

TITRE III

Travaux de la Société

ART. 9. — Les procès-verbaux des séances du Conseil sont rédigés par un des Secrétaires et signés par le Président.

ART. 10. — Les séances générales ont lieu, au moins une fois par mois du mois de décembre au mois de juin.

Les jours de séances sont fixés par le Conseil de direction.

ART. 11. — Aucune discussion ne peut avoir lieu que sur les questions portées à l'ordre du jour.

Les propositions, concernant les travaux ou l'administration de la Société, sont envoyées sans débat à l'examen du Conseil.

Aucun vote n'a lieu que sur les questions soumises à la Société par le Conseil de direction : l'élection des membres du Conseil, l'approbation des comptes du Trésorier.

ART. 12. — Les sujets d'étude sont mis à l'ordre du jour par le Conseil sur la proposition soit d'un des membres de la Société, soit d'une des sections dont il est parlé à l'article suivant. Ils donnent lieu à un rapport écrit de la part de leur auteur et sont suivis d'une discussion orale, soit à la même séance, soit dans une séance suivante.

ART. 13. — Les membres qui veulent prendre une part active aux travaux de la Société sont inscrits; sur leur demande, dans une section correspondant à l'une des branches des études de la Société.

Le nombre de ces sections est déterminé chaque année par le Conseil de direction.

ART. 14. — Elles se réunissent sur la convocation et sous la présidence de membres désignés chaque année par le Conseil de direction.

Elles nomment leur Bureau et fixent l'ordre de leurs travaux.

Le Secrétaire général est informé de l'heure et du lieu de toutes les réunions, et peut y assister ou s'y faire représenter par un des Secrétaires de la Société.

ART. 15. — Les propositions des sections relatives à l'ordre du jour des séances générales, à la composition du *Bulletin* et aux œuvres de la Société, sont transmises par l'intermédiaire du Secrétaire général aux Commissions dont il est question en l'article 8.

Les livres et documents de toute nature communiqués à la Société sont transmis par le Secrétaire général au Président de la Section compétente, qui les distribue aux membres pour qu'il soit fait, à la section, un rapport sommaire sur le contenu de ces documents.

ART. 16. — Toutes les communications doivent être adressées au Secrétaire général, au siège de la Société.

Toute la correspondance doit être signée ou visée par le Secrétaire général, ou un des Secrétaires désigné par lui.

TITRE IV

Dispositions diverses

ART. 17. — Le Conseil désigne chaque année un des membres pour administrer la bibliothèque et les archives de la Société.

ART. 18. — Une *Commission des comptes*, composée de trois membres nommés chaque année par le Conseil, donne son avis sur toutes les dépenses proposées et sur les traités à passer, notamment avec l'imprimeur et l'éditeur.

Elle reçoit les comptes du Trésorier et fait son rapport au Conseil. Elle vérifie l'état matériel de la bibliothèque et des archives.

ART. 19. — Le compte des recettes et des dépenses est arrêté au 30 novembre de chaque année.

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS ET DE LÉGISLATION CRIMINELLE

DU 17 DECEMBRE 1924

Présidence de M. Georges LEREDU.

La séance est ouverte à seize heures.

Excusés: M. le Président Raymond POINCARÉ, S. E. le cardinal DUBOIS, MM. CHAMPETIER DE RIBES, Maurice GAND, Etienne MATTER, DE MONTVALON, Henri PRUDHOMME, André ROSAMBERT, Roger ROUX, SAMANA.

Membres nouveaux: MM. JACOMET, avocat à la Cour d'appel de Paris, membre du Conseil supérieur des colonies.

DE MOULINS, capitaine en retraite, docteur en droit, Toulouse.

LUCIEN AULAGNON, professeur agrégé de la Faculté de droit de Lyon.

G. GABOLDE, professeur agrégé des Facultés de droit.

HENRI LEMONNIER, professeur agrégé à la Faculté de droit d'Alger.

ROGER LENOAN, professeur agrégé à la Faculté de droit de Montpellier.

JEAN LEPARGNEUR, professeur agrégé à la Faculté de droit de Caen.

JEAN PLASSARD, professeur agrégé de la Faculté de droit de Toulouse.

HENRY SIMONNET, professeur agrégé de la Faculté de droit de Nancy.

ANDRÉ TRASBOT, professeur agrégé à la Faculté de droit de Rennes.

M. LE PRÉSIDENT s'incline devant la mémoire de MM. Grimanelli et Vallon et adresse ses félicitations à M. Charles Bernet, juge suppléant au tribunal civil de Blois, qui a obtenu la médaille d'or au concours de doctorat de la Faculté de droit de Lille.

L'ordre du jour appelle le scrutin pour les élections annuelles pour l'année 1925.

Sont nommés à l'unanimité :

Président. — M. LE BATONNIER HENRI-ROBERT, en remplacement de M. Georges Leredu, président sortant.

Vice-président. — M. FABRY, conseiller à la Cour de cassation, en remplacement de M. le premier président Paul André, vice-président sortant.

Membres du Conseil. — MM. Youpis, J. André Roux, Chau-mat, Donnedieu de Vabres, Etienne Matter, Rolland, substitut au tribunal de la Seine, en remplacement de MM. Caloyanni, Paul Goulé, Vidal-Naquet, Louis Huguenev, Pierre Mercier, membres sortants et de M. Fabry, élu vice-président.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le rapport de M. François Poncet, conseiller honoraire à la Cour d'appel de Paris, sur le régime de la transportation.

M. le Secrétaire général donne lecture d'une lettre de M. Henri Prudhomme, qui s'excuse de ne pouvoir assister à la séance; les observations de M. Prudhomme se résument ainsi :

1) Contrairement à l'opinion de M. André Roux, il n'y a aucune injustice dans les dispositions de l'art. 6 de la loi de 1854, qui établissent le doublage pour les condamnations à moins de 8 ans de travaux forcés, et astreignent les condamnés à une peine supérieure à rester perpétuellement dans la colonie, après l'expiration de la peine principale, c'est plutôt là une manière d'individualiser la peine.

2) De toutes façons, le séjour prolongé et même perpétuel dans la colonie est indispensable pour rendre la peine éliminatrice. L'ex-bagnard ne trouverait pas plus facilement un emploi en France qu'à la Guyane; il y serait souvent mal accueilli par sa famille ! M. Albert Londres a cité des faits dou-

loueux, dont ont été victimes, à la Guyane, des condamnés réhabilités, mais en France seraient-ils garantis contre des avanies du même genre ?

3) Le patronage des grands criminels est difficile. Leur rapatriement le sera de plus en plus. Quant aux nations étrangères, elles écartent plus que jamais les individus qu'elles considèrent comme indésirables.

Ce qu'il faut, c'est ne pas maintenir une réglementation qui semble faite exprès pour empêcher l'ancien forçat de travailler à sa sortie du bagne. Ce qu'il faut, c'est aussi organiser de façon à assurer au forçat les conditions d'hygiène, de soins médicaux et de secours religieux dont jouissent les travailleurs libres, en facilitant au dévouement des clergés des différents cultes, et surtout des religieux, les moyens de s'exercer. Dans les projets de réglementation dont nous avons applaudi l'exposé, ce point a peut-être été laissé trop dans l'ombre. M. Albert Londres dans son *Biribi* cite ce mot, d'un de ses interlocuteurs : « Il nous faudrait un curé ! »

4) M. l'Inspecteur général Picanon a heureusement parlé des travaux effectués au Brésil, dans la Guyane anglaise, dans la Guyane hollandaise et à Panama. On a, par une persévérance tenace, triomphé des miasmes et de la fièvre jaune. Employer à des travaux utiles à la civilisation, des individus coupables de grands crimes, est légitime, si d'un autre côté on prend les précautions nécessaires pour leur donner les soins matériels et moraux qu'exigent les dures fatigues auxquelles ils sont soumis.

5) Contrairement à l'opinion de M. Albert Rivière, je crains que les colonnes mobiles, nécessairement à petit effectif et dirigées par des agents subalternes, ne facilitent les abus que l'enquête de M. Londres a dévoilés. Notre discussion — et j'en suis heureux — démontre, en tout cas, que nos maîtres, Lévillé et Emile Garçon, qui défendaient la transportation, n'étaient pas des tortionnaires, et que ce qui a fait faillite, ce n'est pas l'institution elle-même, mais la déplorable méthode suivie par ceux qui devaient assurer l'exécution de la peine des travaux forcés sous la forme nouvelle établie par le législateur de 1854.

M. ANDRÉ HENRY, professeur de droit criminel à l'Université de Nancy, donne lecture de la communication suivante :

Après les très intéressantes et très remarquables observations auxquelles ont donné lieu dans vos précédentes séances les réformes apportées au régime de la transportation, je n'ai pas la prétention de vous apporter sur cette question des éléments et documents nouveaux. — Ce que je veux c'est en élevant le débat aux questions de principe, où il paraît avoir été conduit dernièrement, vous faire connaître mon opinion personnelle. Cette opinion je l'ai déjà indiquée dans un récent article de la *Revue critique* et si je me permets de la reproduire devant vous, c'est que j'estime, contrairement aux affirmations de notre éminent parlementaire lorrain M. Louis Marin, que la suppression de la transportation est loin de rallier dans nos Facultés une opinion unanime, qu'en tout cas, nous, tous théoriciens ou praticiens des questions pénales, nous devons faire tous nos efforts pour qu'une réforme aussi grave que celle de la suppression de la transportation ne soit pas réalisée par surprise, mais seulement après une étude approfondie de tous les problèmes juridiques ou pénitentiaires que cette abolition est de nature à soulever.

Vous savez, dans quelles conditions la suppression de la transportation s'est posée brusquement pendant les dernières vacances judiciaires. Le *Petit Parisien* du 15 septembre annonçait à ses lecteurs que M. Herriot avait décidé de supprimer la transportation pénale en Guyane et de rapatrier, dans un délai très court, les forçats et les relégués.

Ainsi présentée, la nouvelle semblait un peu invraisemblable, si bien que le *Temps* du même jour publiait une note rectificative du ministre des Colonies, indiquant que le Gouvernement songeait seulement à supprimer la transportation par voie d'extinction : les forçats actuellement résidents étant maintenus à la Guyane, mais aucun transport nouveau ne devant avoir lieu à partir du 1^{er} janvier 1925. Un article très judicieux paru dans le *Journal des Débats* du 17 septembre ayant souligné l'illégalité de la mesure, le Gouvernement avait laissé entendre que la décision ainsi prise serait ratifiée ultérieurement par le Parlement, très probablement par une disposition insérée dans la loi de finances.

Depuis on paraît être revenu à une compréhension plus exacte du problème. La Commission des finances de la Chambre n'a pas accepté de régler par voie de simple disposition budgétaire le problème de la transportation et la Chambre elle-

même, suivant sa commission, s'est refusée à trancher la question de principe. Il a été simplement admis que provisoirement la transportation serait suspendue jusqu'à ce que soit réalisée la réforme générale de notre régime pénitentiaire actuellement envisagée.

Dans ce but, une commission d'étude a été nommée et j'y relève avec plaisir le nom de notre éminent président M. Leredu, ainsi que ceux de nombreux criminalistes distingués appartenant au Palais, à l'École ou à l'Administration pénitentiaire.

On paraît donc avoir renoncé à la méthode hâtive de la suppression par voie budgétaire. Il n'en reste pas moins que l'arrêt de la transportation place les réformateurs en face d'une situation de fait qui risque de peser sur leur avis définitif.

Dans ce grave problème de la suppression de la transportation, je crois qu'il y a à la fois une question de procédure et une difficulté de principe dont je voudrais vous entretenir très brièvement.

I. — La procédure suivie pour la réforme de la transportation doit être nécessairement une procédure législative. Toute suppression par voie de décret analogue à celle qui avait été envisagée un moment donné serait nécessairement illégale et se heurterait aux dispositions législatives les plus formelles. La loi du 30 mars 1854 qui a établi la transportation pénale spécifique que celle-ci sera exécutée sur le territoire des possessions françaises autres que l'Algérie et l'article 2 ajoute que « les « condamnés seront employés aux travaux les plus pénibles de la « colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique ». La loi du 27 mai 1885, sur la relégation est toute aussi formelle (art. 1). « La relégation consistera dans l'internement perpétuel « sur le territoire des colonies ou possessions françaises ».

Le Gouvernement peut donc bien changer par voie de décret le lieu de la transportation ; mais il ne peut, de sa propre autorité, supprimer une institution qui résulte de la loi elle-même. Au reste le voudrait-il qu'il se heurterait à de véritables impossibilités juridiques.

Que faire, en effet, des forçats et des relégués si leur rapatriement est décidé ? On parle de placer les forçats dans les maisons centrales de France, mais c'est supprimer par là même toute distinction entre la peine des travaux forcés et celle de la réclusion ; c'est abolir de fait l'échelle des peines criminelles.

Quant aux relégués, leur situation légale est encore beaucoup plus complexe. La relégation n'est pas à proprement parler une peine, au sens technique du mot, mais une mesure de sûreté consistant dans une résidence obligatoire sur le territoire colonial.

On ne peut donc remplacer cette obligation de résidence par un internement dans une prison française, ce qui modifierait le caractère même de l'institution. On a parlé, il est vrai, de placer les relégués dans des colonies de travail ou industrielles réparties dans la métropole. Mais outre que ces colonies n'existent pas et sont à créer entièrement, la mesure est purement arbitraire. Arbitraire également la solution préconisée pour les libérés astreints à la résidence, et pour lesquels on propose de remplacer la résidence par une interdiction de séjour correspondante.

Seule une loi nouvelle peut donc mettre fin à une situation légale sans issue, en réglant définitivement le sort de la transportation.

Cette loi doit être en outre une loi particulière. La question est trop importante pour qu'on ne l'escamote pas sous forme d'une disposition budgétaire comme certains l'ont proposé. A notre avis, la procédure devrait être la suivante : Une fois que la commission actuellement en fonctions aurait terminé ses travaux, un projet législatif devrait être élaboré par le Gouvernement. Ce projet gagnerait ensuite à être soumis à l'examen de la « Société des Prisons » et à celui de la « Société d'études législatives ». Il ne serait peut-être pas inutile de solliciter l'avis des spécialistes c'est-à-dire des cours d'appel en reprenant une procédure usitée autrefois et aujourd'hui trop négligée.

Une fois le Gouvernement en possession de ces différents avis, le Parlement serait appelé à prendre ses responsabilités. Il déciderait souverainement du maintien ou de la disparition de la transportation.

Je n'ai pas à préjuger de sa décision. Mais je crois personnellement devoir mettre les législateurs en garde contre les dangers d'une abolition hâtive.

Je suis de ceux qui pensent que la transportation doit être réformée et non supprimée.

II. — L'enquête sensationnelle de M. Albert Londres a signalé

des abus graves. Il convient d'y remédier. Les réformes ne manquent pas et peuvent donner d'importants résultats si on veut les imposer avec l'énergie nécessaire. D'abord les réformes urgentes : révision du cadre pénitentiaire, inspections fréquentes et répression sévère de tous les abus d'autorité. Ensuite les modifications de portée plus générale : Etablissement d'une classe spéciale et d'un régime applicable aux forçats qui n'ont fait l'objet d'aucune condamnation grave avant leur peine principale ; organisation effective du régime des concessions de façon à permettre une application légitime de l'obligation de résidence consécutive à la peine. Dans l'ordre de la relégation, il conviendrait également de revenir à une application plus judicieuse de la loi de 1885, en rendant à la relégation individuelle la place prépondérante que le législateur voulait lui assigner. La relégation collective ne devrait être que le châtimement des paresseux et des incorrigibles.

Ces réformes suffiraient probablement à remédier à la situation actuelle. Si toutefois, il était dûment établi que la Guyane ne se prête à aucune de ces améliorations, il y aurait lieu d'envisager un déplacement nouveau du siège de la colonisation.

On pourrait revenir à la transportation à la Nouvelle-Calédonie, les colons libres se plaignant, paraît-il, de l'absence de main-d'œuvre pénale. On pourrait peut-être mieux encore essayer d'un système de transportation volante préconisé par notre regretté maître, le professeur Garçon.

Ce procédé ingénieux permettrait une utilisation effective des forçats là où les besoins de travaux pénibles de colonisation les requièrent. Il faut mieux pour ces œuvres sacrifier des forçats plutôt que des soldats.

On le voit, les réformes ne manquent pas ; toutes sont préférables au système simpliste qui consisterait à ouvrir les portes de la France à des éléments nettement indésirables. On parle volontiers, en cette question, d'expérience. N'oublions pas celle qui résulte de la loi de 1854 et les raisons qui ont décidé le législateur du second Empire à intervenir. Pendant toute la première moitié du XIX^e siècle, la peine des travaux forcés s'exécutait dans des bagnes situés sur le territoire français et placés dans nos ports de guerre (Brest, Rochefort et Toulon). La moralité de ces pénitenciers était déplorable, et ils étaient loin de constituer une école d'amendement et de réformation, car l'immoralité foncière du bague tient plutôt au milieu lui-

même qu'au régime applicable. Bref, ces bagnes méritaient pleinement le qualificatif « d'enfers » par lequel il est devenu de règle de désigner aujourd'hui nos pénitenciers civils et militaires. Ces « enfers » avaient de plus l'inconvénient d'ouvrir directement leurs portes sur la métropole : les évasions étaient donc fort nombreuses. Et ces évasions jointes aux libérations des forçats à expiration de peine faisaient courir aux populations rurales un véritable danger. Pour s'en rendre compte, il suffit de relire *Les Misérables* au moment de l'évasion du forçat Jean Valjean. Victor Hugo, qui est pourtant peu suspect d'indulgence pour nos institutions pénales, reconnaît lui-même la crainte des paysans terrorisés par les condamnés en rupture de ban. C'est pour remédier à cet état de choses qu'est intervenue la loi de 1854. Elle se proposait un double but : colonial et répressif.

Le but colonial n'a pas été atteint, c'est entendu, et les adversaires de la transportation triomphent trop facilement de ce qu'ils appellent « la faillite de la colonisation pénale » pour qu'il soit expédient de la défendre sur ce terrain. Pour être juste et impartial, reconnaissons toutefois que les conditions d'expérimentation étaient peu favorables.

La transportation pénale ne peut rendre de services à la colonisation libre que tout à fait au début, à un moment où les colons peu nombreux ont encore besoin de l'appoint d'une main-d'œuvre pénale. Lorsqu'au contraire la colonie se développe, la population de forçats devient assez rapidement une gêne et une entrave dont les habitants demandent la disparition.

C'est ce qui s'est passé en Australie et en Nouvelle-Calédonie où la main-d'œuvre pénale après avoir frayé la voie à la colonisation libre a dû s'effacer devant celle-ci. Quant à l'échec de la colonisation en Guyane, il serait aussi injuste qu'inexact d'en tirer un argument. La Guyane, est une colonie sacrifiée, une possession presque inutilisable (1); il n'y a donc rien d'étonnant à ce que l'administration pénitentiaire ait échoué là où des colons libres, utilisant un personnel meilleur, n'avaient pu réussir.

(1) Du moins telle est l'opinion générale. — On lira plus loin les intéressantes observations contraires de M. Picanon, qui semblent établir la possibilité d'une colonisation en Guyane, grâce à l'appoint de la main-d'œuvre pénale.

Si, par contre, la transportation a échoué dans ses vues coloniales, elle a pleinement réussi dans son rôle de répression : Le législateur de 1854 voulait nous doter d'une peine d'élimination et d'intimidation, il a obtenu sans conteste le but qu'il cherchait. Et ce qui le prouve c'est que lorsqu'en 1885 on a voulu entreprendre une campagne effective contre la criminalité d'habitude et professionnelle, on a précisément eu recours au procédé de la transportation, qui avait déjà fait ses preuves pour les forçats, pour se débarrasser des récidivistes.

Sans doute la peine de la transportation ne réalise que très imparfaitement l'amendement. Mais ce n'est pas son but. Elle s'adresse, avant tout, aux incorrigibles : grands criminels et criminels récidivistes pour lesquels l'amendement s'est révélé impuissant. Elle constitue non une peine de réformation, mais une peine d'élimination nécessaire en présence de l'application de plus en plus restreinte de la peine de mort.

La peine est dure, mais son rôle est précisément une fonction d'intimidation. Certes il faut répudier avec la dernière énergie les cruautés, les brimades inutiles, et les excès de pouvoir du personnel de surveillance. Mais je n'en estime pas moins que la peine doit être sévère, en raison même de sa place suprême dans l'échelle légale. Il ne faut pas oublier du reste pour quelles raisons on est revenu en 1897 à la transportation en Guyane. A cette époque, par suite d'une modification trop humanitaire des règlements pénitentiaires, la discipline s'était relâchée et les peines considérablement adoucies. Il s'était créé à ce moment une légende de la « Nouvelle » analogue à celle de la « Prison de Fresnes ». De même que la prison de Fresnes était dépeinte comme un *palace* pour délinquants sans gîte, la « Nouvelle » était représentée comme une villégiature de tout repos pour forçats fatigués !

Si l'expérience prouve qu'on a été trop loin dans la voie répressive, on peut toujours revenir au système abandonné en reprenant la transportation en Nouvelle-Calédonie. La réaffectation des anciens pénitenciers ne serait probablement pas plus onéreuse que la création de nouveaux établissements en France.

La loi de 1854 nous a dotés d'un instrument de répression de premier ordre. Ne l'abandonnons pas à la légère. La grosse difficulté lorsqu'on supprime la transportation est de la remplacer par une pénalité équivalente. On cite l'exemple de l'Angleterre qui a renoncé à la transportation vers 1860. Mais ce n'est pas

de gaieté de cœur que les Anglais ont abandonné ce système. Ils ne l'ont fait que parce que le développement exceptionnel de leurs colonies ne leur permettait plus de recourir à ce procédé. Et il n'est pas prouvé que leur peine de la « servitude pénale », bien que remarquablement organisée selon un régime progressif, qui pourrait servir de modèle au nôtre, leur ait donné les mêmes résultats.

Les Belges et les Italiens n'ont pu suppléer à l'absence de transportation que grâce à un emprisonnement cellulaire très prolongé qui est aujourd'hui généralement critiqué. Les Belges sont sur le point d'abandonner leur régime cellulaire, et l'école positiviste italienne préconise la même solution : Ferri ayant déclaré dans son avant-projet de code pénal que la cellule paraissait incompatible avec le soleil et les douceurs du climat méditerranéen !

Que mettre donc en place de la transportation si on la supprime ? Il est vrai qu'on prétend que nous sommes avec les Portugais le seul peuple du monde à pratiquer la transportation et que la France moderne ne peut sans déshonneur conserver un système de répression aussi barbare. Est-ce bien exact ? Sauf erreur de notre part, nous semblons partager notre déshonneur avec la République qui passe pour la plus égalitaire et la plus démocratique de l'Europe, savoir la République fédérative des Soviets. Nous ne croyons pas en effet que le gouvernement actuel de la Russie ait renoncé au système de la transportation en Sibérie organisé surtout pour les délinquants politiques par le régime des Tzars. La clientèle a changé mais le système paraît demeurer. Nous sommes donc encore en bonne compagnie et nous pouvons sans fausse honte conserver une institution qui nous a valu plus de cinquante ans de sécurité sociale ! (1) (*Vifs applaudissements*).

M. HUGUENEY, professeur à la Faculté de droit de Paris. — Après celui que vous venez d'applaudir, je m'excuse de vous faire entendre un autre professeur de droit, mais il n'est pas prouvé que ces deux cloches rendront le même son. (*Sourires*). Je fus surpris de lire à l'*Officiel*, cette déclaration de M. Louis

(1) *Nota.* — Cette communication a déjà paru partiellement sous forme d'article dans la *Revue critique de législation et de jurisprudence*, numéro d'octobre 1924.

*
BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ
GÉNÉRALE
DES
PRISONS
ET DE
LÉGISLATION
CRIMINELLE
(Reconnue comme *lia lisse* n° 1)

**Revue pénitentiaire
et de Droit pénal**

BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS
ET DE LÉGISLATION CRIMINELLE

Marin, qu'il n'y avait plus en France, un seul professeur de droit pour défendre la transportation, et j'en fus d'autant plus amusé que, quelques jours auparavant, j'avais lu l'affirmation contraire dans une revue allemande (*Rires*). La vérité est entre ces deux opinions. M. Henry vient de défendre très éloquemment la transportation, mais les partisans de cette peine sont chaque jour moins nombreux et moins enthousiastes : peut-être en province leur ardeur est-elle encore grande, mais à Paris, la foi s'en va. M. Léveillé en était un défenseur frénétique, mais déjà M. Garçon n'y croyait plus et ne voyait plus en elle que l'expression de la politique du « débarras » qu'il préconisait. Personnellement, depuis que j'étudie la question à la Commission interministérielle, dont j'ai l'honneur de faire partie, je suis devenu sceptique, car il semble bien que presque partout où l'on en a fait l'essai, elle a peu à peu échoué.

Les abus survivent aux réformes que l'on veut y introduire, c'est donc qu'elle est atteinte d'un vice congénital.

On cite l'exemple de la transportation anglaise en Amérique, mais au début ce n'étaient pas des criminels de droit commun que la Grande-Bretagne envoyait là-bas, c'étaient simplement des gens turbulents, des fortes têtes.

Imaginons une hypothèse follement invraisemblable : les catholiques de France expédiant tous les protestants à la Guyane, n'obtiendrait-on pas d'excellents résultats ? (*Rires*). Mais, plus tard, l'expérience anglaise ne fut plus à donner en exemple. En Australie, c'est la foule des émigrants libres qui s'y est précipitée qui a emporté tous les mauvais éléments ; il en serait de même en Guyane, si de nombreux colons allaient s'y installer. Il n'y a donc pas à tirer argument de l'histoire de la transportation anglaise.

Si nous laissons le passé, pour envisager le présent, que voyons-nous ? Les transportations en Sibérie continuées par les Soviets ? Peut-être vaut-il mieux n'en pas parler. La transportation portugaise dans l'Angola ? Elle n'a aucune importance. En réalité, en dehors de la transportation française, il n'y a que celle des condamnés indous dans les îles Andaman.

D'abord, parmi les dix mille individus qui s'y trouvent, il y a beaucoup de simples rebelles contre la domination anglaise, puis un Allemand qui a visité ces îles, raconte que la corruption y est épouvantable ; comme il y a parmi les transportés des blancs, des nègres et des jaunes, on y voit des femmes mettre

au monde des enfants de toutes les couleurs (*Rires*), qui restent à la charge de l'administration anglaise!

Chez nous, vous connaissez le tableau que M. Albert Londres a tracé du bagne, et tout le monde a proclamé qu'il était resté au-dessous de la vérité. De toutes ces considérations, il résulte que si la transportation n'existait pas, il ne faudrait pas l'introduire dans notre législation. Mais elle existe et alors se pose le problème : faut-il la supprimer, faut-il la réformer? La suppression rencontre deux catégories de partisans. D'une part, ceux qui, comme M. Etienne Matter, se placent au point de vue moral. Pour ces hommes peu nombreux, qui ont des âmes d'apôtres, les condamnés sont des frères déchus sur lesquels il faut se pencher et qu'il faut s'efforcer de ramener au bien. Il ne faut donc pas les éloigner de ceux qui sont prêts à se dévouer à cette œuvre de relèvement. Saluons au passage ces quelques grandes âmes! (*Applaudissements*).

Les autres envisagent le côté pécuniaire de la question. Ils se rencontrent dans les bureaux des Ministères, et s'en vont répétant que le bagne coûte cher et ne procure aucun bénéfice, sans compter qu'on a de plus en plus de peine à recruter les surveillants.

Pour ma part, je ne pense pas qu'on puisse songer à une suppression totale de la transportation et au retour en masse de tous les forçats. Il serait d'abord déplorable pour la France, d'y ramener tous ces hommes que l'on a exposés pendant de longues années à toutes les contagions physiques et morales, et ce ne serait pas moins dangereux pour la Guyane. Volontiers je comparerais cette colonie à une femme morphinomane, que nous avons intoxiquée...

M. PICANON, ancien gouverneur des colonies. — Je proteste énergiquement.

M. HUGUENEY... et à qui nous enlèverions tout à coup son poison.

M. LE PRÉSIDENT... médicalement parlant se serait fort imprudent.

M. HUGUENEY. — Ce ne le serait pas moins socialement et économiquement. Peut-on, du moins, envisager la suppression

pour l'avenir? Ce serait encore très dangereux. On dit qu'il y a de la place dans les prisons de la métropole. Si le fait est exact aujourd'hui, surtout par suite des lois successives d'amnistié, qui peut savoir si, demain, on ne constatera pas un nouvel encombrement?

Alors on propose la suppression partielle : ne pouvant supprimer d'un seul coup le bagne — on le grignoterait. (*On rit*). Suivant quelles distinctions procéderait-on? Les uns sont partisans d'une distinction quantitative : seuls seraient envoyés à la Guyane, les condamnés à perpétuité — et ainsi serait résolue la grave question des libérés, — ou les condamnés à plus de huit ans de travaux forcés. Mais ces condamnés sont une minorité et on s'exposerait à des frais généraux énormes pour un résultat bien mince!

Et puis, si l'on transformait en cinq ans de réclusion la peine de cinq ans de travaux forcés, les individus condamnés à dix ans de réclusion seraient plus en réalité durement frappés quoiqu'ayant encouru une peine moins forte. Tout notre système pénal se trouverait bouleversé!

D'autres préconisent une distinction qualitative : les cambrioleurs, les meurtriers, seraient envoyés à la Guyane ; les notaires faussaires, les bigames resteraient dans la métropole. Mais aujourd'hui, il est rare que les bigames ou même les faussaires soient condamnés aux travaux forcés. En réalité, la véritable solution serait de modifier les peines qui leur sont applicables.

On a aussi voulu fonder la distinction sur les aptitudes physiques : les forts, pouvant supporter le climat de la colonie seraient transportés ; les faibles seraient gardés en France. Mais avec ce système et s'il faut en croire le *mens sana in corpore sano*, n'est-ce pas peut-être les moins mauvais qu'on enverrait à la Guyane ?

Quant au critérium physico-moral qui permettrait de reconnaître les moins tarés parmi tous les condamnés et de les laisser dans la métropole, il ne me paraît pas avoir encore une base scientifique bien solide.

Ainsi, par cette suppression partielle et graduelle, si je cherche une ligne de démarcation, j'ai beaucoup de peine à la trouver.

Et j'en arrive alors à cette conclusion qu'il faut encore une

fois se contenter de réformer et c'est bien la pensée de la Commission qui siège au ministère des Colonies.

Tout d'abord, elle a proposé une série de mesures dont nous a déjà entretenu M. Picanon, tendant à améliorer la situation du forçat en cours de peine : Droit pour lui d'avoir un hamac, de recevoir un petit salaire lui permettant de se constituer un pécule, de toucher une ration, suppression de la cellule, cette terrible peine. Puis la Commission s'est préoccupée de la grosse question des libérés.

Pour rentrer en France, il leur faut accomplir une série interminable de formalités ; pour trouver une occupation honnête dans la colonie, ils se heurtent aujourd'hui à une quasi-impossibilité : les colons préférant toujours employer des forçats en cours de peine. Nous avons alors pensé à obliger les colons qui demandent des forçats, à se charger d'un nombre égal de libérés. Mais il faut reconnaître que cette mesure soulèvera de grandes difficultés. Si les libérés embauchés ne veulent pas travailler, s'ils font grève, comment vaincre leur résistance ? Et si un colon a besoin d'un cuisinier, va-t-on le contraindre à en prendre deux ? Puis ce sera un très mauvais ange gardien que l'on placera ainsi à côté de chaque forçat (*On rit*), et on rétablira cette promiscuité que, d'autre part, on s'efforce d'éviter. Vous voyez combien cette question des libérés est complexe et délicate. Voilà plus d'un an que nous y travaillons, et nous n'avons pas achevé notre œuvre. J'imagine que dans vingt ou trente ans, d'autres réformateurs parleront des illusions généreuses des hommes de 1924 et rendront cet hommage posthume à ceux de vos collègues qui ont gardé la foi que, pour ma part, j'avoue avoir un peu perdue. (*Vifs applaudissements*).

M. PICANON, ancien gouverneur des colonies. — J'ai bien peu de choses à ajouter aux observations des deux orateurs précédents.

Evidemment, la question dont nous nous occupons est complexe et sa solution bien difficile à trouver. Si on la supprime, par quoi remplacer la transportation ? La peine de la réclusion subie dans la métropole ne sera-t-elle pas plus terrible ? C'est d'ailleurs là, le côté pénal du problème qui n'est pas de mon domaine et je passe immédiatement au côté colonial. Il me semble qu'on se montre un peu sévère pour la Guyane : peut-être parce qu'on ne la connaît pas bien, et que les circonstances

plutôt d'ailleurs que la volonté des hommes l'ont empêchée d'atteindre son développement normal. Son territoire est très vaste : sa côte s'étend du Brésil à la Guyane hollandaise, son hinterland se prolonge vers le sud jusqu'à la chaîne du Tunure Humac qui la sépare du reste de l'Amérique du Sud. Or, cette partie est couverte de forêts immenses qui ne sont pas exploitées et où l'on ne rencontre que des chercheurs d'or. Entre le littoral et ces forêts vierges, une bande de terrain assez étroite pourrait recevoir tous les genres de cultures : café, cacao, coton ; elle s'élargit un peu vers le Nord-Ouest, où l'on trouve des savanes parsemées de hautes herbes et de buissons, et très propices à l'élevage du bétail.

Mais les moyens de communication font entièrement défaut. Une ligne de chemin de fer, fort bien étudiée par des officiers et des sous-officiers du génie, aurait permis d'atteindre des placers où se trouvent paraît-il, des filons aurifères d'une grande richesse. Malheureusement, en 1907, le devis de ces travaux s'élevait à 40 millions. Vous voyez ce qu'il en coûterait de les exécuter aujourd'hui ! Puis on se heurte au manque de main-d'œuvre. La population libre, très mélangée, où les Européens d'origine sont fort peu nombreux, n'accepte pas d'être employée aux grands travaux, et même les exploitations de culture, pour le compte de l'administration ou en régie que l'on a essayées ont donné des résultats presque nuls. J'ai eu le chagrin de voir sombrer une colonies agricole fondée par des Malgaches, et quand j'ai voulu les adjoindre à la mission d'étude du chemin de fer, le bériberi les a décimés. De même quand j'ai essayé d'employer la main-d'œuvre pénale à la construction d'une route devant aller de Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni, je n'ai pu malgré toutes les mesures d'hygiène et la bonne nourriture, empêcher la fièvre paludéenne de faire de grands ravages parmi ces forçats.

Aussi mon successeur les a-t-il tous renvoyés au pénitencier. Le chemin a été abandonné, tout un matériel fort coûteux est resté inutilisé. Les travaux de la route n'ont été repris que beaucoup plus tard, et il faut reconnaître que ce n'est pas à l'exécution de ces grandes entreprises que l'on peut employer la main-d'œuvre pénale.

On doit donc se restreindre à atténuer les abus qui ont été signalés. C'est l'œuvre qu'a poursuivie la Commission, dont

je vous ai entretenu la dernière fois, et nous devons espérer que le Conseil d'Etat voudra bien la ratifier.

Reste la question de la relégation, que nous n'étions pas chargés d'examiner, mais qu'il faudra bien résoudre aussi, car la relégation, c'est une deuxième transportation. Les relégations individuelles sont exceptionnelles : très rarement un individu trouve le moyen de vivre d'un métier, car on aime mieux employer des condamnés primaires.

M. LE PRÉSIDENT... qui sont d'ailleurs d'une valeur physique supérieure.

M. PICANON. — Quant à la relégation collective, c'est le bagne : mêmes cases, même costume, même régime, mêmes punitions, mêmes surveillants. Les hommes condamnés à la relégation sont en réalité des condamnés aux travaux forcés à perpétuité ; car on ne peut être relevé qu'excessivement rarement de la relégation. C'est une peine terrible qui laisse les hommes sans espoir ni de revenir en France ni de trouver du travail dans la colonie. Est-ce que vraiment des grâces individuelles ne pourraient plus fréquemment intervenir ?

D'autre part, la Cour d'assises ne pourrait-elle pas se prononcer elle-même sur la transportation de l'individu qui comparait devant elle ou, tout au moins, le dispenser de l'obligation de résidence qui aujourd'hui est automatique et arbitraire et dont on peut très difficilement être relevé ? J'estime que si, par ce système ou par tout autre, on arrivait à diminuer le nombre des transportés et des libérés, on pourrait garder utilement pour la colonie un effectif restreint de condamnés (*Applaudissements*).

M. LE PRÉSIDENT FABRY. — Je voudrais, Messieurs, vous mettre, en quelques mots, au courant des travaux de notre Commission. Nous nous sommes d'abord préoccupés de modifier le régime disciplinaire. Nous avons proposé la suppression de certaines peines, et notamment du cachot noir qui mène à la folie ou à la cécité. Nous nous sommes efforcés d'établir un système sévère mais humain. Puis nous avons décidé qu'il conviendrait, pour certains sujets, s'étant particulièrement bien conduits, d'enlever à la peine des travaux forcés son caractère perpétuel, et de permettre à titre individuel au condamné ayant satisfait à un temps d'épreuve déterminé, soit d'aller

s'établir à l'étranger, soit de revenir en France. Enfin, la Commission a préconisé diverses mesures d'une importance capitale pour les travaux de la colonisation. Vous savez qu'aujourd'hui les libérés sont acculés à la misère ou au crime, puisque les colons préfèrent employer une main-d'œuvre pénale à peu près gratuite. Nous avons proposé d'une part que le travail des forçats soit payé et d'autre part, que la personne voulant occuper des condamnés soit obligée de prendre en même temps un nombre à fixer de libérés.

Ainsi, ceux-ci pourront trouver du travail et collaborer utilement à la colonisation.

Enfin, étant données les plaintes qu'ils ont suscitées, nous avons envisagé la suppression des tribunaux maritimes et leur remplacement par des tribunaux où le jury délibérerait avec les juges.

Toutes nos décisions ont fait l'objet d'un examen minutieux, et ont été traduites en textes précis, les uns législatifs, les autres réglementaires. Ils nous paraissent de nature à réprimer les abus que nous avons constatés et à donner à la transportation tout son effet utile. (*Applaudissements*).

M. DONNEDIEU DE VABRES, *professeur à la Faculté de droit de Paris*. — Le scepticisme de M. Hugueney a fortifié ma conviction qu'il faut supprimer la peine coloniale. Il me paraît incontestable, que de l'expérience faite se dégagent ces trois conclusions : la transportation a échoué au point de vue économique, au point de vue de l'amendement du condamné, et, dans une large mesure, au point de vue de l'intimidation. Bentham disait que pour être ce qu'il appelait dans un sens large « économique », une peine doit paraître plus terrible qu'elle ne l'est en réalité.

Or, le bagne n'effraye pas le coupable, il est plus terrible qu'il ne paraît l'être.

M. LE COMMANDANT JULLIEN, *secrétaire général*. — Il suffit d'avoir vécu dans des colonies malsaines pour être persuadé du contraire.

M. DONNEDIEU DE VABRES. — S'il en avait la possibilité, le condamné arrêterait sur lui son choix.

M. LE COMMANDANT JULLIEN... parce qu'il a l'espérance de s'en évader.

M. DONNEDIEU DE VABRES. — Aujourd'hui, les défenseurs de la transportation insistent surtout sur sa vertu éliminatoire. Or, c'est précisément ce qui me fait la combattre. M. Huguenev rangeait les adversaires de cette peine en deux catégories : les âmes charitables, qui voient s'éloigner d'elles des êtres déçus susceptibles de relèvement, les calculateurs qui constatent que le bain coûte beaucoup plus qu'il ne rapporte. Il en existe une troisième catégorie, ce sont les partisans de la doctrine néo-classique, dont le principe essentiel est qu'on n'a pas le droit de frapper un criminel, ni plus qu'il n'est juste, ni plus qu'il n'est nécessaire. C'est une idée fondamentale à laquelle la Société des prisons a donné son adhésion.

La peine éliminatoire ne peut donc se concevoir que si elle est conforme à la justice et apparaît d'une absolue nécessité. Eh bien ! il n'est ni juste ni nécessaire de frapper à perpétuité un individu qui a commis un crime unique, ou de condamner à la relégation celui qui est resté dans le domaine de la petite délictuosité. Ces peines qui ne laissent aucun espoir de relèvement et dont l'efficacité est fondée sur la rigueur du climat, sont inadmissibles, car elles frappent les gens de façon aveugle et sans mesure, sans rapport ni avec leur responsabilité morale, ni même avec leur « caractère dangereux ».

M. LE PRÉSIDENT. — Toutes les peines ont le même effet, et notamment la prison cellulaire.

M. DONNEDIEU DE VABRES. — Le reproche s'adresse plus fortement à la peine coloniale. On objecte qu'il n'est pas possible de la remplacer. Mais la peine cellulaire n'a-t-elle pas fait ses preuves, notamment en Belgique, où il n'est pas exact de prétendre qu'elle doit être supprimée.

On entretient des préjugés contre l'isolement cellulaire qu'il ne faut pas confondre avec l'ergastolo italien.

Est-ce à dire que je préconise l'abolition complète et immédiate de la transportation ? Ce serait une absurdité et il y aurait une imprudence manifeste à ramener brusquement en France tous les forçats et tous les relégués.

Mais au point de vue du développement colonial, il est évident

que vous n'aboutirez à rien, si vous continuez à envoyer à la Guyane des déchets sociaux. Seuls des forçats sélectionnés, et aussi des volontaires, remplissant les conditions physiques requises, pourront vous donner de bons résultats.

M. RENÉ ROGER, *juge au tribunal civil d'Épernay*. — La peine de l'encellulement serait beaucoup plus inhumaine que la transportation. L'individu qui a passé quelques années en cellule meurt fatalement de la tuberculose, tandis que, malgré la fièvre paludéenne ou les insulations, on peut s'acclimater à la Guyane. Et puis enfin, ceux qui commettent ces crimes, ne savent-ils pas à quoi ils s'exposent ? Et n'envoie-t-on pas aux colonies des soldats qui n'ont commis, eux, aucun délit ?

D'autre part, au point de vue économique, ne pourrait-on pas exploiter normalement les mines aurifères de la Guyane ? D'aucuns prétendent que nous pourrions y trouver tous les milliards-or qui nous font défaut.

M. PICANON. — Ces richesses supposées se trouvent dans des montagnes où l'on ne peut accéder aujourd'hui qu'après quatre semaines en pirogue. Pour y amener les machines et la main-d'œuvre nécessaire, il faudrait d'abord construire une route et un chemin de fer.

M. LE PRÉSIDENT FABRY. — Quand on soutient que la transportation a échoué, il me semble qu'on oublie trop le service qu'elle rend à la société, en débarrassant le territoire français d'une quantité de malfaiteurs qui, avant les lois de 1854 et de 1885, terrorisaient nos villes et nos campagnes (*Très bien*).

Si M. Albert Londres, après son tableau si saisissant du bain, nous faisait, avec le même talent, le récit des crimes commis par ceux qui s'y trouvent, peut-être s'apitoyerait-on davantage sur les victimes et un peu moins sur les forçats !

Maintenant, n'y-a-t-il pas un autre mode de répression ? Vous savez que la Belgique s'appête à réformer son Code pénal et même son code d'instruction criminelle dans un sens très hardi, envisageant un système où les psychiatres joueraient un rôle prépondérant. Nous suivons de près cette expérience. Pour l'instant, j'estime que, chez nous, nous devons nous en tenir aux modifications proposées dans le régime de la transportation.

M. LE PRÉSIDENT. — Je crois que nous pourrions arrêter là cette discussion, d'autant mieux que nous aurons à la reprendre au moment où les textes législatifs dont a parlé M. le Président Fabry seront envoyés au Parlement.

M. PICANON. — Je voudrais seulement ajouter que même au point de vue de la colonisation, on ne peut pas dire que la transportation ait fait entièrement faillite : la main-d'œuvre pénale constitue, pour nous, un appoint très important.

M. ANDRÉ HENRY. — Je remercie M. le Président Fabry de l'appui qu'il a apporté à ma thèse : nécessité d'apporter au régime actuel des réformes bien étudiées, mais maintien de la transportation dans notre législation.

M. DONNEDIEU DE VABRES. — Je répète que je n'ai jamais préconisé le retour en masse de tous les condamnés, et il n'est pas dans ma pensée d'exercer la répression, car je considère l'encellulement comme une peine terrible. Quant à ses conséquences sanitaires, dont a parlé M. René Roger, je crois qu'il serait possible d'en atténuer la rigueur par des aménagements appropriés.

Enfin l'élimination nécessaire dont a parlé M. le Président Fabry, se réalise dans d'autres pays par d'autres moyens que la transportation.

M. LE PRÉSIDENT FABRY. — Oui, par la peine de mort, qui, en Angleterre notamment, est très fréquemment appliquée et toujours exécutée.

M. LE PRÉSIDENT. — Je tiens à remercier tous ceux qui ont présenté d'une manière si brillante leurs observations au cours de cette discussion. Nous lui avons consacré trois séances et le sujet n'est pas épuisé. Le débat fait grand honneur à la Société des prisons et, appelé pour la dernière fois à diriger vos travaux, il m'est particulièrement agréable, de souligner devant tous, Français et étrangers, le soin avec lequel nous avons étudié cette passionnante question. (*Applaudissements*).

La séance est levée à dix-huit heures un quart.

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS ET DE LÉGISLATION CRIMINELLE

DU 21 JANVIER 1925

Présidence de M. LE BATONNIER HENRI-ROBERT.

La séance est ouverte à seize heures.

Excusés : Mme AVRIL DE SAINTE-CROIX. MM. PAUL GUCHÉ, GROUSSEAU, HENRY JASPAR, le chanoine ROUSSET, ROSAMBERT.

Membres nouveaux : M. VASSOS VLAVIANOS, docteur en droit.

M. ARIST. POULANZAS, docteur en droit, Athènes.

M. PANTOS, avocat hellène.

M. ALBERTIN, avocat à la cour de Paris.

M. CAMPINCHI, avocat à la cour de Paris.

COMMANDANT VITEAU, substitut au 1^{er} Conseil de guerre de Paris.

M. LE PRÉSIDENT GEORGES LEREDU.

Mesdames, Messieurs,

Puisque, pour quelques instants encore, j'ai le droit d'occuper ce fauteuil, je tiens à vous adresser l'expression très sincère et très vive de ma profonde gratitude de l'honneur que vous m'avez fait. Durant deux ans, j'ai présidé vos travaux, et d'avoir occupé cette place, je ressens un tel sentiment de satisfaction que je tiens à vous en rendre hommage.

Je crois que je laisse notre Société dans une situation mo-