

D. du 23 mars, déterminant la situation administrative des commis-greffiers du service judiciaire et des secrétaires de parquet des colonies autres que l'Indo-Chine (*J. O.*, 28 mars).

D. du 25 mars, instituant une commission de classement pour les indigènes condamnés par les juridictions de l'Indo-Chine et désignés pour subir leur peine dans une autre colonie (*J. O.*, 30 mars).

D. du 30 mars, portant relèvement du traitement de greffier des établissements français de l'Océanie (*J. O.*, 4 avril).

CIRCULAIRE DE LA CHANCELLERIE

C. du 10 janvier. — Condamnation capitale. — Mesures à prendre après la condamnation. — Avis à la Chancellerie. — Transfèrement du condamné. — Instruction des recours en grâce. — Exécution capitale (*Dir. des affaires criminelles et des grâces. Bull. off.*, n° 207, mars-avril 1922, p. 3).

C. du 31 janvier. — Magistrats. — Interdiction, pour ceux d'entre eux qui font partie d'un conseil d'administration de société coopérative, de mentionner leur qualité officielle à la suite de leur signature apposée au bas des prospectus ou circulaires de propagande (*Dir. du personnel et de la comptabilité. — Bull. off.*, n° 207, p. 10).

C. du 1^{er} mars. — Commissions rogatoires en matière pénale. — Belgique. — Nécessité d'employer la voie diplomatique (*Dir. des affaires criminelles et des grâces. — Bull. off.*, n° 207, p. 21).

C. du 30 mars. — Indigènes de l'Afrique du Nord. — Distinction à faire entre citoyens français et sujets français originaires de l'Afrique occidentale française (*Dir. des affaires civiles et du Sceau. — Bull. off.*, n° 207, p. 23).

SEANCE COMMUNE

DE LA

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES

ET DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 19 MAI 1922.

Présidence successive de: M. AMBROISE COLIN, conseiller à la Cour de cassation, vice-président de la Société d'études législatives et de M. HENRI PRUDHOMME, président de la Société générale des Prisons.

La séance est ouverte à quatre heures quarante minutes.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs je n'occupe le fauteuil qu'un instant pour excuser M. le président Boivin-Champeaux qui m'a chargé de le suppléer aujourd'hui.

Les réunions communes entre les sociétés apparentées comme le sont la Société des Prisons et la Société d'études législatives, sont une des plus anciennes traditions de cette maison. Nous sommes heureux de la renouer aujourd'hui à propos d'une question qui intéresse les membres de nos deux Sociétés. Comme la Société générale des Prisons nous a fait l'amitié et l'honneur d'accepter notre invitation, elle me permettra de transmettre le fauteuil de la présidence à son distingué président.

J'invite, en conséquence, M. Prudhomme à prendre place à ce fauteuil après lui avoir, au nom de tous, souhaité la bienvenue (*Applaudissements*).

M. Henri PRUDHOMME, *président de la Société générale des Prisons*, remplace M. Ambroise Colin, au fauteuil de la présidence.

M. Henri PRUDHOMME. — Messieurs en m'appelant à l'honneur de présider cette séance, vous avez voulu, et je vous en remercie, me faciliter le moyen d'exprimer à la Société des études législatives, la gratitude de la Société générale des Prisons, pour l'hospitalité que vous lui donnez, et pour la gracieuseté avec laquelle vous l'avez conviée à collaborer avec vous à l'examen critique de la partie pénale du projet de loi sur la navigation

aérienne. Touchant témoignage de cette solidarité scientifique qui unit nos trois grandes sociétés juridiques, chez lesquelles la division nécessaire du travail n'empêche pas la plus cordiale confraternité.

Pour répondre à votre confiance, nous avons prié notre distingué collègue, M. le substitut Rolland, de vouloir bien préparer le rapport qui va amorcer votre discussion. Je n'ai pas besoin de vous présenter notre collègue ; son talent oratoire et sa science sont appréciés dans ce Palais où il est entouré de tant de précieuses sympathies.

Ovide a dit :

Omnia possideat, non possidet aera Minos

Ce vers nous prouve qu'il ne croyait pas un mot des fabuleuses aventures de Dédale et qu'il ne s'imaginait pas que la hardiesse humaine pût un jour triompher des airs comme elle avait vaincu les flots. Minos, en effet, c'est la loi, c'est la police, et jamais un Romain du grand siècle, fut-il poète, imprégné comme ils l'étaient tous par leur éducation nationale de notions juridiques, n'aurait admis que la loi et la police ne dussent pas étendre leur autorité et leur surveillance sur tout domaine quelconque où l'homme viendrait à exercer son activité.

Mais si la réglementation de l'aviation même au point de vue pénal est légitime, elle soulève cependant des problèmes nouveaux et délicats, que vous avez hâte de connaître. Je m'arrête donc pour céder la parole à M. le secrétaire général Dufourmantelle qui a quelques brèves communications à vous faire et ensuite à M. le Rapporteur.

M. DUFOURMANTELLE, *secrétaire général de la Société d'études législatives*. — Je vous transmets la lettre de M. le Président de la Société d'études législatives, M. Boivin-Champeaux, qui s'excuse de ne pouvoir siéger aujourd'hui à côté de M. le président Prudhomme, président de la Société générale des Prisons.

J'ai, en outre, à faire part à l'assemblée de la lettre d'excuses de M. le Sous-secrétaire d'État de l'aéronautique et des transports aériens empêché d'assister à cette séance, étant à Bruxelles pour une conférence aéronautique franco-anglo-belge. Mais il a bien voulu déléguer un des hauts fonctionnaires de son administration, M. Jacob, qui nous a prêté au cours des travaux que nous avons déjà consacrés à l'aéronautique, le concours le plus efficace et le plus gracieux.

La même conférence de Bruxelles nous prive également du colonel Saconet.

Je dois vous faire savoir que le directeur de l'aéronautique militaire au ministère de la guerre a bien voulu déléguer un officier de la douzième direction pour le représenter officiellement à notre assemblée générale.

Le Secrétaire général de la Société générale des Prisons fait connaître les noms des personnalités qui se sont fait excuser de ne pouvoir assister à la séance : MM. LOUIS BAZIRE, S. E. LE CARDINAL DUBOIS, GEORGES DUBOIS, GÉNÉRAL DUVAL, FEUILLOLET, RENÉ LAFARGE, MARQUIS GUY DE LUBERSAC.

M. ROLLAND, *substitut du procureur de la République près le tribunal de la Seine*. — Je serais tenté de dire que nul plus que moi n'était moins désigné peut-être pour présenter ce rapport, et il a fallu toute l'insistance aimable et si flatteuse de notre distingué président, M. le conseiller Prudhomme, du dévoué secrétaire général de la Société des Prisons, M. le commandant Jullien, et de l'honorable M. Dufourmantelle pour m'y décider.

En effet, s'il est toujours possible d'exposer et de résumer un texte, celui que nous avons à étudier aujourd'hui repose sur des données pour lesquelles, dans une certaine mesure, une compétence particulière serait essentielle, les dispositions pénales qu'il implique étant fonction, pour la plupart, des conditions techniques dont les professionnels sont et demeurent les meilleurs juges.

Or, je l'avoue, j'ignore beaucoup de choses de l'aviation — j'en connais surtout l'admiration que nous éprouvons, les uns et les autres, non seulement pour les merveilleux appareils aériens, dont l'avenir s'accuse chaque jour plein de promesses, mais encore pour ceux qui, pendant la guerre comme pendant la paix, les conduisent à la conquête du ciel et semblent devoir y accrocher des étoiles nouvelles.

Je me suis risqué pourtant.

Je me suis souvenu, en effet, que ce débat n'était que le second et que dans un lumineux rapport, qui préface celui-ci et éclaire singulièrement ma route, M. le professeur Ripert, avec toute son autorité et sa science admirable du droit, avait déjà fait une analyse subtile des difficultés les plus délicates des problèmes juridiques que soulève l'aviation, de telle sorte que mes investigations critiques seront infiniment simplifiées, puisque pour le

plus grand nombre, les dispositions que nous examinons, ne sont que les sanctions de faits que vous avez connus et appréciés.

Au surplus mon analyse n'aura que la valeur d'un exposé, destiné à préparer les avis à une discussion plus complète où se feront entendre des paroles autorisées.

Enfin, Messieurs, je n'aurais garde d'oublier que pour cette étude, j'ai trouvé, au Palais même, le plus précieux des conseillers et des guides, en la personne de M. Wateau, avoué au tribunal civil, qui fut, à nos heures tragiques, un de nos héroïques aviateurs, commandant d'un des groupes d'aviation de l'armée, et qui, aujourd'hui encore, membre des commissions du sous-secrétariat d'État de l'aviation, continue à consacrer à l'aéronautique tous les loisirs que lui laissent ses occupations professionnelles.

Je lui exprime ici ma gratitude, car si je puis être à même de vous donner des indications qui ne s'écartent pas de la technique aérienne, je le dois à son concours amical et c'est grâce à que lui je prendrai aujourd'hui théoriquement mon premier vol.

Dans une discussion antérieure qui s'est poursuivie à la Société d'études législatives, M. le professeur Ripert, avec toute son autorité et sa science admirable du droit, a présenté déjà une analyse délicate et subtile des difficultés juridiques que soulève l'aviation au point de vue civil, de telle sorte que mes investigations critiques seront infiniment simplifiées puisque, pour le plus grand nombre, les dispositions qu'il reste à examiner ne sont que la sanction de faits déjà connus et appréciés.

Au cours de son étude qui préface celle-ci et en éclaire singulièrement la route, il a fait connaître les circonstances dans lesquelles le Congrès international de 1919, où 22 puissances étaient représentées, avait été amené à signer, le 13 octobre de la même année, un projet de convention aérienne.

Il a rappelé aussi comment, à la suite de cette dernière, le Gouvernement français avait pris l'initiative de déposer sur le bureau du Parlement, le 25 mars 1920, une proposition de loi tendant à codifier, en quelque sorte, tout ce qui concerne la navigation des aéronefs, proposition adoptée depuis, le 23 juin 1921, par la Chambre des députés et actuellement soumise aux délibérations du Sénat.

Ce projet, a déjà été examiné par la Société d'études législatives, en ce qui concerne ses titres I et II (circulation des appareils), ainsi que les dispositions générales du titre III et il a été

réservé, pour cette discussion, ce qui a trait au chapitre spécial relatif aux pénalités et à la procédure.

C'est ce que nous allons faire ensemble.

Le projet de loi en question comporte, disais-je, des pénalités et, à première vue, on serait tenté d'exprimer le regret que le législateur ait été amené à prévoir des mesures répressives pour sanctionner la réglementation qu'il a en vue d'organiser.

Voilà, effectivement, un domaine qui s'ouvre à peine, une industrie scientifique, qui a fait des bonds considérables mais qui, sous certains angles, n'en est encore qu'au début de ses applications pratiques, — voilà un progrès incomparable dans la somme des connaissances humaines et, déjà, il va donner existence à des infractions nouvelles, le juge sera appelé à prononcer des peines, et contre qui ?... contre ceux qui n'apparaissent que comme des champions de l'air, des hommes hardis et courageux !... Ne suffirait-il pas d'une réglementation administrative pour déterminer les droits et les devoirs de chacun ?.. Faut-il donc toujours menacer et brandir la foudre ?

Il serait inutile d'ouvrir ici une discussion philosophique à ce sujet, sur les origines historiques et le fondement du droit de punir, aussi bien que sur la nécessité sociale de la répression, et de reprendre les théories de Rousseau, de Spencer, de Hobbes, de Beccaria et de tant d'autres.

Nous n'avons qu'à enregistrer cette constatation : c'est que l'apparition de forces nouvelles qui surgissent dans le monde, chaque progrès social ou scientifique, chaque évolution dans l'histoire de la civilisation crée des faits nouveaux et que ceux-ci, dans l'intérêt collectif comme dans l'intérêt individuel, nécessitent de la part de l'autorité publique non seulement une classification méthodique et raisonnée, une adaptation aux principes juridiques, une organisation réglementaire, mais encore quelque chose qui en soit l'armature, pour éviter les désordres, les troubles et pour sauvegarder les facultés générales et personnelles de chacun, tant le droit ne saurait se séparer du devoir !

Il ne faut donc pas s'étonner que le projet gouvernemental ait sagement assorti le texte en discussion d'un ensemble de pénalités qui prévoient une répression des manquements à la loi susceptibles de se produire à l'occasion de la navigation aérienne. Dans la plupart des pays, les règles adoptées sont, il est vrai, des mesures purement administratives, mais les législations étran-

gères paraissent, à mon sens, et pour la raison que j'indique, avoir été quelque peu imprévoyantes.

Cette conclusion s'impose d'autant plus que l'emploi des appareils aériens, tels qu'ils sont, et davantage encore par l'extension de plus en plus intensive qu'ils sont destinés à prendre, permet de prévoir une multitude de faits de toutes sortes qui vont en être le résultat et vous les apercevez déjà !

Si le législateur que le problème de la circulation ne cesse de préoccuper a dû réglementer, en des temps qui nous semblent déjà bien lointains, par le décret du 10 août 1852, la police du roulage et des messageries publiques; si, à l'apparition des chemins de fer, la loi du 15 juillet 1845, l'ordonnance du 15 novembre 1846 et les décrets qui se sont succédés ont eu à prévoir leur circulation et leur marche; si, dès que l'automobile est devenue reine de la route, le décret du 10 mars 1899 et les dispositions ultérieures, se sont empressés d'en assurer l'emploi régulier et ordonné; si les lois maritimes garantissent sur les mers la sécurité des voyageurs aussi bien que le transport des marchandises.... comment ne l'aurait-on pas fait pour le nouveau véhicule, puissant et rapide qu'est l'aéronef et qui le sera encore plus demain !

Les routes de l'air paraissent infinies et pourtant (ne l'avons-nous pas vu déjà ?) ne peut-on redouter les dangers qui y apparaissent du fait de l'incompétence des uns, de la négligence des autres, ou encore de toutes les causes qui proviennent de notre inexpérience des phénomènes physiques ? Ne doit-on pas songer qu'un jour prochain ces chemins du ciel seront sillonnés d'une multiplicité d'appareils volants, lorsque le négoce ou le tourisme les auront largement adoptés ?... Ne doit-on pas songer qu'au péril de ceux qui circulent dans le ciel s'ajoute celui de ceux qui marchent sur la terre ?... N'est-on pas en droit de calculer avec toutes les utilisations, bonnes ou mauvaises, qui pourront être faites de l'aéronef ?...

Il y a notamment à compter avec la sécurité nationale qui doit être protégée, car l'engin nouveau offre naturellement à l'espionnage des facilités innombrables... : photographies des positions fortifiées et des villes, surveillance des mouvements de troupes, transport de personnes suspectes.., que sais-je en un mot ?...

Au point de vue intérieur, et en cas de troubles civils, l'aéronef ne va-t-il pas permettre à des forces organisées de l'utiliser

pour des buts répréhensibles et il faut prévoir et réprimer !

Un autre problème peut se poser également : c'est celui de la contrebande douanière et des fraudes afférentes, qui trouvent dans l'appareil volant une complicité coupable.

Et puis, l'armée du crime, toujours active, ne risque-t-elle pas de découvrir dans l'emploi de l'aéronef, comme elle l'a fait pour l'automobile, un auxiliaire précieux ?

Il y a donc là, somme toute, plus encore peut-être que pour les autres moyens de transport, un faisceau de faits qui comportent et exigent une réglementation précise, une surveillance constante, des sanctions assorties, pour éviter les abus de droit susceptibles d'être commis.

C'est ce qu'a prévu le projet proposé.

Nous verrons tout à l'heure s'il nécessite certaines additions ou des modifications.

J'espérais trouver dans les débats, à la Chambre des députés, de cette importante loi, qui intéresse la collectivité en général et plus particulièrement l'aéronautique, des indications, des observations, des renseignements pratiques, des critiques peut-être...

Je suppose que la Chambre a considéré sans doute que l'accord de 1919 aussi bien que le texte gouvernemental et le travail de sa commission présentaient toute la perfectibilité désirable. En effet, la proposition a été adoptée sans discussion, sur le rapport de M. le député Bazire. Nous n'avons donc pas d'autre élément que nos propres lumières, puisque le Parlement n'a aperçu aucun obstacle. Quoiqu'il en soit voyons ce que comporte le projet.

Les dispositions pénales qui s'étendent de l'art. 23 à l'art. 40, concernent exclusivement les aéronefs privés, ceux qui appartiennent à l'État ou sont affectés à un service public ne pouvant évidemment être soumis aux mêmes règles. Il serait oiseux d'insister sur ce principe qui est à la base du droit français.

On peut résumer ces prescriptions, en disant qu'elles sont de deux sortes : une première partie s'applique aux fautes qui pourront être commises par rapport à l'emploi des appareils en circulation, la seconde à celles qui sont le résultat d'une erreur personnelle et immédiate, volontaire ou non.

Voyons d'abord le premier groupe.

Il est tout naturel que l'on ait voulu prendre à l'égard des appareils des mesures qui leur sont propres.

Leur utilisation est essentiellement délicate, leur circulation

n'est pas sans présenter des dangers ; il faut qu'ils offrent toutes les garanties de sécurité ; on doit pouvoir les connaître et les suivre. L'ordre public, la sécurité nationale l'exigent.

C'est, à cet effet, que, selon un procédé méthodique, le législateur va s'occuper, tout d'abord, des conditions dans lesquelles le propriétaire ou le possesseur d'un aéronef peuvent l'employer.

Par aéronef, vous savez, sans que j'aie à revenir là dessus, que l'on comprend dans cette expression générique les différentes catégories d'appareils volants. Le projet de loi n'en a donné, quant à lui, qu'une énumération approximative (ballons captifs ou libres... , cerfs-volants, dirigeables... ou avions...)... se bornant pour le surplus à un majestueux mais peut-être trop facile « *et cætera* ». Il semble que l'on doive cependant entendre par là, à défaut de définition plus précise, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Ceci posé, la première des dispositions pénales à intervenir va punir celui qui mettra ou laissera en service un appareil dont il est propriétaire ou qu'il possède sans avoir obtenu les certificats d'immatriculation et de navigabilité.

En effet, aux termes de prescriptions antérieures (arrêté du 14 août 1920), chaque appareil doit être immatriculé, comme le sont les navires, pour pouvoir non seulement en garantir la propriété, avec les droits de chacun, mais encore en vue d'être identifié, retrouvé et suivi, s'il y a lieu, en cas de responsabilité pénale ou civile qui peut être encourue.

Vous en apercevrez tout l'intérêt, tant pour l'exécution des contrats, que pour assurer le gage, le privilège du vendeur, du constructeur, du personnel... que sais-je ?... et puis encore dans les hypothèses qui seront celles de la loi pénale... , accidents, contrebande, espionnage, crimes et délits de toutes sortes.

Cette immatriculation, qui sera comme l'acte de naissance de l'appareil, mentionnera son signalement, ses marques d'identité, le nom de son propriétaire, sa nationalité, et son port d'attache ; à la suite de quoi il lui sera attribué des signes distinctifs établissant son identification éventuelle.

Il y a donc là une mesure de police de la plus haute importance qui s'impose et qui comporte une sanction, faute de quoi elle risquerait de demeurer illusoire, tant est grande la fragilité humaine.

D'autre part, la loi a prévu la délivrance à chaque aéronef d'un certificat de navigabilité, c'est-à-dire d'une attestation délivrée par les services techniques de l'aviation, constatant que

l'appareil répond à toutes les conditions de sécurité désirables et l'on conçoit que l'État, protecteur de la collectivité, s'assure qu'il en est ainsi. C'est ce qu'il fait déjà en matière maritime, pour les navires. A plus forte raison peut-être doit-il le faire pour les transports aériens, infiniment plus délicats encore.

Cette précaution s'applique exclusivement aux types nouveaux d'appareils. Il serait peut-être à désirer qu'elle vise indistinctement tous les aéronefs, même d'un modèle déjà accepté, afin d'éviter le danger que peut présenter un vice de construction.

Je sais bien que des inspections s'exercent sur ces derniers, mais si mes renseignements sont exacts, ils peuvent avoir pris l'air impunément avant le contrôle et vous en voyez le péril.

Quoiqu'il en soit, le certificat de navigabilité constituant une garantie essentielle, il faut, comme pour l'immatriculation de l'appareil, que la non observation de cette prescription soit accompagnée d'une sanction suffisamment rigoureuse, car il ne s'agit pas seulement d'un manquement à une formalité administrative, mais d'une vérification indispensable à la sécurité de tous. Nul ne saurait méconnaître cette vérité.

Le législateur l'a si bien pensé qu'il a ôté tout caractère intentionnel à l'infraction. Alors que, nous le verrons dans le paragraphe 3 du même article, il y ajoute le mot « sciemment », ici, il est muet sur ce point. Pas de question de bonne foi. La constatation matérielle du fait délictueux suffit pour établir la contravention qui deviendra, suivant la formule de la jurisprudence, un délit contraventionnel, fondé sur ce que l'autorité publique ayant eu soin de rendre possible la connaissance de la loi, l'individu qui y contrevient est en faute déjà de ne pas s'en être fait instruire.

C'est dans le même sens que va être conçu le paragraphe 2 de l'article 23 qui punit celui qui a mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 3 de la loi, qu'un décret devra fixer, et qui ne le sont actuellement que par les annexes de la convention de 1919.

Ici, comme pour le paragraphe précédent, les mêmes causes justifient les mêmes effets. Aucune bonne foi ne pourra se présu-

mer. Le troisième paragraphe, je le soulignais il y a un instant, n'est pas conçu dans les mêmes termes que les précédents et contient une condition différente.

Il a pour objet de punir la circulation d'un aéronef dont le

certificat de navigabilité a cessé d'être valable; en effet, l'article 9 du projet nous a déjà appris que les certificats de cette sorte cessent d'être valables et doivent être renouvelés en cas de changement entraînant une modification dans leur énonciation.

Mais, au surplus, les certificats délivrés ne peuvent valoir qu'autant qu'un appareil est en état de servir et il est procédé, je l'indiquais tout à l'heure, à des inspections, en vue de contrôler les aéronefs en usage. On comprend donc qu'il y ait intérêt à ce que des appareils qui ne correspondent plus à leur valeur de sécurité ne puissent être utilisés plus longtemps. Le danger qu'ils présentent est trop considérable pour que des précautions sérieuses ne soient pas prises.

Toutefois ici, et avec raison, le législateur a eu la prudence d'ajouter au paragraphe en question le mot « sciemment ». Il faut évidemment que celui qui a fait ou laissé circuler un appareil dans ces conditions, ait eu connaissance de l'irrégularité de sa situation.

Comment sera apportée cette preuve?... Pour qu'elle soit absolue, il faudrait qu'une notification ait été effectuée, et non pas une notification verbale, qui serait insuffisante (car les paroles volent, elles aussi), mais une notification régulière écrite, dont il serait gardé trace. Si notre système répressif repose sur le principe de la preuve morale, il est essentiel, en effet, qu'en pareille matière, il n'y ait pas de place à l'erreur et on ne pourra l'éviter que par le procédé que j'indique. Or, jusqu'ici rien de tel n'a été fait et le projet de loi ne prévoit rien. Il y a là une lacune qu'il est aisé de combler mais qu'il est nécessaire de signaler.

Conformément à l'article 32 du projet, l'article 463 du C. pén. sur les circonstances atténuantes et la loi du 26 mars 1891 sur l'atténuation et l'aggravation des peines (sursis et récidive) pourront jouer et cela est évidemment logique.

La seule question qui se pose ici est celle du *quantum* de la répression.

Est-elle suffisante?... on peut se le demander, car en vérité, quand on songe au danger que présente l'emploi d'appareils qui n'offrent pas toute la sécurité désirable, ou aux fraudes de toute sorte qui peuvent se déterminer facilement au moyen d'un aéronef non identifié ou non immatriculé, il est à regretter que le juge n'ait pas en mains des armes plus sévères.

Les raisons que j'invoque sont trop graves pour que l'on n'évite pas, par toutes les méthodes, et la crainte est la première, que,

un jour venu, des entreprises audacieuses, dans le mauvais sens du mot (et il y en aura), n'emploient des appareils dangereux pour le transport des voyageurs ou ne cherchent à se dérober aux investigations dont elles peuvent être l'objet. — Davantage de rigueur est d'autant plus souhaitable que l'article 463 permet de prévoir une échelle de peines et de les graduer, suivant la culpabilité de chacun.

Nous venons de voir les dispositions pénales qui concernent l'emploi d'appareils insuffisants ou de contrebande. — Le projet présenté envisage maintenant ce qui touche le pilote lui-même.

En effet, l'article 24 punit des mêmes peines celui qui conduit un aéronef sans brevet d'aptitude ou licence. Le texte rappelle plusieurs fois ces deux dernières expressions; mais il ne fait pas de distinction entre elles et, en fait, il ne semble pas en exister. Il est logique et nécessaire que la direction d'un appareil aérien ne puisse être permise au premier venu, n'offrant aucun des garanties de capacité qui sont indispensables à sa manœuvre, à sa marche et à la sécurité de tous. — On exige des examens préalables des conducteurs d'automobiles ou des mécaniciens, des capitaines de navires : à plus forte raison (et il est inutile d'en souligner l'intérêt) en doit-il être de même des personnes désireuses de tenter les routes de l'air.

Là, encore, aucune question de bonne foi ne pourrait se poser et le texte, avec raison, n'en prévoit aucune. Il ne semble pas qu'il comporte d'observations.

Nous avons vu par l'article 6, étudié précédemment, que tout aéronef engagé dans la navigation aérienne, doit porter des livres de bord, comme le capitaine en tient sur son navire, et où seront enregistrés les renseignements relatifs à l'identification de l'appareil et des personnes qui en sont propriétaire ou conducteur, les voyages effectués, les incidents qui s'y rattachent.

Il y a, en l'espèce, une raison de police générale qui s'explique. Nous ne sommes pas, en effet, en présence d'un moyen de transport susceptible de ne parcourir que des distances limitées. Plus l'aviation s'étendra et plus les parcours pourront être considérables. — Déjà le champ d'expérience est immense. Que sera-ce demain?... Tourisme... voyage d'affaires... transport de dépêches ou de marchandises... l'aéronef est appelé aux trajets les plus lointains.

Il est donc nécessaire de pouvoir le suivre et le contrôler au

besoin, non dans le but d'inquisition, mais pour un objet de sécurité générale ou d'ordre public.

Le livre de bord ayant ainsi une importance particulière, on s'explique que la loi ait tenu à punir celui qui l'aura détruit ou qui y aura porté des indications inexactes.

La condition d'intention délictuelle n'est pas exigée pour la destruction du livre, celle-ci présupposant évidemment la mauvaise foi.

Il en est différemment des mentions à y inscrire. L'erreur étant toujours possible en cette matière, le projet sur ce dernier point, exige par le mot « sciemment » qu'il soit démontré, que c'est volontairement, en connaissance de cause, que des renseignements erronés ou mensongers ont été portés sur le document en question. La volonté de tromper est l'élément essentiel de l'infraction et cela est juste et juridique. — Ce sera là, une question de fait soumise à l'appréciation du juge.

Le paragraphe 3 de l'article 24 se réfère à l'article 4, paragraphe 4, de la loi et réprime toute contravention à ses dispositions.

Que dit le dernier article ?... Il définit ce que l'on doit entendre par aérodromes publics ou privés et en précise le fonctionnement.

Il n'y aurait sur ce point, semble-t-il, aucun élément susceptible d'attirer l'attention si, après avoir fait la distinction entre ces deux sortes d'aérodromes et donné leur définition, le texte ne précisait que, hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir, sauf l'assentiment du propriétaire du terrain que sur les aérodromes publics ou ouverts au public.

Que, hors l'hypothèse d'une nécessité imprévue, on interdise d'atterrir sur une propriété privée, rien de plus juste et la question a été amplement débattue pour ne plus y revenir, mais que l'appareil ne puisse aborder que sur un aérodrome public, c'est-à-dire créé par l'État, les départements et les communes, ou sur les aérodromes ouverts au public avec une autorisation, la mesure peut paraître plus rigoureuse et semble destinée peut-être à être ultérieurement accordée.

En effet, pourquoi, dans un avenir rapproché, alors que l'aviation aura atteint le développement que nous lui supposons, interdirait-on au propriétaire d'un aéronef de posséder un aérodrome personnel comme d'autres possèdent leur remise ou leur garage ?.. Je vois la raison de sécurité publique qui a inspiré la proposition et qui se conçoit dans une période d'expériences, et surtout dans les agglomérations, mais, enfin, une heure viendra où la chose

paraîtra toute simple et où cette entrave devra disparaître.

Néanmoins, je le reconnais, comme les dangers peuvent être nombreux et que les propriétés qui avoisineront l'aérodrome privé ou les simples témoins qui circuleront dans le voisinage pourraient en subir de graves inconvénients, il y aura naturellement une mesure de prudence à adopter : celle de la déclaration d'ouverture et de l'autorisation préalable.

Sous cette garantie, qui résultera d'un contrôle sérieux, on ne comprendrait pas que le possesseur d'aéronef ne puisse, au retour d'un voyage aérien, rentrer paisiblement chez lui, au lieu d'avoir à aller garer son appareil souvent à plusieurs kilomètres de distance.

Il serait à souhaiter que l'article 4, paragraphe 3 du projet, et par voie de conséquence, le paragraphe 3 de l'article 24 soient amendés dans ce sens.

Ici se place une disposition qui se rapporte à l'article 23 que nous avons étudié tout d'abord.

L'article 23 ne concerne, nous l'avons vu, que le propriétaire qui a mis ou laissé en service un aéronef non conforme à la réglementation prescrite. Il y aurait eu une lacune si le pilote avait pu échapper à ses dispositions. Effectivement, il ne serait pas admissible que seul celui qui a la propriété de l'appareil soit responsable de l'emploi d'un véhicule qui présente des dangers ou qui n'est pas conforme aux prescriptions intervenues ou à intervenir.

Le pilote, en cette circonstance, a de toute évidence sa responsabilité engagée, mais le projet a été équitablement prudent. Si le propriétaire, qui est au courant de tout ce qui constitue la vie de son aéronef et à qui incombent les formalités d'immatriculation et de navigabilité, ne peut rien en ignorer, il en est différemment du pilote qui peut n'être qu'un conducteur temporaire ou occasionnel. Il faudra donc, pour qu'il soit punissable, qu'il ait la connaissance des infractions qu'il commet et que j'ai énumérées avec l'article 23. Ce n'est que lorsqu'on aura eu cette preuve, qu'il pourra être poursuivi.

Enfin, l'article 24 prévoit une dernière infraction.

La même pénalité est encourue par celui qui aura contrevenu à l'article 10, c'est-à-dire à l'interdiction de vol au-dessus des zones interdites ou à l'obligation, pour le pilote, lorsqu'il s'en aperçoit, de faire un signal de détresse et d'atterrir en dehors de ladite zone et le plus tôt et le plus près possible sur un aérodrome.

Ces prescriptions paraissent essentielles, mais la constatation des délits, leur preuve, seront souvent d'une nature singulièrement malaisée, en ce qui a trait tout au moins aux signaux à faire à l'atterrissage.

Suivant la hauteur de l'appareil et la pureté de l'atmosphère, la visibilité du signal sera variable — d'autre part, la formule de la fin « le plus tôt possible et le plus près possible » est manifestement imprécise. — L'infraction pourra être ainsi facilement contestée et, en présence des difficultés d'appréciation, les charges seront quelquefois incertaines.

Je signale, par ailleurs, une anomalie du projet. L'article 24 prévoit, d'une façon générale, toute infraction aux prescriptions de l'article 10 que nous venons d'examiner.

Or, plus loin, à l'article 26, le texte reprend ce même article 10 et punit d'une peine s'élevant jusqu'à trois mois et 10.000 francs d'amende le pilote qui ne sera pas conformé aux prescriptions de son paragraphe 2 (obligation d'atterrissage rapide dans le cas de vol sur les zones interdites, signal de détresse).

Il est à supposer que l'on a vu dans ce dernier un délit plus grave, mais alors, pour éviter la confusion, il aurait fallu détacher le paragraphe 2 en question de l'article 24 pour n'en parler que dans l'article 26. Sinon on peut se demander quelles sont les peines applicables ?

Je disais tantôt que les pénalités étaient insuffisantes pour l'article 23. Il semble en être de même pour l'article 24. Les mêmes raisons permettent d'y conclure, sauf en ce qui concerne le fonctionnement des aérodromes et l'atterrissage.

Toutefois, le projet lui-même a aggravé la répression, en élevant, dans l'article 25 la peine à 20.000 francs et l'emprisonnement à deux mois, si les infractions prévues pour la mise en service d'un aéronef, sans certificat d'immatriculation et de navigabilité ou avec un certificat non valable, ou encore, en ce qui est relatif à la conduite d'un appareil, sans brevet ou licence, ont été commises après le refus ou le retrait de ces pièces.

Ce sont là, des circonstances aggravantes qui justifient une répression plus rigoureuse, et celle-ci est encore assez douce proportionnellement à l'importance de la faute commise. Autant l'indulgence semble équitable pour l'aviateur professionnel et sincère, autant doit-on être plus sévère pour celui qui circule sur des appareils dangereux ou pour lesquels il n'a point la compétence voulue, alors qu'il n'ignore pas que, ni l'appareil, ni lui-

même ne présentent aucune des garanties voulues et que les commissions autorisées lui ont refusé certificat de navigabilité ou brevet.

L'article 27 visera trois personnes à la fois, alors que les articles précédents ont tour à tour envisagé le cas du propriétaire ou des personnes et ensuite celui du pilote.

Tous sont compris dans une même pénalité, lorsqu'ils auront fait apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de navigabilité et auront supprimé ou rendu illisibles les marques apposées.

Les mêmes pénalités (10 à 20.000 francs et 6 mois à 3 ans) seront applicables à ceux qui auront fait apposer, sur un aéronef privé, les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou fait usage d'un appareil aérien maquillé.

On comprend aisément ces rigueurs... Pourquoi?... C'est que le seul fait ainsi constaté présuppose des intentions coupables, constitutives d'un danger pour l'ordre public. — C'est que ceux qui seront atteints de la sorte ce seront les malfaiteurs en général, tous ceux que l'on est en droit de suspecter quant à leurs intentions.

C'est, dans le même but de protection nationale, que sont punis de 6 jours à 1 mois, ceux qui auront contrevenu à l'article 11 de la loi c'est-à-dire le transport, sans autorisation spéciale, des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal et appareils photographiques.

En cas d'utilisation de ces objets ou de ces animaux, la peine peut être portée à deux mois.

L'intérêt général est trop directement engagé pour que ces dispositions ne soient pas appliquées, si sévères qu'elles puissent être, en ce qui concerne au moins les appareils de photographie, une telle mesure constituant une entrave au tourisme aérien.

L'article 29 prévoit, dans les cinq ans, la récidive des infractions que je viens de relever et ce, dans des conditions un peu différentes des articles 57 et 58 du C. pén. mais similaires à celle de l'article 483 du même Code.

En effet, le texte retient le prévenu comme récidiviste, non seulement en cas de peine corporelle précédemment encourue mais encore en cas de peine pécuniaire.

Il y a là, une aggravation.

Nous entrons maintenant dans un ordre d'idées différent.

Jusqu'ici c'est le fait volontaire ou contraventionnel qui a été

puni; ce sera maintenant la négligence. Aussi la peine est-elle plus atténuée et est-elle descendue à 5 jours d'emprisonnement et 500 francs d'amende au maximum.

Que vise l'article 30 qui s'y applique ?

Il réprime la faute du pilote qui n'a pas tenu les livres de bord dont je viens de parler, il y a un instant. Il ne suffit pas, en effet, de posséder ces livres, ce serait illusoire. Il faut évidemment encore qu'ils contiennent les éléments qui expliquent leur existence.

Au surplus comme les renseignements que contiennent les livres sont importants et pourront donner lieu, pendant un certain temps, à des vérifications de l'autorité compétente, il sera prescrit, faute de quoi la même pénalité est encourue, de les conserver pendant deux ans.

Le délai est-il suffisant ?... L'expérience seule nous le démontrera. On ne peut pas, d'une part, imposer au propriétaire la conservation indéfinie de ses livres, mais, d'un autre côté, la découverte de crimes ou délits peut être aussi reculée.

Ne semblerait-il pas que l'on devrait au moins, et ce serait un minimum, admettre un délai de trois ans, qui serait celui de la prescription des fautes délictuelles, puisque pendant ce laps de temps, et à raison de ces infractions, la production de ces documents peut être utile à la manifestation de la vérité ?... Je pense que l'ordre public y aurait intérêt.

Un troisième paragraphe va atteindre tous ceux qui ont contrevenu aux articles 18 et 19 de la loi et aux décrets qui seront pris pour en assurer l'exécution.

Ces articles visent d'abord la personne qui ayant trouvé une épave d'aéronef n'en a pas fait la déclaration à l'autorité municipale, et c'est là une application du droit maritime à l'aéronautique (je crois que ce principe est inséré pour la première fois dans notre droit civil).

Par ailleurs, les mêmes articles, ou plutôt l'article 29, atteint l'organisateur d'un spectacle public d'évolution d'aéronefs qui ne s'est pas assuré d'une autorisation préfectorale.

Vous avez déjà examiné ces articles, et je ne pense pas que la sanction qui les atteint puisse prêter à discussion puisqu'il paraît manifeste que c'est du droit et du devoir de l'autorité publique de prendre des mesures de cette nature.

Enfin un quatrième paragraphe de l'article 30 se rapporte à l'article 20.

Ce dernier interdit de survoler une ville ou une agglomération, sinon à une altitude telle que l'aéronef puisse atterrir en dehors de cette agglomération ou sur aéroport ouvert au public, au cas où les moyens de propulsion viendraient à faire défaut.

Ces précautions sont trop nécessaires, en vue de la sécurité générale pour qu'elles ne comportent aucune discussion, mais il faut reconnaître que les difficultés de constatation de l'infraction seront grandes.

Comment le juge, et surtout avant lui, le verbalisateur, pourra-t-il déterminer exactement la suffisance de la hauteur ? Je crois vraiment que le délit pourra rarement être démontré, sans compter qu'il restera à définir ce que l'on entend exactement par agglomération. Quelle en sera la limite ?

Plus simple est l'infraction qui résulte du cas d'acrobatie au-dessus d'une agglomération ou de la partie des aéroports où est admis le public. — L'interdiction de ces entreprises dangereuses ne saurait soulever de contestation, car il ne s'agit sérieusement ici d'interdire ni la manœuvre périlleuse, commandée par les circonstances, ni la manœuvre utile, mais seulement l'exhibition qui en soi et dans son objet constitue une manœuvre absolument anormale.

Je relève toutefois ici une confusion dans les textes.

L'article 30, dans son paragraphe 4, punit de 1 à 5 jours ou de 100 à 500 francs celui qui aura contrevenu à l'intégralité de l'article 20, dont je viens d'étudier les premières parties.

Mais il y a, dans celui-ci, une autre disposition : celle qui s'applique à la personne qui aura séjourné ou pénétré dans les limites interdites des aéroports et y aura fait séjourner ou pénétrer des bestiaux, des bêtes de trait, de charge ou de monture qui peuvent évidemment être une cause grave d'accident. Or, le même article 20 a déjà puni cette infraction des peines de l'article 471 n° 15 du C. pén. (infraction aux règlements des autorités administratives et municipales), c'est-à-dire de 1 à 5 francs d'amende. Par conséquent voici une faute pénale punie par deux textes et deux peines différentes. L'anomalie doit être relevée pour éviter toute erreur d'interprétation de la part des tribunaux.

Dernier élément de l'article 30, c'est la récidive de ces quatre dernières infractions, qui en prévoit le renouvellement sous les conditions de l'article 483 du C. pén. relatif aux contraventions de simple police.

A côté des peines corporelles et pécuniaires, le projet de loi

comprend des pénalités accessoires que le tribunal pourra avoir à prononcer. Elles sont énumérées à l'article 31 et comportent l'interdiction de conduite, de 3 mois à 3 ans, contre le pilote, en vertu des articles 25 à 27. En outre cette interdiction sera portée au maximum et pourra être portée au double, dans le cas de récidive.

Lors de la première infraction, le juge n'est pas tenu de prononcer cette peine accessoire. C'est une faculté pour lui « ... pourra être prononcée », dit la loi.

Pour la récidive, le juge est dans l'obligation d'appliquer cette pénalité « l'interdiction sera prononcée ».

Il y a, là, une nuance qui se justifie.

La loi prend ses précautions toutefois pour que l'interdiction que le tribunal prononcera ou pourra prononcer ne soit pas lettre morte.

Il est possible de présumer effectivement que des condamnés s'efforceront de s'y soustraire, en continuant à voler. Aussi, le législateur prévoit-il que les brevets, durant la période d'interdiction, seront déposés au greffe du tribunal saisi, faute de quoi une nouvelle pénalité de 6 jours à 1 mois ou de 50 à 1.000 francs sera encourue, et ce, évidemment, sans préjudice des dispositions de l'article 23, si le condamné continue à conduire l'aéronef, pendant que cela lui est interdit.

Le projet s'occupe ensuite des questions douanières que peut comporter l'emploi des aéronefs, et leur applique toutes les dispositions des lois relatives à la répression des infractions à la réglementation qui y est afférente.

Très justement puisque les facilités de fraude sont plus grandes, les amendes sont toutefois beaucoup plus élevées et peuvent s'élever jusqu'au quadruple.

C'est à ces mêmes dispositions que le projet s'en rapporte pour le déchargement et le jet de marchandises non autorisés en cours de route. Rien donc de particulier à signaler.

Ce qu'il faut seulement retenir, c'est que, pour les mêmes raisons de sécurité nécessaire, l'article 463 et la loi de sursis ne sont pas applicables en la matière...

Ayant ainsi vu toutes les infractions qui peuvent se produire du fait de l'aéronef ou de son propriétaire, possesseur ou pilote, le texte énumère les personnes qui auront faculté pour constater les infractions:

Ce seront d'abord les officiers de police judiciaire compris

dans les articles 9, 48 et 50. du C. d'Instr. crim. et ensuite les militaires, marins, agents de l'autorité militaire, maritime ou aérienne, gendarmes, ingénieurs de l'aéronautique, agents et sous-agents techniques de l'aéronautique, les employés des contributions indirectes, des douanes, des octrois.

On a voulu ainsi étendre le champ de la surveillance et l'assurer par tous les moyens, étant donné l'appareil rapide que constitue l'aéronef et les difficultés que la connaissance des infractions peut présenter.

Le projet de loi donne en outre à toutes les personnes qu'elle arme du pouvoir de verbaliser la faculté de saisir les explosifs, armes, munitions de guerre, pigeons-voyageurs, appareils de photographie, clichés, correspondances postales, appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouvent à bord, quitte aux tribunaux à prononcer la confiscation.

Enfin l'aéronef lui-même pourra être saisi et retenu par les autorités si les certificats de navigabilité ne peuvent être produits ou les marques d'immatriculation.

Cette mesure d'ordre public paraît être essentielle à juste titre, il y a là, une présomption éventuelle de faute et une suspicion légitime qui s'élève, mais le projet sagement prévoit que la saisie cessera dès que l'identité du propriétaire sera établie.

La même mesure sera prise lorsqu'une infraction à la loi est constatée ou un dommage est causé par l'appareil ou les personnes qui s'y trouvent, mais, comme il serait excessif de procéder de la sorte envers les nationaux, il est spécifié qu'il ne pourra en être ainsi que lorsque le propriétaire n'est pas domicilié en France.

Il est à se demander si les difficultés de saisie d'un appareil comme l'aéronef ne seront pas souvent très grandes. L'application du texte ne sera pas toujours des plus aisées.

Il semble que le projet que nous venons d'examiner ensemble soit complet et réponde à toutes les prévisions. Cependant, je crois devoir attirer votre attention sur certains points, peu nombreux, du reste.

La loi du 17 juillet 1908 a envisagé le cas des conducteurs de véhicules de tout ordre, qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne s'est pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue.

La même hypothèse pourra se présenter pour le conducteur

d'un aéronef. — Sa fuite sera même plus rapide et plus facile et la difficulté de constatation plus grande, et il faut tout prévoir.

Doit-on dire que la loi dont je viens de parler est susceptible de s'appliquer?... Si le mot « véhicule » est considéré comme comprenant tout ce qui transporte les personnes et les objets, la loi est suffisante... L'aéronef est-il un véhicule dans le sens grammatical du mot?... Je serais tenté de le penser. Le dictionnaire de Littré définit le véhicule : voiture de tout ordre, dans le sens du mot latin. Or l'aéronef est lui, en général, une voiture aérienne. — En l'état, un complément de texte serait inutile.

Relativement à la responsabilité pénale résultant des accidents que l'aéronef pourra causer, les formules générales des articles 319 et 320 du C. pén. me semblent répondre à toutes les éventualités puisqu'ils punissent tous ceux qui par maladresse, imprudence, malveillance, négligence ou inobservation des règlements causent involontairement un homicide ou des blessures... Peut-on préciser quelque chose de plus pour l'appareil aérien?... Je ne le crois pas.

Peut-être pourrait-on prévoir une pénalité pour le jet volontaire, illicite et imprudent en dehors du lest réglementaire, du haut d'un appareil volant, alors même qu'il n'atteindrait personne.

Il y a là, une faute grave susceptible d'occasionner les accidents les plus sérieux.

L'article 475, paragraphe 8 du C. pén. serait insuffisant et en surplus, il comporte une nuance puisqu'il présuppose que l'on a intentionnellement jeté un corps sur quelqu'un. Il en est de même des articles 309 et 311 du Code pénal.

Je crois devoir également vous signaler que le texte ne prévoit aucune pénalité pour les infractions aux règlements relatifs aux départs et aux atterrissages sur les aérodromes ouverts au public.

Il y aurait, en l'espèce, semble-t-il quelque chose à ajouter dans l'intérêt de la sécurité publique, le départ et l'arrivée comportant une prudence toute particulière.

Enfin, dernière considération, la loi pénale n'aurait-elle pas dû faire des catégories?... Tous les appareils ne sont pas semblables, ils n'ont pas la même valeur. Certains, tels que le ballon captif ou le cerf-volant, ne peuvent que s'élever dans l'air et n'ont pas à y circuler. Les mêmes règles devront-elles les concerner ?

M. le professeur Ripert nous a déjà proposé à ce sujet de conférer à un arrêté ministériel le soin de déterminer le caractère que

doivent remplir les aéronefs assujettis à l'immatriculation. Je crois que ce serait une mesure essentielle de sagesse pour éviter les erreurs qui pourront être commises à ce sujet et les difficultés d'interprétation éventuelles.

Il y aurait en dernière analyse à examiner les questions de compétence nationale et internationale que pose le problème de l'aviation, mais cet objet dépasserait le cadre de cette étude et il conviendra d'apprécier s'il convient de le soumettre à une discussion ultérieure.

Voici, en résumé, l'analyse des dispositions pénales du projet gouvernemental.

Répond-il à toutes les prévisions?... Je crois à la plupart.

Compte-t-il quelques rectifications?... Je vous les ai signalées au passage.

Assure-t-il, comme l'indique le rapport de M. le député Bazire, une répression « rapide » des manquements à la loi ? — Je suis un peu sceptique, car il n'innove rien dans notre procédure criminelle au point de vue de l'abréviation des délais. — Je crains même que la difficulté de la preuve ne soulève beaucoup de contestations, dans certains cas, et par là n'entraîne des longueurs dans l'information.

En toute hypothèse, si l'œuvre est perfectible, et si l'on ne peut pas en dire ce que le poète latin disait avec orgueil de la sienne : *Exegi monumentum ære perennius*, si le temps et l'expérience permettent d'essayer des suggestions nouvelles, la loi et son armature sont assez solides pour qu'on puisse rendre un hommage aux efforts qui ont été tentés.

Elle offre à la sécurité nationale et à l'ordre public aussi bien qu'à l'intérêt individuel des garanties sérieuses. Elle érige enfin des règles tutélaires à l'abri desquelles l'aviation pourra continuer à se développer, pour un avenir meilleur, dans le progrès et la civilisation (*Vifs applaudissements.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Vos applaudissements démontrent l'intérêt avec lequel vous avez écouté le très beau rapport de M. Rolland. Je l'en remercie.

Y a-t-il des observations à présenter ?

M. A. RIVIÈRE, ancien magistrat, président honoraire de la Société générale des Prisons. — M. le Rapporteur nous a montré une collection imposante et très complète des pénalités relatives à l'aviation. Ces pénalités m'inquiètent, je l'ai déjà dit, le 24 mars,

cette science tout à fait nouvelle, cette industrie tout à fait à l'aurore de son développement, a besoin d'une certaine liberté. Si on la réglemente trop on risque d'entraver ou d'arrêter son développement. Je voudrais avoir quelques renseignements sur les législations étrangères ou sur les projets de législation en cette matière. M. le Rapporteur ou M. Ripert ou quelqu'un des fonctionnaires ayant étudié ces questions pourrait peut-être nous les apporter. Ces législations montrent-elles la même dureté que le projet actuel ? Si oui, je ne dirai rien. Mais, si elles sont plus libérales, nous risquons de voir l'aéronautique aller se développer dans des pays voisins.

M. LE RAPPORTEUR. — M. Ripert dit, dans son rapport :

« Les législations étrangères n'offrent pas, pour l'instant, de modèle bien satisfaisant. Dans la plupart des pays, les règles adoptées sont des mesures administratives relatives à la circulation aérienne, et surtout la simple reproduction des dispositions de la convention internationale. Il faut pourtant citer à part l'arrêté du Conseil fédéral suisse du 27 janvier 1920, qui contient certaines dispositions très remarquables. »

Voilà la réponse à la question de M. A. Rivière.

M. A. RIVIÈRE. — Cela me suffit ! Je conserve toutes mes appréhensions.

M. EMILE GARÇON, professeur à la Faculté de droit de Paris, président honoraire de la Société générale des Prisons. — Il est dangereux de réglementer avec cette précision l'aéronautique.

Certains administrateurs de très bonne foi, très bien intentionnés, empêcheront naturellement et forcément tous les progrès de l'aéronautique en appliquant cette loi. C'est la mort de l'aéronautique française.

M. HENNEQUIN, directeur honoraire au ministère de l'Intérieur. — Ce projet a fait l'objet dans la première commission permanente de la navigation aérienne d'une étude approfondie et, dans cette commission figuraient les représentants les plus qualifiés de l'aéronautique.

En ce qui concerne les pénalités qui ont été édictées après de longues discussions, elles ont toutes été reconnues nécessaires.

Il n'est apparu à personne que ces pénalités dussent entraver le développement de la navigation aérienne. S'inspirant de cette considération que ceux qui se livraient à la navigation aérienne

étaient entièrement maîtres de l'air, qu'il ne pouvait y avoir de police aérienne ou que, tout au moins, il ne pouvait en être organisé une que dans un avenir très éloigné, il fallait prévoir des pénalités suffisantes pour intimider les aviateurs et assurer l'observation des règlements. La variété des pénalités a été imposée par la multiplicité des dispositions réglementaires et leur *quantum* a été proportionné à la gravité des infractions.

Ce projet préparé en 1910 n'a jamais donné lieu à cette critique que les pénalités qu'il édictait dussent être une entrave pour le développement de la navigation aérienne. Déposé à la Chambre des députés en 1913, il ne fut pas voté à cause de la guerre.

Ni à cette époque, ni depuis lors, il n'a provoqué les appréhensions qui viennent d'être formulées. Tous ceux qui s'occupent de la navigation aérienne et tous ceux qui la pratiquent, s'accordent à reconnaître que les pénalités prévues sont indispensables.

M. WATEAU, avoué près le tribunal de 1^{re} instance. — Je ne pense pas que le projet soit une entrave à la circulation aérienne. Il s'agit simplement de contrôler les appareils ; or, ce contrôle a toujours existé en fait. D'autres mesures concernent les brevets de navigation qui doivent être donnés aux pilotes. Ces brevets ont toujours existé dans la pratique. Ils ont été décernés par des sociétés civiles et non par l'État. Quant aux autres règles édictées, ce sont des mesures de circulation générale. Elles seront imposées par les circonstances. Le travail de M. Rolland prévoit surtout l'avenir et non le présent. Dans toutes les études que nous faisons sur la législation aérienne nous avons en vue l'avenir. J'ai la conviction que ce projet ne gênera pas l'aviation.

M. CLÉMENT-CHARPENTIER. — Si la loi est votée et appliquée.

M. WATEAU. — Beaucoup de lois ne sont pas appliquées parce qu'elles ne correspondent à aucune nécessité sociale.

M. RIPERT, professeur de droit à la Faculté de Paris et à l'École des sciences politiques. — La plupart des prescriptions administratives de ce projet sont la reproduction pure et simple des dispositions de la convention internationale. Cette convention nous l'avons signée ; elle n'est pas encore ratifiée, mais elle le sera. Il est inadmissible que les différentes Puissances s'engagent entre elles à observer des règles si elles n'apportent pas des sanctions pénales efficaces au cas d'inobservation de ces règles.

Nous avons pris un engagement moral de sanctionner la convention internationale que nous avons signée.

Je pense même que le projet du Gouvernement est trop indulgent. On disait tout à l'heure : « trop sévère ». J'appelle votre attention, par exemple, sur un délit prévu à l'article 23 : le fait de mettre en service un aéronef non immatriculé, c'est-à-dire n'ayant aucune nationalité reconnue. C'est un délit international qui a toujours été puni, c'est la piraterie. Le fait de mettre en service un aéronef qui ne se rattache à aucun État est, en effet, de la piraterie. Le délit est puni d'un emprisonnement de 6 jours à un mois, de sorte qu'une bande de voleurs internationaux peut n'encourir qu'une telle peine. Autre délit : le propriétaire d'un appareil a un certificat qui a cessé d'être valable. Il ne peut être relevé de délit contre lui s'il l'ignore. Il doit pourtant bien savoir que son certificat lui est délivré pour un temps déterminé. Les peines ne sont pas sévères. Je ne vois pas ce qu'il y a de draconien contre les aviateurs, dans ce projet. On leur demande de respecter la loi. Ceux qui se conformeront aux règlements administratifs n'ont rien à craindre d'une pareille législation.

Quels sont ceux que vous voulez protéger ? Ceux qui seront en contravention avec les règlements administratifs ? Je ne comprends plus.

M. Emile GARÇON. — Vous demandez plus de sévérité dans la loi. Mais il y a un article 463 qui sera toujours appliqué et les tribunaux donneront le minimum. Demandez toutes les peines que vous voudrez, on ne les appliquera pas.

M. FABRY, conseiller à la Cour de cassation. — Ce n'est pas toujours vrai, s'il s'agit d'un criminel ou d'un espion.

M. Emile GARÇON. — Je suis d'un avis opposé à ces mesures. Il faut appliquer le droit commun. Servez-vous, contre l'espion par avion, des lois sur l'espionnage.

M. LE RAPPORTEUR. — L'espionnage ne sera pas toujours démontré. Il y aura une présomption lorsque l'individu aura un appareil non conforme aux règlements.

M. Emile GARÇON. — Il n'y a pas besoin de textes particuliers. Le droit commun suffit.

M. JACOB, chef du 1^{er} bureau du Sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des transports aériens, représentant M. le Sous-secrétaire d'Etat. — Tout à l'heure on a fait allusion à la nécessité de favoriser le développement de l'aéronautique. Tout le monde est d'accord sur ce point.

M. A. RIVIÈRE. — Je ne critique pas l'immatriculation, mais le contrôle et la gêne constante.

M. JACOB. — Le développement de l'aéronautique est bien plus lié aux perfectionnements de la science qu'à des règlements. Le jour où les moteurs tourneront mieux, le public aura confiance dans les transports aériens, et peut-être une législation sévère comme celle-ci servira-t-elle, au contraire, à fortifier la confiance du public.

M. Emile GARÇON. — Je reviens peut-être sur une question qui a été discutée à la Société d'études législatives. On dit dans le projet qu'on ne pourra mettre en circulation un aéronef que quand il aura reçu l'approbation de l'administration. Si cette réglementation avait existé depuis 1910 il n'y aurait pas d'aéronefs en l'air ; l'administration aurait toujours craint quelque chose. Ces règlements empêcheront tout progrès.

UNE VOIX. — Et les navires et les chemins de fer !

M. Emile GARÇON. — Il y a 3.000 ans que l'on fait des bateaux. Les chemins de fer existent depuis longtemps. Ici il s'agit d'une matière nouvelle. J'ai peur que le projet puisse se résumer en un mot : les progrès de l'aéronautique passent à l'étranger.

M. LE RAPPORTEUR. — L'ordonnance de 1846 a suivi de près les chemins de fer et ne les a pas entravés.

M. HENNEQUIN. — Et le décret de 1899 n'a pas arrêté l'industrie des automobiles.

M. Emile GARÇON. — Ce projet est français, trop français ; il régleme trop et tout.

M. HENNEQUIN. — Toutes ces obligations relatives à l'immatriculation et au certificat de navigabilité nous sont imposées par les conventions internationales.

M. Emile GARÇON. — Est-il dit dans la convention qu'un aéronef ne pourra être mis en circulation sans avoir un certificat d'imma-

trication, un certificat de navigabilité, des brevets et licences, un numéro d'ordre, etc.

M. RIPERT. — Parfaitement, et la convention comporte plus de détails que ce que vous pouvez imaginer.

M. FABRY. — Ce qui est bien français c'est la tendance à toujours se méfier de l'administration et à vouloir agir en dehors de tout règlement. Le grand danger, à mon sens, serait dans l'absence de réglementation. Les accidents se multiplieraient et la confiance diminuerait, ce qui empêcherait le développement de l'aviation. M. Wateau nous a dit que ce danger que l'on attribue au projet de loi que nous étudions est purement imaginaire.

M. WATEAU. — Il ne peut-être question d'empêcher un inventeur d'essayer des appareils nouveaux. Cela est tout à fait différent. On ne peut empêcher un inventeur de chercher à sortir quelques instants avec son avion. Mais, dès l'origine sportive de l'aviation, il y a eu une réglementation internationale très sévère. Elle fonctionne toujours. Cette réglementation sportive est plus sévère que le projet que nous discutons.

M. RIVIÈRE. — Il y a une grande différence entre votre sport terrestre et le sport aérien. Il est parfaitement inutile d'édicter des sanctions en notre matière, car la sanction existe déjà: c'est la peine de mort ! Les aviateurs sont donc intéressés à surveiller les appareils et les avoir en bon état.

M. le Rapporteur nous a dit: « C'est une loi protectrice de la collectivité ». En voulant protéger la collectivité, vous empêchez tout progrès. Vous vous donnez beaucoup de peine à construire des lois pour protéger des individus qui sont les premiers intéressés à prendre toutes les garanties, puisqu'il s'agit de leur propre existence!

M. CLÉMENT-CHARPENTIER, *avocat à la Cour de Paris*. — On a parlé de sanctions contre les pilotes. J'ai été effrayé de ces sanctions. On semble oublier que s'il faut protéger la collectivité et les gens qui sont à la surface du sol, il ne faut pas oublier que les grandes victimes de l'aviation ce sont les pilotes. Ils sont, la plupart du temps victimes du mauvais état de l'appareil. S'il n'y avait pas de vérification au départ, les gens qui transporteraient les voyageurs seraient les premières victimes, car ce sont

des ouvriers assujettis à la loi sur les accidents du travail et leurs veuves ou leurs orphelins ne toucheraient que ce que leur accorde cette loi.

En ce qui concerne le délit d'homicide par imprudence, ne faudrait-il pas prévoir des sanctions spéciales. Quand une voiture automobile quitte un garage, si le moteur n'est pas au point, ce n'est pas grave. On va en chercher un autre. Mais lorsqu'il s'agit d'un avion, l'appareil perd de sa vitesse et le pilote est tué.

Il faut donc prendre des sanctions contre les entrepreneurs et les constructeurs qui ne feront pas des appareils remplissant les conditions voulues. Une réglementation est indispensable.

Pour les avions, on aura donc des livres de bord. Mais ce qu'il faut envisager, c'est la question technique, la garantie contre la construction défectueuse. Le point de vue juridique n'est pas suffisant.

M. WATEAU. — La réglementation me paraît excessive sur certains points, notamment, en ce qui concerne les terrains d'atterrissage. La question a été discutée ailleurs. Les terrains d'atterrissage doivent être publics ou ouverts au public. Par là, on interdit à toute personne d'avoir un terrain privé, d'avoir ses avions, d'atterrir chez elle. Le règlement est ici excessif. D'autre part il est interdit d'employer sans autorisation des appareils photographiques. Cette interdiction peut nuire au tourisme aérien. Ce n'est pas l'ensemble du projet mais certains points de détail qu'il faut critiquer.

M. HENNEQUIN. — La question des transports d'appareils photographiques a été longuement étudiée dans les conférences internationales. On est tombé d'accord sur la nécessité d'interdire ces transports. La revendication du droit au transport et à l'usage de ces appareils a été très vive de la part des aviateurs, car, il est très intéressant et agréable de photographier les sites sous-jacents; néanmoins, il n'a pas paru possible de l'accueillir entièrement. Nous sommes d'ailleurs liés par la Convention de 1919.

En ce qui concerne l'atterrissage, le projet de loi actuel contient une innovation sur le projet de 1913. Dans ce dernier, il n'était pas question d'atterrissage uniquement sur les aérodromes. On avait envisagé simplement la défense de la propriété privée et décidé, en conséquence, qu'on ne pouvait atterrir, sauf le cas de force majeure, dans les propriétés closes, sans l'assentiment du propriétaire. Mais, comme on prévoit la création de beaucoup d'aé-

rodromes, on a supprimé les dispositions de l'ancien projet de loi, pour ne plus permettre l'atterrissage que dans des aérodromes.

M. RIPERT. — Il y a deux rectifications à apporter à ce qu'à dit M. Wateau. D'abord, quand nous disons qu'un aéronef ne peut atterrir que sur un aérodrome public ou ouvert au public, il ne faut pas oublier que la Société d'études législatives a ajouté à l'article 24 : « et sur un terrain privé avec l'assentiment du propriétaire, lorsque celui-ci est muni d'une autorisation administrative. »

La seconde rectification que je dois faire concerne le transport des appareils photographiques. Un arrêté du 10 juillet 1921 permet d'emporter des appareils photographiques sauf dans les zones interdites. Vous avez donc satisfaction.

M. Emile GARÇON. — Il est dit à l'article 28 : « ceux qui sans autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites ».

M. BARRAULT, ancien chargé de conférences à la Faculté de Droit de Paris. — Il ressort des observations de M. Hennequin et de M. Ripert que la question de la réglementation en elle-même ne nous est pas soumise. Elle a été étudiée par des techniciens et dans des congrès internationaux. Elle amènera des modifications sur lesquelles il faudra se mettre d'accord au point de vue international. Ce qui est soumis à notre examen, c'est la question de savoir dans quelle mesure il convient d'assortir cette réglementation de sanctions pénales. Certaines parties de cette réglementation sont quelquefois gênantes. En ce qui concerne, par exemple l'immatriculation des appareils, on a pu croire qu'on ne voulait pas laisser sortir certains appareils, parce qu'ils étaient dangereux. Or, la raison véritable est d'ordre tout à fait différent et se rattache à la défense nationale. Il faudrait remonter jusqu'à cette raison pour savoir quelle est l'importance des prescriptions concernant l'immatriculation et l'intérêt qu'elles comportent. Ce n'est donc pas au point de vue de la technicité de l'appareil qu'il faut se placer. Pour beaucoup de dispositions, on trouverait des raisons qui ne sont pas celles qui apparaissent tout d'abord. La plupart des dispositions qui visent la réglementation de l'aéronef, touchent à des questions d'organisation de défense nationale. Il serait bon là-dessus d'avoir quelques données pour envisager dans quelles conditions la répression doit se faire.

Tout à l'heure, il a paru dans la bouche du Rapporteur que ce qu'on voulait prévenir, c'était la prophylaxie de l'espionnage. C'est peut-être dangereux, car on peut tomber sur quelqu'un qui n'est pas un espion et qui risque d'être atteint par une pénalité excessive. Il faudrait serrer d'assez près les raisons pour lesquelles ces pénalités ont été édictées.

M. Emile GARÇON. — Je demande qu'on ajoute à l'article qui prévoit le survol : « sans qu'il soit dérogé aux lois sur l'espionnage ». *Qui dicit de uno negat de altero*. Les lois sur l'espionnage se suffisent à elles-mêmes. De même si on enlève une jeune fille avec un aéronef, on appliquera les lois sur l'enlèvement.

M. LE RAPPORTEUR. — Il y a un exemple d'enlèvement d'enfant par avion.

M. Emile GARÇON. — Là encore, c'est le droit commun.

M. CLÉMENT-CHARPENTIER. — On peut le dire pour les délits de douane également.

M. JACOB. — En ce qui concerne le délit de douane, le ministre des Finances avait demandé que la répression fût très sévère. M. de la Pradelle pourrait l'attester. Le ministère de la Guerre admit cette vue et ne voulut pas que la répression de la contrebande fût laissée à l'abandon. La commission qui mit ce texte sur pied s'est donc trouvée en présence de la volonté de deux ministres et cela est apparu dans le texte qui nous est soumis.

M. Emile GARÇON. — Il faut évidemment permettre à l'administration des douanes de visiter les appareils lorsqu'ils atterrissent. On a bien fait une circonstance aggravante du fait de se servir de voitures dans un délit de douane. On peut faire de même lorsqu'il s'agit d'avions. Faites une circonstance plus aggravante encore, pour l'aéroplane ; je n'y vois pas d'inconvénient, mais en conservant le droit commun.

M. HENNEQUIN. — Les pénalités ont été indiquées par l'administration des douanes elle-même.

M. Emile GARÇON. — Je peux être plus sévère que l'administration des douanes.

M. RIPERT. — Puisque la Société des Prisons est ici présente, je voudrais que certains de ses membres nous donnassent leur

opinion sur l'article 10 du projet de la Société d'études législatives, qui prévoyait la compétence pénale au cas de crime ou de délit qui serait commis à bord d'un aéronef étranger.

Un aéronef étranger passe en France; il y a un vol commis. Voici le texte de la Société d'études législatives.

« Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef étranger en circulation sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef, toutes les fois que la loi territoriale serait normalement compétente ».

« Toutefois, au cas de crime ou de délit commis à bord d'un aéronef étranger, les tribunaux français sont compétents si l'auteur ou la victime est de nationalité française ou si l'appareil atterrit en France après le crime ou le délit ».

Les Suisses se sont occupés spécialement de cette question. L'arrêté fédéral contient une disposition de ce genre.

M. Emile GARÇON. — Je n'ai pas réfléchi à la question et je ne voudrais pas improviser. Voici cependant quelques idées qui me viennent. Il faudrait dire que les aéronefs militaires étrangers ne sont jamais soumis à notre souveraineté, de même qu'un navire de guerre étranger dans nos ports n'est pas soumis à notre loi.

M. RIPERT. — Il faut que cela soit dit dans une convention internationale.

M. Emile GARÇON. — C'est un principe connu.

Quant à la compétence pour les aéronefs privés, on peut imiter ce que l'on a fait pour la marine marchande. Mais cela demanderait des adaptations.

Pour la marine marchande, tout délit commis dans un port ou sur la mer territoriale n'est justiciable des tribunaux français que dans deux cas: quand on a fait appel à l'autorité française et quand l'ordre du port est troublé. Il faudrait faire des adaptations du même genre. Quant au cas de victime française, je ne comprends plus.

M. RIPERT. — C'est la disposition de l'arrêté suisse.

M. Emile GARÇON. — Nous faisons du droit français. Un français se trouve à bord d'un bateau qui passe dans la mer territoriale; il est tué, nous ne sommes pas compétents.

M. RIPERT. — Mais il y a une grande différence. L'aéronef atterrit en France.

M. Emile GARÇON. — Et le bateau est bien dans nos eaux, dans nos ports. Cependant, nous ne sommes pas compétents si la victime est française.

M. RIPERT. — Quand la victime appartient à l'équipage: mais s'il s'agissait d'un passager français, nous serions parfaitement compétents.

M. LE PRÉSIDENT. — Ici, ce sera un passager français dans un aéronef étranger.

M. Emile GARÇON. — La solution ne peut s'improviser, cela demande réflexion. Il faudrait une disposition tout à fait spéciale. Le meilleur système consisterait peut-être à laisser à la jurisprudence le soin de décider, comme cela se fait pour les navires en droit international. L'aéronef qui traverse notre territoire est en dehors de notre juridiction.

M. RIPERT. — S'il n'atterrit pas, mais s'il atterrit, la réponse est autre. Un vol a été commis à bord. Faut-il que les autorités françaises se dessaisissent?

M. Emile GARÇON. — Non, si l'on fait appel à l'autorité française. C'est la théorie.

M. LE PRÉSIDENT. — D'après la théorie française, si le capitaine fait appel aux autorités françaises, celles-ci sont compétentes. Mais s'il s'agissait d'un appel fait par la victime française?

M. Emile GARÇON. — Je suis parti pour aller à Rome, je me suis embarqué à Londres. On atterrit sur le territoire français. Un Anglais qui était à bord dit: « On a tué ma femme ». Va-t-on répondre que l'on n'est pas compétent pour instruire la plainte? Cela me paraît très grave. Il faut y réfléchir. Cette mesure basée sur la nationalité de la victime me paraît en contradiction avec les lois ordinaires de l'application de la loi pénale sur un navire étranger. Je ne vois pas ce que la nationalité française vient faire là. Il faut permettre aux autorités françaises au moins de prendre des mesures provisoires, quitte ensuite à renvoyer devant le tribunal du pays.

M. LE PRÉSIDENT. — Une automobile traverse la France...

M. Emile GARÇON. — Elle est soumise aux lois françaises.

M. RIPERT. — Quand on parle de l'automobile, il ne faut pas oublier qu'elle n'a pas de nationalité étrangère. L'aéronef a la nationalité étrangère.

M. Emile GARÇON. — C'est peut-être un tort, mais c'est vrai.

M. JACOB. — Il a été admis que l'air au-dessus d'un territoire a la nationalité de ce territoire.

M. LE COMMANDANT JULLIEN, *secrétaire général de la Société générale des Prisons*. — Aux termes de l'article premier de la convention internationale sur la navigation aérienne, chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. Il semble donc bien que le crime commis en l'air au-dessus du territoire français est considéré comme commis en territoire français.

M. Emile GARÇON. — Cette réglementation n'est pas possible pour les aéronefs militaires. L'avion d'État doit être soumis à une réglementation particulière.

M. LE PRÉSIDENT. — Mais il ne faut pas perdre de vue que le projet ne réglemeute que les aéronefs privés.

M. FABRY. — L'exterritorialité est prévue pour les avions d'État. M. le représentant du ministre de la Guerre vient de me le dire.

M. RIPERT. — La convention prévoit des avions de police et des avions de chasse.

M. HENNEQNIN. — L'immatriculation a pour but de conférer la nationalité.

M. CLÉMENT-CHARPENTIER. — Cependant les voitures automobiles sont immatriculées. Cela ne leur confère pas de nationalité.

M. Emile GARÇON. — N'y a-t-il que les avions de l'État qui ont le droit de porter le pavillon français ?

M. WATEAU. — Les avions privés doivent avoir une marque distinctive qui n'est pas, du reste, le pavillon.

M. Emile GARÇON. — Un avion français peut faire le service de Paris à Varsovie. Il y a là deux questions qui peuvent être soulevées : les crimes commis au-dessus du territoire français et ceux

commis au-dessus du territoire étranger. Si un crime est commis en France et sur un étranger, ou si un crime est commis en Allemagne et sur un Français, serons-nous compétents pour juger ce crime commis sur un avion ayant la nationalité française ? D'après le dernier système qui vient d'être indiqué, l'Allemagne seule serait compétente, dans le deuxième cas, puisque l'air fait partie du territoire situé au-dessous. Un Anglais prend un avion pour aller de Paris à Varsovie. Cet Anglais, en Allemagne, commet un vol. Qui sera compétent pour le juger ? Il faudrait des textes particuliers. Il y a là une question de grande importance ; il serait bon de renvoyer cette matière à la commission pour l'étude de quelques textes.

M. RIPERT. — Il n'en existe pas, dans l'état actuel de la législation. Je connais un vieil avis du Conseil d'État de 1806.

M. Emile GARÇON. — Mais il y a une jurisprudence établie sur une réciprocité.

M. RIPERT. — Raison de plus pour laisser la jurisprudence s'établir.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Garçon a demandé le renvoi de la question à une commission. Est-il possible à la Société d'études législatives de procéder à ce renvoi ? La procédure est admise à la Société des Prisons.

M. Emile GARÇON. — On pourrait renvoyer la question à la première section de la Société générale des Prisons, étant donné que les membres de la Société d'études législatives pourraient assister à ses délibérations et y prendre part.

M. DUFOURMANTELLE, *secrétaire général de la Société d'études législatives*. — Au nom de la Société d'études législatives, je remercie M. Garçon de sa proposition, que nous acceptons.

M. LE PRÉSIDENT. — Proposition à laquelle se rallient certainement tous les membres présents de la Société des Prisons.

M. DUFOURMANTELLE. — Je remercie également M. le Président et les membres de la Société générale des Prisons de vouloir bien nous demander d'assister à la réunion de la commission qui sera chargée d'examiner la question si intéressante soulevée par M. Garçon.

La séance est levée à six heures et demie.