

notre collègue M. de Casabianca. La question traitée est la suivante : *Comment pourrait s'établir une entente internationale en vue de préserver l'enfance du cinéma démoralisateur ?*

La France avait été invitée, à convoquer à Genève, sous les auspices de la Société des Nations, une nouvelle conférence ayant pour objet d'élaborer une convention destinée à combattre la production et la diffusion des publications obscènes. La conférence s'est réunie le 31 août 1923 et une convention internationale a été signée le 12 septembre suivant.

Dans l'art. 1^{er} de cette dernière convention les films cinématographiques obscènes sont expressément visés parmi les objets de nature à constituer l'infraction que les parties contractantes ont convenu de rechercher, de poursuivre et de punir. Mais il faut bien retenir que seuls les films ou objets obscènes ont été visés; l'obscénité est un élément essentiel de l'infraction. Mais un film peut être fort dangereux pour la jeunesse sans être obscène, c'est-à-dire offensant pour la pudeur. Il en résulte qu'un film, « qui représentera un meurtre ou un cambriolage, qui tournera en dérision l'autorité, qui portera atteinte aux principes essentiels de toute société civilisée, qui glorifiera des actes ou des sentiments répréhensibles, qui, en somme, sera d'un mauvais exemple pour les jeunes gens, ne tombera pas sous l'application des dispositions que prévoit la Convention de Genève de 1923, s'il n'est obscène ». L'Association internationale dans sa 3^e session en 1924, a repris la question. M. de Casabianca, déjà l'un des rapporteurs à la session de 1923, invite la Commission à élargir le régime, et aussi à prendre des mesures de centralisation permettant d'assurer l'exécution des résolutions prises en 1910 et 1923. Sur ce dernier point M. de Casabianca propose d'instituer un office central, dépendant de préférence de l'Association internationale de la protection de l'Enfance, qui servirait de centre et de lien aux offices de Censure cinématographique.... L'office favoriserait, d'autre part, l'expansion des films éducatifs ou instructifs qui seraient spécialement réservés à la jeunesse. Le rapporteur réclame enfin pour l'Association internationale le droit d'intervenir dans la lutte contre l'immoralité publique, en exerçant le droit de poursuite directe contre les auteurs des infractions, ainsi que nombre d'États l'accordent maintenant à certaines associations privées.

COMMANDANT JULLIEN.

Gérant : M. LAVAUD, 14, place Dauphine, Paris.

Sté Gle d'Imp. et d'Edit., 1, rue de la Bertache. — Sens. — 7-24.

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 18 JUIN 1924

Présidence de M. GEORGES LEREDU, président.

La séance est ouverte à quatre heures et demie.

Excusés : Mme AVRIL DE SAINTE-CROIX, MM. LÉON BARTHÈS, BERLET, BRUMAN, CALOYANNI, ALEXANDRE CÉLIER, PAUL DISLÈRE, FABRY, GODEFROY, PAUL MATTER, PICANON, chanoine ROUSSET.

Membres nouveaux (1) : M. LÉON GUYÉNOT, avocat général près la cour d'appel de Nancy.

M. CHAUVEAU, avoué près le tribunal de 1^{re} instance d'Avènes.

M. le Dr BOZIDAR MARKOVITCH, professeur de droit pénal à l'Université de Belgrade.

M. le Dr DOUCHAN SOUBOTITCH, conseiller à la cour de cassation de Belgrade.

M. LE PRÉSIDENT donne la parole à M. François-Poncet, conseiller honoraire à la cour d'appel de Paris, pour lecture de son rapport sur *Le Régime de la Transportation* (2).

(1) Erratum. — *Suprà*, p. 353 (Bulletin n° 6) 4^e ligne, au lieu de : Emile Auger, ancien avocat au Conseil d'Etat, etc..., lire : Membres nouveaux : M. RAYMOND NOLIN, avocat à la cour de Paris, Membre de la Société pour le patronage des jeunes détenus et des jeunes libérés du département de la Seine.
(2) *Revue* 1878, p. 117, 170, 345, 348, 354, 367, 396, 499, 509, 532, 576, 811, 934; 1880, p. 273, 714; 1881, p. 83; 1882, p. 725, 850 (Rapport Fernand Desportes); 1883, p. 3, 33, 72 (Rapport Waldeck-Rousseau), 176 (Congrès de Stockholm), 267, 307 (transportation anglaise, Ribot), 377, 506, 804; 1884, p. 12 et 123 (Rap-

M. FRANÇOIS-PONCET. — Au début de l'étude à laquelle nous allons nous livrer sur la manière dont est actuellement pratiquée en France le régime de la transportation, il convient de rappeler que le Législateur considère la transportation à la fois comme une mesure de répression et un procédé de colonisation : mesure de répression, qui en débarrassant la France continentale d'indésirables, doit rendre en même temps l'amendement de ceux-ci et leur reclassement plus faciles dans une colonie. C'est une mesure de défense sociale et en même temps une mesure de réformation du coupable dont la société cherche à amener l'amendement, ou qu'elle désire au moins détourner de toute récidive par la crainte des conséquences pénales très graves qui en résulteraient pour lui.

La peine des travaux forcés se subit donc dans des Colonies Pénitentiaires situées hors du territoire continental de la France et de l'Algérie.

Les condamnés à moins de 8 ans de travaux forcés sont, à l'expiration de leur peine, astreints à la résidence dans la colonie pendant une période égale à celle de leur peine — c'est ce qu'on appelle le « doublage ».

Les condamnés à 8 ans et plus, une fois leur peine subie, alors qu'ils sont redevenus libres, sont astreints durant le reste de leur vie à demeurer dans la colonie. En cas de mesure gracieuse, le transporté ne peut être dispensé de l'obligation de résidence que par une disposition spéciale de ses lettres de grâce ; mais jamais il ne sera autorisé à revenir en France.

Les condamnés aux travaux forcés sont, dans les colonies pénitentiaires, divisés en trois classes d'après leur situation

port complémentaire F. Desportes), 676; 1886, p. 44 et 488 (James-Nathan), 882 (Clairin); 1887, p. 374 (La colonisation pénale, A. Rivière), 658 (proposition Bérenger, Bardoux, de Marcère); 1888, p. 682; 1890, p. 431 (Congrès colonial), 689 (l'île des Pins), 814, 823, 933; 1891, p. 117 et 708 (Nouv. Calédonie et Guyane), 749, 899 (Noël Pardon), 1007 (Henri Coudreau), 1083; 1893, p. 395 (R. Lajoie), 1215 (P. Cuhe); 1894, p. 710 (transportation allemande), 912 (Mettetal); 1895, p. 554 (Mettetal), 750 (transportation volontaire, Léveillé), 1279 (Emile Garçon); 1896, p. 189 et 353 (Rapport Charvein), 453 (Mettetal), 461, 1118 (Astor); 645 (Rapport Feillet), 934 (Astor), 952, 947, 1143; 1898, p. 423 (Allemagne) 566, 721, 893 (Astor); 1303; 1900, p. 83 (Chartenu), 487 (en Sibérie); 881 (Colonisation pénale, Paul Labbé), 1509; 1903, p. 223; 1904, p. 276 (Et. Rlandin); 1906, p. 469 (Le Normand); 1909, p. 481 (Rapport Chautemps sur la suppression), 641 et 793 (discussion); 1912, p. 347; 1913, p. 1069, 1099, 1337; 1914, p. 268; 1920, p. 196; 1921, p. 120, 125, 329, 490.

pénale, leur conduite et leur assiduité au travail : la répartition des transportés dans la 2^e ou la 3^e classe est faite par le Ministre de la Justice avant le départ de chaque convoi.

La troisième classe comprend les plus mal notés : ils sont affectés à des travaux particulièrement pénibles sous la surveillance du personnel pénitentiaire.

Entièrement séparés des condamnés des autres classes, ils doivent être isolés la nuit si les locaux le permettent, couchent sur un lit de camp, peuvent être mis à la boucle simple, sont astreints jour et nuit au silence sauf pour les communications indispensables à l'occasion des travaux ou du service, et sont enfermés dans des cases lorsqu'ils ne sont pas au travail : telle est la règle.

Le travail imposé au forçat en cours de peine n'est pas rémunéré, il donne seulement droit à un bon de cantine pour le lendemain : quatre bons de cantine dans la même semaine donnent droit pour le dimanche à la ration normale déterminée par le ministre des Colonies ; mais le condamné à quelque classe qu'il appartienne, sauf s'il est placé sous le régime de l'« assignation » ou en « concession » (dont il sera parlé ci-après) ne peut régulièrement détenir aucune somme d'argent ou valeur quelconque.

Tout condamné valide qui ne travaille pas n'a droit qu'au pain et à l'eau. S'il est reconnu incorrigible, il est séparé des autres avec lesquels il ne doit avoir aucun rapport, et soumis à un régime spécial, puis envoyé dans un des pénitenciers organisés spécialement pour cette catégorie de transportés ou dans des camps disciplinaires établis pour l'exécution de travaux publics au compte de l'Etat ou de la commune.

Seconde classe. — Les condamnés de la 3^e classe ne peuvent être proposés pour la 2^e s'ils n'ont pas été employés effectivement pendant deux ans aux travaux de leur classe dans la colonie : ils ne peuvent l'être non plus s'ils ont été déclarés incorrigibles.

Une fois dans la seconde classe, le transporté est employé à des travaux de colonisation et d'utilité publique pour le compte de l'Etat, de la colonie, des municipalités ou même des particuliers ; il reste toujours soumis au régime général de la transportation, notamment en ce qui concerne la nourriture, l'habillement et la discipline.

Le transporté placé dans la 2^e classe ne peut être proposé

pour la 1^{re} que lorsqu'il a subi au moins deux ans de la peine à laquelle il a été condamné, si cette peine est moindre de 10 ans de travaux forcés; si elle est supérieure à 10 ans, il faut qu'il ait subi 4 ans de baigne et 5 ans, s'il a été condamné à plus de 20 ans ou à perpétuité.

Toutefois, en cas de « circonstances exceptionnelles », le ministre peut accorder leur passage à la 1^{re} classe à des transportés de 2^e classe qui auraient accompli une moindre durée de leur peine.

Les condamnés des 2^e et 3^e classes peuvent, par exception, être l'objet d'une proposition de remise ou de réduction de peine ou même de libération conditionnelle pour actes de courage ou de dévouement.

La 1^{re} classe comprend les transportés les mieux notés, ceux qui, par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir se sont rendus dignes d'indulgence; seuls, ils peuvent obtenir une « concession » de terrain et la faculté de la cultiver pour leur propre compte, concession qui ne pourra devenir définitive qu'après leur libération; ils peuvent encore être autorisés à travailler soit pour les habitants de la colonie (ce qui s'appelle l'Assignation), soit pour les administrations locales aux conditions déterminées par l'Administration Pénitentiaire, soit comme chefs de chantier chez des particuliers.

Le patron de l'assigné doit à celui-ci les deux cinquièmes de la somme mensuelle fixée par le Gouvernement, lesquels sont versés à son pécule; il doit remettre à l'assigné personnellement le cinquième de cette somme totale et les deux derniers cinquièmes sont versés à l'Etat.

Il n'y a que les transportés placés sous le régime de l'assignation ou ceux qui ont obtenu une concession qui peuvent conserver avec eux quelque argent ou valeur.

Les condamnés de la 1^{re} classe peuvent seuls être normalement compris dans les propositions ordinaires de remise ou de réduction des peines ou de libération conditionnelle.

Les *punitions disciplinaires* sont: la *prison de nuit*, la *cellule*, le *cachot*.

Le condamné à la *prison de nuit* couche sur un lit de camp, il est mis à la boucle et reste enfermé du repas du soir au lendemain matin, au lever: dans la journée, il est astreint au travail de sa classe.

Le condamné à la *cellule* est enfermé isolément, couche sur un lit de camp, mis à la boucle: le jour, il est astreint à un travail déterminé; il ne reçoit pas de visites. Pendant une heure par jour, les condamnés en cellule sont obligés de marcher à la file en silence dans un préau et sont mis au pain sec un jour sur trois.

Le condamné *au cachot* est enfermé isolément dans un local obscur; la nuit il est mis à la boucle simple, la double boucle ayant été supprimée.

Les punitions de prison de nuit et de cellule peuvent être converties pour les condamnés en concession en journées de travail gratuit pour l'exécution de travaux d'intérêt général.

Les condamnés des *Quartiers et Camps disciplinaires* peuvent être punis de la *salle de discipline*, de la *cellule* ou du *cachot*.

La peine de la salle de discipline consiste à faire marcher les condamnés en file du lever au coucher du soleil avec des repos d'un quart d'heure toutes les demi-heures: les repas sont pris sur place pendant les repos; le silence absolu doit être observé.

Les coupables d'évasion sont passibles de 2 à 5 ans de travaux forcés qui ne se confondent pas avec la peine précédemment prononcée contre eux. Pour les condamnés à perpétuité la peine est la double chaîne pour une durée de 2 à 5 ans, que le tribunal maritime spécial de la colonie est compétent pour prononcer.

Le Gouvernement, par voie administrative, peut interdire au récidiviste soumis à la résidence, le séjour au chef-lieu de la colonie ou dans un périmètre fixé par un règlement d'administration publique.

Le commandant du pénitencier peut proposer le changement de classe des condamnés: les punitions ne peuvent être remises par voie de mesure générale.

Telles sont très sommairement rappelées les dispositions principales qui, en France, régissent le régime de la transportation. (L. 30 mai 1854. D. 4 octobre 1889; 4 septembre 1891; 13 décembre 1894; 30 août 1898; 29 mars 1901; 13 octobre et 28 novembre 1906; 26 février 1907).

Il s'agit maintenant de voir comment ce régime est mis en pratique chez nous et de formuler en toute indépendance les critiques que pourra suggérer cette étude.

On sait que le législateur a voulu faire de la transportation

à la fois une mesure de défense sociale et de réformation du transporté dans l'intérêt de celui-ci et de la société : ce double but a-t-il été atteint ?

C'est la question qu'il y a lieu d'examiner.

I. — Les condamnés à la transportation sont dirigés sur Saint-Martin-de-Ré où ils attendent leur embarquement pour la Guyane. Mais là, ils ne sont pas isolés les uns des autres, ils vivent dans une promiscuité complète, les liens les plus immoraux s'établissent entre eux, persistent à bord des paquebots de transport et continuent à la Guyane. Les précautions les plus sévères devraient être prises pour qu'il n'en pût être ainsi et ces condamnés devraient être placés provisoirement dans des maisons cellulaires où se trouvent des locaux disponibles, comme à Rouen, Riom ou Clairvaux, paraît-il, jusqu'au moment de leur embarquement.

Il serait important aussi de faire examiner par un médecin l'état des condamnés en attente de transportation, car envoyer à la Guyane ceux qui ne pourraient en supporter le climat, serait une aggravation de peine non prévue par la loi et contraire à l'humanité. Bien entendu, la durée de la peine prononcée partait du jour de cet examen et non pas seulement du jour de l'arrivée des condamnés au lieu de leur transportation, comme cela se fait aujourd'hui.

D'autre part, et dans un esprit d'équité et de justice éclairée, on ne saurait trop désirer qu'avant de répartir les condamnés dans les 2^e et 3^e classes — ce qui s'appelle le « Triage » — le ministre de la Justice se fit remettre sans délai une notice détaillée sur chacun des condamnés, notice rédigée par les magistrats ayant étudié les dossiers de leurs affaires, afin de permettre à la Commission de classement de faire une sélection rationnelle et une répartition judicieuse des condamnés entre la 3^e et la 2^e classe.

Une fois à Cayenne, le transporté ne va pas tarder à songer à une évasion possible. En effet, dans la Guyanne hollandaise, limitrophe de notre colonie, quand on manque de main-d'œuvre, on facilite l'évasion de nos bagnards et on leur donne du travail ; de même dans le Vénézuéla ; mais les Hollandais, quand ils n'ont plus besoin de nos évadés pour leurs travaux, nous les ramènent !

Il y aurait lieu, semble-t-il, de mettre fin à ces agissements

par des accords diplomatiques ; les Anglais de la Trinidad arrêtent bien nos évadés et nous les remettent !

D'autre part, il faudrait intensifier la surveillance sur les bords du Maroni que traversent assez facilement les transportés qui cherchent à s'enfuir, aidés souvent par des patrons de goëlettes ou même par leurs surveillants moyennant un pourboire de 50 francs : il est d'autant plus nécessaire que le personnel des gardiens soit toujours à son poste sur les bords du fleuve et sous la surveillance étroite de ses chefs, que le courrier postal avec ses chargements, amené par les paquebots qui ne peuvent aborder à quai, est glissé dans des barques où seuls se trouvent des forçats qui doivent conduire les dites barques à quai pour y déposer le courrier qui leur est confié avec les dits chargements.

Ces pratiques ne font-elles pas regretter que depuis longtemps le port n'ait pas été aménagé pour que les paquebots puissent venir s'amarrer à quai, ce qui, cependant, serait très réalisable, la main-d'œuvre ne manquant certes pas, si on savait mieux l'employer.

II. — Ces premières observations présentées, voyons la situation et le régime des transportés.

On connaît le régime auquel sont, en principe, astreints de jour et de nuit les condamnés de la 3^e classe. On sait que la nuit ils couchent sur un lit de camp ; ne pourrait-on pas améliorer pour eux ce couchage qui constitue une punition pour les condamnés des 1^{re} et 2^e classes ?

Quoi qu'il en soit, on ne saurait trop insister pour que l'Administration assurât la plus stricte observation des règlements lorsque les locaux sont insuffisants pour isoler les condamnés la nuit, comme le prescrit en principe le Décret de 1891, ce qui cependant n'a presque jamais lieu : ils couchent 60 ou 70 dans une même salle, sur deux rangs de planches séparées par un passage. Il est important alors de veiller à ce qu'ils n'aient sur eux ni couteaux, ni argent, qu'ils restent dans une obscurité complète, qu'ils observent un silence absolu afin d'éviter toute discussion ou rixe entre eux ou l'élaboration de quelque mauvais coup ou de projet d'évasion.

Il faudrait aussi apporter la plus grande vigilance à empêcher les transportés de persister dans ces pratiques immorales et dégoûtantes au point de vue des mœurs auxquelles ils ont été

initiés à Saint-Martin-de-Ré, comme nous l'avons indiqué, auxquelles ils n'ont point renoncé à bord du paquebot qui les ont amenés à la Guyane et qu'ils entendent bien continuer dans la colonie.

A ce point de vue il serait désirable que les ministres des différents cultes eussent toute facilité pour se mettre en rapport avec ceux des condamnés qui ne s'y refuseraient pas : la liberté de conscience se trouverait ainsi respectée et l'amendement du transporté ne pourrait qu'y gagner ainsi qu'on l'a constaté dans les bagnes des Etats-Unis.

On souhaiterait également voir les religieuses hospitalières reprendre leur rôle d'infirmières à l'hôpital du bague et dans les infirmeries de la Colonie.

Si maintenant on cherche à se rendre compte de la situation matérielle du transporté, on est obligé de constater qu'il est mal nourri et mal entretenu ; que le régime alimentaire auquel il est soumis est à peine suffisant pour le faire vivre, — on le dit même nettement insuffisant — et malgré cela, le condamné au cachot est mis au pain sec deux jours sur trois ! Il faudrait que le régime alimentaire fût révisé par des personnes compétentes, dont, bien entendu, des médecins, qui fixeraient la quantité minima de nourriture exigée pour les besoins physiques de la moyenne des transportés à qui ce régime est imposé.

Il faudrait encore que l'Administration prit toute mesure nécessaire pour s'assurer que les rations arrivent bien à leur destination, et qu'elles y arrivent en quantité et en qualité prévues — ce qui n'a généralement pas lieu faute d'une honnête surveillance à différents degrés de la hiérarchie des surveillants : il faudrait que par son travail journalier utilisé soit pour la préparation et la culture des terres, soit dans des ateliers ou chantiers du service pénitentiaire, soit dans des entreprises de travaux de colonisation ou d'utilité publique pour le compte de l'Etat ou des budgets locaux, le transporté pût améliorer sa situation, qu'il pût retirer quelque avantage de ses efforts, par exemple des primes en nature autres que des bons de cantine, des primes en espèces, des notes-récompenses ; alors, il travaillerait sérieusement et utilement.

Arrivons à l'examen de la situation des libérés.

III. — La situation difficile et digne d'intérêt des libérés astreints au séjour dans la colonie à l'expiration de leur peine

(c'est le *doublage* qui ressemble à une condamnation aux travaux forcés à perpétuité) mérite d'appeler l'attention de l'Administration qui se rendrait compte alors facilement des effets produits par certains de ses règlements. Par exemple, il ne faudrait pas interdire au libéré tout séjour dans un rayon de 7 kilomètres de Cayenne ; au-delà de ce rayon, c'est la brousse malsaine, pas d'embauche possible pour le libéré, parce que pas d'habitant ; c'est pour lui la maladie et la faim mauvaise conseillère.

Il faut, au contraire, que le libéré puisse trouver du travail là où il est obligé de vivre ; qu'il n'y rencontre pas forcément la maladie ; que l'on institue pour lui un pécule de réserve, son pécule actuel n'étant guère alimenté que par la « camelote », c'est-à-dire par des moyens irréguliers et délictueux. L'Administration pourrait facilement trouver à utiliser cette main-d'œuvre pour des travaux qui s'imposent mais que l'on néglige, tels que l'aménagement du port de Cayenne, le percement ou le prolongement des routes, la création de voies ferrées ; mais il faudrait pour cela un programme arrêté par des techniciens, exécuté industriellement sous leur surveillance par des ouvriers et des forçats payés d'après leur travail et dirigés par des chefs de chantiers professionnels.

Ce serait là un bon moyen de retirer aux transportés toute idée de prendre la fuite (à supposer que le doublage doive être maintenu) ou de commettre quelque nouveau délit ou crime pour revenir au bague comme condamnés, pour assurer — comme ils disent — leurs moyens d'existence.

En un mot, il faut chercher à utiliser l'emploi de la main-d'œuvre pénale et par là obtenir l'amélioration de la situation matérielle du libéré, ce qui entraînerait son amendement.

On sait que les concessions peuvent être accordées à ceux qui ont achevé leur peine, aux libérés comme aux transportés de 1^{re} classe, mais il serait désirable que cet octroi fût plus fréquent et que l'administration aidât par des secours de tous genres ces concessionnaires à mettre leur exploitation en train, de telle sorte que les libérés ne soient plus tentés de dire que « le bague commence à la libération ».

Il ne faudrait surtout pas que, si des libérés ont trouvé du travail, l'Administration vint mettre à leur place, au service de leurs employeurs, des équipes de bagnards de 1^{re} classe en cours de peine, à 0 fr. 75 centimes par jour, le bagnard ou les

« assignés » qui travaillent pour l'habitant ou les administrations locales à meilleur compte que les libérés, car alors ceux-ci congédiés se trouveraient privés de leurs moyens d'existence et, réduits à la misère, deviendraient capables de tout.

Le service de santé est de première importance dans un pays aussi malsain que la Guyane; il devrait y avoir dans les camps de transportés, chaque jour à une heure déterminée, un médecin de service pour recevoir et examiner ceux qui croiraient avoir à le consulter, sauf pour ceux-ci à encourir une punition en cas de supercherie. Bien entendu, il est très important que le médecin ait sous la main tous les remèdes nécessaires et en quantité suffisante pour soigner les maladies les plus habituelles dans le pays et que la pharmacie soit régulièrement réapprovisionnée à d'assez courts intervalles pour ne jamais manquer de rien — ce qui, en fait, n'a malheureusement pas lieu.

On a vu que d'après le Décret de 1891 (art. 13) les transportés, sauf ceux qui sont « assignés » ou en « concession », ne peuvent détenir aucune somme d'argent sur eux et que leur pécule ne peut être employé qu'en achats autorisés par des arrêtés locaux. Mais cette prohibition est trop de nature à assurer la discipline et à rendre les évasions plus difficiles pour que les transportés ne s'efforcent pas, par tous les moyens possibles, de s'y soustraire. C'est pourquoi il est de toute importance que l'Administration fasse le nécessaire pour assurer la stricte observation des règlements sur ce point et pour déjouer par une surveillance vigilante et ingénieuse les manœuvres des bagnards et de leur famille pour les enfreindre: c'est ainsi, par exemple, que les forçats n'auraient plus alors de motif pour éventrer la nuit leurs camarades afin de s'emparer de leur *plan* s'ils savaient que personne n'a d'argent et que les règlements sont rigoureusement observés — (Le plan est un tube métallique dans lequel le transporté cache son argent et qu'il s'introduit dans l'intestin).

Il ne serait pas moins nécessaire de s'assurer discrètement de l'honnêteté des surveillants qui par vénalité surtout ou par faiblesse consentent souvent à faire semblant d'ignorer ce qui se passe à côté d'eux; il leur arrive aussi de tirer profit des travaux qu'ils font faire au transporté pour des colons, ou des vols ou larçons que ces bagnards commettent le plus souvent au préjudice de l'Administration: d'autres fois, ils se font remettre par eux une part des rations supplémentaires que leur don-

nent les hôpitaux, où une commission sur l'argent que, sous le nom de ces surveillants, les transportés se font envoyer par leurs familles.

Pour terminer cette revue sommaire des principales dispositions qui régissent le Régime de la transportation, quelques remarques encore paraissent indiquées.

D'abord, on peut se demander s'il ne serait pas préférable, après sa condamnation aux travaux forcés, de diriger le condamné *primaire* sur une maison autre que celle de Saint-Martin-de-Ré pour lui éviter la répugnante et dangereuse contamination que l'on sait.

A son arrivée à la Guyane, il serait dirigé sur un camp de relèvement d'où, en cas de mauvaise conduite, il serait exclu, mais d'où il pourrait revenir en France s'il s'était montré repentant et amendé en cours de peine. Pour lui le doublage, déjà discuté, serait supprimé; il devrait pouvoir bénéficier de la libération conditionnelle sans avoir à accomplir des actes « exceptionnels » de courage et de dévouement.

Pour faciliter l'amendement du transporté, ainsi que se l'est proposé le législateur, il faudrait réduire la durée maxima des punitions de cellule et de cachot (2 mois; 1 mois) qui, du reste, peuvent chacune se cumuler: la cellule obscure qui altère la vue et quelquefois la raison de celui qui y est enfermé, ainsi que les médecins l'ont constaté, devrait être supprimée, de même que le cachot, et remplacés tous deux par des travaux en plein air.

Il faudrait modérer les punitions disciplinaires qui font actuellement du condamné un révolté, loin de l'encourager à revenir au bien; il faudrait qu'il pût par sa conduite et son repentir obtenir de bonnes notes, un adoucissement à sa peine et trouver un intérêt à s'amender, et même la possibilité éventuelle de revenir en France.

Le « doublage » semble-t-il, devrait être supprimé en principe ainsi que l'obligation de résidence à la colonie après la libération, et n'être maintenus que pour les transportés qui ne se seraient pas amendés pendant l'exécution de leur peine et dont le retour en France pourrait constituer un danger dûment constaté par l'Administration pénitentiaire.

Les camps de discipline devraient être transformés en camps d'amendement, les condamnés devraient pouvoir obtenir, s'ils le

méritent, pour reconnaître et encourager leurs efforts, leur travail et leur bonne volonté, des « notes-récompenses » qui entraîneraient une amélioration de leur régime, une réduction de la durée de leur punition et faciliteraient leur passage d'une classe dans une autre.

Du reste, d'une façon générale, le régime des transportés devrait être amélioré au point de vue de l'alimentation et de l'habillement actuellement insuffisants, et leur amendement encouragé.

Telles sont les observations que suggère l'étude du régime de la transportation : elles peuvent se résumer ainsi :

Si, dans la loi, l'idée de l'amendement et du relèvement du condamné est nettement prévue, dans la pratique, ce but paraît avoir été perdu de vue.

Il ne s'agit pas d'énervier la répression, mais il ressort de l'examen impartial des faits que loin de se corriger au bagne, la plupart des transportés s'y endurcissent dans leur mentalité ancienne, y acquièrent des vices nouveaux et ne cherchent pas à s'amender, ce qui semble tenir à ce que le classement des condamnés n'est pas toujours fait avec assez de soin au moment de leur départ, à la promiscuité trop longue qui leur est imposée à Saint-Martin-de-Ré et à bord du paquebot transporteur, à la dureté du régime du bagne et enfin à l'insuffisance des avantages accordés à ceux dont la conduite est bonne.

En résumé, les questions qu'il semblerait utile de mettre en discussion, paraissent pouvoir se répartir en trois groupes.

I. Passage du condamné de la maison centrale au lieu de la transportation.

Situation et lieu d'attente du condamné. Promiscuité. Personnel pénitentiaire. Notes. Triage. Point de départ de la peine.

II. Situation et régime du condamné.

Régime des peines. Travail. Programme. Efforts du condamné vers l'amendement. Nourriture.

III. Régime des libérés.

Moyens d'existence et aide aux libérés et concessionnaires. Question du pécule. Détournement de la main-d'œuvre. Doublage. (*Vifs applaudissements.*)

M. LE PRÉSIDENT remercie M. le conseiller François Poncet de

son très intéressant rapport et donne la parole à M. Londres, dont la remarquable enquête sur la situation des « bagnards » a vivement impressionné l'opinion publique.

M. ALBERT LONDRES, *publiciste*. — On a dit que le maintien du « doublage » était indispensable pour fournir de la main-d'œuvre à la colonie. Mais il n'est pas possible d'employer les libérés à l'exécution de grands travaux d'utilité publique, tels que construction de ports ou de lignes de chemins de fer, pour cette raison que la Guyane n'a pas d'argent et qu'elle n'en aura jamais.

Comme on ne peut pas espérer que la France lui donnera les millions nécessaires, les libérés resteront toujours sans travail. Leur seule ressource, est de s'employer au déchargement des quelques rares bateaux français ou américains qui viennent toucher à Cayenne ; et ils peuvent ainsi gagner une cinquantaine de francs par mois ! C'est donc pour eux l'impossibilité de vivre. Et encore, ils ne sont pas tous pris, on fait un choix parmi eux ! On en voit aussi qui guettent les canots des nègres « bosch » apportant du balata ou des lingots d'or et qui courent prévenir les marchands soucieux d'acheter au meilleur prix !

Est-ce là un moyen d'existence ? On dit qu'ils peuvent s'employer en ville chez des particuliers. Mais toutes les places sont prises par les « assignés », très dociles par crainte de retourner au bagne, et que parfois, pour un salaire infime, on fait travailler jusqu'à dix-huit heures par jour ! De plus les individus soumis au doublage n'ont pas le droit de séjourner à Cayenne, ils doivent résider au-delà du kilomètre 7, c'est-à-dire dans la brousse, là où il n'y a même pas un village où ils pourraient être occupés. La nuit, ils viennent à pied à Cayenne voler quelques légumes !

A Saint-Laurent, il en est de même : les libérés ne peuvent rien faire et si le patron d'un comptoir en emploie un à quelque commission, il le paye avec un verre de tafia ! Et on reproche à ces hommes d'être des fainéants et des ivrognes ! Mais comment dans la situation qui leur est faite pourrait-il en être autrement ?

Et songez qu'ils sont, à l'heure actuelle, 2.448 ! Un très petit nombre se sont tirés d'affaires : c'est ainsi qu'un ancien forçat est établi photographe à Cayenne et qu'un autre a fondé à Saint-Laurent un cabinet d'avocat. Mais même pour ceux-là,

la vie est intenable. Ce sont de perpétuelles allusions à leur ancien état de bagnard ; on ne manque pas de leur rappeler qu'ils ont porté « le petit chapeau ».

Si telle est la lamentable situation de ces individus pendant leur temps de doublage, au moins, ce temps expiré, peuvent-ils revenir en France ?

Eh bien ! non pour la plupart, car on exige d'eux un droit de passage qui se montre à 750 fr. Comment auraient-ils pu mettre cette somme de côté ? Et les commandants de bateaux refusent de prendre même ceux qui ne demanderaient qu'à travailler à bord ! Ils sont donc forcés de rester là ! Et pourtant leur peine est entièrement finie. Si on les a amenés là-bas, n'est-ce pas une injustice de ne pas les rapatrier ? Et remarquez que cela ne coûterait rien car les bateaux qui transportent les forçats, s'en retournent vides ! Si je me fais l'avocat de ces libérés, c'est que j'ai vécu au milieu d'eux. Tous ne sont pas ivres à la fin de la journée, j'ai passé des soirées entières avec eux : j'ai constaté qu'ils n'avaient rien à manger, et c'est parce qu'ils sont tellement affaiblis physiquement qu'ils ne se révoltent pas ! Ils restent avachis, assis le jour sur leurs talons, ils vont se coucher le soir à Saint-Laurent, sous le marché couvert et, au matin, les sergents de ville chassent du pied cette masse informe, indolente et souffrante. Car c'est à peine si quelques uns sont arrivés à pouvoir se loger dans quelques misérables baraques. On parle des concessions, mais en fait il n'y en a pas ! On en compte sept, dont une est accordée à un homme libre et quatre ne sont pas occupées. On prétend qu'on ne peut les donner à personne parce qu'il faudrait un trop grand effort pour les mettre en valeur et qu'on n'a pas d'argent pour acheter les graines et les outils nécessaires. En un mot, ce que la loi a prévu n'existe pas, les libérés ne trouvent pas à s'employer, ils meurent de faim ; cette situation ne peut se prolonger, il faut les ramener en France ! (*Applaudissements*).

M. FRANCESCHI, *directeur-adjoint au ministère des Colonies*. — Je tiens à rappeler qu'une Commission interministérielle, composée de Conseillers d'Etat, de magistrats, de professeurs, de hauts fonctionnaires coloniaux, étudie en ce moment les améliorations qu'il conviendrait d'apporter aux régimes de la transportation. Elle est en train d'examiner le rapport remarquable de M. Pi-

canon — inspecteur général des colonies en retraite — et il lui faudra encore cinq ou six mois pour terminer sa tâche.

M. LONDRES. — C'est regrettable, car il y a urgence !

M. FRANCESCHI. — Mais la question est fort complexe. Tout d'abord, il faudrait une loi pour supprimer le doublage, comme vous le demandez ainsi que M. Etienne Matter.

M. ETIENNE MATTER. — Je suis même partisan de la suppression des bagnes !

M. FRANCESCHI. — En attendant, nous voudrions, au ministère des Colonies, obtenir du ministre de la Justice, un accueil plus favorable aux propositions de grâces avec remise de l'obligation de résidence que nous lui transmettons. Aujourd'hui, il les rejette dans la proportion de 95 %, surtout dans la crainte que revenus en France, les transportés ne commettent quelque nouveau crime, notamment pour se venger d'un témoin qui aurait déposé contre eux.

M. LE PRÉSIDENT. — Mais l'on vient de nous dire que, malgré l'intervention de cette grâce, le libéré qui n'a pas de parents s'intéressant à lui, ne pourrait pas revenir en France, faute d'argent pour payer son passage.

M. FRANCESCHI. — A côté du point de vue législatif, se pose, en effet, une question budgétaire.

Le bateau « La Martinière » effectue en général deux voyages par an, emmenant chaque fois 673 condamnés — à noter que cette année, non pas, je pense, par suite de la diminution de la criminalité, mais plutôt par suite de l'indulgence du jury — il n'y aura qu'un seul convoi qui a eu lieu le 26 avril dernier.

Contrairement à ce que l'on prétend, ce navire ne revient pas vide, il prend du sucre et du rhum à la Guadeloupe et à la Martinique. La Compagnie n'accepterait pas d'être privée de ce fret de retour ; puis il faudrait aussi payer la nourriture du rapatrié pendant la traversée.

M. ALBERT LONDRES. — Mais ces hommes ayant fini leur peine pourraient être laissés libres sur le pont et j'estime que l'on pourrait facilement s'entendre avec l'affréteur sur leurs conditions de rapatriement.

M. FRANCESCHI. — Croyez-vous que revenus en France, ils ne seraient pas également « marqués » et qu'ils trouveraient facilement à s'employer. Autrefois, les libérés du bagne de Toulon, ne formaient-ils pas des associations de malfaiteurs? Quoi qu'il en soit, je vous demande de faire confiance à la Commission interministérielle qui poursuit ses travaux avec le désir d'apporter au sort des transportés, le plus d'amélioration possible.

M. ALBERT LONDRES. — L'attention de cette Commission devrait aussi être attirée sur le recrutement des gardiens. Il faudrait en changer 99 %, car ils sont presque tous comparables aux bagnards qu'ils sont chargés de surveiller!

M. FRANCESCHI. — Cette question nous a déjà préoccupés. Mais il ne faut pas exagérer ni généraliser. Il y a de très braves gens parmi ces gardiens qui sont tous des engagés ou des rengagés de la loi de 1905 n'ayant pas subi au régiment la moindre punition. Mais, évidemment, les meilleurs de ces anciens soldats sont choisis pour les postes de la métropole, et nous n'avons que le résidu.

M. A. LONDRES. — Si vous ne pouvez pas trouver mieux, alors il faut supprimer le bagne et Biribi!

M. FRANCESCHI. — Si vous supprimez le bagne, vous devez le remplacer par un système de réclusion renforcée qui nécessitera également des surveillants.

M. A. RIVIÈRE, ancien magistrat, président honoraire. — Je constate que la discussion semble s'orienter vers la suppression de la peine éliminatrice par excellence, l'expatriation pénale, ce qui aurait fort contristé nos deux regrettés collègues, les professeurs Leveillé et Emile Garçon, qui s'en sont faits ici, pendant 25 à 40 ans, avec une éloquente conviction, les chaleureux défenseurs.

On a dénoncé les vices, on a montré l'impossibilité du reclassement. Mais on a surtout parlé de la libération. Il faut aussi examiner l'exécution même de cette peine. C'est pourquoi, reprenant l'exposé de M. le rapporteur, je voudrais discuter successivement ses trois chapitres : *avant, pendant, après.*

1° Formation du convoi. — Je désire, moi aussi, qu'une notice

détaillée accompagne chaque transporté, pour aider à son classement administratif. Mais je redoute une intervention excessive du corps médical avant le départ : il ne faut pas que l'exécution de la peine soit compromise par le sentimentalisme de certains médecins. La protection des mœurs s'impose ; mais les voyages circulaires proposés par le rapporteur auraient de grands inconvénients. Il faut aménager autrement et mieux le dépôt de Saint-Martin et, au besoin, profiter de la reconstruction urgente de l'affreuse prison de la Rochelle pour y installer un quartier d'isolement décent pour les transportés et les relégués.

Pendant le trajet en mer, des dispositions spéciales seront prises pour éviter les promiscuités immondes dont il a été parlé.

Les évasions au moment du débarquement devraient être évitées par des mesures appropriées. D'autre part, des traités d'extradition existent avec les pays limitrophes pour les transportés ; il faudrait les étendre aux relégués.

2° Exécution. — Une fois débarqués, les condamnés sont entassés dans des cases où se développent les mœurs contre nature inaugurées à Saint-Martin et en mer. Hâtons-nous de les appliquer à des travaux. Ces travaux, d'après la loi de 1854, doivent être les plus durs de la colonisation et tous autres travaux d'utilité publique. Que peuvent-ils être? De deux sortes : travaux pour l'Etat, dont, seul bénéficiaire, il doit supporter toutes les dépenses ; travaux pour la colonie, dont elle doit supporter une part des frais. Des premiers relèvent la construction des casernes, hôpitaux, prisons, pénitenciers, camps, défrichements, exploitations forestières, culture arborescente (caféiers cacaoyers, cocotiers, manioc, caoutchouc, gutta-percha, balata, canne), déchargement des bateaux.

Des deuxièmes dépendent les routes, chemins de fer, canaux d'assèchement, houille blanche et verte, quais, eau, politique hydraulique.

Mais de suite surgissent deux problèmes, qui vont se mettre en conflit : problème économique et problème sanitaire.

La fièvre jaune n'est pas endémique. Mais le paludisme et l'anémie sont les deux fléaux permanents. Toutes les fois qu'on remue le sol, la fièvre paludéenne sévit ; seuls les Javanais et les Hindous y résistent, comme en Guyane hollandaise et anglaise. C'est ainsi qu'elle a fait échouer les tentatives d'exploitation à la Montagne d'Argent, au Kouron, à Saint-Georges, à la Comté, à Saint-Louis, à Sparouine. C'est pour cela que M. Leveillé avait

préconisé la culture industrielle, c'est-à-dire la forêt alimentaire. Mais, avec la simple cueillette des fruits, je vois un Paradis terrestre, et que devient alors la peine très dure ?

Pour combattre l'anémie, M. François-Poncet recommande une nourriture plus abondante. M. Leveillé réclamait, lui, une ration strictement d'entretien, très réduite, que le travail seul viendrait compléter : « Tu ne mangeras que dans la mesure où tu travailleras et produiras ! » Mais comment mesurer le travail individuel et même celui d'une équipe ? Il faudrait des surveillants très consciencieux. Or, ce sont des troupiers, et anémiés eux-mêmes par le climat, « Laissez faire », « Laissez passer » est, sauf exceptions, la règle trop suivie.

Le problème économique n'est pas moins difficile à résoudre. L'utilisation de la main-d'œuvre exige de grosses dépenses : outillage, construction de camps, frais médicaux et de surveillance (les surveillants sont pourtant réduits à un chiffre excessivement bas : 1 pour 60 ouvriers). Aussi le kilomètre de route revient-il en Nouvelle-Calédonie, où le climat est très sain, à 60.000 fr. D'autre part, comme les règlements administratifs imposent des charges très lourdes, notamment une redevance de 1 fr. ou 0 fr. 75 par jour, presque personne ne veut utiliser cette main-d'œuvre aussi défectueuse qu'onéreuse.

D'ailleurs n'exagérons pas l'importance et l'utilité des routes en Guyane où il n'y a pas d'immigration, sauf autour de Cayenne ; elles ne servent à rien, car elles ne conduisent à rien et sont vite recouvertes par une végétation dont la puissance est prodigieuse. Même en Calédonie, on n'en a guère construit que 66 kilomètres (M. Pardon a prétendu 130 kil.).

A quoi donc employer nos forçats ? L'Assignation n'a rien donné, ni dans les municipalités ni chez les particuliers, sauf quelques placements comme garçons de famille.

On a essayé des concessions. Mais ils se sont révélés pauvres cultivateurs. Ils ont laissé passer les 30 mois, pendant lesquels ils avaient jadis droit aux vivres, dans la paresse et dans les cabarets, puis se sont déclarés n'avoir pas la vocation de l'agriculteur et préférer retourner au pénitencier. En Calédonie, où le climat est supportable, il y a eu 600 concessions depuis 1864, 10 sur 100 ont réussi. Il y en avait 30 à 40 par an accordées. En Guyane, c'est bien pis ; M. Londres vient de vous dire que 7 seulement ont réussi !

3^e Libération. Que faire des libérés ? — M. François-

Poncet demande trois choses : concessions plus nombreuses, permission de résider à Cayenne, suppression du doublage. Mais vous avez vu que les concessions ne donnaient aucun résultat, même après la réforme des règlements. La résidence à Cayenne, même contrôlée par des appels répétés, ne facilitera nullement le reclassement, car on n'y trouve aucune industrie ; il n'y a guère que des fonctionnaires ; et toute la population s'insurgera contre l'invasion de pareils bataillons. Pour que le reclassement puisse s'opérer, il faut noyer ces bataillons flottants dans une masse de colons libres. En Calédonie, il y avait des industries et des colons libres ; c'était moins difficile. Quant au doublage, c'est la condition même de la peine éliminatrice. Si vous le supprimez, que reste-t-il, en dehors de l'énorme dépense du transfèrement ?

Reste une dernière question. Point de moralisation, point de reclassement sans constitution de la famille. En Calédonie, on l'a essayée avec des condamnées amenées des maisons centrales. Mais les unions de ces quelques Hélènes avec ces nombreux Paris n'ont donné que de lamentables résultats : ceux-ci vivaient de la prostitution des premières. Les mariages de Bourrail sont restés tristement célèbres. En Guyane, M. Leveillé avait pensé à faire venir des Indiennes du Haut-Amazone. Ce projet audacieux n'a pas eu de suite.

Pour les relégués, mêmes résultats nuls. Quelques vagues emplois de coiffeurs ou de cuisiniers ; et c'est tout !

Voilà bien des constatations pessimistes, négatives, déprimantes.

Il faut conclure.

La Commission de 1891 était composée d'hommes d'élite, très consciencieux, très laborieux, très désireux de bien faire, remplis de foi. Ils ont abouti à ces règlements superbes dont vous avez entendu l'analyse et qui n'ont absolument rien produit. Administrateurs en chambre, ils ont noirci du papier dont les baguards et les administrations locales ont fait des chiffons.

La loi de 1854 a fait faillite en ce qui concerne la colonisation. Elle a abouti, au point de vue répressif, à la plus effroyable démoralisation.

Abrogeons-la, comme l'a proposé M. le sénateur Emile Chauvins en 1909.

Subsidiairement, je proposerai la création de sections mobiles, qui pourront être disséminées dans toutes nos colonies d'Afrique.

Mais ne nous dissimulons pas que ces équipes volantes coûteront fort cher et que la surveillance sera très difficile.

Ou bien encore, avec M. Chailley-Bert en 1899, je proposerai une grande enquête, conduite impartialement, en pleine indépendance de chacun des déposants, avec des coloniaux, des techniciens, des hommes de science (*Applaudissements*).

M. LE RAPPORTEUR. — J'ai demandé à M. Picanon, le rapporteur de la Commission interministérielle, ce qu'il fallait penser du livre de M. Londres, et des vives critiques qu'il contient. Il m'a répondu que ces critiques étaient parfaitement fondées et que même M. Londres était resté au-dessous de la vérité.

En réponse aux observations de M. ALBERT RIVIÈRE, je tiens à préciser que je ne propose pas la suppression du « double », mais que j'estime qu'il ne devrait être appliqué qu'à ceux qui n'ont donné aucune marque d'amendement pendant la durée de leur peine.

D'autre part, je ne sais pas quelles difficultés présenterait l'internement dans les cellules de Riom, de Rouen ou de Clairvaux — dont beaucoup sont vides — des condamnés qui seraient ensuite conduits et embarqués immédiatement à Saint-Martin-de-Ré.

Enfin, je maintiens que l'interdiction de résider dans une zone de 7 kilomètres autour de Cayenne oblige les libérés à vivre dans la brousse, sans possibilité de trouver du travail.

M. FRANCESCHI. — Supposons qu'à partir de demain, tout convoi pour la Guyane soit supprimé ! Que se produira-t-il au bout de trois ans ? Un encombrement des prisons comme celui que nous avons constaté après le torpillage du « Calédonie ». De 1915 à 1921, on n'envoya pas de condamnés à Cayenne, et nous reçûmes alors de nombreuses lettres du ministère de la Justice insistant sur la reprise des convois.

Il faudrait construire en France de nouvelles prisons. Pensez-vous trouver un Parlement qui voterait les millions nécessaires ?

M. LE PASTEUR ASSALIT. — Je ne saurais que confirmer les conclusions de l'enquête de M. Londres. Dans l'état actuel des choses, les condamnés loin de s'amender ne peuvent que se corrompre davantage. Et les libérés sont dans une situation physique et morale épouvantable que l'on ne s'efforce en rien d'améliorer.

M. MAURICE GARÇON, *avocat à la Cour de Paris*. — Les abus qu'a signalés M. Londres dans son livre si émouvant et si exact doivent-ils nous amener à condamner l'institution même de la transportation ? Il ne faut pas oublier que l'on a mis des siècles pour aboutir à cette solution, après avoir constaté la faillite de toutes les autres : maisons centrales, encellulement, bagnes situés sur le continent. Ce régime ne permet pas, dit-on, l'amendement de l'individu. Mais tous ceux que l'on envoie là-bas ont commis les pires forfaits et la grande majorité d'entre eux ne pourraient, par aucun moyen, être ramenés dans le droit chemin !

Cette conception de l'envoi sur une terre lointaine existait déjà dans la législation romaine — c'était la *relegatio in insula*. Elle fut heureusement mise en pratique par l'Angleterre qui a peuplé l'Australie de ses *convicts*, et elle ne fut abandonnée par elle que sur l'opposition de ses colonies devenues des « Dominions ». Notre métropole, non plus, ne voudrait plus de ces « bagnards ». Où les mettrait-elle ? Propose-t-on l'encellulement perpétuel ? Nous devons nous efforcer de rendre le régime de la transportation plus humain, d'apporter à son administration toutes les améliorations possibles. Mais nous devons conserver un système qui apparaît encore comme le meilleur que l'on ait trouvé et comme indispensable à la sécurité sociale dont nous avons besoin.

M. OSCAR BLOCH, *avocat à la Cour de Paris*. — On dit que pour l'exécution de grands travaux d'utilité publique, la Guyane n'a pas d'argent, mais ne pourrait-elle contracter un emprunt garanti par la métropole ? Ou, si elle est un pays perdu, sans avenir, sans ressources, ne devrait-on pas y renoncer comme lieu de transportation et essayer de trouver une autre colonie où la main-d'œuvre des condamnés pourrait être utilement employée ?

M. FRANCESCHI. — Vous n'en trouverez pas. Tous les gouvernements y sont opposés, car la venue de ces bagnards serait d'un effet désastreux pour notre prestige auprès des indigènes.

M. A. LONDRES. — C'est ce qui est arrivé à la Guyane !

M. ALBERT RIVIÈRE. — Je n'ai pas été étonné d'entendre

M. Garçon prendre la défense de la transportation, mais je crois impossible de réaliser les améliorations qu'il souhaite, dans l'administration du pénitencier.

En effet, le climat si anémiant ne tarde pas à avoir un effet aussi déprimant sur le moral que sur le physique, et l'homme le plus honorable devient vite un mauvais surveillant.

M. LE COMMANDANT JULLIEN, *secrétaire général*. — Les surveillants ne sont-ils pas rapatriés au bout de deux ans ?

M. FRANCESCHI. — Parfaitement, et ceux qui sont reconnus malades peuvent revenir en France en congé de convalescence, même après quinze jours seulement de séjour à la Guyane.

M. ALBERT LONDRES. — Ce qu'il faudrait surtout changer, c'est la mentalité des surveillants et même des hauts fonctionnaires. Ils croient remplir leur devoir en étant inhumains : pour eux, maltraiter un détenu, c'est servir la société. On devrait les éduquer et leur montrer que leur tâche est de collaborer au relèvement des hommes qui leur sont confiés. C'est évidemment beaucoup exiger. Comme je parlais de ces choses à M. Sarraut, alors ministre des Colonies, il me disait : « A la tête des bagnes, il faudrait un saint ».

M. FRANCESCHI. — On ne peut pas dire que des sévices soient habituellement exercés par les fonctionnaires sur les détenus. A la Commission interministérielle, M. Flory a lu la déposition d'un bagnard déclarant que pendant les cinq années qu'il avait passées à Saint-Laurent du Maroni, il n'avait jamais vu un surveillant militaire frapper un condamné. Si, exceptionnellement, des abus nous sont signalés nous ne manquerons pas de sévir.

M. A. LONDRES. — J'ai un dossier « sévices » que je pourrai vous communiquer.

M. GARÇON. — D'ailleurs, il y a déjà vingt ans que dans son livre *Au Bagne* qui fit sensation à l'époque, Liard Courtois avait signalé les faits regrettables que nous retrouvons dans l'enquête de M. Londres.

M. PAUL KAHN, *avocat à la Cour de Paris*. — Je ne suis

pas étonné que la Commission interministérielle dont on vient de nous parler ait besoin d'un certain temps pour mener à bien ses travaux. La question est en effet des plus délicates. M. Londres a vu l'un de ses aspects : l'état lamentable dans lequel, physiquement et moralement, vivent les bagnards et les libérés, et les faits regrettables qui se passent à la Guyane. Mais il y a l'autre côté de la question : la nécessité de la défense sociale. La transportation de certains individus n'est-elle pas utile et nécessaire ? Or, les avocats ne manqueront pas de s'emparer du livre de M. Londres, et même du compte rendu de cette séance de la Société des Prisons, pour montrer au jury qu'envoyé au bagne, leur client ne pourra jamais ni se relever, ni trouver du travail, ni recevoir une concession, ni rentrer en France, et ils obtiendront ainsi soit des acquittements, soit des condamnations à des peines infimes. Il importe donc que la Commission aboutisse à des solutions pratiques. Tout d'abord la promiscuité épouvantable de Saint-Martin-de-Ré pourrait être évitée grâce à la mesure préconisée par notre rapporteur ; car si pendant la guerre comme l'a rappelé M. Franceschi, les maisons centrales étaient encombrées, c'était à la suite de diverses circonstances qui ont disparu et aujourd'hui, l'effectif des prisons étant considérablement diminué, il y a de la place dans toutes les maisons centrales. D'ailleurs cette mesure n'aurait guère d'importance, car la promiscuité n'en existerait pas moins sur le bateau et au bagne.

Ce qu'il faudrait, c'est trouver le moyen de faire travailler les transportés d'une manière productive pour eux et pour la société, de les nourrir et de les soigner convenablement. Si l'on ne peut y parvenir, mieux vaudrait les garder en France et si c'est uniquement pour s'en débarrasser qu'on les envoie mourir au bagne, mieux vaudrait avoir le courage de les condamner à mort.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

La séance est levée à 6 heures 1/2.