérieur de la colonie; mais, en tout, 14 parviennent sur le continent.

M. BÉRENGER. — Je parle de ceux qui comptent comme détenus au pénitencier et qui, profitant de la demi-liberté qui leur est donnée, parviennent à s'évader. La plupart meurent en route, il est vrai, et il en arrive peu en France, surtout s'ils n'ont pas d'argent. Cependant j'en ai vu moi-même...

M. Georges HONNORAT, *chef de la première division à la Préfecture de police*. — On en arrête de temps en temps à Paris.

M. BÉRENGER. — Je m'arrête et je termine par cette simple conclusion. Qu'est-ce qu'une institution qui ne peut ni faire travailler les détenus, ni les surveiller, ni même les empêcher de s'évader? On appelle cela un système pénitentiaire. Pour moi, je n'y vois qu'un expédient condamnable et je me félicite qu'un projet de loi ait été déposé pour supprimer cet abus.

Il est, à la vérité, des hommes considérables qui jugent possible d'améliorer le système.

Je suis étonné de trouver parmi eux l'honorable M. Leveillé, car, s'il s'est imposé de si longs et si périlleux voyages pour connaître la vérité, c'était dans l'espoir d'améliorer la transportation. S'il est allé à la Guyane, en Angleterre, puis en Russie, sa pensée était assurément d'en rechercher les moyens. Il a cru les avoir trouvés. Je crois bien, en effet, que c'est sur ses nobles inspirations rapportées à l'Administration que des mesures nouvelles ont été prises, que certains décrets ont été rendus, notamment le décret qui mettait en principe qu'on n'était pas obligé de nourrir le transporté, qu'on ne lui devait que du pain et de l'eau.

M. LEVEILLÉ. — Cela demande un mot d'explication; mais il est facile à donner. Il ne s'agissait pas de les faire mourir de faim!

M. BÉRENGER. — Non assurément, je trouve la chose fort bonne, et je ne la critiquerais pas, si elle avait pu être appliquée. Je trouve en effet très logique et même très moral qu'on dise à un homme

condamné aux travaux forcés : tu es condamné à travailler, et tu n'auras la pitance normale qu'autant que tu auras travaillé.

On a donc justement institué le bon de cantine. Malheureusement la mesure n'a pu être exécutée, et pour une raison simple, c'est qu'il n'y avait pas de travail régulier, même à la Nouvelle-Calédonie, où le système aurait pu donner des résultats; à plus forte raison à la Guyane.

L'honorable M. Leveillé a donc donné tous ses soins à cette amélioration, et on sait s'il était compétent en la matière et s'il a appliqué tout son esprit et son dévouement à rendre les réformes efficaces. Or, faites sur le papier, elles n'ont pu être sérieusement appliquées, et c'est assurément parce qu'elles ne pouvaient pas l'être.

Alors, que voulez-vous faire? A-t-on autre chose à proposer? On a dit qu'on pourrait faire des sections mobiles et, puisqu'on ne trouvait pas de travail dans la colonie, envoyer des travailleurs dans les autres colonies; mais on a fait des propositions et cela encore n'a pu être réalisé. M. A. Rivière nous a dit, il est vrai, que l'essai avait été tenté avec des relégués plutôt qu'avec des transportés; je doute qu'on eût mieux réussi avec ces derniers. En vain a-t-on abaissé le prix de journée de 1 fr. 50 c. à 1 franc, puis à 75 centimes. Il n'y a pas eu de demandes, cela ne m'étonne pas. Comment voulez-vous que, dans un pays où on les voit et où on les connaît, on ait la pensée de demander des escouades de ces malheureux pour les transporter, dans un lieu où on n'aurait pas les mêmes moyens de surveillance, si imparfaits qu'ils soient, et où ils pourraient apporter leur corruption.

Il n'y a donc pas d'améliorations à espérer; il n'y a en conséquence qu'une chose à faire; c'est la suppression et, en ce qui me concerne, j'ai été heureux de constater que la Commission du Sénat nommée l'autre jour, et dont notre honorable collègue M. Cordelet fait partie, est, à la presque unanimité, favorable au principe du projet.

J'ai été bien long; cependant, si vous voulez me le permettre, je crois utile de dire encore un mot sur le projet lui-même.

Par quoi remplacer la transportation? Mais simplement par ce qui peut exercer le plus d'effroi sur le condamné, c'est-à-dire par la maison centrale. C'est en effet un fait d'expérience que, si le condamné craint peu l'emprisonnement, il craint beaucoup la réclusion, parce qu'elle se subit à la maison centrale. Le projet propose donc la maison centrale; avec les économies que va faire la suppression de la transportation, il paraît facile d'en établir le nombre nécessaire, et même d'établir des séparations la nuit. Ce sera une garantie contre les

mœurs abominables qui nous sont révélées. Puis il y aura, pour rétablir l'équilibre entre les peines, la cellule pendant un temps déterminé. Je ne puis pas trouver cela mauvais; car il y a longtemps que j'ai proposé que la peine des travaux forcés transformée en transportation fût précédée de quelques années de cellule.

Enfin, — et vous allez voir que je ne suis pas un adversaire irréconciliable de la transportation, quand elle est sagement employée, — nous aurons, pour les meilleurs et à titre de récompense, l'envoi aux colonies de sections pénitentiaires mobiles pour des travaux temporaires.

Ce n'est point là une idée nouvelle. Elle est empruntée à Charles Lucas, cet homme éminent, dont la mémoire doit être conservée ici avec respect et, à côté de lui, il me sera permis de rappeler un autre nom : celui de mon père. L'un et l'autre étaient hostiles à la transportation comme peine; mais l'un et l'autre disaient : « Vous avez là un instrument de régénération admirable; lorsque vous aurez fait faire aux condamnés quatre ou cinq ans de cellule, lorsque, après cela, pendant un an ou deux, vous les aurez habitués aux gros travaux et que vous aurez pu juger à la fois s'il se sont améliorés comme moralité et s'ils sont capables de travail, alors, à titre de récompense, vous les enverrez comme travailleurs pénitentiaires dans une colonie. »

Les colonies n'en voudront pas, dit-on. Laissez-moi vous dire que l'expérience a été mal faite; il me paraît certain que les colonies, après quelques hésitations peut-être, non seulement accepteront, mais demanderont ces escouades de condamnés améliorés.

Il y a un moyen bien simple de les faire accepter. Une colonie qui a besoin de travaux a besoin d'argent, et il est assez habituel que la métropole donne dans ce cas des subventions. La métropole subordonnera la subvention à l'emploi des condamnés; et, pour avoir la subvention, on acceptera ces travailleurs, d'autant plus qu'on saura que ce sont des régénérés dans lesquels l'Administration a confiance et que, d'ailleurs, on pourra toujours les faire rentrer à la maison pénitentiaire, si l'on n'est pas satisfait d'eux.

Voilà comment je comprends le projet nouveau que M. Chautemps vous a proposé. Je n'en accepte pas tout; mais, dans les termes que je viens de dire, je le soutiendrai.

Quant à la relégation, je n'en parlerai pas, puisque la discussion en a été ajournée. D'ailleurs, sur ce point, on peut ne pas admettre le projet de M. Chautemps; mais je crois que nous sommes à peu près d'accord pour la suppression. M. Arboux, cependant, défend le

ystème. Il demande même qu'on étende les catégories de relégués. Il ne s'est même pas caché des sentiments que lui inspirait cette sévérité : c'est la peur. Il a développé à cet égard sa pensée d'une façon qui vous a assurément frappés.

M. ARBOUX. — La peur pour les autres, pour ceux que nous voulons protéger.

M. BÉRENGER. — Assurément, mais pour nous-mêmes aussi. Car il s'est étendu dans son très chaleureux discours sur le danger des mendiants qui viennent assaillir nos portes, et sur la nécessité, à laquelle on n'avait pas songé encore, de les comprendre dans la relégation.

Il y a aussi M. Garçon; mais je crois que le sentiment général est contraire.

Je me borne donc à la transportation, et je conclus de nouveau :

Ce n'est pas une peine scientifique; c'est, tout au contraire, une peine étrangère à la plupart des principes sur lesquels la science pénitentiaire fait reposer la légitimité de la répression. En pratique, en outre, elle n'a donné que de mauvais résultats, puisqu'elle ne peut ni faire travailler, ni surveiller, ni même garder les condamnés. Ce n'est donc pas un mode de répression acceptable. (*Applaudissements.*)

M. LÉVEILLÉ, professeur honoraire à la Faculté de droit. — Nous devons discuter avant tout le projet de loi déposé par M. Chautemps. Ce projet a été étudié avec beaucoup de soin par son auteur; il aurait été soumis, paraît-il, au ministère spécial; je voudrais bien savoir quel est ce ministère spécial. On vient, en outre, de nous indiquer que le système de l'honorable M. Chautemps est déjà presque moralement adopté par la Commission sénatoriale; donc il acquiert une gravité exceptionnelle.

Ce projet, malgré toutes ces attaches, me paraît susceptible d'être critiqué dans presque toutes ses parties, et j'ai dès lors le regret de me trouver en désaccord avec M. Bérenger et avec M. Chautemps.

L'ancien ministre des Colonies demande que la France supprime et la transportation des forçats et la relégation des récidivistes. Comme conséquence de ces deux mesures, il propose de nous ramener..., j'allais dire tout le stock qui est en Guyane. On nous restituerait ainsi, notamment, tous les forçats libérés et tous les récidivistes relégués qui pourraient aussitôt prendre leur volée vers la

métropole. Je crois que telle est bien l'économie du projet de M. Chautemps.

Il y a, d'autre part, une observation alarmante que M. Bérenger a mise en relief, c'est qu'en Guyane il n'y a rien à faire au moyen des condamnés.

Voilà les points essentiels qui m'ont touché.

Je vais d'abord supposer, comme le désire M. Bérenger, que le Parlement a condamné la transportation et la relégation : le projet de M. Chautemps a, par hypothèse, obtenu un plein succès. On va donc nous ramener tout ce monde qui est là-bas.

Eh bien! J'appelle votre attention, Messieurs, sur les conséquences du retour en France de ces 15.000 malfaiteurs d'élite.

Ces 15.000 condamnés, qui résident actuellement en Guyane ou en Calédonie, se partagent en deux groupes. Nous comptons, d'après les chiffres de M. Chautemps lui-même, 6.000 forçats en cours de peine et, d'autre part, 9.000 forçats libérés ou relégués. Je prends, pour faciliter mon exposé, les nombres ronds qu'a donnés l'honorable sénateur.

Occupons-nous d'abord, si vous le voulez bien, des forçats libérés et des relégués : je puis rapprocher ces deux catégories, car ils se trouvent dans des conditions sensiblement égales. Voilà donc 9.000 individus qui vont nous surprendre demain.

Sous quel régime les placerons-nous? Sous le régime de l'interdiction de séjour. Ils n'auront pas le droit de circuler dans les grandes villes, à moins qu'ils n'y viennent cependant; ils fréquenteront, au contraire, les petites villes; ils parcourront les campagnes: cela me paraît singulièrement dangereux pour les ruraux. Du reste, l'interdiction de séjour est un mot; les interdits ne doivent pas se promener dans les rues des grandes villes, et, pourtant, à Paris, on en ramasse toutes les fois que la police fait des rafles.

La garantie, par conséquent, au point de vue de la sécurité publique, est nulle : elle n'est prise au sérieux que par les théoriciens de l'École de droit; en pratique il n'y faut guère compter.

Ces 9.000 individus vont dès lors débarquer dans la métropole, sans ressources et sans emploi. Ils apprendront, il est vrai, bien vite que leur cause a été plaidée chaleureusement par M. Chautemps; ils liront avec reconnaissance son beau rapport; ils comprendront que les lois de 1854 et de 1885 ont été à leur égard des lois impies; ils se poseront en martyrs; je me demande s'ils ne réclameront pas une indemnité du Parlement. Ils se vengeront des témoins à charge qui les auront accusés, car ils ont la rancune longue.

Voilà les dangers que recèle la proposition soumise à notre examen ; mais il est d'autres périls que je dois signaler. Dans les temps agités que nous traversons, ces 9.000 gaillards éprouvés prendront aussitôt la tête des manifestations tumultueuses auxquelles nous assistons, manifestations qui deviennent de jour en jour plus nombreuses et plus graves en France. Ces chevronnés ne feront pas la grève des bras croisés, mais des bras qui agissent, qui volent et qui tuent. Nous avons déjà nos apaches sédentaires ; nous en avons assez ; nous en avons trop ; voilà un renfort subit de 9.000 gredins qui leur arrive d'un seul coup. Messieurs, vous surchauffez la machine ; elle sautera. Prenez garde de commettre une imprudence suprême. Le Parlement votera ce qu'il voudra ; nous verrons promptement les effets de sa décision. Pour moi, j'estime que l'adoption du projet Chautemps porterait une atteinte profonde à la sécurité publique ; et je crois que les gens dont je parle me donneront vite raison ; je serai d'ailleurs le premier à déplorer d'avoir eu trop complètement raison.

Je prends maintenant le second groupe, qui compte 6.000 forçats en cours de peine. Ces 6.000 forçats quitteront nos deux colonies pénales, et seront transférés dans les maisons centrales de France, qu'on transformera en établissements cellulaires pour eux. Ces 6.000 forçats quitteront donc la Guyane et la Calédonie, après avoir été réunis à l'île Nou ou aux îles du Salut, qui joueront le rôle d'embarcadère (art. 8 du projet) ; puis on les expédiera vers les maisons de force.

Eh bien, contre ce transfert, j'éleve tout d'abord une objection juridique. Je dis que le Parlement, si puissant qu'il soit, ne peut pas rétroactivement aggraver une peine prononcée par la justice. Les magistrats ont fixé la peine ; aucun des pouvoirs publics ne peut ni l'allonger, ni l'empirer. Mettre en cellule un homme qui a le droit de travailler en plein air, c'est ajouter injustement aux rigueurs de la loi. Cela est si vrai que, lorsque le condamné à la prison commune accepte d'être mis en cellule, la loi de 1875 réduit d'un quart la durée de l'emprisonnement. Quand les juges ont prononcé leur sentence, il y a eu presque un contrat judiciaire, il y a eu chose jugée, il y a droit acquis pour le condamné lui-même.

M. BÉRENGER. — Je suis de votre avis. J'ai soutenu le projet en principe ; je n'ai pas soutenu tous les détails. Nous nous inspirerons de ce qu'a fait l'Angleterre, quand elle a été obligée de rapatrier ses convicts.

M. LEVEILLÉ. — En 1852, quand le Prince-Président vida les bagnes de France et qu'il songea à transporter les forçats, que fit le Gouvernement ? Il comprit qu'il y avait là une difficulté de droit, et il demanda à ces honorables gentlemen : « Messieurs, voulez-vous partir ? On va dresser des listes ». Les forçats de bonne volonté s'inscrivirent et, séduits par l'idée d'un voyage, ils s'inscrivirent nombreux. Eh bien, il faut que l'honorable M. Chautemps imite l'empereur.

Mais il y a, de plus, contre le projet qui nous est soumis de sérieuses objections financières que je dois présenter.

J'ai dit que nous aurions un stock de 15.000 individus à rapatrier ; mon voisin, M. de la Loyère parle même de 19.000. Que coûtera ce rapatriement ? Plus de 5 millions et demi, et je ne parle que des condamnés. Cependant, il faudra bien que les surveillants reviennent également avec leurs familles : ces convois ouvriront dans le budget une brèche de 5 millions et demi à 6 millions. M. Chautemps n'a pas parlé de ce détail, qui a son importance et son prix.

Mais il est un autre fait, plus grave encore. Les maisons centrales ne sont pas en général cellulaires. Je sais que, depuis longtemps, M. Bérenger est un partisan déterminé de la cellule ; je le suis également, mais d'une façon très limitée. Aussi, quand on me parle de garder un déteu en cellule pendant trois ou cinq ans, je déclare que je ne comprends plus ; je ne veux pas, en effet, pour punir un homme, le tuer ; je ne veux pas davantage, pour préparer un condamné au travail pénible, commencer par en faire un squelette.

La cellule, à l'heure actuelle, est prescrite dans la loi de 1875 au plus pour un an : c'est un maximum qu'on peut accepter à la rigueur, quoique les Anglais n'osent pas dépasser neuf mois. Vous savez mieux que moi, monsieur Bérenger, que, malgré les lois de 1875 et de 1893, malgré tout ce que vous avez pu dire en faveur de la cellule, vous n'avez, même à l'heure présente, guère que 58 prisons départementales qui se soient transformées en établissements cellulaires.

Mais combien ne sont pas encore cellulaires, qui cependant devraient l'être ? 350 environ. Est-ce que je me trompe ?

M. GRIMANELLI, *directeur honoraire de l'Administration pénitentiaire*. — Non. Mais, si la transformation se fait si lentement, c'est précisément parce que ces établissements sont départementaux. Pour les maisons centrales, ce serait l'État qui les transformerait, et l'opé-

ration se ferait probablement plus vite. D'ailleurs, ce sont ces derniers établissements seuls qui sont en cause.

M. LEVEILLÉ. — Je constate un premier fait, c'est que vous êtes partisan de la cellule et que pourtant, dans la grande majorité des prisons départementales — je commence par celles-là — malgré les prescriptions légales, le régime cellulaire ne fonctionne pas. Vous avez donc une première lacune à combler de ce chef, qui entraînera une dépense de 35 millions de francs.

Mais le projet de M. Chautemps ajoute à ce premier chiffre un autre chiffre encore plus fort, qui va grossir le devis. L'honorable ancien ministre veut convertir les maisons centrales à leur tour en établissements cellulaires pour y installer les condamnés aux travaux forcés et les grands récidivistes qu'atteint aujourd'hui la loi de relégation.

Cette seconde opération, d'après M. Chautemps lui-même, coûterait à elle seule 46 millions de francs.

Mais je ne comprendrais pas que nos réformateurs missent en cellule seulement les petits délinquants et les grands criminels. Puisque la cellule est un traitement orthopédique qui redresse les gens contrefaits, pourquoi n'y pas faire passer de même les coupables de taille moyenne, les réclusionnaires ?

Cette troisième opération, qui consiste dans l'encellulement des réclusionnaires, me semble commandée par la logique pénitentiaire. Elle coûterait sans doute, à elle seule, une vingtaine de millions.

Si je totalise les trois sommes que je viens d'indiquer (35 + 46 + 20), je me trouve tout à coup en face d'une note qui atteint et dépasse même quelque peu la centaine de millions.

Je sais que M. Grimaneli me reproche d'unifier en quelque sorte, pour aboutir à un gros chiffre, le compte des prisons départementales et le compte des maisons centrales. Je ne méconnais pas la réalité de cette distinction administrative. Mais notre savant collègue ne contestera pas, d'autre part, que finalement c'est toujours le contribuable français qui paie les deux factures. Elles sont écrites sur des papiers de couleur différente : mais c'est toujours la même bourse qui s'ouvre et qui s'épuise.

Il y a quelque temps encore, les cellules ne nous coûtaient pas trop cher, parce que nous n'y enfermions que des condamnés à des peines courtes. Mais le projet de l'honorable sénateur nous demande un supplément de cellules pour y loger des locataires à long terme, qui

ne nous paieront pas de loyer. C'est une grande aventure qui commence.

Le ministre actuel des Finances remanie en ce moment tout notre système d'impôts. Je ne dirai, cela va de soi, pas un mot de cette grosse affaire. Mais nous savons tous les difficultés qui l'assailent. Un de ses collègues, qui n'est pas le moins tenace, lui demande de reconstituer notre marine de guerre; un autre voudrait approfondir nos ports; un troisième réclame l'établissement des retraites ouvrières; et nous, les pénitentiaires, si nous suivons l'impulsion de M. Chautemps, nous exprimerons le vœu qu'un subside de cent millions soit affecté au sauvetage chanceux de la vertu compromise de nos récidivistes et de nos forçats.

Je crains que M. Caillaux, après avoir assuré de ses sympathies les représentants de la réforme pénitentiaire, ne leur dise : « Messieurs, vos idées sont excellentes; mais je ne puis en ce moment faire de grandes saignées dans nos budgets. Revenez dans dix ans frapper à la porte de mon cabinet; nous nous entendrons alors, et nous mettrons en cellule tous ceux qui méritent d'y passer. »

Dans le projet de M. Chautemps, il y a encore d'autres dispositions secondaires qui m'inquiètent quelque peu, au point de vue financier. Suivant l'art. 10, des décrets décideront à quelles conditions la jouissance des établissements de Guyane et de Calédonie sera rétrocédée aux colonies elles-mêmes.

Voilà des créations qui ont coûté beaucoup de millions à la mère patrie. L'honorable sénateur déclare que ces terrains et ces immeubles ont été mal entretenus et qu'ils n'ont pas de valeur. Ce n'est pas là le langage habituel d'un propriétaire, qui, d'ordinaire, ne déprécie pas lui-même son bien. Est-ce que ces valeurs vont ainsi se volatiliser ?

L'ancien ministre, dans un sentiment de bienveillance qui s'explique et qui l'honore, s'est occupé, en outre, des intérêts des agents auxquels est confiée, dans nos bagnes transatlantiques, la surveillance des condamnés. Il a, dans l'art. 9 de sa proposition, écrit que ces agents, revenus en France, y garderaient les avantages de leur statut colonial. Si l'honorable sénateur avait été présent, je lui aurais demandé s'il comprenait, ou non, parmi les avantages ainsi promis le droit à la solde majorée, que nos fonctionnaires touchent dans nos possessions lointaines.

Vous voyez, messieurs, que le rapatriement des quinze mille forçats et récidivistes qu'on veut nous offrir risque de coûter fort cher aux contribuables métropolitains.

J'arrive maintenant à la grosse question de principe qu'a soulevée M. Bérenger, avec son autorité habituelle : la question de la légitimité des peines coloniales. L'honorable sénateur n'a parlé que de la transportation; je m'en tiendrai donc à la transportation. La question de la relégation est d'ailleurs plus difficile; je suis pour mon compte absolument partisan de son principe, mais je conviens que la loi de 1885 a été rédigée dans des conditions qui manquent de netteté.

Je m'en tiens, dès lors, actuellement à la question de la transportation. Je ne partage pas sur ce point les idées de M. Bérenger. J'ai beaucoup réfléchi sur les observations que j'ai entendu présenter à propos de la transportation dans de nombreux congrès, tenus soit en France, soit à l'étranger. Je persiste à croire que notre loi de 1854 est un chef-d'œuvre. J'ose répéter le mot. Que trouve-t-on, en effet, dans la transportation? Une peine plus complète que l'emprisonnement; on y trouve à la fois un châtiment d'abord et ensuite des moyens de relèvement des hommes. Mais il faut s'entendre. Pour que la transportation produise tous ses bons effets, il faut qu'elle soit appliquée conformément à son esprit et à son texte. Toutes les lois en sont là.

Dans la loi de 1854, nous rencontrons d'abord le châtiment : les condamnés aux travaux forcés sont soumis aux travaux les plus pénibles d'utilité publique. Il est certain que, dans le texte d'une loi, on ne peut pas être plus explicite : il y a là une obligation stricte de travail dans des conditions dures et difficiles. Le texte est formel; mais, d'autre part, la loi prévoit et institue des moyens de relèvement et de reclassement. Elle indique, en premier lieu, ce qu'on appelait, en Australie, l'assignation, c'est-à-dire l'engagement possible d'un condamné chez un particulier ou bien auprès d'une administration locale. Mais — je regrette que M. Bérenger n'ait pas insisté sur cette condition — l'assignation n'est permise par la loi française qu'au profit du condamné qui a mérité cette faveur par sa bonne conduite et qui, dès lors, est déjà sur la voie d'un amendement relatif.

Je n'ai pas au surplus la prétention folle de transformer des forçats en saints d'une valeur absolue. Nous devons nous contenter de peu. Même les prisonniers qui entrent dans vos maisons centrales, et qui y séjournent, est-ce qu'ils sont parfaits quand ils en sortent? Non, les peines humaines n'ont pas ce pouvoir. M. Chautemps, qui a dénoncé en termes vigoureux la faillite de la transportation et la faillite de la relégation, pourrait dénoncer en termes non moins énergiques la

faillite de l'emprisonnement, faillite qui est prouvée par le chiffre de nos récidivistes.

Donc, si un homme s'amende, s'il travaille, s'il n'encourt pas de reproche sérieux, il faut l'autoriser à s'engager chez un particulier; c'est le reclassement qu'il se prépare.

Mais un second moyen de relèvement est prévu par la loi de 1854, c'est la concession d'un terrain, qui sera accordée avec des secours temporaires au condamné méritant.

M. Bérenger vous a dit que j'avais visité la Guyane. J'y avais été envoyé par M. Félix Faure, sous-secrétaire des Colonies, alors qu'on élaborait la loi des récidivistes. Il s'agissait de savoir si l'on pourrait les installer en Guyane; j'ai dû étudier le pays et chercher ce qu'il était possible d'y faire; mais je n'ai pas manqué d'étudier en même temps la transportation, puisque le système fonctionnait sous mes yeux. Je suis resté deux mois, là-bas. Mais, en réalité, mes investigations ont duré plus longtemps; quand on fait une telle enquête, on rencontre sur les paquebots des hommes qui vont au pays, d'autres qui en viennent, des fonctionnaires, des militaires, des colons, des gens qui approuvent tout, d'autres qui critiquent tout, d'autres encore qui donnent des explications motivées et font des distinctions. J'ai tout écouté et tout regardé.

Or l'idée qui pendant mes tournées me préoccupait surtout et m'obsédait, était la suivante : Comment peut-on arriver à faire travailler un malfaiteur qui ne veut pas travailler? C'était pour moi le nœud du problème.

Il y a bien le procédé des coups. Des personnes sérieuses, honorables, estiment qu'il n'y a que ce moyen pour agir sur un pareil personnel. Quant à moi, je n'ose pas le recommander. Mais alors la difficulté devient très grande. Le système du pain et de l'eau était un autre moyen, coercitif aussi; je n'en connais pas de meilleur.

Lorsque je suis revenu, j'ai tenu un langage très explicite et à M. Félix Faure et à M. Rousseau, son successeur. La transportation, leur ai-je dit, est une peine énervée, une peine affaiblie; il faut la retremper; pour qu'elle atteigne son but, il importe de remanier tous les anciens règlements.

Au bout de quelque temps fut nommée une commission présidée par M. Dislère. Nous avons, dans cette Commission, élaboré des changements sérieux. Je ne veux pas dire que nous ayons produit une série de chefs-d'œuvre; en retouchant tant de questions difficiles nous avons pu commettre quelques erreurs; ceux qui reli-

ront nos solutions devront constater du moins que la peine a été retrempee.

Comment la transportation avait-elle été énervée?

Le forçat, qui comptait beaucoup trop sur une ration quotidienne complète, se disait tout bas : je n'ai pas besoin de me gêner, puisque je suis sûr de ne pas mourir de faim. Si un patron trop confiant s'avisait également de dire à un ouvrier ordinaire : « Je te nourrirai tous les jours, et maintenant travaille », il serait à craindre que le travail fourni ne fût court. Mais le forçat est un ouvrier d'ordre très inférieur; trop assuré de sa ration journalière, il travaillait peu.

J'ai pour ma part trouvé naïf de nourrir un homme qui travaillait avec une mollesse aussi audacieuse. Et alors j'ai été heureux de retrouver dans une loi de 1791 ce principe que la société a le droit de dire à un condamné : « Tu auras du pain et de l'eau; si tu trouves le menu trop maigre, si tu veux le compléter, travaille. » Nous avons simplement copié la loi de 1791. Remarquez que l'honnête homme est lui-même soumis à cette règle sévère de justice. Est-ce qu'il mange, quand il ne travaille pas? Quand nous faisons à un forçat la même situation que celle qui est faite à tous les honnêtes gens du monde, j'estime que ce calculateur cynique n'a pas le droit de se plaindre.

Il y avait un autre vice dans le régime de 1854. Si le forçat commettait sur nos pénitenciers un délit ou un crime, comment était-il traité? Voici un homme qui, conduit au bagne, vient d'accomplir une infraction nouvelle, entraînant l'emprisonnement ou la réclusion; comme il subit déjà la peine des travaux forcés, les jurisconsultes disaient : « Il n'y a pas moyen de lui appliquer d'autres peines, puisqu'il subit la plus haute. » Et alors ce forçat, ayant compris les avantages de sa situation, finissait par commettre des crimes, se disant : « Peu m'importent les condamnations futures; elles frapperont dans le vide; elles chargeront fictivement mon compte; mais elles ne seront pas exécutées. Je suis invulnérable. » Un condamné raisonneur avait ainsi collectionné, en Calédonie, 235 ans de travaux forcés. Je me demande quelle figure devaient faire les magistrats infligeant à cet homme une 235<sup>e</sup> année de prison!

Qu'avons-nous fait? Quelque chose de hardi; nous avons interrompu la peine la plus haute, et un décret, conforme à notre proposition, a décidé qu'à raison de sa dernière infraction le coupable exécuterait immédiatement la réclusion ou l'emprisonnement prononcé contre lui en dernier lieu. Cette priorité accordée à l'exécution du châtement inférieur sur l'exécution du châtement supérieur n'est

pas d'accord avec la hiérarchie théorique des peines; mais cette inversion a maté les plus intractables, enfermés dans des prisons closes.

Quant aux moyens de relèvement des hommes, ils ont été revus et perfectionnés.

Le système des concessions de terrain, tout d'abord, avait été gâté par une erreur. La concession accordée aux forçats était gratuite; ce n'est pas tout. Pour permettre au condamné de défricher le terrain et d'attendre la récolte prochaine, on lui fournissait des vivres jusqu'à cette prochaine récolte. On avait fixé un délai de 30 mois. Que faisait alors le concessionnaire? Il recevait le terrain, il absorbait les vivres pendant trente mois; puis les trente mois écoulés, il déclarait à l'administration stupéfaite : « Décidément je ne suis pas né pour l'agriculture; je préfère retourner au bagne. »

J'ai appris aussi, dans mon voyage, toute une série d'incidents, qui s'étaient passés en Calédonie, relativement à ce qu'on appelle les longs contrats de main-d'œuvre.

M. Bérenger a paru surpris qu'on ait renoncé aux contrats de main-d'œuvre; en voici les motifs.

Les engagements chez les particuliers ne sont autorisés par la loi de 1854 qu'au profit des condamnés qui méritent cette faveur, parce qu'ils sont en voie d'amendement. Or comment exécutait-on cette prescription intelligente et humaine? On prenait en bloc des condamnés de toute classe, des bons et des mauvais, des forçats arrivés d'hier ou arrivés depuis plusieurs années; on les versait dans le peloton des engagés et on remettait le tout à l'employeur. Celui-ci pouvait être un patron exigeant ou facile, de telle sorte que la même peine était inégale, suivant le caractère du maître. C'est pour cela que, dans la métropole, nous avons réclamé que dans les prisons le travail fût organisé en régie et non par voie d'entreprise. Dans la Commission chargée de la revision du Code de 1810, quand je demandai à mes savants collègues s'ils admettaient qu'un forçat, débarqué depuis plusieurs semaines seulement en Calédonie, pût être engagé à un colon, ils me regardèrent avec étonnement et me dirent : « Un pareil marché est impossible; il serait illégal. » Je dus répondre : « Cette illégalité impossible se commet ». Aussi à l'unanimité décidèrent-ils qu'une prohibition formelle de ces contrats serait inscrite dans les textes nouveaux.

Quant à la concession de terrain, le caractère en fut absolument changé par la Commission Dislère. La concession avait été d'abord gratuite, de telle sorte que le crime était devenu une façon d'acquérir

la propriété; nous avons proposé et nous avons obtenu que la concession serait désormais attribuée à titre onéreux au forçat, qui devrait payer une rente, mais recevrait un terrain défriché. Le preneur, en outre, n'aura plus droit aux vivres pendant la période excessive de trente mois, mais pendant le délai beaucoup plus court de six mois seulement.

On voit que les erreurs du début ont été signalées avec franchise et corrigées avec soin.

En somme, la peine de la transportation, qui avait été affaiblie, a été retrempee et cependant elle a été, d'autre part, assouplie au profit des condamnés qui méritaient l'adoucissement de leur sort.

Dans notre dernière séance toutefois et dans le rapport de M. Chautemps, il a été dit que de plus récentes défaillances avaient été relevées à la charge de l'Administration pénitentiaire. Je ne prétends pas que cette Administration n'ait jamais commis de fautes. Mais il importe que ces fautes soient précisées et appréciées.

On a supprimé les bons de cantine, qui permettaient au forçat d'acheter par une journée sérieuse de travail le complément de sa ration quotidienne si réduite. L'honorable ancien ministre expose en une ligne le motif de la suppression de ces bons; il était difficile, dit-il, de mesurer la tâche qu'un condamné peut exécuter en un jour. Messieurs les ouvriers de nos arsenaux n'aiment pas non plus qu'on leur donne un travail payé à la tâche; ils aiment à toucher l'intégralité de leur salaire; ils tiennent moins à donner l'intégralité de leur effort. Nous n'avons pas, en tout cas, l'obligation de traiter absolument de la même façon l'ouvrier honnête et le forçat de nos bagnes. Quant à la difficulté de fixer la tâche individuelle quotidienne, il me semble qu'on l'amoinvrirait singulièrement si on l'imposait, non pas à un individu seul, mais à une escouade, et non plus pour un jour, mais pour une semaine entière. Les grosses unités sont plus commodes à mesurer que les petites.

En ce qui concerne les désordres nocturnes, que nous sommes unanimes à réprover de toute notre énergie, nous avons entendu l'autre jour M. de la Loyère nous déclarer qu'il allait seul, la nuit, visiter les salles où dormaient les condamnés. M. Chautemps l'a interrompu pour dire: « Oui, vous le faisiez de votre temps; mais les choses ont changé depuis cette époque. » Si les choses ont changé, ce serait la faute des hommes, car les règlements n'ont pas varié sur ce point. Est-il d'ailleurs besoin d'un règlement pour autoriser un directeur ou des surveillants à parcourir dans un but de police, à toute heure du jour ou de la nuit, les locaux occupés par des forçats?

Pour terminer, je voudrais dire quelques mots sur la situation de la Guyane, envisagée au point de vue économique et administratif.

Si vous jetez les yeux sur une carte de ce pays, vous constaterez que notre colonie d'Amérique présente une surface égale à celle de seize ou dix-sept départements français. Sur cette surface immense, il y a encore des vides énormes; la population libre, en effet, ne dépasse pas 25.000 personnes. Or il vous a été dit, Messieurs, qu'en Guyane, il n'y avait rien à faire. Je ne partage pas ce pessimisme.

La configuration du pays peut être décrite en quelques traits fort simples.

Quand on débarque à Cayenne, on aperçoit tout d'abord sur le littoral une première zone qu'on appelle là-bas les Terres basses. Au delà des Terres basses on entrevoit une seconde zone, située plus avant dans l'intérieur, qui s'élève peu à peu et qu'on pourrait nommer la région des Sauts ou rapides. Enfin au delà de la région des Sauts, tantôt à 60 kilomètres et tantôt à 80 kilomètres de la côte, existe une troisième zone, qui par son altitude croissante, est la zone bien franche des Terres hautes.

La condition actuelle et surtout la condition future de ces trois régions, qui constituent les trois gradins successifs de la Guyane, ne sont pas les mêmes.

La haute région est surtout le siège des forêts vierges d'une étendue exceptionnelle. Ces forêts ont toutefois un défaut: les arbres n'y sont pas groupés par famille. Ce désordre est l'œuvre des siècles. Mais ces forêts ont du moins une qualité précieuse: elles reçoivent et elles emmagasinent les pluies abondantes, torrentielles même, qui sous l'équateur tombent du ciel pendant certains mois de l'année. Les eaux ainsi rassemblées finissent pourtant par s'écouler; elles donnent naissance à des rivières. Ces rivières glissent sur la pente inclinée qui constitue la région accidentée des Sauts; elles arrivent enfin sur les plaines basses du littoral et débouchent dans la mer.

Ce territoire ainsi charpenté est en vérité disposé à souhait pour que la richesse s'y développe, richesse conquise par le travail intelligent de l'homme et par l'utilisation judicieuse des forces de la nature.

Sur le gradin supérieur, que trouvons-nous? Un chantier de bois qui de longtemps ne sera pas épuisé, surtout si nous en renouvelons les sujets et si nous savons en sélectionner et en discipliner les essences.

Sur le gradin intermédiaire se dressent de distance en distance les rapides, coupés par des barrages de rochers, en arrière desquels s'accumule, sinon la houille blanche qui ne durerait pas dans ces parages surchauffés, du moins la houille verte; des réservoirs de force hydraulique sont ainsi créés, que la science de nos ingénieurs contemporains convertit aisément de nos jours en force électrique, susceptible d'opérer au loin.

Enfin, sur le gradin inférieur s'étalent les terres plates du littoral, qui, dans les Guyanes voisines sont livrées aux planteurs et qui pourraient fournir des moissons régulières.

L'eau des réservoirs, qui s'échappe de la zone intermédiaire, est le magicien qui peut transformer notre colonie, et au point de vue industriel et au point de vue agricole.

Au point de vue industriel, pourra débiter et scier le bois des hauteurs. Elle pourra, de plus, comme dans plusieurs pays montagneux d'Europe, actionner le chemin de fer rustique, qui devra transporter ces bois aux ports d'embarquement; la construction de la voie ferrée sera d'ailleurs facilitée par ce fait que les traverses solides, destinées à supporter les rails, ne manqueront pas sur place.

Au point de vue agricole, l'eau finira sa course en arrosant les plaines situées au bord de la mer, qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle voulaient déjà féconder, à l'instar des Hollandais, Malouët et Guizan.

Par un privilège rare que n'a pas même le meilleur charbon anglais ou belge, qui se détruit par le premier emploi que l'on en fait, notre houille verte, semblable en cela à la houille blanche sortie des Pyrénées ou des Alpes, pourra au contraire descendre d'étage en étage le gigantesque escalier de la Guyane, et, à chaque étage, comme un ouvrier infatigable, cette houille liquide rendra à ceux qui sauront la manier des services distincts et nouveaux qui ne l'épuiseront pas.

Si les vues que j'énonce là sont justes, il faudrait sans doute ouvrir dans la direction des bois de la zone haute une large trouée qui contribuerait à l'assainissement du pays et qui préparerait la route future. Mais on ne devrait pas renouveler les fautes du passé et s'adonner trop vite aux cultures annuelles, qui exigent le remuement fréquent et le remuement dangereux de l'humus. C'est plutôt à la culture arborescente, raisonnée et perfectionnée qu'il faudrait se livrer là-bas, et de cette façon, avec le temps, nous substituerions à la forêt encore sauvage et confuse d'aujourd'hui, des forêts industrielles, des forêts alimentaires, qui nous fourniraient, à une date plus ou moins éloignée, des revenus lents, mais réguliers. Dans cette entreprise de

longue haleine, le sol, grâce au concours du soleil et de l'eau, serait notre collaborateur patient et actif.

Il n'est donc pas juste du tout, à mon avis, de proclamer qu'en Guyane, il n'y a rien à faire.

Ce qui d'autre part est malheureusement vrai, c'est que dans notre colonie la population libre, malgré ses qualités d'esprit, néglige beaucoup trop l'industrie et l'agriculture. Il semble qu'elle n'ait de passion véritable que pour l'exploitation des placers; elle ne songe qu'à l'extraction de l'or. Je ne puis pourtant pas m'occuper de l'extraction de l'or, quand il s'agit des condamnés; ils en voleraient trop et l'on nous rendrait responsables de leurs méfaits.

Mais en Guyane, en dehors de la question économique, il y a quelque chose à dire sur l'organisation administrative, qui pêche par un certain côté.

Dans ce pays, nous comptons, ai-je dit, 25.000 habitants libres et 15.000 forçats et relégués. Il y a ainsi deux populations, qui diffèrent à tous égards. Au début, on a eu le tort de superposer en quelque sorte l'une à l'autre. Des répugnances qui s'expliquent se sont manifestées contre un tel état de choses. J'estime depuis longtemps qu'il faut, non rapprocher, mais séparer les deux groupes.

Lorsque je débarquai en Guyane, il y a vingt-cinq ans de cela, la population libre protestait ardemment contre l'arrivée possible des récidivistes, qu'on leur annonçait comme prochaine. Avant de quitter Paris, je m'étais formellement élevé, dans les colonnes du journal *le Temps*, contre le principe écrit dans le projet originaire de M. Waldeck-Rousseau. Le ministre aurait voulu faire du relégué un libéré, pouvant se promener dans la colonie et ne pas se soumettre à l'obligation du travail. Les Guyanais avaient, paraît-il, approuvé sur ce point mes articles. Je suis d'ailleurs resté fidèle à mes convictions d'alors, et c'est pour cela que je repousse le projet actuel de M. Chautemps, qui, avec une imprudence égale et par un mouvement inverse, voudrait aujourd'hui reverser à l'état libre, sur la métropole, 9.000 relégués et forçats libérés, revenus des bagnes lointains.

Je causai donc sans arrière-pensée avec les notables guyanais du sujet qui les avait si violemment émus. Je me souviens qu'à ce moment plusieurs d'entre eux me dirent: « Nous ne pouvons être tranquilles que si l'on concentre dans la région du Maroni tout l'élément pénal ». Cette parole de sagesse me frappa d'autant plus que de mon côté, j'étais arrivé à la même conclusion.

Sur cette surface égale à celle de 16 ou de 17 départements, je jugeais qu'il fallait créer, sans équivoque aucune, dans la région du

Maroni que je visitai longuement, une colonie pénale, qui aurait eu à sa tête le Directeur de l'Administration pénitentiaire.

M. DE LA LOYÈRE. — C'est ce que l'on a fait!

M. LEVEILLÉ. — Mais je pensais en outre qu'en dehors de la région du Maroni il fallait conserver la colonie libre de la Guyane, conduite par le directeur de l'Intérieur. Le Gouverneur serait resté le supérieur hiérarchique de ses deux lieutenants. Il n'y aurait point eu dès lors de friction ni de tiraillements entre les deux possessions. La colonie libre, pourvue d'un Conseil général, aurait usé de son budget local. La colonie pénale, pourvue d'un Conseil d'administration particulier, aurait usé du budget pénitentiaire, qui est un budget d'État. Lorsque je présentai cette idée, elle parut étrange à quelques-uns. Depuis lors, cette combinaison est entrée dans la pratique coloniale. Elle est au fond le régime de notre Indo-Chine et de notre Afrique occidentale.

Je suis convaincu que, si le ministre voulait accomplir dans la région du Maroni une œuvre qui fit honneur à la France, il devrait en venir à la reconnaissance expresse des deux colonies, toujours voisines et désormais séparées.

J'aurais désiré, Messieurs, vous entretenir de la question de la relégation, qui soulève des difficultés spéciales. MM. Chautemps et Chessé ont, à mon avis, commis de très bonne foi une erreur historique, quand ils ont soutenu que les décrets d'exécution avaient bouleversé et dénaturé la loi de 1885. La vérité est que le Sénat a, par bonheur, transformé en effet le projet primitif du Gouvernement, qui compromettrait la sécurité publique. MM. Chautemps et Chessé ont oublié que la loi n'est pas dans la proposition initiale d'un ministre, si éloquent qu'il soit. La loi est uniquement le texte définitif qu'ont voté les deux Chambres. Or c'est du texte définitif que se sont inspirés et que devaient s'inspirer les rédacteurs des décrets réglementaires.

Mais j'ai déjà en vérité abusé de mon tour de parole, et je m'arrête.  
(Applaudissements.)

M. LE PRÉSIDENT. — Nous venons de voir en présence, dans une opposition saisissante, les deux thèses. Je demanderai à M. le sénateur Cordelet, qui est membre de la Commission, s'il ne voudrait pas présenter quelques observations.

M. le sénateur CORDELET. — Monsieur le Président, je suis venu ici pour écouter et m'instruire, et je vous avouerai que je ne suis pas en mesure d'exprimer une opinion ferme.

La Commission n'a pas encore délibéré sur le fond des deux propositions : elle s'est réunie deux fois seulement pour nommer son bureau et arrêter une méthode de travail. J'ai été d'avis qu'il y avait lieu de rechercher d'abord si les reproches adressés par l'honorable M. Chautemps à la transportation et à la relégation étaient justifiés.

J'ai entendu avec un vif intérêt les observations qui ont été échangées aujourd'hui, et il me paraît très désirable que la discussion à laquelle je viens d'assister, celle qui la précède et celles qui la suivront sans doute soient sous les yeux de la Commission du Sénat qui pourra en faire son profit.

M. le pasteur ARBOUX. — M. le sénateur Bérenger m'a signalé tout à l'heure, Messieurs, comme étant un des orateurs qui se sont distingués par l'insistance avec laquelle ils faisaient valoir, dans cette discussion, l'argument de la peur. Je ne voudrais pas, cependant, laisser croire à ceux qui liront son discours que je vais au delà d'une moyenne d'appréhension permise. Je tiens à préciser ma pensée, sans doute mal comprise.

J'ai dit que j'avais peur, pour mes concitoyens comme pour moi-même, de ces transportés qu'on est disposé à nous ramener en masse.

J'ai rappelé naguère qu'autrefois on avait été heureux de voir la transportation inscrite dans la loi pour nous protéger contre le danger indéniable que la présence de tels individus fait courir à la vie, à la fortune des citoyens. J'ai cité, à cette occasion, le chapitre de son roman où Victor Hugo, dans *les Misérables*, a rappelé quelles terreurs justifiées inspirait l'évasion d'un forçat. J'ai appris à connaître les apaches par une fréquentation quotidienne. Je sais à quel point ils peuvent être dangereux et mauvais. Je ne souhaite donc point de les voir revenir. Je supplie même ceux qui en ont eu récemment la pensée de ne point nous les ramener.

Je ne retire rien de ce que j'ai dit en ce sens et les nombreux signes d'approbation que j'observe autour de moi prouvent que je ne suis pas seul à penser ainsi.

Quant à ce que j'ai dit au sujet de la relégation, je répète sans hésiter qu'on devrait l'appliquer quelquefois, non pas à certains mendiants d'occasion, êtres inoffensifs, nombreux autour de nous, mais à ceux qui ont 10 à 12 condamnations; j'en ai connu un qui en avait 32. Je déclare qu'on ferait mieux de les envoyer là-bas, plutôt que de les laisser libres de pratiquer ici leur triste profession avec lettres injurieuses, mensonges et menaces.

J'ajoutais que parmi eux, il y a un certain nombre d'alcooliques et que ceux-ci peuvent causer une certaine inquiétude, puisque la loi de 1838 ne permet pas de les arrêter tant qu'ils n'ont point commis d'actes de violence. Je cite seulement deux faits à l'appui de ces observations. Il y a quelques années, un ecclésiastique, l'abbé de Broglie, a été tué par une personne dont il avait voulu décourager les sollicitations intéressées. Il y a quelques jours, depuis la dernière réunion où je signalais ce danger, un autre ecclésiastique, le curé de Saint-Sulpice, a été blessé par une femme qui faisait peser sur lui, depuis longtemps, avec une intolérable indiscretion, l'obsession de ses demandes.

J'ai un dossier personnel où je garde tout ce qui mérite d'être retenu dans le même ordre d'écrits et de faits. J'ai tenu à le dire ici une fois de plus, à montrer que mes craintes ne sont pas si inconcevables, et à prier M. le sénateur Bérenger d'avoir une idée un peu meilleure du courage des orateurs qui l'ont précédé. Depuis 35 ans, je suis aumônier des prisons, j'ai eu à fréquenter des mendiants, des alcooliques, des individus dangereux. Ils me connaissent, viennent souvent à moi, sachant que, comme ministre du culte, je me résoudrai peut-être moins facilement qu'un autre à repousser leurs demandes et à leur fermer ma porte. Encore est-il vrai que je fais les vœux les plus sincères pour qu'on n'augmente pas leur nombre, en ramenant ici ceux qui sont partis. (*Applaudissements*)

M. LARNAUDE, professeur à la Faculté de droit. — Je continue à rester un peu perplexe en présence de deux thèses aussi habilement défendues.

Toutefois je voudrais poser à mes deux collègues, M. Leveillé et M. Garçon, qui sont ici les champions irréductibles des peines coloniales, une simple question. Comment les choses se passent-elles dans les pays qui ne les pratiquent pas, dans ceux qui y ont renoncé, comme l'Angleterre, dans ceux qui ne les ont jamais expérimentés, comme la Belgique, l'Allemagne? Quels résultats y donne donc cette « absorption » dont parlait tout à l'heure M. le sénateur Bérenger? L'effort que font ces nations, en sommes-nous incapables? Voilà des questions auxquelles je voudrais bien qu'on apportât des réponses précises. Car ce n'est que s'il m'est bien démontré que ce que font ces États, la France ne peut pas l'accomplir, que je me résignerai à accepter les résultats lamentables, dans l'ordre de la colonisation et dans l'ordre pénal, qui sont la conséquence de cette partie de notre politique répressive.

En tout cas, il est peut-être bon de rappeler ici que l'Allemagne qui a acquis un domaine colonial important, dont la surface est près du double de celle de son territoire, ne semble pas près d'organiser la transportation et la relégation. Ce n'est pas cependant qu'elle n'y ait point été engagée! Un criminaliste allemand, M. le professeur Bruck, poursuit depuis un certain nombre d'années une très vive campagne pour déterminer ses compatriotes à se lancer dans cette voie, où nous persistons presque seuls. (*Revue*, 1901, p. 770.) Il en vante tous les bienfaits politiques et sociaux de tout ordre. Mais les Pouvoirs publics font la sourde oreille, et l'opinion publique n'est pas ébranlée!

Ce qu'il serait bon de savoir encore, c'est ceci : « Est-ce que dans l'énorme publication (1) que font à l'heure actuelle les criminalistes allemands pour préparer la réforme de leur droit pénal et qui compte quinze ou seize forts volumes, est-ce que ces peines sont recommandées? Il y a dans cette vaste publication de droit pénal allemand et étranger une encyclopédie véritable de science pénale. Il serait bon de savoir, pour notre discussion, ce qu'on y dit de ces « peines de débarras », nouvelle classification à ajouter à celles qui figurent dans les théories du droit criminel :

M. le professeur GARÇON. — Vous me demandez comment font l'Allemagne, la Belgique et les autres pays qui n'ont pas la transportation? Je le dirai d'un mot: ces pays n'ont pas de peines éliminatrices; mais ils en cherchent. Dans tous les congrès où je me suis rendu, j'ai constaté qu'ils cherchaient le moyen de se débarrasser de ces éléments dangereux. Nous, nous le possédons, et on veut le supprimer!

Je ferai ma démonstration à la prochaine séance.

M. LE PRÉSIDENT. — Monsieur le bâtonnier, quoique le temps où vous vous occupiez de ces questions soit un peu éloigné, n'avez-vous pas une observation à présenter?

M. RAOUL ROUSSET, bâtonnier de l'Ordre des avocats. — Une seule chose me préoccupe, Monsieur le Président; je voudrais que M. Garçon répondît aux objections de M. Bérenger. Nous avons entendu un

(1) Birkmeyer, Calker, von Liszt, etc., *Vergleichende Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrecht. Verarbeiten zum deutschen Strafrechtsreform.*

développement très logique, et je constate qu'il n'y a pas été répondu. Je verrai alors si j'ai quelque observation à ajouter.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous continuerons la discussion à la prochaine séance? Nous pouvons espérer qu'à cette séance nous aurons un certain nombre de membres du Parlement que leurs occupations ont retenus aujourd'hui, et dont la présence nous apportera un élément extrêmement utile et intéressant.

La séance est levée à 6 h. 20 m.

Trois jours après cette séance, notre Secrétaire général recevait de Belgique la lettre suivante :

Namur, le 24 avril 1909.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Je lis à l'instant dans le compte rendu de la séance tenue le 17 mars par la Société générale des Prisons une observation de M. le professeur Leveillé (*supra*, p. 514) qui me paraît appeler une réponse. Notre éminent collègue reproche très nettement aux Belges de conseiller aux détenus qu'ils visitent, de passer la frontière à leur libération :

« Vous ne faites pas, nous dit-il, de la transportation, vous faites de l'exportation. »

Voilà quinze ans que je pratique la visite en cellule; je l'ai faite pendant sept ans à la prison de Saint-Gilles, sous la direction de Jean Stevens. On connaît son opinion sur la transportation; c'était celle de Franklin : « Une nation civilisée n'a pas plus le droit de transporter ses criminels en pays neuf que celui-ci n'a le droit de débarquer chez nous ses serpents à sonnette. »

Jamais je n'ai conseillé ni entendu qu'il fût conseillé à un condamné de s'expatrier pour trouver du travail. La raison en est bien simple : les libérés (1), quelque tarés qu'ils soient, trouvent toujours, quand ils le veulent, du travail en Belgique. Nous n'avons donc pas besoin de l'étranger pour résorber nos criminels, et nous y réussissons assez bien sans transportation ni relégation, comme le prouvent les chiffres suivants extraits de la dernière statistique judiciaire : le nombre d'hommes récidivistes condamnés, qui, entre 25 et 30 ans, est de 14,9 pour 1.000 habitants d'âge correspondant, n'est plus que de 11 entre 35 et 40 ans, de 7,6 entre 45 et 50 ans et de 3,1 entre 55 et 60 ans, pour 1.000 habitants d'âge correspondant.

(1) Au moins les ouvriers manuels, dont la transportation a en vue d'utiliser les services, environ 93 0/0 du total.

M. Leveillé nous attribue d'ailleurs un pouvoir exagéré en affirmant qu'il suffit de notre suggestion pour que les cohortes de malfaiteurs prennent le chemin de la frontière : le sol natal exerce sur la plupart d'entre eux la même attraction que sur les autres mortels, sans compter les intérêts qui les y retiennent. On aurait donc beau faire!...

Je me permets de réclamer de votre obligeance une rectification quelconque sur ce point, l'allégation de M. Leveillé — qui a été certainement induit en erreur par des constatations accidentelles — étant de nature, vu la grande autorité dont il jouit, à porter préjudice au bon renom des fonctionnaires de ma catégorie, en les rendant suspects de pratiquer la facile politique du débarras, au lieu de tendre, comme c'est leur devoir, à l'amendement moral et au reclassement familial et social des condamnés; les Belges « qui n'ont pas sérieusement contredit » n'appartenaient certainement pas à la sphère compétente.

Agréer, je vous prie, Monsieur le Secrétaire général, l'assurance de mes sentiments dévoués.

E. BERTRAND,

Directeur de la prison de Namur.

Réponse de M. Leveillé.

Le Secrétaire général de notre Société me communique la lettre de M. Bertrand. L'honorable directeur de la prison de Namur s'élève contre la déclaration que j'ai formulée à notre séance du 17 mars. J'avais indiqué que certains États nous reprochent de faire de la transportation, alors que plusieurs d'entre eux, la Belgique notamment, recourent à des procédés peut-être plus fâcheux et pratiquent simplement l'exportation de leurs libérés.

M. Bertrand remarque que « si je n'ai pas été sérieusement contredit » par les Belges, devant qui j'exposais cette thèse, c'est que ces Belges « n'appartenaient certainement pas à la sphère compétente ».

J'ai coutume d'observer les faits avec une attention et une sincérité absolues; j'y fais du moins tous mes efforts, et je vais très simplement raconter à l'honorable M. Bertrand comment j'ai appris le moyen ingénieux que ne dédaignaient pas d'employer nos voisins.

Quand j'ai voulu étudier sur place les systèmes pénitentiaires originaux qui fonctionnent dans les principaux pays à notre époque, une de mes premières visites fut pour la Belgique, qui fait avec tant de hardiesse un si large emploi de la cellule prolongée. En Belgique, j'allai presque immédiatement frapper à la porte de Saint-Gilles, où je désirais rencontrer M. Stevens, dont je connaissais depuis longtemps la haute valeur et les tendances. J'eus avec lui une conférence, où je me permis de l'interroger à fond sur la façon dont il conduisait son régiment.

Je lui demandai comment il prenait le contact de ses détenus. — « Je veux par-dessus tout gagner leur confiance, et je me suis fait une loi d'en visiter vingt-cinq chaque jour. »

Je lui demandai à quel travail il les occupait surtout. — « Pour ne

pas concurrencer trop durement des industries normales, je les emploie surtout à la confection de produits que consomme l'État, notamment à la confection des vêtements de l'armée. »

Je lui demandai s'il opérait en régie ou s'il recourait à des entrepreneurs généraux. — « J'écarte les entrepreneurs généraux, parce que ceux-ci deviendraient très vite plus que moi les maîtres des prisonniers et les directeurs de la prison. »

Je lui demandai enfin, et cette question était pour moi la question capitale, ce que devenaient les libérés, quand ils avaient achevé leur temps de cellule.

Ici M. Stevens, qui à mes autres interrogations m'avait fourni sur-le-champ avec une admirable netteté tous les renseignements que j'avais sollicités, ne me répondit plus qu'avec un certain embarras et une véritable tristesse. — « Nos libérés ? nous tâchons, pendant que nous les gardons sous notre main, de les préparer à rentrer plus tard dans la vie régulière; nous tâchons de leur refaire une âme honnête; nous tâchons de leur apprendre un métier qui leur soit désormais un gagne-pain; les Sociétés de patronage, de leur côté, essaient de leur procurer une position; mais les Sociétés de patronage sont rares et elles sont pauvres; quelques-uns de nos libérés, pour échapper à la surveillance de la haute police, que nous avons conservée en Belgique, pendant que vous l'abolissiez en France, passent chez vous, notamment, et se fixent ou dans vos départements-frontières ou dans vos grandes villes. Pour ma part, quand ces malheureux me consultent, quand ils me parlent avec angoisse de leur avenir, je leur conseille... de s'expatrier, dès qu'ils seront libres. »

Je fus frappé de cette parole de M. Stevens : « Nos condamnés, pour fuir la surveillance de la haute police que nous leur infligeons, quittent la Belgique et se remettent en France. » De sorte que la France, qui en 1885 a détruit avec sa fougue habituelle la surveillance de la haute police chez elle, a provoqué ce double résultat qu'elle conserve ses propres malfaiteurs et que, d'autre part, elle est devenue une terre d'asile pour les malfaiteurs du dehors.

Mais je retiens surtout cette déclaration significative, cette déclaration douloureuse de l'apôtre convaincu de l'emprisonnement cellulaire prolongé : « Je leur conseille de s'expatrier, dès que leur temps sera fini. » Cet aveu, tombé d'une telle bouche, mettait en pleine lumière, selon moi, l'incurable infériorité de la prison. La prison en effet, alors même qu'elle est perfectionnée, alors même qu'elle s'efforce d'être moralisatrice, alors même qu'elle est dirigée par cet homme de bien, par cet homme supérieur qui s'appelait M. Stevens, la prison ne résout qu'une partie, la partie la plus facile du problème pénal; elle n'est même en Belgique, même aux mains intelligentes de M. Stevens, qu'une demi-solution.

C'est en 1886 que j'eus avec le directeur de Saint-Gilles cet entretien si instructif pour moi. Je visitai en outre, dans le même temps, la prison de Gand, la prison de Louvain. Je voulais examiner de près et interroger moi-même les condamnés qui dans ce pays subissaient leurs dix ans de cellule ou qui les avaient subis. Ce voyage et cette enquête ont contribué à faire de moi un adversaire réfléchi de la cellule longue. Oui, j'ai vu quelques condamnés qui l'avaient supportée : mais j'en ai vu d'autres qui m'ont laissé cette conviction profonde, qu'ils avaient été brisés par cette terrible épreuve.

Plus tard, j'ai eu l'occasion de causer avec quelques-uns des compatriotes de M. Bertrand de la solution discrète que leur Administration a donnée au problème si embarrassant des libérés, et, quand je leur parlais de leur procédé habituel d'exportation, je n'ai pas été sérieusement contredit. Mes interlocuteurs, répondra M. Bertrand, ne devaient pas appartenir « à la sphère compétente ».

Mais au Congrès international, qui se tint à Paris en 1895, j'eus l'occasion encore de traiter la question si difficile des peines longues, s'exécutant ici par voie de transportation et là par voie d'emprisonnement. J'opposai l'une à l'autre la méthode française, qui après avoir pris des garanties emploie ouvertement la transportation (loi de 1854), et la méthode belge, qui sans bruit et sans frais laisse couler ses eaux usées chez le voisin. En face de moi, j'apercevais dans l'amphithéâtre de la Sorbonne deux criminalistes belges, qui ont très justement conquis par leur caractère, par leur talent, par leur haute valeur scientifique une réputation mondiale. Ni l'un ni l'autre de ces jurisconsultes éminents ne vint me dire que j'avais été mal renseigné.

Je tenais, en effet, mes premiers renseignements de M. Stevens; et les idées qu'il m'exposa sur le problème des libérés m'avaient tellement impressionné que, revenu à Paris, je pris aussitôt note pour moi des observations que nous avions échangées dans notre entrevue de 1886.