

Jean BOUCHARD

Docteur en Droit

Avocat à la Cour d'Appel de Dijon

*Président Honoraire de l'Association Générale
des Etudiants*

De la RÉFORME
de la PEINE des TRAVAUX FORCÉS



LYON

BOSC Frères, M. et L. RIOU

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932

A mon cher ami Bernard Luro

Hommage d'une amitié sincère

Dijon, le 14 Juin 1932

Bernard

De la RÉFORME
de la PEINE des TRAVAUX FORCÉS

F16E76



De la RÉFORME
de la PEINE des TRAVAUX FORCÉS

PAR

Jean BOUCHARD

Docteur en Droit

Avocat à la Cour d'Appel de Dijon

Président Honoraire de l'Association Générale des Etudiants



LYON

BOSC Frères, M. et L. RIOU

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932

A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE REGRETTÉ

CHARLES-EUGÈNE BOUCHARD

A MON FRÈRE REGRETTÉ

GEORGES-LÉON BOUCHARD

A TOUS CEUX QUI ME SONT CHERS

De la RÉFORME
de la PEINE des TRAVAUX FORCÉS

Introduction

Dans tout notre droit pénal français, il est peu de matières, peu d'institutions qui aient été autant modifiées par le législateur que ne l'a été depuis sa création la peine des travaux forcés. Par ailleurs, il peut sembler étrange qu'une peine si peu réglementée par notre Code pénal ait pu inspirer autant de commentateurs, ait pu faire l'objet d'autant de reportages et de travaux.

L'importance de l'œuvre législative que la transportation a suscitée et la multiplicité des ouvrages la concernant s'expliquent à notre sens par deux raisons.

Tout d'abord la transportation déborde de beaucoup le domaine pénal pour se rattacher à plusieurs autres branches de la connaissance humaine et était par suite appelée plus qu'aucune autre matière à retenir l'attention des auteurs.

« Le problème de la colonisation pénale est extrêmement délicat et fort complexe puisqu'il touche en même temps à la sociologie, à la philosophie, à l'Eco-

nomie politique et au Droit criminel. Suivant qu'on l'envisage sous tel ou tel de ces divers aspects, on est naturellement enclin à employer pour le résoudre des méthodes très dissemblables ayant des objectifs extrêmement différents. Cela suffirait, sans qu'il soit besoin de rechercher d'autres motifs, à expliquer les hésitations et volte-faces doctrinales des législateurs et des administrateurs qui se sont occupés de cette question ainsi que les fâcheuses incohérences et contradictions qui fourmillent dans les textes obscurs émanés de leurs débats confus (1).

D'autre part, si cette peine doit répondre aux mêmes buts que les autres peines (but répressif se rattachant à l'idée de vengeance sociale, but préventif cherchant à donner à la peine un caractère d'intimidation suffisant pour arrêter ceux qui seraient tentés de suivre l'exemple du criminel, but d'amendement du criminel), elle doit aussi, de par sa nature même, satisfaire à bien d'autres desiderata.

Du seul fait que cette peine s'exécute hors de la métropole, une de ses raisons d'être, un des principes essentiels pris en considération par ceux qui l'ont créée fut de débarrasser la métropole des individus dangereux pour l'ordre et la sécurité publique.

Mais cette peine coloniale était assez coûteuse ; d'autre part, la faible densité de notre population et notre esprit peu enclin aux voyages et à l'aventure firent que certaines de nos colonies ne reçurent de la

(1) Mimande. Préface à l'ouvrage de Pain « La colonisation pénale ».

métropole qu'un nombre restreint d'émigrants. On chercha donc à faire une sorte de colonisation pénale dans des colonies peu peuplées avec l'espoir de compenser les lourdes dépenses occasionnées par la transportation grâce à la mise en valeur par la main-d'œuvre pénale de nos possessions d'outre-mer. Aussi, à côté du but primordial de cette peine qui était de débarrasser la métropole d'hôtes indésirables, on voulut également s'en servir pour encourager la colonisation.

Beaucoup accordaient, en véritables émules de Rousseau, à ce caractère de colonisation pénale de la peine des travaux forcés, une autre utilité : ils pensaient que des individus, si endurcis fussent-ils dans le vice et dans le crime, par le seul fait qu'ils seraient retirés du milieu qui les avait corrompus pour être transplantés au sein d'une nature vierge, à l'abri du monde civilisé et de ses tentations, oublieraient rapidement leurs mauvais penchants pour revenir à l'honnêteté des hommes primitifs.

Ce sont, à notre sens, ces divers buts assignés à la transportation qui expliquent toutes les réformes dont cette peine a été l'objet depuis sa création. En effet, certains de ces buts sont difficilement conciliables. Comme nous le verrons en étudiant la colonisation anglaise en Australie, si l'on compte vraiment sur la transportation pour faire de la colonisation pénale, on peut arriver à faire des condamnés des colons capables de mettre en valeur une colonie, mais cela ne peut se faire sans qu'une atteinte soit portée à la rigueur de cette peine, qui perd par là même son caractère d'intimidation qui est son but essentiel.

Si, au contraire, on veut laisser à cette peine son caractère de « redoutabilité », on n'obtient que de piètres résultats au point de vue de la mise en valeur de la colonie choisie comme lieu d'exécution de la transportation. Les résultats obtenus en notre pays en sont, comme nous le verrons, un exemple typique.

C'est pourquoi, depuis le milieu du siècle dernier, une série de lois, décrets et règlements, sont venus apporter des modifications à la peine des travaux forcés, ce qui n'a pas toujours eu lieu sans amener un certain désordre et une certaine incohérence dans l'exécution de cette peine. Tel législateur, par exemple, frappé du peu de résultats obtenus au point de vue colonisation par la main-d'œuvre pénale, réformait la transportation uniquement pour la rendre plus productive. Tel autre, jugeant cette peine trop douce pour effrayer les criminels et les retenir sur la voie du mal, renforçait les règlements et les mesures disciplinaires appliquées aux forçats. Ces deux courants d'opinions très diverses amenaient donc des réformes qui étaient souvent en contradiction l'une avec l'autre.

Ces buts si variés et si divers de la transportation, s'ils expliquent toutes les réformes dont elle a été l'objet, sont aussi la raison d'être de tous les travaux qui ont été faits sur la question. En parcourant les écrits qui traitent de la transportation, on est frappé de constater la grande diversité des appréciations émises par les auteurs sur les résultats de cette institution, et combien ils sont en désaccord dans les réformes qu'ils préconisent. Les uns, considérant

uniquement le peu de résultats obtenus dans la mise en valeur de nos colonies par la main-d'œuvre pénale demandent sa suppression. D'autres, par contre, qui délaissent le côté colonial de la question, proposeront forcément des solutions diamétralement opposées aux précédentes.

Au cours de cet ouvrage, après un exposé succinct des essais de transportation antérieurs à la loi de 1854, des réformes qui furent apportées à la peine des travaux forcés depuis 1854 jusqu'à nos jours, nous étudierons le mode d'exécution de cette peine, tel qu'il résulte des décrets de 1925, après avoir passé en revue les différents essais de transportation pratiqués à l'étranger dans le passé et examiné l'état actuel de la question en droit comparé.

Nous essaierons ensuite, en étudiant les avantages et les inconvénients de cette institution, de grouper, pour les examiner, les différentes solutions proposées par les auteurs, et nous verrons que, quelle que soit la divergence existant entre ces solutions, toutes sont justifiées.

L'erreur du législateur est, en effet, d'avoir trop compté sur cette peine. « Qui trop embrasse mal étreint. » En l'espèce, en assignant trop de buts différents à cette peine, aucun n'a été complètement atteint.

« Lorsque, plus tard, on fut obligé de reconnaître qu'en France la transportation avait fait doublement faillite, comme institution répressive et comme procédé de colonisation, le réveil a été douloureux :

bien peu ont su comprendre immédiatement qu'ils avaient fait un trop beau rêve (2). »

Nous serons ainsi appelés, après avoir envisagé tous les défauts que présente cette peine et toutes les critiques qui lui ont été adressées, à examiner s'il faut la supprimer, et dans ce cas à étudier les régimes qui pourraient le mieux la remplacer. Nous verrons alors que, quelque imparfaite que soit la transportation, il y a des cas où elle ne peut être remplacée par aucune autre peine. Si l'on maintient la transportation, des réformes cependant s'imposent. On ne peut notamment continuer à appliquer la même peine à tous ceux qui se sont rendus coupables du même crime, sans tenir compte du degré de perversion, des espoirs de relèvement que présente chacun d'eux, pas plus qu'on ne peut continuer à obliger les condamnés ayant achevé leur peine à résider soit toute leur vie, soit pendant un temps égal à la durée de la peine par eux subie, dans la colonie pénale. Car, comme nous le verrons au cours de cette étude, la situation des libérés est généralement plus pénible et plus rigoureuse que celle des condamnés en cours de peine. Du seul point de vue de la justice, il n'est pas admissible qu'on fasse exécuter au criminel une peine plus longue que celle qui lui a été infligée par le juge.

Par ailleurs, dans l'intérêt même de la colonie, il

(2) Cuche. Science et Législation pénitentiaire (1905), page 442.

faut mettre un terme à ce fléau qu'est pour une colonie pénale l'existence des libérés, car c'est à cela qu'est dû principalement le peu de développement de nos colonies pénales.

C'est à l'examen de ces projets de réforme que sera consacrée la majeure partie de cet ouvrage.

CHAPITRE PREMIER

Historique

SECTION I

LA TRANSPORTATION DE SES DÉBUTS A LA LOI DE 1854

Pour certains auteurs, la transportation fut le premier mode de châtement utilisé dans les sociétés primitives.

« Bannir les malfaiteurs, les gens mal famés, flétris ou dangereux est une bien vieille coutume : l'exil a dû précéder la prison, car l'idée en est plus simple ; l'autre mode sent la recherche, dénote le travail de civilisation (1). »

De fait on la trouve chez le peuple juif, dans certaines castes de l'Inde, chez les Grecs sous le nom de φυγή et οστρακισμος ainsi que chez les Romains qui connurent d'abord l'*interdictio tecti, aquae et ignis*, puis la déportation des condamnés politiques dans des îles spéciales où ils étaient soumis à des travaux plus ou moins pénibles : *metallum et opus metalli*.

(1) Etude sur la question des peines, par Michaux, page 27.

Chez nous, c'est à partir du xv^e siècle que l'on vit l'apparition de la transportation. En 1534, Jacques Cartier partait au Canada avec un convoi de condamnés; 2 autres envois de condamnés aux colonies eurent lieu au cours du xv^e siècle. En 1720, Law envoya plusieurs convois de malfaiteurs et de prostituées sur les bords du Mississipi; en 1763, un envoi fut fait également à la Désirade.

Le législateur de la période intermédiaire persévéra dans cette voie. On peut citer pour mémoire, car ils ne furent jamais appliqués, 3 textes : une loi du 25 septembre 1791, et deux autres lois des 5 Frimaire an II et 24 Vendémiaire an II, qui toutes trois concernaient les récidivistes. Des décrets des 26 août 1792, 10 mars 1793 et 23 avril 1793 instituaient la déportation pour les crimes politiques.

Une loi du 28 Nivôse an VII, en raison du blocus, décida que la transportation s'effectuerait à l'île d'Oléron. Quelle allait être l'attitude du législateur de 1810 ? Celui-ci, convaincu des difficultés que présentait en raison des guerres incessantes d'alors, la mise en pratique de la transportation décida de la supprimer et la loi du 12 février 1810 remplaça cette peine par celle des travaux forcés exécutés dans des bagnes métropolitains. 4 bagnes existaient : à Brest, à Rochefort, à Toulon et à Lorient. Les condamnés y étaient employés aux travaux dans les arsenaux.

Ces bagnes, qui dataient d'une Ordonnance du 27 septembre 1748, remplaçaient la peine des galères qui avait été vivement critiquée. Cette peine, en effet, ayant été créée dans le but de pourvoir à bon

compte la flotte de rameurs, les juges, suivant les besoins de la marine, condamnaient plus ou moins aux galères pour le même crime, ce qui leur était possible grâce à l'arbitraire des peines d'alors.

On vit même des condamnés aux galères à temps, rester au delà de la durée de leur peine, et ceci uniquement parce qu'on manquait de bras. Un document du 4 août 1674 donne le nom de 103 forçats libérés comme invalides dont « vingt avaient servi de 15 à 20 ans au delà de leur condamnation ».

Ce n'était pas le seul reproche que l'on adressait à la peine des galères. Tous les auteurs étaient unanimes pour réprover l'immoralité choquante des mœurs des galériens.

« Non seulement leurs femmes légitimes, que beaucoup de forçats avaient amenées avec eux à Toulon, mais encore quantité de garces allaient les visiter que les compagnons besognaient devant tout le monde, les couchant sous le banc sur leur capot. Mais depuis quelques années, le général a refusé l'entrée aux femmes, en sorte qu'il ne se pêche plus maintenant là-dedans qu'en sodomie, mollesse, irrumation ou autres pareilles tendresses (2). »

D'ailleurs même quand les bagnes furent substitués aux galères, on ne trouva pas beaucoup de changement en ce qui concerne l'amendement des condamnés et la réforme de ces mœurs.

Si l'on en croit Lauvergne dans son tableau du bagne :

(2) Confession de J. J. Bouchard, 1630.

« Ces hommes y organisent la prostitution entre pareils et elle y fait des prosélytes et même des coriphées. Les rieurs marquent les coupables du doigt en passant et leur sifflent le mot « corvette » (c'est le nom d'un bâtiment de charge). Le jaloux dénonce le rival au surveillant et lui aliène son estime. »

On reprochait également aux bagnes de grever lourdement le budget de l'Etat sans aucun profit ni pour l'individu, ni pour la métropole.

En 1770, la dépense du bagne de Toulon s'était élevée à 515.633 francs, alors que le produit du travail des condamnés n'était que de 239.548 francs.

Aussi, pour ces deux raisons, voit-on l'opinion favorable à une modification de la peine des travaux forcés et les réformes se précipiter. En 1819, sur le rapport du ministre Lainé, une commission examine « s'il convient de substituer la déportation aux travaux forcés tels qu'ils sont établis ». Le projet est ajourné. L'année suivante, rapport de M. Portal, ministre de la marine, constatant les résultats peu satisfaisants des bagnes.

En 1821, nouveau projet qui n'aboutit pas (3).

En 1835, sur la proposition de Lamartine, on donne aux tribunaux la faculté de décider qu'au terme de 5 à 10 ans, les condamnés seront extraits de leur cellules pour être transportés.

En 1843, 2 députés, d'Haussonville et de la Farelle, demandent qu'après 2 ans de régime cellulaire, les condamnés soient transportés et mis à la disposition

(3) Dès 1827, les Conseils Généraux demandent la suppression des bagnes.

de l'Etat jusqu'à la fin de leur peine. Devant l'avis défavorable des Cours d'appel, le gouvernement retira ce projet.

En 1848, l'Assemblée Constituante nomme une commission qui décide de remplacer les travaux forcés par la rélegation dans une colonie lointaine.

Une commission proposa en 1851 l'envoi des condamnés aux travaux forcés à perpétuité en Guyane, des condamnés à temps en Algérie.

Ce fut ratifié par le Décret du 8 décembre 1851 qui ordonnait la transportation pour une période de 5 à 10 ans des individus coupables de rupture de ban, de ceux qui faisaient partie de sociétés secrètes ou qui étaient sous la surveillance de la haute police.

Le 20 février 1852, la transportation fut offerte comme une faveur aux condamnés au bagne. 300 forçats acceptèrent.

Ce fut sanctionné par le Décret du 27 mars 1852 qui fut suivi par la loi du 30 mai 1854.

SECTION II. — LA LOI DE 1854 ET LES TEXTES POSTÉRIEURS

Créée dans le but d'intimider les malfaiteurs et par là même de faire cesser la recrudescence de la criminalité qu'on constatait alors et en outre de coloniser des régions fertiles que le manque de main-d'œuvre seul laissait incultes, la loi de 1854 n'était qu'un texte de principe consacrant tous les essais de trans-

portation antérieurs, mais elle avait le grave défaut d'instituer un régime nouveau sans le réglementer.

Aux termes de cette loi, les condamnés aux travaux forcés étaient envoyés dans une colonie pour y subir leur peine. S'ils étaient condamnés à moins de 8 ans, ils devaient, à l'expiration de leur peine, demeurer un temps égal dans la colonie. S'ils étaient condamnés aux travaux forcés à perpétuité, ils étaient astreints à la résidence perpétuelle. Cette loi déclarait également que les forçats pouvaient être mis en assignation, mais laissait à un règlement d'administration publique postérieur le soin de fixer et le régime disciplinaire à appliquer aux condamnés et les conditions auxquelles était soumis l'octroi des concessions aux condamnés.

1° *Les différents lieux de transportation.*

Cette loi également omettait de désigner la colonie qui devait servir de lieu de transportation. Pourquoi choisit-on la Guyane ?

En raison des richesses de cette colonie et du manque de main-d'œuvre qui s'y faisait particulièrement sentir.

C'était en effet un territoire d'environ 90.000 kilomètres carrés (2/3 de la France), au climat chaud et humide (minimum 20°, maximum 32°), aux ressources naturelles nombreuses : plantes textiles indigènes, forêt vierge aux essences multiples (balata, ébène, cèdre, etc.), produits aromatiques (bois de rose). Les denrées tropicales y réussissent.

Au point de vue industriel, on y trouve tous les métaux précieux, de l'argile rouge et du kaolin.

Dès 1633, des négociants rouennais y avaient déjà fondé la « Compagnie d'exploitation du Cap Nord », qui fut d'ailleurs de durée éphémère. Toujours est-il qu'en 1854, cette colonie, qui avait été auparavant une colonie agricole rivalisant pour la production du sucre avec la Réunion et les Antilles, avait vu son essor arrêté par la suppression de l'esclavage et la découverte des mines d'or qui fit abandonner la culture au petit nombre d'ouvriers qui y étaient restés attachés. C'est cette raison-là entre toutes qui fit choisir la Guyane comme colonie pénale.

D'ailleurs la main-d'œuvre pénale fut loin de produire les résultats escomptés. Au lieu d'employer les condamnés aux travaux d'utilité publique les plus urgents, l'Administration pénitentiaire leur faisait construire des pénitenciers, ou, si elle leur faisait mettre en culture des terres, elle abandonnait peu après les chantiers entrepris par suite de la grosse mortalité pour ouvrir un chantier ailleurs. C'était maladroit, car le fait de défricher une terre jusqu'à inculte était plus dangereux pour les condamnés à l'organisme miné par des excès de toutes sortes que la mise en culture de terres déjà défrichées. Effrayé par cette mortalité qui décimait les condamnés et qui atteignait jusqu'à 63 % de l'effectif pénal à la Montagne d'Argent, le législateur décida d'affecter à la transportation, le 2 septembre 1863, la Nouvelle-Calédonie. C'était tomber d'un excès dans l'autre, car les prisonniers, enchantés par un séjour à la Nou-

velle-Calédonie, allaient jusqu'à commettre des crimes dans leur prison pour être envoyés au bagne. Comme d'autre part, les colons de la Nouvelle-Calédonie se plaignaient de l'envoi des forçats, à partir de 1889, on laissa au Président des Assises le choix de décider, en raison de l'état de perversion du condamné, s'il devait être envoyé à la Nouvelle-Calédonie ou en Guyane et à partir de 1898, on ne les envoya plus qu'en Guyane.

Nous ne citerons que pour mémoire, parmi les lieux de transportation désignés par le législateur, Obock, colonie située à l'entrée de la Mer Rouge, choisie en 1886 pour recevoir les condamnés arabes, et l'année suivante les condamnés annamites ou chinois ; le Gabon, choisi en 1887 pour recevoir les condamnés annamites.

Enfin plus récemment un Décret du 1^{er} août 1920 créa un établissement de travaux forcés en Afrique équatoriale française.

Pour la clarté de notre exposé des différentes réformes qui furent apportées à la transportation avant le régime actuel, nous étudierons successivement :

- le régime disciplinaire ;
- les concessions de terre ;
- l'assignation ;
- la situation des libérés.

2^o *Le régime disciplinaire.*

La loi de 1854 n'ayant pas réglementé cette question, ce furent les arrêtés des Gouverneurs, puis le

Décret du 18 juin 1880 qui établirent le régime disciplinaire applicable aux forçats.

D'après le Décret de 1880, les condamnés étaient répartis en 5 classes d'après « leur situation pénale, leur état moral, leur conduite et leur assiduité au travail ». Selon la classe où ils étaient, ils touchaient un salaire ou non et étaient astreints à des travaux plus ou moins pénibles. Les changements de classe ne pouvaient avoir lieu qu'au bout de 6 mois et étaient décidés par le Gouverneur sur proposition du Directeur. Les seules peines corporelles prévues étaient le retranchement de vin, la prison de nuit, la boucle simple ou double, la cellule, la mise au peloton de correction (avec chaîne simple ou à deux), le cachot (avec la chaîne double ou la boucle double).

Le défaut de ce régime consistait en ce que les peines encourues par les condamnés ne leur étaient appliquées qu'à leur libération. Aussi voyaient-ils avec indifférence s'accumuler sur leur tête des peines à échéance lointaine.

« L'un d'eux, dit M. Léveillé, était arrivé à se constituer un solde débiteur de 234 ans de travaux forcés, toujours à subir en pleine vie. Il n'a pas dû les achever en ce bas monde. »

Les décrets des 4 et 5 octobre 1889 apportèrent une modification en décidant que chaque infraction commise par un condamné serait immédiatement suivie d'un châtement proportionné et efficace (mort, réclusion cellulaire) et en permettant au Gouverneur de faire procéder aux exécutions capitales.

Le décret du 4 septembre 1891 réduisit à 3 le nom-

bre des classes, n'admettant que ceux de la 1^{re} classe au bénéfice de l'assignation, ne permettant qu'à eux seuls d'obtenir une concession, ou de faire l'objet de remise de peine et de libération conditionnelle.

Un régime rigoureux tant au point de vue travail que discipline était imposé aux condamnés de la 3^e classe. En outre des sections spéciales d'incorrigibles étaient enfermés dans des camps disciplinaires.

On ne pouvait passer de 3^e en 2^e classe avant d'avoir été employé 2 ans aux travaux de sa classe, ni de 2^e en 1^{re} avant d'avoir accompli la moitié de sa peine et au moins 10 ans si on était condamné à plus de 20 ans.

Le salaire était supprimé. Le condamné ne travaillant pas n'avait plus droit qu'au pain et à l'eau. S'il travaillait, il obtenait un bon de cantine donnant droit à la ration normale pour le lendemain.

4 rations normales durant la semaine donnaient droit à cette même ration le dimanche. Ils pouvaient obtenir des bons supplémentaires, lesquels, s'ils n'étaient pas consommés, étaient versés au pécule du condamné, employés en achats autorisés ou envoyés à la famille du condamné.

La répartition était faite avant le départ par une Commission du Ministère de la Justice, à la colonie, par le Direction de l'Administration pénitentiaire.

Les punitions étaient infligées aux condamnés, les propositions de classement et les notes les concernant étaient établies par une commission composée du chef du pénitencier et de 2 fonctionnaires nom-

més par le Directeur de l'Administration pénitentiaire.

Les punitions prévues étaient la prison de nuit, la cellule, le cachot. Limitée à une durée maximum de 1 mois, la prison de nuit s'exécutait à la boucle simple sur un lit de camp.

La cellule comportait en outre l'obligation de marcher 1 heure chaque jour à la file et en silence, et le pain sec 1 jour sur 3. Le maximum était le même que pour la prison de nuit.

Le condamné au cachot qui ne pouvait l'être pour plus d'un mois, était enfermé jour et nuit dans un local obscur et était au pain sec 2 jours sur 3.

Les incorrigibles pouvaient être envoyés par le Directeur dans des camps disciplinaires pour une durée minimum de 6 mois. Dans ces camps, une autre punition pouvait être infligée : la salle de discipline qui se subissait comme la prison de nuit mais comportait en outre pour le condamné l'obligation de marcher à la file et en silence toute la journée avec un repos d'un quart d'heure toutes les demi-heures.

Les chefs de camps pouvaient infliger 8 jours de salle de discipline et 2 mois de cellule.

3^e Les concessions de terre.

La loi de 1854 ayant posé le principe des concessions sans les réglementer, il faut arriver au Décret du 31 août 1878 pour trouver un régime des concessions.

Les concessions, d'après ce Décret, n'étaient définitives qu'au bout de 5 ans et au moins 1 an après la

libération du concessionnaire. Il ne pouvait, pendant ce temps, ni l'aliéner, ni l'hypothéquer, ni la donner à ferme. La concession pouvait lui être retirée sans indemnité pour crime ou délit, évasion ou tentative, inconduite, indiscipline, défaut de culture. Des droits sur la concession étaient accordés à la femme et aux enfants du concessionnaire, s'ils vivaient avec lui.

Le concessionnaire pouvait faire librement tous les actes d'administration et ester en justice. Aucune action sur la concession n'était accordée aux créanciers antérieurs.

Une décision ministérielle du 16 janvier 1882 accordait au condamné outre une concession une ration de vivres et l'habillement pendant 30 mois ainsi qu'une première mise non renouvelable d'outils aratoires. S'il se mariait, sa femme obtenait la même ration ainsi qu'un trousseau.

Il devait mettre la moitié de la concession en rapport dans les 15 premiers mois, le tout en 30 mois et se construire une case dans les 20 mois.

Il devait 12 journées de prestation par an; si lui ou un des membres de sa famille entrait à l'hôpital, il devait le paiement des 15 premiers jours d'hôpital.

Une inscription hypothécaire prise d'office donnait à l'Etat sur la concession le droit de priorité pour le recouvrement des frais de justice.

Ce régime présentait le grave inconvénient d'offrir aux condamnés des avantages de toutes sortes sans exiger d'eux la moindre garantie. Par suite, des condamnés qui n'avaient pas la moindre intention de devenir colons, demandaient des concessions unique-

ment pour se soustraire à la discipline du bagne et vivre dans un doux « far-niente » les 30 mois pendant lesquels leur existence était assurée par la ration gracieusement offerte par l'Administration. Ce délai écoulé, en raison de l'état d'abandon de leur concession, on la leur retirait, on les réintérait au pénitencier. Il n'en restait pas moins une perte sèche pour l'Administration. C'est un Décret du 18 janvier 1895 qui vint apporter les réformes urgentes en instituant un régime encore en vigueur aujourd'hui. On a estimé à juste titre que le condamné s'attacherait d'autant plus à sa concession qu'il aurait eu plus de mal à l'obtenir. Aussi ne sont-elles plus accordées qu'aux condamnés de 1^{re} classe ayant un pécule suffisant ou aux libérés versant un dépôt de garantie. Le condamné doit en outre avoir subi la moitié de sa peine s'il était condamné à temps, et 10 ans au moins s'il était frappé d'une peine perpétuelle.

Les concessions sont des terres défrichées et pourvues d'une maison construite par l'Administration. En compensation, les concessionnaires ou leurs ayants droit sont soumis au paiement d'une rente annuelle et perpétuelle fixée par la décision portant l'envoi en concession sans pouvoir être inférieure à 10 francs par hectare, ni supérieure à 20 francs, pour une concession agricole. Ils ne sont tenus au paiement de cette rente que 2 ans après l'envoi en concession. La décision d'envoi en concession fixe également le capital de la rente variable entre 400 francs et 600 francs par hectare pour une concession agri-

cole, entre 500 et 2.000 francs pour une concession urbaine.

Le concessionnaire obtient une première mise d'outils aratoires, d'effets de couchage et d'habillement. La ration de vivres est ramenée à 6 mois pour le concessionnaire agricole, 3 mois pour le concessionnaire urbain. Sa femme obtient la même ration, chaque enfant âgé de plus de trois ans une demi-ration. Le concessionnaire doit rembourser toutes ces avances dans la suite. La gratuité des soins médicaux lui est accordée ainsi qu'à sa famille pendant 1 an.

Le concessionnaire provisoire ne peut ni aliéner, ni hypothéquer, ni donner à bail. Il doit mettre en rapport la moitié de son terrain pendant la première année, le reste durant la seconde.

3 cas sont prévus qui entraînent le retrait automatique des concessions :

- fait ayant entraîné une peine criminelle ;
- évasion ou tentative ;
- défaut de paiement de la rente dans les 6 mois

de son échéance.

Il y a 5 cas où le retrait n'est que facultatif :

- fait ayant entraîné des peines correctionnelles ;
- inconduite ;
- indiscipline ;
- défaut de culture des terres ;

— infraction aux articles 14 et 15 aux conditions fixées par la décision d'envoi en possession.

En cas de dépossession ou de décès du concessionnaire provisoire, les biens font retour au domaine pénitencier : cependant la femme et les enfants du

concessionnaire, s'ils résident dans la colonie, peuvent l'obtenir sans avoir à verser de dépôt de garantie.

Le concessionnaire provisoire peut faire tous les actes d'administration et d'exploitation sur les biens concédés et ester en justice, s'il est autorisé par le Directeur. La concession n'est définitive que 5 ans après l'envoi en concession. Si le condamné a obtenu sa concession en cours de peine, elle ne devient définitive que 3 ans après sa libération. Quand elle est définitive, il peut se libérer du paiement de la rente en versant le capital. L'Administration pourra exiger le paiement de ce capital en cas de vente ou de donation de la concession sauf si le donataire est la femme ou un enfant du concessionnaire demeurant avec lui. Le dépôt de garantie est remboursé dans le mois qui suit l'époque où la concession devient définitive. On établit alors le titre de propriété.

Les créances antérieures, sauf les frais de justice, n'ouvrent pas d'action sur les biens concédés ou sur leurs fruits. La veuve succède pour moitié en usufruit s'il y a des enfants ou descendants habitant également la colonie. Sinon elle succède au tout. A défaut, ce sont les frères et sœurs et descendants d'eux, à défaut enfin, la concession retombe dans le domaine pénitencier de l'Etat. La femme transportée mariée n'a besoin d'aucune autorisation pour administrer ou exploiter sa concession : elle peut même la vendre ou l'hypothéquer sans autorisation si elle est définitive.

Telles sont les dispositions du Décret qui, avons-nous dit, est encore en vigueur actuellement. Il nous faut cependant noter, pour être complet, un Décret du 9 octobre 1901 aux termes duquel chaque concession agricole doit comprendre une superficie de 3 à 20 hectares.

D'autre part, une concession la plus voisine possible de celle de ses parents et d'une contenance de 3 à 10 hectares est accordée à chaque enfant du concessionnaire demeurant avec lui, quand il a atteint l'âge de 16 ans.

4° *L'assignation.*

La loi de 1854 n'ayant pas réglementé l'assignation, des abus se firent jour. Des condamnés étaient employés comme domestiques ; d'autres étaient cédés par l'Administration pénitentiaire à des industriels aux lieu et place d'une indemnité qu'elle leur devait (affaire Higginson, 1880). Le Décret du 15 septembre 1891 essaya de mettre un terme à cet état de choses en déclarant que les condamnés non employés pour le compte de l'Etat, pourraient l'être à des travaux de colonisation et d'utilité publique pour les colonies, les municipalités ou les particuliers mais n'en resteraient pas moins soumis au régime général de la transportation. Chaque mois, les employeurs remboursaient le prix d'entretien des hommes d'après un tarif fixé par le Ministre.

Ce décret créait aussi des sections mobiles de condamnés pour accomplir dans certaines colonies des travaux d'utilité publique. Le nombre de condamnés

mis à la disposition des particuliers pouvait varier de 100 à 200. La durée de l'assignation était limitée à 3 ans pour des travaux d'utilité publique, 1 an pour les autres. Le patron devait faire établir un camp, une infirmerie, des locaux disciplinaires. Le patron devait une caution de 100 francs par condamné mis à sa disposition.

Il fallait être de 1^{re} classe et avoir subi pendant 3 ans sa peine pour être assigné. La réintégration pouvait avoir lieu à la demande motivée du patron ou de l'assigné ou d'office. Le patron devait fournir à l'assigné un logement salubre, des effets de couchage, la ration réglementaire de nourriture ainsi qu'une somme mensuelle fixée par le Gouverneur dont les 2/5 étaient versés au pécule. Il lui devait en outre les soins médicaux et les frais d'hospitalisation pendant 30 jours par an. Il devait envoyer chaque mois à l'Administration des notes sur la conduite et le travail des condamnés.

Un Décret du 13 décembre 1894 laissait au Ministre des Colonies le soin de décider par un arrêté à quels travaux de colonisation ou d'utilité publique seraient affectés les condamnés ainsi que la durée de la concession. Il fixait en outre le prix de remboursement de la main-d'œuvre à 1 franc, 1 fr. 50 et 2 francs par homme ou par jour selon que l'employeur était l'Etat, un service local ou un particulier. Le cautionnement de l'employeur était réduit à 25 francs par assigné et pouvait être remplacé par une caution solvable. Le nombre maximum d'assignés chez un même proprié-

gagements de travail portés par l'engagiste sur le livret ne pouvaient être inférieurs à 1 mois.

S'il ne satisfaisait pas à ces obligations, il était considéré comme vagabond et puni comme tel de la rélegation collective.

CHAPITRE II

Droit comparé

Tel était le régime de la transportation en vigueur chez nous quand parurent les Décrets de 1925. On a pu constater par ce bref historique combien nombreuses et combien différentes ont été les réformes apportées par le législateur français à cette peine. C'est ce qui permet à M. Cuhe d'écrire dans son ouvrage de « Science et Législation pénitentiaire » :

« L'impression qui se dégage de l'examen des divers essais d'expatriation pénale auxquels se sont livrées les nations européennes, c'est d'abord et surtout qu'aucun d'eux n'est considéré comme ayant pleinement réussi, c'est ensuite que la plupart de ces entreprises ont été et sont encore conduites sans esprit de suite et poursuivies à travers une série de tâtonnements (1). »

Il nous semble utile, pour montrer le bien fondé de cette opinion, de passer en vue les principaux essais de transportation pratiqués par les pays étrangers dans le passé, de voir l'état de la question à l'heure

(1) Cuhe. Science et Législation pénitentiaire, page 441.

actuelle avant d'étudier notre régime de la transportation d'après les Décrets de 1925.

SECTION I. — LA TRANSPORTATION ANGLAISE

Après avoir envoyé ses condamnés dans sa colonie d'Amérique, l'Angleterre décida, après l'indépendance des Etats-Unis, de prendre l'Australie comme lieu de transportation, et le 18 janvier 1788, un premier convoi de 800 convicts débarquait à Botany-Bay. Les débuts furent malheureux : une grosse mortalité décimait les convicts. Ils étaient employés dans les pénitenciers aux travaux publics ou étaient assignés chez les colons. S'ils donnaient satisfaction, ils recevaient des « tickets of leave » qui pouvaient leur être retirés le cas échéant et qui leur permettaient de se chercher eux-mêmes du travail.

Vers 1820, la colonisation pénale anglaise change de caractère. Les colons ne pouvant utiliser tous les assignés, on les groupe en Clearings Gangs, bandes de défricheurs. Mais beaucoup de transportés n'entraient pas dans ces sortes de sections mobiles et retournaient à la vie vagabonde, au vol et au pillage.

Devant cette situation, une Commission proposait, en 1831, de ne plus donner d'assignés qu'aux personnes dignes de confiance habitant la campagne, de restreindre les tickets of leave et d'exiger des transportés un apprentissage dans la métropole des travaux qu'ils auraient à faire aux colonies.

En 1839, une convention fut passée entre l'Angleterre et sa colonie aux termes de laquelle le gouver-

nement anglais garantissait l'envoi de 5.000 condamnés de l'un et l'autre sexe, s'engageait à y envoyer un nombre égal d'émigrants libres et prenait à sa charge les 2/3 des dépenses de la colonie pour l'organisation de la police et des tribunaux.

Une réforme fut apportée peu après à ce régime par ce qu'on appelle le « probation system ». La peine était divisée en 2 stades : le premier comprenait le travail obligatoire dans la métropole pour un temps variable aux pontons de Portsmouth et Woolwick, l'autre la résidence libre en Australie.

Vers 1850, on établit 2 périodes d'épreuve précédant la transportation : une peine de cellule d'une durée de 12 à 18 mois, puis des travaux publics à exécuter en Angleterre pendant un temps variant entre 2 ans et 10 ans et demi.

La découverte des mines d'or ayant amené suffisamment d'immigrants en Australie, on voit s'y dessiner un courant d'opinion hostile à la transportation (anti-transportation league) et on voit l'Angleterre restreindre de plus en plus la transportation.

En 1853, on ne transporte plus que les condamnés à vie ou à plus de 14 ans. Pour les condamnés à une peine moindre, c'était remplacé par la servitude pénale se subissant d'abord en cellule, puis aux travaux forcés dans la métropole. Les colons australiens se montrant de plus en plus hostiles à la main-d'œuvre pénale, une Commission réunie en 1860 concluait à l'envoi des condamnés seulement dans les colonies peu peuplées, où leur surveillance était facilitée, et à la dispense de transportation pour les condamnés

pour crimes contre nature, les condamnés à vie, les malades, les infirmes, les vieillards et les gentlemen convicts (criminels de professions libérales).

L'opposition de l'Australie à l'introduction de la main-d'œuvre pénale se faisant de plus en plus vive, l'Angleterre supprima la transportation en 1867.

Actuellement, elle est remplacée par les travaux publics qui s'exécutent à Dorchester, à Portsmouth, Chatam.

L'œuvre de colonisation pénale ainsi réalisée par l'Angleterre en Australie a été très diversement jugée par les auteurs, selon qu'ils sont ou non partisans de la transportation.

Pain, dans son ouvrage sur la « Colonisation Pénale », s'exprime ainsi :

« ... Quoi qu'il en soit, la Grande-Bretagne a tiré de la colonisation pénale un bénéfice considérable et certain, dû aux vingt-cinq premières années pendant lesquelles elle fut l'avant-garde de la civilisation. C'est assez pour prouver l'intérêt d'un tel système sagement approprié et prudemment appliqué. »

De même de Blosseville, Föinitski et Bonet-Maury ont déclaré que la colonisation pénale avait fondé l'Australie.

Gauthier de la Richerie, gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, personne autorisée pour juger de la transportation, n'est cependant pas de cet avis :

« On ne saurait trop engager nos concitoyens à se mettre en garde contre ce préjugé si répandu que l'Australie a été fondée par des convicts. Non, le convict n'a pas fondé l'Australie. Après des vicissitudes

sans nombre, la Nouvelle-Galles du Sud n'a commencé à sortir d'un régime de misères pour marcher à une prospérité croissante qu'après l'introduction d'immigrants libres. »

Cuche, dans son ouvrage de « Science et Législation pénitentiaire », écrit également sur le même sujet :

« Nous constatons une fois de plus que la transportation anglaise n'a jamais été conçue comme une peine réformatrice, mais comme un procédé d'élimination... »

Au point de vue colonial, la première leçon qui se dégage, c'est d'ailleurs la principale, celle qui renferme toutes les autres, c'est qu'il est parfaitement utopique de vouloir peupler et mettre en valeur une colonie principalement avec des forçats, devenus concessionnaires et transformés en colons (1). »

L'Australie nous paraît être un exemple frappant des résultats de la colonisation pénale sur l'essor économique et le développement d'une colonie, et nous croyons pouvoir dire avec d'Haussonville : « Ce qu'il faut à la transportation pour se développer et prendre son essor, c'est une Société naissante, tourmentée de besoins, avide de main-d'œuvre et qui offre à l'activité humaine un champ inépuisable à féconder.

Il est vrai que quand cette Société naissante sera sortie du chaos, quand elle aura ses lois, sa hiérarchie, son échafaudage social, elle repoussera la trans-

(2) Cuche. *Op. cit.*, page 450.

portation de son sein, oubliant qu'elle lui doit d'avoir favorisé ses débuts (2). »

Il semble que l'enseignement que l'on doit tirer de la colonisation pénale anglaise, c'est qu'il est utopique de vouloir mettre en valeur une colonie avec des condamnés. L'Administration aura beau leur accorder des avantages de toutes natures, leur donner des concessions de terres, jamais elle n'obtiendra d'eux un travail et un rendement satisfaisants. La main-d'œuvre pénale doit seulement servir à préparer le chemin à la colonisation libre (défrichements, travaux publics), quitte à s'effacer devant la colonisation libre quand celle-ci est suffisante. Car il existe entre l'élément libre et l'élément pénal un antagonisme difficilement conciliable, amenant des discordes et des luttes analogues à celles dont l'Australie fut le théâtre, qui ne peuvent qu'être préjudiciables au développement de la colonie. Nous ne pouvons donc que partager l'avis de Vigé sur ce point :

« En réalité, si nous essayons, comme c'est notre devoir, de tirer un enseignement des faits, nous constatons diverses étapes que nous pourrions presque numérotter :

1° Période purement pénale. La colonie vierge encore est habitée par un petit nombre de forçats ;

2° Période mixte. Les colons libres paraissent, et alors les deux éléments en présence vont se livrer un combat sans merci et on aboutit à la 3° étape.

(3) Vigé. Colonisation pénale (1911), page 9.

Ou bien alors l'immigration honnête triomphe ; elle demande la suppression de l'envoi des forçats. Si elle l'obtient, elle se développe : c'est le cas de l'Australie, ou bien l'immigration est faible, hésitante, la transportation dure toujours et se rend envahissante, le pays végète, se meurt : c'est le cas de nos colonies pénitentiaires (3bis). »

SECTION II. — LA TRANSPORTATION ESPAGNOLE

Dès 1716, un règlement prescrivait l'emploi des condamnés aux travaux publics au Maroc. Mais ce fut surtout le Code Espagnol de 1870 qui donna à la transportation un rôle prépondérant, car elle s'appliquait à toutes les peines :

— condamnés à la chaîne perpétuelle ou temporaire ;

— réclusion perpétuelle ou temporaire ;

— *praesidio* majeur ou correctionnel.

Le Tribunal pouvait en exempter d'après l'âge. Le salaire était divisé en 3 parts : l'une servant à payer les dommages-intérêts à la victime, la seconde à l'entretien du condamné, la troisième à lui consacrer un fonds de réserve qui, à sa mort, passait à ses héritiers. Les condamnés ne pouvaient être employés pour le compte de particuliers. Ils devaient être employés aux travaux les plus pénibles, mais par suite d'une mauvaise administration, la plupart servaient de domestiques.

(3 bis) Vigé. Colonisation pénale, 1911, page 9.

La peine était divisée en 3 périodes :

— période cellulaire avec travail forcé et régime d'isolement ;

— période d'instruction : enseignement primaire obligatoire, travail et isolement de nuit ;

— période de circulation libre. Le condamné pouvait se livrer à ses occupations préférées et loger hors du pénitencier. C'était l'équivalent de la libération.

En arrivant au *praesidio*, un dossier était constitué pour chaque condamné. On y notait ses antécédents sur un registre spécial.

Les gardiens donnaient des notes et c'est d'après ces notes que le Conseil de discipline décidait le passage d'une classe dans l'autre. Il tenait également compte des bons points obtenus qui étaient accordés en cas de bonne conduite à raison de 1 par jour.

Un décret de 1889 prévoyait la séparation en quartiers où chaque condamné pourrait travailler selon ses aptitudes.

Ce système donna les plus mauvais résultats : par suite du manque de pénitenciers, l'isolement par quartier resta lettre morte. Cette peine n'était pas le moins du monde intimidante : beaucoup de condamnés ne faisaient rien, les autres étaient occupés à des besognes dérisoires.

(A Ceuta, en 1896, sur 2.569 détenus, il y avait 157 porteurs d'eau et balayeurs.)

En présence de ces résultats peu encourageants, le Code espagnol de 1929 a supprimé la chaîne, le *praesidio* majeur et correctionnel. Les peines coloniales ne sont plus conservées que comme peines res-

trictives de liberté. Elles comprennent la déportation et le confinement, peines politiques. C'est maintenant la réclusion cellulaire qui remplace le *praesidio* majeur et la chaîne, équivalents de nos travaux forcés hors de la métropole. Le Code pénal récent donne à cette peine de réclusion cellulaire un caractère progressif.

La peine est maintenant divisée en 4 périodes :

— une période cellulaire d'une durée maxima de 6 mois, période d'observation ;

— une deuxième période comprenant 2 parties :

a) période de vie mixte — cellule, mais avec travail et école en commun ;

b) période de communauté — c'est le régime normal.

La durée de la vie mixte est égale au temps de la période cellulaire.

Pour passer à la 3^e période, le délai varie avec la conduite du condamné.

Dans la 3^e période, le condamné est employé aux corvées et services de l'établissement.

Le stage est réduit en cas de bonne conduite, augmenté dans le cas contraire.

La Junta de disciplina (directeur, sous-directeur, médecin, aumônier, maître d'école) décide des avancements et rétrogradations de période.

La 4^e période est celle de la libération conditionnelle. La peine est censée s'accomplir dans la vie de société. Il faut, pour l'obtenir, avoir eu une bonne conduite pendant l'exécution de sa peine, avoir accompli 6 mois de sa peine si celle-ci était inférieure

à 1 an, les 3/4 si elle était comprise entre 2 et 6 ans, les 2/3 si elle était de 7 ans ou plus.

Des « bons d'accomplissement de peine » avançant la jouissance de la libération conditionnelle sont accordés aux condamnés de conduite exemplaire et de bonne instruction, sur proposition du Conseil de discipline, par le Tribunal ayant prononcé la peine.

Le Conseil délivre des tickets (1 jour de crédit). Quand un condamné en a 30, le Conseil fait ratifier par un bon d'accomplissement.

Pendant cette dernière période, le condamné continue à dépendre de l'établissement où il a été libéré. Il doit résider dans le lieu à lui assigné ou se faire autoriser par le Directeur de l'établissement à changer de résidence. Il adresse chaque mois un rapport au Directeur sur sa manière de vivre.

Le Conseil de discipline constitue le Comité de patronage.

La libération conditionnelle est révoquée en cas de récidive, réitération dans le délit, mauvaise conduite, inobservation des conditions mises à la libération.

Le libéré est alors remis en prison jusqu'à la fin de sa peine, dans la période qu'il mérite, et s'il y a une nouvelle condamnation, le temps passé en libération conditionnelle ne compte pas pour l'accomplissement de la peine.

Dans le dernier état de cette législation, 2 innovations qui ont été apportées nous semblent devoir mériter des éloges : d'une part, la louable préoccupation d'essayer par tous les moyens possibles d'amender le condamné, notamment par l'instruction et la

part prépondérante donnée aux éducateurs des condamnés dans la détermination du sort de ces derniers.

C'est en second lieu l'organisation de la libération conditionnelle qui laisse le condamné sous la dépendance étroite de l'Administration pénitentiaire. Si du point de vue individuel il est incontestable que cela entrave l'activité du libéré et par suite gêne son reclassement, au point de vue social cela permet beaucoup mieux que l'interdiction de séjour si peu respectée de surveiller le condamné et de l'empêcher de retomber dans ses fautes primitives.

SECTION III. — LA TRANSPORTATION EN RUSSIE

On la trouve dès le XVII^e siècle, mais usitée plus comme mesure de faveur pour les condamnés grâciés ou comme mesure de sécurité que comme peine.

C'est sous Elisabeth que fut vraiment pratiquée la transportation. Les condamnés étaient employés soit à des travaux de forteresse et de servitude locale, soit à des travaux dans les maisons de force. A partir de 1797, on pratiqua la transportation administrative pour peupler la Sibérie. C'est l'époque des transportés-colons qui sont libres d'emmener leur famille, d'entreprendre un commerce. On envoya également en Sibérie d'anciens soldats qui formaient les colons d'Etat. Après 10 ans de bonne conduite, les transportés-colons devenaient colons d'Etat.

A partir de 1822, on distingua condamnés aux travaux forcés et transportés simples. Les travaux for-

cés ne pouvaient dépasser 20 ans. Ce laps de temps écoulé, les condamnés pouvaient travailler dans la région qui leur était assignée comme résidence.

La transportation pouvait être administrative ou à demeure. Dans ce dernier cas, le condamné pouvait, avec l'autorisation du Sénat, se faire inscrire comme bourgeois ou comme marchand avec obligation de résider en Sibérie. On note aussi l'existence à cette époque d'une transportation prononcée par décision des propriétaires et par sentence des Communes.

Quand le Code pénal russe fut réformé, elle comprit alors 4 formes :

1° La déportation politique et religieuse de 5 ans, prononcée par les gouverneurs de province ou les ministres, le transporté ayant le choix de sa résidence ;

2° L'exil communal des insolubles prononcé par le Mir ;

3° La transportation simple, dans les communes accordant des terres. Après 10 ans de bonne conduite, ils faisaient de droit partie de ces Communes ;

4° Les transportés en Sibérie occidentale et dans l'île Sakhaline, qui étaient divisés en 3 classes :

— celle des observés, comprenant les condamnés de 1 à 8 ans ;

— celle des corrigibles, comprenant les condamnés de la classe précédente susceptibles d'amendement. Ils n'étaient pas astreints aux fers, n'avaient pas à exécuter de travaux aussi rudes, touchaient un petit salaire et pouvaient, après un intervalle variant entre 1 et 3 ans, se marier et se construire une demeure ;

— celle des transportés-colons, rattachés aux villages indigènes. Ils pouvaient obtenir des concessions de terres, étaient exonérés de l'impôt pendant 3 ans et d'une partie pendant les 7 années suivantes. Pendant ce temps, ils ne pouvaient s'absenter sans autorisation. Ce délai de 10 ans écoulé, qui pouvait d'ailleurs être abrégé pour services exceptionnels, il leur était permis d'entrer dans la commune avec l'autorisation des autres habitants ou de se louer à des indigènes. Dans ce cas, l'Etat prenait à sa charge pendant 4 mois la moitié des frais d'entretien du transporté. Une autorisation leur était nécessaire pour faire le commerce.

Les résultats de ce régime étaient déplorables. Les 9/10 des transportés se livraient au vagabondage et on assista à une recrudescence de la criminalité.

Aussi, à partir de 1859, les forçats ne furent plus envoyés qu'à l'île Sakhaline et en Transbaïkalie.

Le bagne de Sakhaline datait de 1879. On y employait les transportés au défrichement. Ils pouvaient faire venir leur famille aux frais de l'Etat et touchaient une allocation de 3 roubles par enfant et par mois. Les condamnés les plus dangereux étaient employés aux mines. Les transportés libérés obtenaient une concession de 1 hectare défrichée, des instruments aratoires, des vêtements et des vivres pour 2 ans.

Il semble que l'exemple de la Russie n'est pas un argument pour le maintien de la transportation et qu'il faut reconnaître avec la plupart des auteurs que

la Sibérie a plus souffert que profité de la transportation.

« Il faut absolument renoncer à l'idée d'organiser en Sibérie la colonisation pénale et il ne faut plus songer à déverser sur ce pays les souillures qui ne peuvent qu'arrêter toute civilisation honnête : dans de pareilles conditions, la question de la colonisation pénale se résoud toute seule. Il n'est nullement de l'intérêt du gouvernement d'inonder d'éléments criminels et dangereux cette paisible population. Il est donc urgent d'en arrêter complètement le transfèrement (4). »

« Nous retrouvons ici le phénomène que nous avons constaté dans l'histoire de l'Australie, la colonisation libre se heurtant à la colonisation pénale et la forçant à disparaître (5). »

Le grand tort de la Russie dans son œuvre de colonisation pénale de la Sibérie, c'est d'avoir pensé beaucoup trop à coloniser, pas assez à intimider.

SECTION IV. — ETAT ACTUEL DE LA QUESTION

Si nous nous en référons aux autres pays étrangers, nous constatons qu'ils ont presque tous abandonné la transportation.

Le Portugal cependant, depuis le Code de 1852, a pratiqué la transportation de ses condamnés, d'abord à Loanda, puis actuellement dans la province d'Angola. Mais cette transportation est insignifiante et

(4) De Vlossow. Bulletin de la Société des Prisons, avril 1899.

(5) Calmel. *Op. cit.*, La colonisation pénale (1899), page 71.

donne d'ailleurs les plus mauvais résultats. Cette peine a perdu tout caractère d'intimidation. Les condamnés sont employés à des travaux peu importants (hommes de corvée). Le résultat colonial est nul.

L'Italie, bien que le Code de 1889 n'en ait pas fait mention, avait envoyé à la suite d'un arrêté ministériel des transportés en Erythrée. Les résultats furent si peu concluants qu'on s'empessa de les rapatrier.

L'Allemagne l'a toujours ignorée, bien que certains criminalistes allemands l'aient préconisée vers 1890. La Suède ne l'a jamais admise. Les Pays-Bas y ont renoncé par le Code de 1881. La Hongrie ne l'admet pas non plus.

En résumé, la transportation est abandonnée à peu près partout.

M. le Professeur Hugueney écrivait dans la *Revue Pénitentiaire* 1925 :

« 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 Adaman. »

Cette tendance des pays étrangers à abandonner la transportation a cependant été niée par Henry au cours de la même discussion :

« 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 le 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 à la 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 en bonne compagnie, et nous pouvons sans fausse honte conserver une institution qui nous a valu plus de cinquante ans de sécurité sociale (6). »

Devant cette quasi-unanimité des pays étrangers à repousser de leur système pénal la transportation et

(6) Henri. Revue pénitentiaire et de droit pénal, 1925, page 16.

devant les critiques chaque jour plus vives qui étaient adressées à son régime de la transportation, qu'allait faire la France ?

Elle devait maintenir le système existant et, comme nous le verrons en étudiant les réformes de 1925, sans y apporter toutes les réformes qu'on espérait.

CHAPITRE III

Les réformes de 1925

Comme nous le verrons en étudiant les différentes réformes proposées par les auteurs, le régime des travaux forcés fut toujours l'objet de nombreuses critiques. Aucune cependant ne souleva un tollé d'indignation semblable à celui qui s'éleva en 1924 lorsque A. Londres publia les résultats de son reportage sur le bagne. Et c'est alors que parurent, sous la pression de l'opinion publique, les **Décrets du 18 septembre 1925** qui devaient opérer dans l'institution de la transportation des réformes considérables.

Si l'on étudie ces décrets, on ne tarde pas à s'apercevoir que les modifications qu'ils ont apportées au régime de la transportation sont beaucoup moins importantes que le Gouvernement ne l'annonçait.

SECTION I. — RÉGIME DISCIPLINAIRE

L'un de ces décrets a apporté une heureuse innovation en réglementant la situation des condamnés entre le jour de leur condamnation et celui de leur

embarquement. Ils sont en cellule jour et nuit et assujettis au travail. Pour chaque condamné, on constitue un dossier qui comprend :

— une partie judiciaire : l'état civil, la situation de famille, la profession, les aptitudes, l'arrêt de condamnation, une notice sur les antécédents, une notice du Président des Assises sur l'espoir d'amendement. C'est transmis au directeur de l'établissement pénitentiaire où est détenu le condamné ;

— une partie dressée par le directeur, sur le travail, les forces et la conduite du condamné pendant sa détention ;

— un rapport sanitaire rédigé par la commission de 3 médecins attachés à l'établissement.

Le dossier envoyé dans les 6 semaines au ministre des Colonies est examiné par une commission de classement qui fixe la classe où le condamné sera versé dès son départ.

L'isolement doit être recherché du jour de la condamnation jusqu'à l'arrivée en Guyane.

Outre ce décret réglementant le sort du forçat avant son arrivée au lieu d'exécution de la peine, deux autres décrets furent promulgués à la même date apportant des modifications : l'un au régime pénal, l'autre au régime disciplinaire à appliquer aux forçats en cours de peine.

Le régime pénal est modifié par ce nouveau décret en ce qui concerne la réclusion cellulaire, la libération conditionnelle et la répression de l'évasion.

La réclusion cellulaire est divisée en période de trois mois :

1^{re} période : isolement de jour et de nuit, obligation au travail ;

2^e période : isolement de nuit, travail en commun le jour avec obligation au silence.

Ces deux périodes alternent jusqu'à la fin de la peine, à moins que le gouverneur, par suite de la bonne conduite du condamné, ne décide d'appliquer pour le reste de la peine à accomplir que la période de travail en commun.

D'après ce nouveau décret, la libération conditionnelle peut être accordée par le gouverneur en conseil privé et sur avis du directeur, après que le condamné a effectué 1/4 de sa peine.

Si ce condamné commet une nouvelle infraction, il ne pourra l'obtenir qu'après avoir subi la moitié de sa peine.

Le condamné à la réclusion cellulaire commettant un crime ou un délit encourt 6 mois à 5 ans de cette peine.

Si un condamné commet un crime passible de la peine capitale et obtient les circonstances atténuantes, la peine de mort sera remplacée par 2 à 5 ans d'emprisonnement cellulaire.

En ce qui concerne l'évasion, la peine applicable d'après le nouveau décret est la réclusion cellulaire de 1 à 5 ans si le condamné qui s'est rendu coupable d'évasion était puni des travaux forcés à perpétuité, et de 6 mois à 3 ans s'il était condamné à temps.

Ce décret a donc implicitement supprimé la double chaîne, seul châtiment corporel resté en vigueur pour réprimer le crime d'évasion.

Un autre décret, avons-nous dit, a apporté quelques modifications au régime disciplinaire.

Le passage d'une classe dans une autre est maintenant décidé par le Gouverneur après avis du directeur et de la commission disciplinaire. Le Gouverneur peut d'ailleurs déléguer ses droits au directeur. La rétrogradation de classe s'opère de la même façon.

On ne peut passer en 2^e classe qu'après 2 ans de peine. Avant d'arriver à la 1^{re}, il faut y rester 2 ans, s'il s'agit d'un condamné à 10 ans et moins, 3 ans pour un condamné de 10 à 20 ans, 4 ans pour un condamné à plus de 20 ans.

Ces délais pourront être réduits de moitié si le condamné donne satisfaction par sa conduite et son travail.

Les condamnés à la réclusion cellulaire ou à l'emprisonnement passent en 3^e classe un temps égal à la durée de leur peine, sans que ce délai puisse être inférieur à 1 an. Si le condamné jouissait déjà de la libération conditionnelle, il est réintégré au pénitencier et passe en 3^e classe une durée de 6 mois au moins. Les condamnés à la réclusion cellulaire pour évasion y restent un temps égal à la durée de leur peine (un an au minimum pour les condamnés à temps). Pour les condamnés à perpétuité, le temps est égal à la durée de la peine augmentée d'un an.

Comme récompense, les transportés touchent des bons supplémentaires de denrées. S'ils ne les ont pas utilisés dans les 48 heures, la valeur en est versée au pécule.

Le cachot est supprimé. La boucle simple n'est pré-

vue que comme mesure exceptionnelle. Le maximum de la prison de nuit est réduit à 15 jours, celui de la cellule à 1 mois.

Si un forçat a été condamné à plus de 30 jours de cellule, il subira d'abord 30 jours de cellule, puis sera pendant 15 jours au régime normal, puis il fera à nouveau 20 jours de cellule, sera 20 jours au régime normal et accomplira ensuite le reste de sa peine. Si la durée de cette peine de cellule était supérieure à 30 jours sans dépasser 60 jours, les intervalles entre deux peines sont réduits à 8 jours.

Les punis de cellule ne peuvent recevoir d'autres visites que celles des autorités locales, des fonctionnaires de l'administration pénitentiaire, des médecins ou ministres du culte attachés à l'établissement. La marche « à la file » et « en silence » n'existe plus qu'une demi-heure le matin et une demi-heure le soir.

Le médecin doit visiter au moins 1 fois par semaine les punis de cellule et peut prescrire du repos ou du travail léger.

Le pouvoir disciplinaire qui, antérieurement, était accordé aux surveillants, et dont ils avaient usé fréquemment, et quelquefois abusé, leur est enlevé. Tout au plus peuvent-ils, pour rétablir l'ordre, faire placer des détenus en prison provisoire, à charge pour eux d'en rendre compte à leurs supérieurs.

La Commission disciplinaire se réunit au moins une fois par semaine. Elle seule peut infliger la cellule. Les chefs de centre non rattachés à un péniten-

cier peuvent infliger la prison de nuit. Les autres sanctions sont prises par le Directeur.

Les vœux pour les transportés ou leurs punitions sont portés sur un registre communiqué mensuellement au Directeur de l'Administration pénitentiaire. Si ce dernier a la faculté de réduire ou de remettre une punition, seul le Gouverneur peut l'augmenter.

Aux camps disciplinaires, les condamnés ont chaque mois des notes sur leur conduite et leur travail. Ils sont soumis aux travaux les plus pénibles, ne touchent pas de bons supplémentaires, sont séparés des autres transportés et isolés la nuit.

La cellule peut leur être infligée jusqu'à un maximum de 60 jours. Les chefs de camps séparés peuvent donner 10 jours de cellule.

La salle de discipline est maintenant supprimée.

SECTION II. — L'ASSIGNATION ET LES LIBÉRÉS

Un autre Décret de 1925 a apporté quelques modifications au régime de l'assignation. Un arrêté du Ministre des Colonies fixe maintenant les travaux d'utilité publique ou de colonisation auxquels les condamnés seront employés, ainsi que la durée et le prix de la concession de main-d'œuvre. Si la concession dépasse 5 ans, un décret est nécessaire. Le Gouverneur peut cependant, après avis du Directeur, prendre les décisions utiles pour faire exécuter les travaux d'entretien. Il en rend compte au Ministre qui fixe les redevances exigibles.

Dans tous les cas, le condamné, s'il n'est pas puni,

doit toucher 0 fr. 50 par jour. La redevance de l'employeur est fixée à 2 fr. 50, mais le Ministre peut la ramener à 2 francs pour cause d'utilité publique. Si le travail a lieu loin des centres, l'employeur doit rembourser les frais de transport et de logement du personnel de surveillance.

Les forçats affectés à une colonie peuvent être envoyés dans d'autres colonies, formant des sections mobiles dépendant de surveillants militaires. L'envoi de sections mobiles est déterminé par décret.

Dans une entreprise privée, le nombre de transportés ne peut désormais être supérieur au double de celui des libérés employés. Toute rétrocession de main-d'œuvre est interdite et punie de l'annulation du contrat et de la saisie du cautionnement.

Pour une entreprise privée, la redevance est de 2 fr. 50, 4 francs s'il s'agit de travaux d'agriculture ou d'industrie intéressant la colonisation. Le cautionnement, fixé à 50 francs par homme, peut être remplacé par une caution solvable. L'employeur doit déclarer sa réduction de main-d'œuvre 2 mois à l'avance. Les conditions du travail sont les mêmes que pour les travaux de l'État.

Une enquête est faite par le Gouverneur sur celui qui demande des assignés. Le retrait de main-d'œuvre est soumis aux mêmes règles qu'en 1894. Le patron doit à l'assigné un logement salubre, une ration égale à la ration normale, une somme mensuelle dont le tarif est fixé par le Gouverneur et approuvé par le Ministre.

Le pécule est divisé en pécule disponible et pécule

réservé. Le premier n'a pas la même importance pour tous les condamnés. Suivant que le transporté est de 1^{re}, 2^e ou 3^e classe, son pécule disponible sera les 30, 25 ou 20 % de son pécule total. Le pécule est mis à la fin du mois à la disposition du condamné qui n'aura pas été puni de cellule.

Le pécule réservé comprend les économies faites sur le pécule disponible et le reste du pécule total. A la libération du condamné, il lui est versé jusqu'à concurrence des 3/4, le reste étant conservé pour son établissement définitif ou pour son retour en France.

Si le pécule atteint au moins le prix du voyage retour, il est augmenté de 30 % comme premières ressources pour le condamné à son arrivée sur la métropole.

Un autre décret de 1925, dans le but de permettre aux libérés de se reclasser, de trouver plus facilement du travail, crée un patronage des libérés. Ce patronage comprend le Procureur Général, le Directeur de l'Administration pénitentiaire, le Maire de Cayenne, le Président du Tribunal, le Chef de service des Travaux publics, le Chef de bureau des finances, 1 industriel et 1 agriculteur. En outre ce Conseil peut s'adjoindre, s'il le juge à propos, 3 membres élus par lui.

Ces réformes ont-elles apporté un grand changement ? ont-elles fait disparaître les inconvénients causés aux colonies par la présence des libérés ? C'est ce que nous examinerons dans le tableau actuel de la peine des travaux forcés.

CHAPITRE IV

Résultats pratiques de la législation actuelle

Nous venons d'étudier les principes actuels qui régissent la transportation après avoir envisagé l'évolution historique de cette peine depuis 1854 et les différentes réformes apportées par le législateur. Nous devons, pour être complet, avant d'examiner s'il y a lieu de réformer cette peine, voir quels sont les résultats pratiques des dispositions légales qui régissent actuellement les travaux forcés.

Les différents buts que se proposait le législateur en instituant la peine de la transportation ont-ils été atteints ?

Il faut immédiatement répondre que non, partageant en cela l'opinion de la grande majorité des auteurs.

Cuche reproche à la transportation « d'avoir fait doublement faillite comme institution répressive et comme procédé de colonisation (1) ».

Foïnitski et Bonnet-Maury déclarent également : « Si de là, on passe à la pratique, on est obligé de re-

(1) Cuche. *Op. cit.*, page 442.

connaître que la transportation n'a donné jusqu'à présent que des résultats négatifs (2). »

Plus près de nous, M. Chautemps déclarait au Parlement : « Je disais ce matin, dans une interruption, que nous avons un régime disciplinaire incohérent, indigne d'un pays civilisé et dont nous n'oserions pas nous entretenir publiquement dans un congrès.

La faillite de la transportation et de la rélégalion n'est plus à démontrer... (3). »

Il nous faut cependant, pour justifier notre opinion, envisager tour à tour chacun des buts poursuivis par le législateur afin de constater si les espoirs que l'on fondait sur la transportation étaient ou non chimériques.

SECTION I. — RÉSULTATS DUS A LA MAIN-D'ŒUVRE PÉNALE

Le but essentiel du législateur de 1854 et la raison d'être de la plupart des réformes postérieures était d'encourager la colonisation. Or les résultats obtenus sont, il faut le reconnaître, décevants.

En 1889, Boutinet, montrant les mauvais résultats de la transportation, déclare : « Il faut reconnaître dès maintenant que le fonctionnement de l'administration pénitentiaire n'a pas produit jusqu'à aujourd'hui les résultats qu'on en attendait », et cite un rapport officiel sur les travaux accomplis en Guyane par la main-d'œuvre pénale.

(2) Foïnitoki et Bonet-Maury, 1895. Transportation russe et anglaise, page 259.

(3) *J. O.*, 16 février 1912.

« Appelé à fournir des renseignements sur le fonctionnement du service pénitentiaire en Guyane, le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine ne pouvait citer en 1884, au nombre des travaux accomplis, que les quelques routes dont nous avons parlé et la ligne télégraphique qui relie Cayenne au Maroni (4). »

Moncelon, dans son ouvrage sur « Le baigne et la colonisation pénale par un témoin oculaire », déclare :

« En attendant, les rues de Nouméa sont des cloaques : la ville n'a pas d'égout, la caserne d'infanterie jette ses déchets sur la voie publique, il n'existe ni docks, ni bassins, ni chantiers, ni ateliers de construction, ni de réparation ».

Brouilhet adresse en 1899 les mêmes reproches à la transportation :

« Depuis plus de 200 ans qu'elle appartient à la France, les systèmes les plus divers de colonisation ont été tentés en Guyane. On doit avouer qu'aucun n'y a réussi et cette constatation est d'autant plus surprenante et douloureuse que les Guyanes voisines qui se trouvent cependant dans les mêmes conditions ont, sous l'influence de la Hollande et de l'Angleterre, atteint un degré élevé de développement (5).

Il écrit plus loin en parlant de la Nouvelle-Calédonie :

« C'est à tel point que la Nouvelle-Calédonie que l'on pouvait espérer voir se suffire à elle-même a reçu en 1897 près de 2.000 têtes de bétail de l'Aus-

(4) Boutinet. Les transports aux colonies, 1889, page 71.

(5) Brouilhet (1899). La transportation, page 102.

tralie et pour plus de 17.000 livres sterling de blé, farine, pommes de terre (6) ».

Mais, dira-t-on, ces témoignages sur le peu de résultats obtenus aux colonies par la main-d'œuvre pénale remontent déjà à quelques années et il est fort possible que les réformes récentes aient pu modifier le rendement au point de vue colonisation des condamnés aux travaux forcés.

Il n'en est rien : les enquêtes les plus récentes faites dans nos colonies pénales démontrent à l'évidence que l'œuvre accomplie par les transportés est toujours aussi stérile.

A. Londres, dans son reportage sur le bagne qui fit si grand bruit à l'époque et suscita les réformes de 1925, nous décrit ainsi les quelques travaux publics accomplis en Guyane par l'Administration pénitentiaire, le port de Cayenne et la route coloniale n° 1.

« J'ai pu voir bien des ports miteux au cours d'une vie dévergondée, mais Cayenne passa du coup n° 1 dans ma collection.

Ni quai, ni rien et si vous n'aviez les mains des forçats pour vous tirer de la barque au bon moment, vous pourriez toujours essayer de mettre pied sur la terre ferme. »

Examinant ensuite le chantier de construction de la route n° 1 :

« Ce n'est pas un camp de travailleurs, c'est une cuvette bien cachée dans les forêts de Guyane, où

(6) Brouilhet, 1899. La transportation, pages 102 et 123.

l'on jette des hommes qui n'en remonteront plus. 24 kilomètres de route dans ces conditions-là, mais c'est magnifique en 60 ans. Dans 4 siècles, nous aurons probablement réuni Cayenne à Saint-Laurent et ce sera plus magnifique encore.

Pourtant la question serait de savoir si l'on veut faire une route ou si l'on veut faire crever des individus. Si c'est pour faire crever des individus, ne changez rien. Tout va bien ! Si c'est pour faire une route... (7) ».

Un forçat interrogé lors de ce reportage s'exprime ainsi :

« Ah, la Guyane devrait être un Eldorado. Songez que moi, je suis le 27.307, un très vieux cheval. On en est maintenant à 47.000. Cherchez une route, un chemin de fer. Cherchez la trace du passage de 47.000 blancs. On ne voit pas même leurs tombes...

Le bagne n'est qu'une machine à faire le vide. Et cette machine coûte 14 millions par an à la France. »

Enfin, tout récemment, un reporter envoyé en Guyane faisait les mêmes constatations :

« La mise en valeur de la Guyane ? Bonnes gens, je vous arrête : Les travaux forcés, les « durs », cela coûte 30 millions par an à la France. Qu'est-ce que cela rapporte à la Guyane : vous devinez : 0.

Cayenne n'a pas de port : ses maisons s'effritent : les fondrières de ses rues se creusent chaque fois qu'il pleut et il pleut souvent en Guyane : ses canalisations se percent ou se bouchent.

(7) Albert Londres. Au bagne, 1923, pages 25, 96, 149.

Il n'y a pas de routes en Guyane. Il n'y a pas de voies ferrées.

Ne me démentez pas en me parlant des 15 kilomètres de la route de Remure ou du Dégrad des Canes ; des 32 kilomètres de route de Mathoury, ni de la route coloniale n° 1. N'essayez pas de me confondre en me citant le Decauville qui relie Saint-Laurent à Saint-Jean.

Vous feriez rire les bons vivants et les autres grinçeraient des dents.

La Guyane a un canal : le canal Laurent, long de 1 kilomètre, large de 15 mètres environ.

La Guyane n'a pas un pont digne de ce nom. Les poteaux télégraphiques sont des branches d'arbres.

Et cependant huit cents hommes punis de travaux forcés débarquent tous les ans à Saint-Laurent. Depuis que dure la transportation en Guyane, c'est un peu plus de 60.000 hommes qui sont arrivés ici, des hommes jeunes, encore forts (8) ».

Ce tableau montre en définitive que les résultats obtenus dans la mise en valeur de la Guyane par l'élément pénal sont insignifiants, vu le grand nombre de transportés qui y furent envoyés.

SECTION II. — EFFET AU POINT DE VUE INTIMIDATION
DES CONDAMNÉS

Un des autres buts essentiels poursuivis par le législateur en instituant la peine de la transportation était de débarrasser la métropole d'individus inadap-

(8) « Les Hommes punis », reportage de Larique, publié par « Détective », d'octobre 1931 à janvier 1932.

tables et socialement dangereux. Ce but a-t-il été réellement atteint ? Pas davantage.

On pourrait cependant supposer que l'éloignement où les condamnés se trouvent de la métropole empêche toute chance d'évasion. Il n'en est rien.

En 1873, un auteur déclarait, en parlant de la peine des travaux forcés et des mesures prises en faveur des forçats :

« Encore ces bons procédés dont on use envers eux, au grand détriment du Trésor, n'ont-ils pas même l'avantage de les attacher à la terre, puisque dans le cours d'une seule année, il s'est produit 402 évasions (9) ».

En 1883, on constata 886 évasions, 409 en 1885.

Henri, dans son Etude critique de la transportation en Guyane, donne un tableau assez significatif du nombre d'évasions qui se produisirent dans les premières années de ce siècle :

1904	813 tentatives	151 définitives
1905	576 —	41 —
1906	879 —	250 —
1907	858 —	120 —
1908	838 —	128 —
1910	550 —	

C'est également en 1912 que M. Chautemps disait au Sénat :

« On s'évade des camps de la transportation et de la relégation à volonté. On n'arrive pas toujours au

(9) Lebon. Discours de rentrée à la Cour d'Appel de Dijon, 1873.

port, mais chaque année il rentre en France une bonne douzaine de forçats (10) ».

Géo London, dans son ouvrage « Aux portes du Bagne », nous rapporte ce passage d'une conversation qu'il eut avec le pasteur du dépôt de Saint-Martin-de-Ré :

« Il y en a, dit le pasteur Calas, que je revois deux ou trois fois. Ils s'évadent, on les reprend. Ils s'évadent de nouveau, on les reprend encore et ils recommencent, ainsi de suite (11) ».

Ceci prouve suffisamment combien s'évader est une tâche relativement facile pour certains forçats. Et malheureusement ceux qui réussissent à s'évader sont toujours les malfaiteurs les plus dangereux.

La raison de ces évasions multipliées tient en grande partie au peu de surveillance exercée sur les forçats, par suite du manque de personnel de l'Administration pénitentiaire.

M. Chautemps déclarait le 17 mars 1909 :

« Sous les tropiques, pour avoir un surveillant vigoureux qui ne soit ni en congé, ni à l'hôpital, il faut en payer 4 ou 5. C'est ce qui fait qu'en réalité, il y a 1 surveillant pour 50 condamnés (12) ».

Ce qui était vrai en 1909 l'est encore aujourd'hui :

« C'est la nature qui garde le forçat, beaucoup plus que l'Administration pénitentiaire et rend les évasions si difficiles si périlleuses, souvent mortelles :

(10) *J. O.*, 16 février 1912.

(11) London. *Aux portes du bagne*, page 88.

(12) *Revue pénitentiaire*, 1909, page 484.

700 surveillants pour 6.000 forçats et 1.500 relégués (13) ».

Souvent, d'autre part, les évasions sont facilitées par des colons des Guyanes voisines qui ont besoin de main-d'œuvre.

La fréquence de ces évasions a un résultat déplorable sur les condamnés, lesquels, au lieu d'essayer de s'amender pour s'attirer un sort plus enviable sur la colonie où ils sont irrémédiablement fixés, prennent leur mal en patience en croupissant dans le vice et la paresse, sachant que tôt ou tard ils réussiront à s'enfuir.

Quand on apprit au bagne que le trop célèbre docteur Bougrat, parti de Saint-Laurent un dimanche matin, après 10 semaines de bagne, était devenu un médecin considéré au Vénézuéla, son exemple a dû inciter beaucoup de condamnés à tenter leur chance.

C'est d'ailleurs cette possibilité offerte au forçat d'échapper à son châtement qui enlève en grande partie, comme nous le verrons, à la peine des travaux forcés son caractère exemplaire et intimidant.

Géo London résumait ainsi l'état d'esprit des condamnés aux travaux forcés sur le point de quitter le dépôt de Saint-Martin-de-Ré pour la Guyane :

« De même qu'à la caserne, ici on compte les jours, ces jours qui séparent encore de celui de l'embarquement. Partir! Partir! Tous en ont le désir ardent, la fièvre brûlante. Là-bas, c'est l'inconnu, les espaces immenses et le reste.

(13) Dieudonné. *La vie des forçats*, 1930.

L'évasion, c'est l'obsession de chaque instant ⁽¹⁴⁾ ».

« Pendant la guerre, quand on ne transportait pas, l'Administration pénitentiaire a reçu des plaintes de condamnés qui parlaient même d'aller devant le Conseil d'Etat et qui prétendaient avoir le droit d'être transportés. Textes en mains, ils émettaient la prétention d'obliger l'Administration à leur offrir ce voyage! C'est donc bien qu'ils avaient quelques espérances. N'était-ce pas surtout celle de s'évader? On ne saurait nier qu'il y a beaucoup d'évasions et ces évasions constituent un espoir qui est peut-être assez fort, à lui seul, pour en compenser les rigueurs; ils ont l'espérance, que Dante n'avait pas mis à la porte de son Enfer ⁽¹⁵⁾ ».

La peine des travaux forcés, par le seul fait qu'elle a perdu, par suite des évasions répétées qui se produisent, son inéluctabilité, a perdu, disions-nous, par là même, son caractère d'intimidation vis-à-vis de ceux qu'elle frappe et son caractère d'exemplarité. Là encore on constate une faillite de la transportation.

Il suffit pour s'en convaincre de lire les réflexions émises par des criminels en apprenant leur condamnation aux travaux forcés :

Le Fèvre dans son enquête au bagne obtint cette réponse d'un forçat :

« Le bagne tel qu'il est, j'aime encore mieux ça que la réclusion en France jusqu'à la fin de mes jours. Quand même y aurait-il le chauffage central dans ma cellule et l'électricité ⁽¹⁶⁾ ».

(14) Géo London. « Aux portes du bagne », page 49.

(15) M. Mossé. Revue pénitentiaire, 1930, page 133.

(16) Le Fèvre. Bagnards et chercheurs d'or.

Géo London rapporte une opinion semblable :

« Apprenant dans sa cellule de la prison de Versailles, la veille même de l'exécution de son principal complice Montfort, que, plus heureux, il bénéficiait de la grâce présidentielle, Barrère, l'assassin du gardien Lenormand, s'écria sans fard :

« Et maintenant, à nous la belle vie. J'aurai vite fait de f... le camp de la Nouvelle ⁽¹⁷⁾ ».

Cet état d'esprit ne date pas d'aujourd'hui. En 1899, Brésillion, dans son ouvrage sur la transportation, s'exprime ainsi :

« Le pénitencier peut être dit une Société dont l'aristocratie est formée des individus qui ont fait leurs preuves. Et comme les forçats sont au courant de tout ce qui se passe dans la métropole, ils font une ovation aux criminels célèbres, aux malfaiteurs féroces quand ils arrivent parmi eux pour subir leur peine. Etre transporté, c'est un rêve pour le criminel, c'est le Pactole ⁽¹⁸⁾ ».

Il cite deux exemples à l'appui de ses dires :

Delbary, condamné en 1884 par les Assises de la Seine pour assassinat à 8 ans de travaux forcés, dit :
« Eh bien, tant mieux, j'irai apprivoiser les Canaques ».

Un autre bandit, Altmayer, condamné à 12 ans de travaux forcés, déclara :

« Je vais donc voir la Nouvelle et il paraît qu'on n'y est pas trop mal. En tout cas, je préfère ce voyage

(17) London. Aux portes du bagne, page 73.

(18) Brésillion. Le transportation, page 159.

d'agrément à l'internement en cellule; c'est plus gai et puis on s'échappe plus facilement ».

Beaumont et de Tocqueville partagent cette opinion :

« Non pour le malheur de notre société tout entière, le bague n'existe plus, car nous ne saurions jamais considérer comme le dernier des châtimens après la peine de mort, pour nos malfaiteurs endurcis, ni la mise en concession sur un excellent territoire et sous un climat incomparable, ni la domesticité dans une maison bourgeoise, à titre de garçon de famille et de bonne d'enfant, ni le placement dans un bureau comme employé aux écritures, le tout couronné à l'heure de la vieillesse par une retraite paisible et champêtre, dans un air excellent, sur la pittoresque île des Pins ».

Comme conclusion de son ouvrage sur la transportation, Boutinet notait en 1889 que « La perspective d'un voyage au delà des mers n'inspire plus aucune crainte au condamné (19) ».

Lenormand déclarait en 1861 : « La peine a, à ce point, perdu sa puissance d'intimidation, que bien souvent les accusés la préfèrent à la réclusion (20) ».

Un rapport fait en 1889 s'exprime ainsi :

« Les criminels n'ont d'ordinaire aucun goût pour « la centrale » qui les happe dès que leur peine dépasse une année d'emprisonnement. S'ils ont des « relations » aux colonies, l'esprit aventureux, le goût des

(19) Boutinet. Les transportés aux colonies, page 234.

(20) Lenormand, 1861. Discours de rentrée à la Cour d'Appel de Dijon.

voyages, si la métropole n'a rien, ni personne qui les retienne, s'ils sentent qu'il n'y a plus pour eux « rien à faire » ils se résignent à prendre leur retraite hors de France après une carrière accidentée. A l'occasion, ils jouent à quitte ou double : Travaux forcés ou acquittement. Point de réclusion surtout ! D'où ce mot d'un client expérimenté à son avocat : « Et surtout, pas de circonstances atténuantes (21) ».

Cet état d'esprit est tellement répandu parmi les clients des Cours d'Assises que nous avons pu en faire l'expérience personnelle.

Un vieux cheval de retour, nommé B..., que nous avons à défendre devant la Cour d'Assises de la Côte-d'Or, où il était poursuivi pour une série de vols qualifiés, nous confia ceci :

« J'ai pas besoin de circonstances atténuantes. J'aime autant partir tout de suite en Guyane où je tâcherai de me débrouiller, que de « tirer » 6 ou 7 ans de réclusion ».

Et c'est avec le sourire qu'il accueillit sa condamnation à 7 ans de travaux forcés.

En résumé, la peine des travaux forcés n'a jamais eu et a moins que jamais le caractère d'intimidation visé par la loi.

SECTION III. — EFFETS AU POINT DE VUE AMENDEMENT ET RECLASSEMENT

La transportation avait été créée, avons-nous dit, non seulement pour débarrasser la métropole d'indi-

(21) Notice, année 1889.

vidus dangereux, pour mettre en valeur des colonies insuffisamment peuplées, pour inspirer aux individus prédisposés au crime une crainte salutaire d'un châtement rigoureux, mais encore dans le but d'amender les criminels et de permettre dans la mesure du possible leur reclassement au sein d'un monde nouveau.

Nous avons vu qu'aucun des trois premiers buts n'avait été vraiment atteint. Le législateur a-t-il eu plus de succès en ce qui concerne l'amendement et le reclassement des transportés, c'est ce que nous devons maintenant examiner.

C'est dans l'amendement des transportés que la loi de 1854 et les règlements postérieurs ont fait le plus complètement faillite. Nous avons vu qu'un des principaux reproches, une des critiques les plus fondées qui avaient été adressées à l'ancienne peine des galères et au régime du bagne étaient l'immoralité choquante régnant parmi les condamnés. Or tous ceux qui, depuis que la transportation existe, ont étudié son organisation et ses résultats pratiques, sont unanimes à reconnaître que l'immoralité des mœurs est bien loin d'être en régression parmi les condamnés aux travaux forcés.

Avant même que cette institution entra en vigueur, certains auteurs étaient assez sceptiques et doutaient que la transportation pût amender les condamnés.

« Je ne sache pas que les coupables soient, qu'on me passe la comparaison, comme les vins de Bordeaux, auxquels il suffit d'un voyage sur mer pour les améliorer, et, par conséquent, il n'y a guère plus de

raison que les condamnés reviennent meilleurs de Cayenne que de la Force ou de Bicêtre (22) ».

D'autres, au contraire, espéraient beaucoup pour le relèvement du condamné des avantages accordés au libéré, témoin Michaud :

« A cet aventurier qui n'a vécu que de rapines, à ce déclassé que le dénuement a conduit au crime, la société leur dit : votre place est ici, marquée d'avance parmi les gens honnêtes et utiles : apprenez un métier et vous l'exercerez facilement au milieu d'une société naissante, défrichez les terres, fécondez-les par votre labeur et quelque jour, elles vous appartiendront, l'Etat vous les concèdera.

A cet homme qui n'a souvent connu dans la métropole d'autre abri que celui des bouges et des tripots, elle ouvre cette perspective de l'asseoir un jour au foyer domestique entouré de sa femme et de ses enfants (23) ».

Ce beau rêve, hélas, ne s'est jamais réalisé, maintenant moins que jamais.

Parlant de l'immoralité régnant parmi les libérés, Mimande dit : « Cette lèpre morale est telle qu'elle pénètre jusqu'aux moelles des individus qui, pourtant, sembleraient en être un peu garantis par les habitudes de leur éducation ».

« Les généreuses tentatives faites jusqu'à ce jour pour moraliser le condamné par la propriété, la famille ou la paternité ont misérablement échoué. Les

(22) Lucas. Du système pénitentiaire en Europe et aux O. S. A., (1828), page 28.

(23) Ganière. La transportation, 1899, page 76.

faits sont là pour prouver que la situation morale des condamnés est déplorable et que la transportation est aussi impuissante au point de vue de l'amendement qu'à celui de la répression (24) ».

M. Chautemps, dans un rapport que nous avons déjà eu l'occasion de citer, le 17 mars 1909, s'exprime ainsi :

« Et je dis que les mœurs les plus abominables y règnent. Elles y règnent officiellement. L'accouplement est toléré (25) ».

Le 21 avril de la même année, Bérenger disait sur le même sujet :

« L'individu qui arrive, s'il veut se défendre, est violé : on s'y met à plusieurs (26) ».

« Ceux qui ne sont pas complètement tarés, dit Vigé, ne tardent pas à le devenir grâce aux leçons que, généreusement, on leur donne. Dans les pénitenciers, il existe un Code de règles ignobles, toute une franc-maçonnerie du vice (27) ».

Tripot, décrivant la vie de la case, s'exprime en ces termes :

« C'est alors que le rut des instincts pernicieux s'étale dans toute sa perversité et il est nombre de déportés dont la gangrène morale n'est pas encore telle qu'elle puisse s'accommoder sans dégoût, sans nau-sée de cette révoltante promiscuité. Dans ces nocturnes bacchantes, le bandit le plus fort donne le ton,

(24) Beauchet. La transportation et la colonisation pénale à la Nouvelle Calédonie (1898), page 84.

(25) Revue pénitentiaire, 1909, page 486.

(26) Revue pénitentiaire, 1909, page 656.

(27) Vigé. Colonisation pénale, 1911, page 71.

fait la loi et d'écœurants personnages imposent à leurs voisins le spectacle et l'exemple des ignominies les plus honteuses. C'est là, dans ces chambrées vicieuses qu'existe le véritable foyer de la dépravation reprochée au bagne...

« Examinez la blancheur de ses mains, voyez ses allures efféminées : il fait partie de cette catégorie équivoque que nous appelons ici des « demoiselles ». Cette sorte de pensionnaires travaillent peu. Ils allient leur sort à celui d'un compagnon de servitude plus rustique, plus apte aux rudes besognes et tout disposé à faciliter la mollesse du camarade, en prenant pour son compte et à sa seule charge les tâches qui effraient la nonchalance de l'autre.

En échange, la « demoiselle » se prête à certaines complaisances sur la nature desquelles je me garderai bien d'insister (28) ».

Declareuil, parlant du dépôt de Saint-Martin-de-Ré, cite le cas d'un « gamin » que le directeur dut mettre en cellule uniquement pour le protéger des ob-sessions d'un autre détenu.

Les décrets de 1925 avaient bien paré à cet inconvenient en ordonnant l'isolement des condamnés au dépôt avant le départ et lors de la traversée. Malheureusement, s'il faut en croire les plus récents reportages, la situation est demeurée inchangée au lieu d'exécution de la peine.

Albert Londres, dans son ouvrage « Au bagne », s'est sévèrement élevé contre l'immoralité qui règne parmi les condamnés :

(28) Cupiet. Au pays de l'or, des forçats et des Peaux-Rouges, pages 5 et 8.

« Un des quatre buts du législateur quand il inventa la Guyane fut le relèvement moral du condamné. Voyez-vous la face, législateur ! Le bagne, c'est Sodome et Gomorrhe — entre hommes ⁽²⁹⁾ ».

Dieudonné rapporte les mêmes faits :

« Les surveillants changent aussi d'un bagne à l'autre les jeunes éphèbes déjà en possession de maris. A quoi bon ? Ils se marieront de suite dans l'autre bagne. Et voilà d'autres haines ardentes entre les mains d'un même homme ».

Les porte-clés sont des forçats, en majorité des Arabes, qui assument la charge de garder leurs co-détenus. Comme tous ces Arabes, sans exception, sont invertis, ils recherchent parmi les nouveaux ceux qui leur plaisent le mieux. Ils s'ingénient alors pour leur procurer un emploi, où ils pourront les rejoindre facilement ».

Voici la description de la vie dans la case :

« Dans la case mal éclairée d'un quinquet, les forçats ont allumé leurs lampes de fortune. Un peu de pétrole dans une boîte de lait vide, un morceau de chemise en guise de mèche. Cinquante quinquets sont allumés et fument âcrement. Les forçats jouent aux cartes, écrivent, disputent. Des couples roucoulent.

Les « invertis » en faisant des effets de torse et de jambes raccrochaient sans vergogne dans le « coursier ». Sans vergogne, ils allaient en quelque coin sombre et se livraient pour 10 sous ⁽³⁰⁾ ».

« De grands pervers se plaisent au bagne comme

(29) Albert Londres. *Au bagne*, page 41.

(30) Dieudonné. *La vie des forçats*, 1930, pages 66 et 145.

des poissons dans l'eau et pour une fortune ne s'en évadent pas.

A chaque arrivée d'un convoi de nouveaux, ils mettent la main sur les plus jeunes qui veulent bien se laisser faire, c'est-à-dire sur le plus grand nombre. L'Administration pénitentiaire sait cela. Elle n'y peut rien. Elle laisse courir. Plus la perversion est grande, plus de divisions règneront et moins elle aura de mal ⁽³¹⁾.

London, dans son enquête à Saint-Martin-de-Ré, fut appelé à faire les mêmes constatations :

« Vous conviendrez que ce n'est ni le Directeur, ni les vénérables aumôniers du bagne, l'abbé Picaud, le pasteur Calas, avec qui j'ai eu de longs, émouvants et substantiels entretiens, qui auraient pu m'édifier sur les habitudes de certains relégués qui répondent aux surnoms évocateurs de « Georgette » et de « la mère Lucas ⁽³²⁾ ».

En 1928, M. Péan, chargé par l'Armée du Salut de faire une enquête, s'exprime de même sur les mœurs en honneur chez les forçats :

« Ma première impression à mon arrivée en Guyane a été pénible et douloureuse ». Il voit les cases où les condamnés sont enfermés la nuit, où nul gardien ne peut pénétrer et où des hommes encore jeunes sont contraints par une force brutale à subir les étreintes des vieux bagnards.

« Il est regrettable que des hommes condamnés aux travaux forcés soient en même temps condamnés à

(31) Dieudonné. *Op. cit.*, page 179.

(32) London. *Aux portes du bagne*, page 15.

l'ignominie forcée... Ce qui est aussi infiniment regrettable à constater, c'est que ces pratiques vicieuses se passent sous les yeux même des membres de l'Administration pénitentiaire qui les tolèrent, et cela en vue de leur propre sécurité... »

« Lorsqu'un homme est changé de camp, s'il est lié exagérément avec l'un de ses camarades, on ne le déplacera pas seul, on les changera ensemble, afin qu'ils soient tranquilles, disent les surveillants ».

Enfin, le reportage le plus récent, celui qui fut organisé par l'hebdomadaire « Détective », dans le courant de l'année 1931, ne put que confirmer les récits antérieurs.

On peut y lire ceci, dans un passage sur la vie d'un forçat :

« Dans la case, il fut assailli de sollicitations pressantes et brutales ; il céda une nuit qu'un farouché forçat, un ancien bataillonnaire, lui posa nettement ce dilemme : l'amour ou le poignard »...

Voici également le récit d'une scène, comme il s'en passe presque chaque nuit dans la case :

« L'un d'eux s'est approché du petit qui pleure. Il lui souffle son haleine empestée dans le visage ; ses mains fouillent sous la couverture. Sa voix est rauque, ses yeux presque convulsés. « Tu ne veux pas que je te console, petit môme ». C'est une brute ignoble que l'enfant repousse. « Laisse-moi, je t'en supplie. Plus tard, peut-être, ajoute-t-il pour s'en débarrasser. L'autre, affolé de luxure, souffle avec peine,

comme s'il allait avoir une congestion. S... il faudra bien que tu y passes un jour ou l'autre. (33) ».

On voit donc, d'après tous ces témoignages, que la luxure et la pédérasie n'ont jamais cessé de régner en souveraines maîtresses dans les mœurs des forçats, et maintenant autant que jamais. Ce ne sont d'ailleurs pas les seuls vices qui font du bagne une « école de dépravation et de perdition ». Les surveillants, en effet, non contents de laisser par leur coupable négligence des mœurs contre nature s'implanter chez les condamnés et de donner aux « liaisons ainsi faites » une consécration quasi-officielle, ferment les yeux sur les irrégularités, les indélicatesses et les vols commis par certains forçats, au préjudice de l'Administration pénitentiaire, grâce à l'emploi qu'ils occupent. Il faut reconnaître que ces procédés sont qualifiés de l'euphémisme de « débrouille ».

« Les nouveaux forçats ne sont en Guyane que depuis quelques jours et ils vont d'étonnement en étonnement. Ils constatent qu'il n'y a au bagne que vols et rapines, prostitution et mouchardage, injustices et corruption.

Les places sont l'objet d'intrigues et de commerce aux îles comme à Saint-Laurent et à Cayenne.

« L'emploi de cuisinier au camp de Saint-Laurent rapporte plus de 100 francs par jour. Non pas qu'il soit payé mais la vente des vivres volées sur les rations, avec l'aide de différents complices qui ne sont pas tous des forçats rapporte plus qu'un salaire.

(33) Les Hommes punis, reportage de « Détective », 1931.

L'emploi de cuisinier dans les hôpitaux rapporte davantage peut-être toujours pour les mêmes raisons. A la pharmacie, on vendra les objets de pansements destinés aux malades ; dans les magasins de la Pénitenciaire, on vendra les effets, les souliers, le savon, le pétrole, etc., dans les cambuses, les vivres de conserve, le vin, le café en grain, les légumes secs, etc., et des paniers de pain sortiront des boulangeries tous les jours pour être vendus au dehors ⁽³⁴⁾ ».

Larique, lors de l'enquête qu'il fit en Guyane en 1931, fut amené à constater les mêmes abus :

« Le forçat-jardinier se débrouille en mettant de côté des légumes verts qu'il vendra quelques sous au surveillant dont la femme et les enfants sont dégoûtés du riz et des légumes en conserve.

Les forçats comptables se débrouillent en vendant les places.

La débrouille au bagne est reconnue, autorisée. Des surveillants la pratiquent comme les forçats et souvent avec leur complicité ⁽³⁵⁾ ».

On voit par ces exemples que le bagne qui devait moraliser les individus ne fait que les corrompre davantage. On a peine à concevoir ce que doivent être les souffrances morales d'être plongé dans un milieu aussi abject pour un homme ayant reçu une certaine éducation et chez qui le sens moral n'est pas complètement éteint, qui sera envoyé au bagne pour un crime ne dénotant pas une perversion particulière, un

(34) Diendonné. *Op. cit.*, pages 69 et 91.

(35) « Détective », n° 159 : « Les hommes punis ».

crime passionnel par exemple, à supposer que, par impossible, il n'ait pas été acquitté par le jury ⁽³⁶⁾.

Les essais de reclassement des condamnés aux travaux forcés ont été tout aussi vains.

Beaucoup d'auteurs d'ailleurs trouvent cet espoir illusoire en lui-même, abstraction faite des résultats obtenus dans nos colonies.

M. Léveillé qui, pourtant, prônait les mérites de la transportation, déclarait qu'il y avait « de l'optimisme, de l'illusion » dans cet espoir conçu par le législateur de convertir le condamné en un colon à l'heure de la libération, de faire du malfaiteur un petit bourgeois, un père de famille, presque un citoyen dans la mesure du possible, à la condition toutefois qu'il vécut loin, très loin de sa patrie ancienne.

Brouilhet partage cette opinion :

« Si, dans la métropole, les libérés qui restent par comparaison avec la population libre une infime minorité n'arrivent pas à se reclasser au milieu d'elle, comment espérer d'obtenir aux colonies un tel résultat ». Il ajoute ensuite, étudiant les concessions en vue du reclassement :

« Pas plus que l'amour de la famille pour ceux qui demandent à contracter mariage, l'amour de la terre n'est pour ceux qui sollicitent la mise en concession le mobile unique ou même principal ⁽³⁷⁾ ».

En admettant même que ces tentatives de reclasse-

(36) « Détective », n° 155 : Note du médecin du bagne sur « Mestorino » : « Il était d'une très grande douceur et ses yeux avaient un reflet particulièrement puéril. Mestorino est mort de la case ».

(37) Brouilhet. *La transportation, 1899*, page 61.

ment réussissent, elles peuvent présenter un grave danger. Par les avantages que l'Administration pénitentiaire accorde aux condamnés aux travaux forcés qui ont purgé leur peine, les habitants de la colonie et les colons libres ne peuvent qu'être découragés de leurs efforts devant ces primes accordées au crime.

« On se demande pourquoi il y a encore des malheureux qui persistent à rester honnêtes au prix de tant d'efforts et de misères, alors qu'il suffit de se faire mettre au bagne pour avoir droit aux faveurs de l'Etat et mériter les propriétés que l'Administration pénitentiaire de la transportation distribue aux forçats en cours de peine ⁽³⁸⁾ ».

« A côté de cette situation que l'Administration fait à ses forçats en leur prodiguant les subventions et les faveurs, on peut mettre en parallèle la situation misérable que le colon libre obtient au prix de longs et inutiles efforts.

J'avoue que du fond de ma conscience, je sens s'élever une protestation quand je vois tant d'honnêtes ouvriers contraints, par le chômage ou un accident de travail, de mendier leur pain et celui de leurs enfants, alors que, sous forme de salaires, de vivres et de concession l'Etat prodigue, sans compter, ses libéralités aux vétérans du crime ⁽³⁹⁾ ».

En fait nous avons vu en étudiant le régime des libérés que bien peu nombreux étaient ceux qui parvenaient à se reclasser. Cela s'explique aisément car

(38) Moncelon. *Op. cit.*, rapporté par Brouilhet, Colonisation pénale, page 115.

(39) Pierret. Transportation et colonisation pénale.

pour obtenir le reclassement des condamnés, un double écueil est à éviter.

Si on envoie les libérés dans une colonie déserte, les condamnés finiront par devenir des convicts : laissés à eux-mêmes, toute idée de peine disparaîtra — intimidation, amendement et reclassement seront nuls.

Si la colonie choisie est une colonie relativement peu peuplée, le reclassement des condamnés qu'on y enverra ne sera possible qu'autant que le nombre total de condamnés ou libérés sera nettement inférieur à celui de la population libre, ce qui lui permettra d'être englobé par elle.

Il n'en est malheureusement pas ainsi en Guyane : dans cette colonie qui comprend 30.000 habitants (dont 15.000 habitent Cayenne), il y a 6.000 forçats et 1.500 relégués. Il faut ajouter à cette population pénale les libérés dont le nombre s'élevait au 1^{er} juillet 1928 à 2.390.

On conçoit donc aisément que par le seul fait de son nombre, cette population, restant groupée, ne peut espérer se reclasser.

D'autre part, l'Administration pénitentiaire, en concédant la main-d'œuvre pénale à un prix relativement modique, fait concurrence aux libérés qui ne peuvent trouver d'emplois.

Aussi « ils font les métiers les plus insignifiants pour vivre. Les trois quarts vivent de rapine : il n'y a plus de place dans les pénitenciers où on occupe

les assignés qui font jusqu'à 18 heures de travail pour des prix infimes ⁽⁴⁰⁾.

Enfin, comme le fait remarquer Calmel, on ne peut guère concevoir de reclassement d'un condamné, que, pendant toute la durée de sa peine, on n'a cherché par aucun moyen à amender.

Aussi le résultat est-il décourageant. Du système de la transportation tel qu'il existe actuellement, c'est dans le reclassement des condamnés libérés qu'il faut noter l'échec le plus complet.

Les libérés ne sont soumis à aucun contrôle.

« Il y avait au 1^{er} juillet 1928 2.393 libérés, 1.099 n'ayant pas répondu à l'appel annuel sont supposés errants dans la brousse, servant de pâture aux moustiques, aux serpents et aux fauves, sans que personne s'inquiète de leur sort ⁽⁴¹⁾ ».

« Alors, hors des prisons, dans la rue, sans un sou, portant tous sur le front comme un fer rouge et comme recommandation, ancien forçat, avilis, à la fois révoltés et matés, minés par la fièvre redressés par le tafia, vont, râlent, invectivent, volent et jouent du couteau les parias blancs de Saint-Laurent-de-Maroni.

Leur formule est juste : le bagne commence à la libération ⁽⁴²⁾ ».

« 2.448 individus, moral anéanti, physique dégradé, bêtes de somme. Pas même ! bête galeuses qu'on chasse. On leur a assigné un espace et dans cet espace, ils grouillent, maudissent le jour, se révoltent tout

(40) Declareuil. *Op. cit.*, page 148.

(41) Péon.

(42) Londres. *Op. cit.*, page 164.

haut, se saoulent, s'entretuent. Voilà l'amendement.

Ils sont assis sur ce trottoir, sombres lazaroni. Vous passez, ils ouvrent un œil et se rendorment. Voilà la colonisation ⁽⁴³⁾ ».

« Aussi tous les libérés qui ont conservé quelque sentiment de dignité se hâtent dès qu'ils ont amassé le prix du passage de s'embarquer et de quitter cette terre où les rangs des honnêtes gens se ferment impitoyablement devant eux, pour gagner quelque pays.

« Où d'être hommes d'honneur, ils aient la liberté ⁽⁴⁴⁾ ».

« On aura beau dire et beau faire, ce n'est pas au milieu d'une population qui les aura vus courbés sur la chaîne que les libérés pourront plus facilement faire oublier leur origine et surtout l'oublier eux-mêmes. Ce n'est pas sur le lieu même de l'expiation, en vue de l'établissement maudit où il n'était hier qu'un numéro, dans des localités où il est exposé à rencontrer à chaque pas d'anciens camarades, soit en cours de peine, soit libérés, qui lui rappelleront son infâmie que l'ancien bagnard pourra se régénérer et reconquérir sa place dans la société ⁽⁴⁵⁾ ».

Si l'on considère les résultats du reclassement tenté par l'octroi de concession, il laisse à désirer.

De 1894 à 1899, 221 concessions durent être retirées, aux condamnés ou libérés concessionnaires, dont 130 pour défaut de culture et 37 pour inconduite.

(43) Londres. *Op. cit.*, page 272.

(44) Bruyant. *La transportation*, page 118.

(45) Beauchet. *Revue politique et parlementaire*, 1898.

Lors de son enquête au bagne, A. Londres ne signalait plus que 7 ou 8 concessions.

En définitive, nous avons pu constater, par un bref aperçu, les résultats obtenus dans chacun des buts visés par la transportation, lesquels laissent fort à désirer. Nous devons maintenant envisager les défauts de la transportation et les réformes proposées par les auteurs.

CHAPITRE V

Critique du système actuel

SECTION I. — INÉGALITÉ

Le principal reproche qu'on peut adresser à la transportation, c'est d'être une peine inégale. Tous ceux, en effet, qui commettent le même délit ne sont pas également pervertis et socialement dangereux. Indépendamment de ceux qui se rendent coupables d'un crime alors qu'ils sont en état de démence et n'ont plus par conséquent leur libre arbitre, on distingue, comme le faisait Lombroso, les criminels d'habitude et les criminels d'occasion. Or pour un même crime frappé de la même peine de travaux forcés, incontestablement le criminel d'occasion est puni plus que le criminel d'habitude, alors que, normalement, s'il devait y avoir une différence, ce devrait être le criminel d'occasion qui soit moins puni, parce que socialement moins dangereux.

« L'expiation est d'autant plus grande que le condamné mérite plus d'intérêt (1) ».

(1) D'Haussonville. Revue pénitentiaire, 1899, page 491.

En effet, outre les souffrances morales qu'il éprouvera à être plongé dans le milieu dont nous avons parlé, ce criminel d'occasion aura souvent laissé dans la métropole sa situation, sa famille, sa fortune et son éloignement lui en sera d'autant plus pénible. Au contraire, le coquin qui voit couronné ainsi tout un lourd passé de crimes ou de délits, est plus séduit par l'attrait de l'inconnu, le charme du voyage qu'épouvanté par la peine.

« Frapper donc celui-ci comme celui-là, assimiler au point de vue de la peine deux catégories de criminels que la science aliéniste et la science pénitentiaire distinguent si bien, c'est se livrer à une œuvre de mauvaise justice, c'est reculer le problème de l'amendement au lieu de le résoudre ».

Voilà la transportation, c'est-à-dire la guillotine sèche, suivant le mot terrible de Victor Hugo, pour les uns, une sorte de villégiature pour les autres (*1bis*) ».

« Dans les bagnes on voit soumis au même régime d'exécrables coquins et des malheureux qu'a perdus une minute d'égarement (2). »

Indépendamment de cette inégalité qui résulte du principe même de la transportation, il en existe une autre créée par les agents de l'Administration pénitentiaire.

En étudiant les résultats de l'application de la loi de 1854, nous avons vu qu'un des principaux griefs adressés aux agents de l'Administration pénitentiaire

(1 *bis*) Bruyant. *La Transportation*.

(2) Henri. *Op. cit.*

était cette multiplicité de fonctions auxquelles les forçats en cours de peine étaient employés.

Malheureusement, les « garçons de famille » sont loin d'avoir disparu. Albert Londres, lors de son séjour en Guyane, rencontrant dans la rue un forçat dans un coquet uniforme de marin, lui demanda ce qu'il faisait dans ce costume.

« Il faisait qu'il était porte-clefs et forçat influent et qu'un député était dans sa manche et qu'il faisait décorer les surveillants militaires et qu'il fallait que je fusse une rude gourde pour ne pas connaître les combinaisons de la transportation ».

Le même auteur écrit ailleurs : « En Guyane, on compte autant de garçons de famille que de moustiques. Il y a 20 fois plus de garçons de famille que de familles (3) ».

Dieudonné, dans ses mémoires, rapporte les mêmes faits :

« On voit des forçats employés depuis 20 ans chez quelque notable ou fonctionnaire, parfaitement adaptés à cette vie d'esclave affranchi et n'en voulant pas changer.

Cette catégorie de forçats résignés ne craint qu'une chose, la libération.

Et c'est tout le bagne, ces deux extrêmes :

Entre deux hommes condamnés à la même peine pour le même fait, l'un va crever sur la route pendant que l'autre a l'air d'un sous-préfet chez le gouverneur (4) ».

(3) Albert Londres. *Op. cit.*, page 35.

(4) Dieudonné. *Op. cit.*, page 220.

Toutes ces allégations sont corroborées par le récent reportage de Larique :

« Il y a le prolétariat du bagne et son aristocratie.

Le prolétariat casse des cailloux, entretient des chemins, travaille et meurt dans les chantiers forestiers.

Les autres sont secrétaires, plantons, arracheurs d'herbe, ouvriers d'art.

Des garçons de famille, il y en a partout : chez le Procureur, chez les banquiers, chez les officiers supérieurs, chez les gros commerçants ».

Les « durs », c'est le chantier de Gourdonville où les hommes ne sont ravitaillés que tous les 8 jours, et si terrible que l'Administration n'affecte pas de surveillants militaires à ce chantier.

Les « durs », c'est la reconstruction d'une digue du côté du Kouron.

Les hommes punis y travaillent dans la vase jusqu'au ventre (5) ».

Pierre de Reyssac, qui, voici à peine 2 ans, défraya tant la chronique judiciaire pour avoir tué sa maîtresse et l'enfant qu'il avait eu de celle-ci, après avoir été écrivain au bureau du commandant adjoint, est maintenant comptable aux vivres. Singulière expiation pour un homme deux fois assassin.

D'un tel état de fait, nous devons tirer la conclusion avec Henri :

« En résumé, il est permis de dire que l'inégalité dans l'exécution de la peine est l'un des défauts les

(5) « Détective », n 158 : « Les Hommes punis ».

plus frappants du régime actuel, celui qui, avec la promiscuité, est le plus contraire à l'amendement des transportés ».

SECTION II. — INFLUENCE NÉFASTE SUR LA COLONIE

Une autre critique qu'on peut adresser à la transportation telle qu'elle a été pratiquée jusqu'à ce jour, c'est d'éloigner la colonisation libre. C'est ce qui faisait dire à Franklin à propos de la transportation en Guyane en s'adressant aux habitants de la mère patrie : « Que diriez-vous si nous vous envoyions nos serpents à sonnettes ! »

« On a dit tout d'abord qu'aucune partie du monde n'étant absolument déserte, la population qui habite là avant la transportation, se trouve souillée par un contact que l'on n'a pas le droit de lui imposer (6) ».

(Franceschi.)

De son côté, Dieudonné constate les mêmes résultats déplorables :

« Mais une gangrène profonde, faite de tous les vices des hommes de toutes les races et de tous les pays après s'être étendue sur tout le bagne après avoir parfois contaminé des agents et leurs enfants, se faufile sournoisement au dehors, dans la population libre surtout chez les plus pauvres d'entre les noirs. Les meilleurs des Guyanais protestent contre le danger du bagne : « Qu'avons-nous fait, disent-ils, pour que la métropole nous envoie ses déchets ».

Et on voit un pays merveilleux, riche et presque vierge mourir de la présence du bagne. Pour tout le

(6) Franceschi. La Transportation, page 22.

monde, le nom de Cayenne est synonyme de bagne. Les Guyanais portent cette croix, semble-t-il, pour racheter les péchés des Français (7) ».

Certains auteurs, pour ne citer que Fabry et Declareuil (8), tout en reconnaissant que le fait pour une colonie d'être choisie comme lieu d'exportation de tous les grands criminels de la métropole lui cause le plus grand tort et décourage l'émigration libre, estiment que c'est cependant nécessaire et comme de deux maux il faut choisir le moindre, cette colonie sera sacrifiée à l'intérêt général.

« On ampute, écrit Declareuil dans son récent ouvrage sur « Les systèmes de transportation et de main-d'œuvre pénale aux colonies », un membre gangrené pour sauver l'ensemble du corps social (9) ».

Tel n'est point notre avis. Car de même que le Canada, actuellement un des plus riches pays du monde, était assez peu considéré à l'époque de Voltaire qui l'appelait « quelques arpents de neige », de même il n'est pas démontré que la Guyane qui, actuellement est à peu près inculte par suite des nombreuses fautes commises, comme nous l'avons vu, dans son exploitation, ne retrouvera pas une ère particulière de prospérité dans un avenir plus ou moins lointain, et il semble qu'on ne devrait se résoudre à sacrifier une colonie à la transportation qu'après que tous les autres systèmes auront échoué.

(7) Dieudonné. *Op. cit.*, page 180.

(8) « Il ne faut pas tomber dans des utopies dangereuses pour la sécurité de nos villes et de nos campagnes (Fabry). »

(9) Declareuil. *Op. cit.*, page 156.

SECTION III. — PEINE COÛTEUSE

Dans un autre ordre d'idées, il est une critique que l'on n'a jamais manqué d'adresser à la transportation, c'est d'être une peine beaucoup trop coûteuse. C'est d'autant plus regrettable que nous croyons avoir démontré que cette peine n'était d'aucune utilité ni pour le condamné, ni pour la métropole, ni pour la colonie.

Le *Journal Officiel* du 12 octobre 1892 constatait que pour 11.300 condamnés, le montant des dépenses par eux occasionnées avait été de 10.646.000 francs : le produit des recettes provenant de la transportation n'étant que de 645.000 francs, cela représentait une dépense de 10 millions pour 11.300 condamnés, 900 fr. par an pour chaque condamné chiffre supérieur à ce que coûtait alors un soldat au Gouvernement.

Car dans son ouvrage sur la transportation, Cor faisait le tableau des dépenses occasionnées par la transportation en Guyane et en Nouvelle-Calédonie. Elles se montaient à 124.348.815 fr. 45 pour la Guyane et 106.217.982 fr. 87 pour la Nouvelle-Calédonie. Le nombre des condamnés transportés dans chacune de ces colonies pendant ce temps était de 27.505 en Guyane pendant 43 ans et 20.382 à la Nouvelle-Calédonie en 32 ans.

Dans la seule année 1885, les dépenses occasionnées par les 9.900 transportés à la Nouvelle s'élevèrent à 5.100.000 francs, ce qui amenait le prix de revient de chaque condamné à 515 fr. 15.

Pour la même année, les dépenses nécessitées par les

3.550 transportés de Guyane étaient de 2.460.000 fr., ce qui portait à 672 fr. 96 la dépense que l'Etat engageait pour chaque transporté.

Or au bagne de Toulon, un forçat coûtait 459 fr. 47 et lui au moins faisait œuvre utile.

C'est ce qui faisait dire à MM. Beaumont et de Tocqueville :

« Lorsqu'en France, on saura à quel prix on fonde et on entretient une colonie pénale, peut-être verra-t-on s'éteindre pour ne revivre jamais, les dernières et rares convictions qui, parmi nous, luttent encore en faveur de la transportation ».

La plupart des auteurs s'élèvent contre ces dépenses exagérées pour un résultat nul.

« Voir quatre mille hommes, coupables pour la plupart de crimes et de délits de droit commun, vivre dans un doux far-niente, sur les rivages fertiles de l'île du Pin qu'ils se refusent à entamer, tandis qu'il en coûte à l'Etat 1.100 francs pour y déposer chacun d'eux et 700 francs par an pour l'y entretenir, quel étrange spectacle ⁽¹⁰⁾ ».

Dans la *Revue pénitentiaire* de l'année 1909, on signalait à propos de la transportation que les dépenses occasionnées par cette institution ainsi que par la relégation s'étaient montées de 1852 à 1855 à la somme de 350.759.499 francs. Le 17 mars 1909, M. Chautemps s'exprimait en ces termes : « Rapporteur du budget, j'abordai la question (transportation) par

(10) Lebon. Discours de rentrée à la Cour d'Appel de Dijon, 1873.

son côté financier plutôt que moral, et je relevai qu'on avait dépensé depuis 1854, tant à la Guyane qu'à la Nouvelle, des sommes énormes, plus de 200 millions ⁽¹¹⁾ ».

Chaque forçat revenait à 2 fr. par tête alors qu'un réclusionnaire coûtait 0 fr. 78.

Dans un rapport présenté par M. Godefroy en 1924, on lit ceci :

« Le nombre des malades à l'heure actuelle est considérable. Sur 4.495 individus, il s'en trouve 1.509 à l'hôpital et combien d'autres sont indisponibles. Dans ces conditions, le bagne ne rend pas ce qu'il devrait : il coûte 14 millions ; il rapporte 140.000 francs ⁽¹²⁾ ».

Dans son âpre critique du bagne, Le Fèvre écrit sur le même sujet :

« Envoyer 6.000 hommes en Guyane, dépenser 20 millions par an, entretenir un effectif de 500 surveillants, une armée de comptables, de rédacteurs et de commis, instituer à grands frais un cadre de fonctionnaires coloniaux, construire des dépôts, créer des camps, des casernes, des maisons cellulaires, nommer des juges spéciaux, des procureurs spéciaux et tout cela en vue de l'exemplarité, c'est-à-dire du châtiement intégral, chimiquement pur, des travaux forcés sans rendement, cela me paraissait à la fois grotesque et tragique ⁽¹³⁾ ».

Londres, parlant du bagne, dit que ce n'est qu'une

(11) *Revue pénitentiaire*, 1909, page 482.

(12) *Revue pénitentiaire*, 1924, page 593.

(13) Le Fèvre. *Op. cit.*, page 28.

machine à faire le vide et « cette machine coûte 14 millions par an à la France ».

La récente enquête de *Déetective* reprochait également aux travaux forcés de coûter 30 millions par an à la France et de ne rien lui rapporter.

Il résulte de ces quelques chiffres que la peine de la transportation telle qu'elle s'exécute actuellement est une lourde charge pour la métropole, et n'y eut-il que cette seule raison pour le faire, il faudrait, à une époque où le budget de l'Etat est déjà si lourdement chargé, envisager une réforme du système, et pour clore ce chapitre, nous ne pouvons que citer cette opinion émise par M. le Professeur Huguency, appréciant les réformes des décrets de 1925 :

« La transportation, son histoire tout entière le prouve, a des défauts incurables. Et ce n'est pas à notre époque de détresse budgétaire qu'elle a chance d'atteindre chez nous ce degré de perfection où l'Angleterre, dans sa splendeur, n'a jamais su l'élever.

La transportation même réformée restera peu réformatrice (14) ».

Nous en aurions terminé avec les critiques de la transportation s'il ne nous fallait adresser quelques reproches non à l'application de cette peine, mais au personnel chargé de l'appliquer.

(14) Revue Internationale droit pénal, 1^{er} trimestre 1926, page 99. M. le Professeur Huguency.

Critique des méthodes employées par l'administration pénitentiaire

§ 1^{er}. — *Faiblesse numérique et peu de valeur de ce personnel.*

Le premier grief qu'on peut faire à l'Administration pénitentiaire, c'est le mauvais recrutement de ses cadres subalternes, des surveillants. Ceux-ci sont choisis parmi les anciens militaires de carrière. Une loi du 21 mars 1905 réserve la totalité des vacances de surveillants à de simples soldats ayant au moins 4 ans de service. Auparavant, c'étaient des sous-officiers. On n'exige aucune garantie d'aptitudes particulières pour bien remplir ce rôle. Comme les surveillants ne touchent que des salaires de famine, on conçoit fort bien que ce ne soient pas les meilleurs des soldats engagés qui consentent à la fin de leur service à s'exiler dans une colonie lointaine, au climat réputé malsain, pour y toucher un traitement dérisoire. Le résultat, c'est que les surveillants actuels n'ont pas toujours une idée très haute des devoirs qu'ils ont à remplir. A part quelques exceptions, les uns se complaisent à sévir sans motifs sur les condamnés, les autres, au contraire, fermeront les yeux sur bien des indécouvertes, y prêtant la main à l'occasion.

« Un surveillant de 3^e classe, simple soldat dans l'armée du châtiment, gagne 500 francs par mois. Il a presque toujours une femme et plusieurs enfants. On lui donne un poste aux îles du Salut. Il est logé

dans une case et nourri à la gamelle. Le voilà bon pour 2 ou 3 ans de service avant d'obtenir un congé réglementaire (15) ».

M. Godefroy nous rapporte ces paroles qu'il a surprises dans la conversation de 3 surveillants :

« J'ai écouté, dit-il, leurs conversations et je fus effrayé de la bassesse des sentiments et du manque de conscience que révélaient leurs paroles. « Il faut les terroriser immédiatement », tel est le mot d'ordre qu'ils se passaient (16) ».

Tripot nous cite la conduite d'un ancien surveillant du bagne :

« L'un d'eux mettait une joie cynique non pas à prévenir, mais à provoquer les évasions. Renseigné par ses délateurs, il allait se poster à l'endroit propice à son révoltant projet, et là, sans danger, en toute sécurité, l'un après l'autre, à coups de revolver, il abattait les fuyards (17) ».

D'ailleurs, ces surveillants, même s'ils provenaient d'un recrutement d'élite, sont beaucoup trop peu nombreux pour faire œuvre utile.

M. Chautemps disait, en 1909 : « Sous les tropiques, pour avoir un surveillant vigoureux, qui ne soit ni en congé, ni à l'hôpital, il faut en payer 4 ou 5. C'est ce qui fait qu'en réalité, il y a 1 surveillant pour 50 condamnés (18) ».

Nous avons même vu, au cours de cette étude, que cette proportion n'était pas toujours atteinte.

(15) Le Fèvre. *Op. cit.*, page 84.

(16) Revue pénitentiaire, 1924, page 591.

(17) Tripot. *Op. cit.*, page 27.

(18) Revue pénitentiaire, 1909, page 484.

Tout naturellement, ces deux défauts, le mauvais recrutement et l'insuffisance du personnel de surveillance, en amènent un autre : c'est l'insuffisance de cette surveillance. En étudiant le régime actuel au point de vue de l'amendement, nous avons constaté que la prostitution et la corruption étaient monnaie courante au bagne. Nous ne reviendrons pas sur ce point qui prouve surabondamment la complaisance ou la faiblesse de la surveillance.

C'est ce que déclarait déjà Henri en 1912 :

« Mais ce qui atténue surtout, pour l'ensemble des transportés, la rigueur du régime, c'est l'insuffisance, voire même la faiblesse de la surveillance. On peut reprocher à la surveillance sa complaisance ».

Il cite un fait à l'appui de ses dires. « Quand le paquebot mouille, à Cayenne, les forçats rameurs qui viennent chercher les passagers montent sur le paquebot vendre de menus objets sous l'œil complaisant des surveillants.

« L'exemple du pénitencier de Cayenne prouve suffisamment que la nuit aucune surveillance sérieuse n'est exercée sur ce qui se passe dans les cases, et les surveillants n'interviennent guère, et généralement trop tard qu'au cri d'un transporté qu'on égorge ». (Henri.)

Dieudonné, dans ses « Mémoires », en donne aussi un exemple frappant en décrivant ce que les surveillants découvrirent dans la case des forçats au cours d'une fouille probablement plus minutieuse que les autres :

« Au réveil, tous les forçats de la 2^e case furent en-

core fouillés tout nus. Les porte-clés sortirent de cette case : soixante quinquets, cinquante litres vides, dix poignards, quarante couteaux, 2 kilos de café moulu, 3 boîtes de graisse de 1 kilo, des pantalons civils, des peignoirs de dames, cinquante boîtes de vaseline, des jeux de cartes, un canard prêt à cuire, des fausses clés, un plan d'Etat-Major de la Guyane et une voile latine retrouvée sous le toit (19) ».

Il semble donc bien que cette négligence des surveillants soit pour beaucoup dans le manque total d'intimidation de la peine des travaux forcés.

§ 2. — *Mauvaise utilisation des condamnés.*

On peut également reprocher à l'Administration pénitentiaire de mal utiliser la main-d'œuvre pénale dont elle dispose. Au lieu de réunir les condamnés dans de grands chantiers où la surveillance est plus facile et par suite le rendement du travail accru, elle les dissémine dans des entreprises aussi variées que multiples, ce qui permet aux condamnés d'échapper en partie à la surveillance, ou, au contraire, peut provoquer l'arbitraire de certains surveillants.

Ce tableau de l'emploi de la main-d'œuvre pénale à la Guyane en 1910 dispense de tout autre commentaire :

Total des transportés	4.454
Employés aux services publics	455
A la disposition des particuliers ou des services d'utilité publique	83

(19) Dieudonné. *Op. cit.*, page 153.

Condamnés en assignation	299
Condamnés en concessions	93
Condamnés en traitement	395
Condamnés impotents	195
Condamnés punis	190
Nombre des disponibles	2.744
dont :	
Punis et ne pouvant travailler au dehors	248
Employés en raison de leur âge à de menus travaux	124
Contremaîtres et porte-clefs	104
Employés au service du pénitencier et service administratif	512
Etaient donc réellement utilisés	1.756
se répartissant ainsi :	
Canotiers et bateleurs	95
Entretien de la ligne télégraphique	129
Chemin de fer du Maroni	27
Carrières	76
Manœuvres employés aux travaux	521
Corvées diverses (routes)	282
Cultures	210
Exploitation forestière	235

§ 3. — *Manque d'hygiène.*

Il est enfin une dernière critique qui fut souvent adressée à la transportation en Guyane : c'est l'énorme mortalité qui sévit parmi les condamnés. Or, à notre sens, l'Administration pénitentiaire peut en être tenue responsable pour deux raisons, pour deux fautes par elle commises.

La première a consisté à entreprendre des défrichements dans des terrains particulièrement malsains, à les abandonner presque aussitôt commencés pour recommencer ailleurs, ce qui avait pour résultat d'amener à l'air des miasmes pestilentiels qui causaient des ravages parmi les forçats.

Sparaouin et La Montagne d'Argent, où la mortalité atteignit jusqu'à 63 % de la population pénale, sont tristement célèbres. Mais si la mortalité n'atteint plus ce taux, elle dépasse cependant **sensiblement** celui de la métropole, témoin ce rapport de M. Bérenger, du 21 avril 1909 :

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

Mais à la Guyane, c'est plus de 36, c'est près de 100 pour 100, c'est-à-dire que chaque année, le dixième de la population peut disparaître : de telle sorte qu'en 10 ans, un pénitencier de 1.000 détenus pourrait être complètement anéanti.

Ce n'est pas la mort par la guillotine, c'est la mort lente ⁽²⁰⁾ ».

Henri, dans son ouvrage sur la transportation en Guyane, fait les mêmes constatations :

« Bien qu'on en envoie chaque année 900, ils n'aug-

(20) Revue pénitentiaire, année 1909, page 652.

mentent guère. Ils étaient 4.315 en 1898, ils sont 4.454 en 1910.

On peut donc admettre que, chaque année, la mort frappe plus d'un dixième de la population pénale de la transportation ⁽²¹⁾ ».

Londres, visitant lors de son enquête en Guyane une case de forçats, en trouve 48 sur 100 que contenait la case, malades.

Dans son reportage sur le bagne, Larique communique les chiffres suivants :

« A la fin de l'année 1925, la population pénale était de 5.901. Deux convois l'augmentaient de 1.034 transportés et de 251 relégués en 1926, ce qui portait l'effectif à 7.186.

Or, l'Administration pénitentiaire communiquait qu'au 31 décembre 1926, l'effectif pénal était de 5.975 ».

Parlant ensuite des maladies qui déciment les forçats, il s'exprime en ces termes :

« Le « chemin des bambous », c'est le triangle de la mort à la pointe de l'hôpital du bagne. Au sommet loge la lèpre, la folie occupe l'angle de gauche, la tuberculose celui de droite... »

La proportion des forçats en cours de peine atteints de la lèpre n'est que de 2 p. 1.000, celle des libérés est déjà de 6 p. 1.000 et celle des relégués atteint 13 p. 1.000.

(21) Henri, 1912. Etude critique de la transportation en Guyane.

En 1925, 19 entrées à l'îlot Saint-Louis (22).	6 décès
1926, 21	12 —
1927, 42	21 —
1928, 27	6 —
1929, 12	8 —
1930, 11	7 —

Ce n'est pas seulement, comme nous venons de le voir, par des travaux entrepris un peu trop hâtivement que l'Administration pénitentiaire est responsable de ce grand nombre de décès, c'est encore et surtout par suite du manque d'hygiène. Tous ceux qui ont fait une enquête sur l'exécution de la peine des travaux forcés ont pu le constater.

« Personnel libre et transportés y sont entassés dans de vieilles constructions en bois déclassées depuis longtemps, et dont le délabrement dépasse l'imagination. Des bâtiments abandonnés et à moitié écroulés ajoutent encore leur note à l'impression pénible que l'on éprouve en pénétrant dans l'enceinte.

L'insuffisance des locaux oblige à entasser les malades en rangs serrés dans les salles et à utiliser les véranda's ouvertes à tous les vents.

Dans plusieurs des salles, les patients sont obligés de déplacer leurs couchettes pour se préserver des rayons du soleil, se garantir contre la pluie.

Il ne saurait être question des locaux les plus indispensables à un hôpital, tels que salles d'isolement, de contagieux, cellules pour les aliénés, etc.

Le médecin a besoin de faire appel à tout son cou-

(22) L'îlot Saint-Louis est le lieu où sont parqués les lépreux.

rage pour oser pratiquer des opérations, faire des pansements dans un tel milieu, et lors de l'évacuation, le feu seul sera suffisant pour détruire les légions d'insectes qui incommodent les malades, les quantités innombrables de micro-organismes qui pullulent dans tous les recoins (23) ».

Enfin, le reporter de *Détective* décrit ainsi l'infirmerie de l'îlot Saint-Louis :

« L'infirmerie est une petite « case » semblable aux autres de l'îlot, coquette de l'extérieur avec ses murs en brique, sa toiture de tuiles qu'ombragent un manquier et un arbre à pin. L'intérieur est horrible: deux pièces, l'une servant de salle de pansement, l'autre de cuisine, mais dans un tel état de saleté, de délabrement qu'il n'est pas possible d'imaginer pire. « Se peut-il qu'on laisse des malades — de si terribles malades — sans pansements, sans médicaments, sans rien pour soulager leur mal affreux (24) ».

Telles sont les différentes critiques qu'on peut adresser tant au régime de la transportation pris en lui-même qu'à la façon dont il a été appliqué par l'Administration pénitentiaire.

Quelle solution adopter pour porter remède aux défauts signalés. Peut-on réformer ou, au contraire, faut-il supprimer la transportation ?

C'est à l'étude des réformes préconisées par nos devanciers que nous consacrerons le chapitre suivant, ce qui nous permettra de constater que ce régime a des vices qu'une réforme partielle ne peut supprimer.

(23) Henri. 1912.

(24) Larique. « Les Hommes punis », *Détective*, n° 164.

CHAPITRE VI

Des réformes qui ont été proposées au régime de la transportation par les auteurs Peut-on se contenter de réformer?

SECTION I. — RÉFORMES CONCERNANT L'UTILISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE PÉNALE

Si l'on examine toutes les réformes proposées par les auteurs qui ont écrit des traités sur la transportation, on constate qu'elles peuvent se ranger en deux grands groupes.

Beaucoup d'auteurs, frappés par le rendement à peu près nul au point de vue colonial, de la peine des travaux forcés, préconisaient surtout des réformes destinées à améliorer les conditions du travail des forçats, le régime de l'assignation ou des concessions de terre.

Franceschi, Russier, Léveillé, Brésillion, Campion et Chautemps sont partisans pour une meilleure utilisation du travail des condamnés, de leur faire accomplir une période d'apprentissage dans la métropole

destinée à les préparer à la vie coloniale. Cette solution a été critiquée. On lui reproche d'être pernicieuse à la santé des condamnés. Beaucoup d'entre eux, dit-on, ont un organisme débilité par le vice, la débauche et les abus de toutes sortes. Or un séjour en cellule dans la métropole pour leur enseigner ce qu'ils auront à accomplir une fois transportés ne ferait que les affaiblir davantage et les mettre dans l'impossibilité de supporter le climat de la colonie pénale. Cette critique ne nous paraît pas fondée. Il n'est nullement démontré que l'emprisonnement cellulaire soit pernicieux et nuisible à la santé d'individus à l'organisme sain. Les enquêtes faites aux Etats-Unis sur la valeur respective des différents régimes cellulaires et l'exemple de la Belgique prouvent le contraire. Et même pour des condamnés peu résistants, le séjour en prison ne serait pas tellement mauvais, car cela les mettrait tout au moins dans l'impossibilité momentanée de satisfaire leurs vices, ce qui n'existe pas au bagne.

Une autre réforme concernant l'emploi aux colonies de la main-d'œuvre pénale a été proposée par Franceschi, Russier, Léveillé, Ganière, Brouilhet, Bré-sillion, Campion, Cuche, Vigé et Chautemps. Ces auteurs devant le peu de résultats obtenus dans la mise en valeur de nos colonies pénales, déclaraient que les condamnés devaient faire non de la colonisation pénale, mais des travaux préparatoires de colonisation.

« A l'heure actuelle, la transportation, moyen de correction et d'amendement suffisant, est seulement

de nature à préparer l'œuvre de la colonisation, uniquement susceptible à ce point de vue du reste d'une efficacité préliminaire (1) ».

« Quand le législateur disait « peine coloniale », l'Administration comprenait « colonisation pénale », et cette lamentable confusion entre deux choses si profondément distinctes s'est prolongée pendant de longues années (2) ».

Dans ce but, ils demandaient qu'au lieu d'envoyer constamment les condamnés aux travaux forcés dans la même colonie où on les employait tant bien que mal, et plutôt mal que bien, on les groupât dans des équipes mobiles et qu'on les envoyât dans toutes les colonies où des travaux d'utilité publique étaient à exécuter, pour les envoyer dans d'autres colonies, ces travaux une fois effectués.

« Au lieu d'envoyer les soldats mourir dans des colonies malsaines pour y construire des routes, ou d'y employer la main-d'œuvre indigène, qui est médiocre, je ne vois pas ce qui empêcherait de se servir des équipes mobiles de condamnés et d'instituer quelque chose qui ressemblerait, toutes propositions gardées, à ce qu'on a fait pour les années dites de campagne, dont on a fait bénéficier les militaires (3) ».

Ce vœu a d'ailleurs été entendu par le législateur, puisque, comme nous l'avons vu, les décrets de 1894 et de 1925 décidaient la création de sections mobiles.

(1) Ganière. La transportation, 1899, page 87.

(2) Cuche.

(3) De la Loyère. Revue pénitentiaire, 1909, page 503.

Malheureusement, cela n'a jamais été mis véritablement en application.

Un autre remède préconisé par Léveillé et Cuche consiste dans la transportation volontaire. Des condamnés à l'emprisonnement ou à la réclusion qui se sentiraient un goût particulier pour la colonisation ou qui craindraient, leur peine finie, de ne pouvoir se reclasser dans la métropole, auraient pu obtenir d'aller achever leur peine aux colonies. Nous ne pensons pas que cela puisse apporter un grand changement au régime de la transportation car il est peu probable qu'il se présenterait beaucoup de volontaires. L'expérience a d'ailleurs déjà été tentée. En 1852, la transportation fut offerte comme mesure de faveur aux condamnés des bagnes métropolitains : bien peu acceptèrent. En 1883 et 1884, à la prison de Poissy, 3 condamnés seulement demandèrent à être transportés. D'autre part, il peut paraître choquant de voir un condamné libre de choisir la peine ou le mode d'exécution de la peine qui lui semblera le moins rigoureux.

Tous les projets de réforme que nous venons d'examiner ont un trait commun : ils tendent tous à parer aux inconvénients qu'entraîne pour nos colonies pénales l'exécution de la peine des travaux forcés, mais ne modifient pas le régime disciplinaire et les conditions d'existence des condamnés aux travaux forcés.

SECTION II. — RÉFORMES CONCERNANT LE RÉGIME
DISCIPLINAIRE

Un autre groupe d'auteurs, dans les réformes dont ils sont partisans, se sont attachés davantage au côté pénal qu'au côté colonial de la question de la transportation.

Cor et Henri demandent un meilleur isolement des condamnés. Henri en particulier souhaite la création parmi les condamnés d'autant de classes distinctes qu'il y a de délits distincts. Si ce principe, qui a pour but de mettre un terme à la honteuse promiscuité du bagne, est bon en lui-même, il nous semble difficile à mettre en pratique pour des raisons matérielles. Actuellement qu'il n'y a au bagne qu'un nombre de classes restreint, la séparation des condamnés des diverses classes n'est qu'un mythe. Comment espérer créer un nombre de classes plus grand où les condamnés soient tous isolés les uns des autres. Dans le même ordre d'idées, Le Fèvre préconise une sélection tripartite des condamnés qui serait faite par le Président des Assises. L'existence des libérés est ce qui a le plus inspiré de projets de réforme.

Cor, Russier, Calmel cherchent un remède au terrible fléau qu'est pour une colonie pénale l'existence des libérés astreints au doublage ou à la résidence perpétuelle. Mais ils ne sont pas d'accord sur la solution à apporter au problème. Cor demande le classement des libérés en relégués individuels et relégués collectifs. Cela ne paraît pas très heureux. Car on a pu constater que l'existence des relégués individuels

était tout aussi dangereuse pour la colonie pénale que celle des libérés. Comme les libérés, les relégués individuels sont des vagabonds aux moyens d'existence peu avouables. Par ailleurs, il est reconnu qu'entre peine de travaux forcés et relégation collective, il n'y a qu'une différence de nom. En vertu de quels principes, l'autorité administrative pourrait-elle condamner un libéré à la peine perpétuelle de la relégation collective ?

Russier et Calmel souhaitent que le libéré soit autorisé à aller dans une autre colonie où il pourra plus facilement se reclasser. Il est certain qu'il y a plus de chances que le libéré puisse se reclasser dans une colonie quelconque que dans le lieu qui l'a vu accomplir sa peine de travaux forcés. On peut cependant se demander si l'individu qui pouvait dans la métropole avoir une vie facile par son travail et qui a préféré tirer ses ressources du crime, saura jamais se faire une nouvelle existence dans un pays qu'il ne connaît pas, où les conditions de vie sont souvent plus dures que dans la métropole, surtout s'il a l'organisme miné par le climat de la Guyane.

Le Fèvre souhaite lui aussi la suppression du doubleage. Il demande en outre l'amélioration des conditions de vie des condamnés, une meilleure hygiène, une nourriture plus abondante, plus d'égalité dans la peine, un meilleur recrutement du personnel de surveillance. Cette idée d'apporter plus d'égalité dans la peine et de réformer le personnel de l'Administration pénitentiaire est reprise également par Henri.

Si l'on examine les projets de réformes proposés.

par les auteurs qui ont étudié récemment la transportation telle qu'elle résulte des décrets de 1925, on ne trouve pas de grosses innovations.

Declareuil trouve le changement de classe des forçats trop rapide. Il demande d'exempter de la transportation les criminels d'occasion, un meilleur recrutement du personnel de surveillance, de meilleures conditions d'existence pour les condamnés, notamment en ce qui concerne l'hygiène et la nourriture, l'amendement des condamnés par l'instruction et l'éducation religieuse, la suppression du doublage et le droit au rapatriement des libérés.

En résumé, toutes ces réformes préconisées par les partisans de la transportation ne parviendront jamais à obvier aux inconvénients les plus graves de cette peine. Ce n'est pas ainsi qu'on pourra éviter l'inégalité choquante qui règne au bagne, qu'on pourra empêcher de se corrompre davantage des criminels non encore complètement pervertis, qu'on donnera à cette peine le caractère d'intimidation qui lui est nécessaire, qu'on parviendra à mettre en valeur nos colonies pénales, quelque coûteuse que soit pour la métropole la peine actuelle des travaux forcés.

C'est en vertu de ces idées que certains auteurs se sont demandés s'il n'y aurait pas lieu de supprimer définitivement ou de réduire considérablement la transportation.

Aussi sommes-nous appelé, après avoir étudié les réformes proposées par nos devanciers, à examiner maintenant les différents projets de suppression de la transportation.

CHAPITRE VII

Faut-il supprimer la transportation? Etude des différents projets de suppression de cette peine

SECTION I. — PROPOSITION DE LOI CHAUTEMPS

Des auteurs comme Beccaria, Bentham, Rossi, Bernardin de Saint-Pierre, Beauchet, Beaumont et de Tocqueville, pénétrés des graves défauts que présentait la peine des travaux forcés, étaient partisans de sa suppression pure et simple.

Mais le premier projet important qui ait été présenté en ce sens est une proposition de loi présentée par M. le Sénateur Chautemps, le 6 juin 1908 (1).

Ce projet supprimait entièrement la transportation qui était remplacée par la réclusion dans les maisons de force.

Le régime cellulaire de jour et de nuit était appliqué pendant les 5 premières années aux condamnés à perpétuité, les 3 premières années aux condamnés à

(1) Annexe n° 1.

temps à plus de 10 ans, la première année seulement aux condamnés à moins de 10 ans.

Passé cette période, les condamnés étaient soumis au travail en commun le jour et au régime cellulaire la nuit.

Ce projet, avons-nous vu, créait également comme d'autres auteurs l'avaient déjà demandé, des sections mobiles, pouvant être mises à la disposition des colonies pour l'exécution des travaux publics. Une innovation de ce projet consistait à accorder aux condamnés à temps incorporés dans ces sections mobiles une réduction de peine égale au nombre de jours de travail effectif accompli sur les chantiers de la colonie. Les condamnés à perpétuité faisant partie de ces mêmes sections bénéficiaient de plein droit, après 5 ans de travaux sur les chantiers aux colonies, de la commutation de la peine perpétuelle en celle de 20 ans de travaux forcés. Les condamnés ne pouvaient être envoyés aux Sections mobiles qu'après avoir accompli la peine de cellule prévue par le projet. Les condamnés touchaient un salaire qui leur était remis à la libération.

Ce projet prévoyait également, en cas de refus de travail, évasion, voies de fait sur un surveillant, crimes ou délits de droit commun, une peine de réclusion cellulaire de durée variable.

Leur peine terminée, les condamnés étaient soumis à une interdiction de séjour de 5 à 20 ans.

Les condamnés aux travaux forcés en cours de peine devaient être ramenés dans les maisons de force. Les libérés devaient être rapatriés et soumis dans leur

pays d'origine à la même interdiction de résidence.

Ce projet supprimait également la relégation.

Qu'en faut-il penser ? Il est trop absolu. Il n'est pas possible de supprimer du jour au lendemain d'un trait de plume la transportation et d'ordonner que tous les condamnés en cours de peine seront ramenés dans la métropole pour y être soumis à l'emprisonnement cellulaire, et ceci pour deux raisons :

Tout d'abord, jamais les maisons centrales ne seraient assez vastes pour recevoir tous les forçats rapatriés. D'autre part, dans son principe même, on ne peut guère concevoir qu'on applique indistinctement à tous les condamnés, quel que soit leur degré de perversion et les espoirs de relèvement qu'ils puissent présenter, l'emprisonnement cellulaire au lieu de la transportation. En effet, cet emprisonnement cellulaire est difficilement concevable pendant toute une vie humaine et ce serait dangereux pour la métropole de remettre en liberté un condamné complètement taré.

Par contre, une heureuse réforme introduite par ce projet consiste en l'organisation de sections mobiles avec, pour les condamnés qui en font partie, une réduction de peine proportionnée au travail par eux fourni. C'est à notre sens le moyen le plus sûr d'obtenir, si c'est possible, l'amendement des condamnés. Car les condamnés ne cherchent à s'amender et à racheter leurs fautes passées que s'ils y trouvent un avantage certain et immédiat. Or le fait de pouvoir,

grâce à leur bonne conduite et à leur travail exemplaire, faire abrégé leur peine les intéressera bien davantage que les changements de classe, les concessions ou l'assignation qui leur sont actuellement offerts.

SECTION II. — PROJET PRÉSENTÉ PAR M. L. HUGUENEY

Ce projet qui, lors de son apparition, fit l'objet de nombreuses critiques, n'eut pas de suites. Mais quand, en 1923, Londres publia les résultats de son enquête sur la transportation, les discussions se ranimèrent avec plus de vivacité. On apprit, au cours de l'année 1924, que M. Herriot, alors Président du Conseil, avait décidé de demander la suppression de la transportation, et qu'en attendant que cela fut adopté, tous les transports de condamnés pour la Guyane seraient suspendus après le 1^{er} janvier 1925. Une disposition spéciale de la loi de finances devait confirmer cette mesure : puis on jugea difficile d'adopter une décision aussi importante sans une loi spéciale et une Commission fut constituée par M. Renoult, sous la présidence de M. le Conseiller d'Etat Tissier, avec mission d'examiner si l'on pouvait supprimer la transportation.

Cette Commission, sentant parfaitement ce que les projets précédents offraient de trop absolu et on peut dire d'irréalisable, aboutissait dans ses conclusions non pas à la suppression totale de la transportation, mais à la dispense de la transportation pour certaines catégories de condamnés.

Les conclusions de cette Commission sont exprimées dans le rapport de M. L. Hugueney, professeur

de Droit Criminel à la Faculté de Droit de Paris, et membre de cette Commission (2), ainsi que dans le projet qu'il présenta (3).

Ce projet attribuait aux juridictions prononçant les peines de travaux forcés le pouvoir de dispenser de la transportation. Dans ce cas, le condamné était puni d'une peine de réclusion aggravée d'une durée double de celle de la peine de travaux forcés prononcée contre lui.

Cette réclusion aggravée avait lieu, pendant une durée minimum de 3 ans, sous le régime de l'isolement

(2) « Ordre fut donné de suspendre les départs pour la Guyane. Et certains déjà, dans le public, se figuraient un retour en masse, sur le sol de France, de tous ceux que la peine ou sa suite, l'obligation de résidence, attardait à la colonie... »

Une nouvelle commission fut réunie au Ministère de la Justice qui reçut pour première mission celle d'examiner les difficultés que soulevait la suppression de la transportation et si possible de les résoudre.

Cette commission, après mûre délibération, a, sur l'avis de sa première sous-commission, conclu au maintien de la transportation. Il lui a semblé que dans le présent, les établissements pénitentiaires métropolitains, aménagés pour la plupart en vue de l'emprisonnement en commun, répondaient mal aux exigences d'une peine de travaux forcés qui, pour garder son rang dans l'échelle des peines, doit manifestement surpasser la réclusion en rigueur; que, dans le futur, quand les lois d'amnistie auraient cessé d'en expulser la clientèle, les prisons, peuplées de forçats, seraient menacées d'engorgement; qu'il n'y aurait guère place en France pour ces travaux à l'air libre dont la science pénitentiaire aujourd'hui prône les avantages physiologiques, économiques et moraux; que la disparition de la transportation aurait pour conséquence à peu près forcée celle des autres peines coloniales, de la relégation notamment, ce qui supposerait une réfection de tout le système pénitentiaire, tâche périlleuse à notre époque de misère; enfin et surtout — ce fut la raison majeure de sa détermination — que les forçats libérés sur le sol de la métropole, sans autre garantie que l'illusoire et pernicieuse interdiction de séjour, constitueraient pour la sûreté publique, comme autrefois au temps des bagnes de Toulon, Brest et Rochefort, une menace intolérable ».

M. Hugueney. Revue Internationale, 1926, page 100.

(3) Annexe n° 1.

de jour et de nuit. Cette durée pouvait être portée à 5 ans par l'Administration pénitentiaire.

La libération conditionnelle n'était pas possible. Mais une fois que la durée de l'internement correspondait à la durée de la peine de travaux forcés prononcée contre lui, le condamné était mis en liberté de droit et la réclusion supplémentaire formait la peine réservée qui n'était subie que si, dans les 5 années suivant sa sortie de prison, il commettait un crime ou un délit de droit commun puni d'une peine privative de liberté n'entraînant ni transportation, ni relégation aux colonies.

Comme le disait M. Huguency, ce projet ne supprimait pas la peine coloniale, il la « grignottait ». Ces mesures ont été diversement appréciées. Certains leur reprochent de permettre au juge de distribuer des faveurs en dispensant ou non de la transportation, alors que son rôle n'est que de punir; d'autres jugent excessif de faire peser par la peine réservée une répression éventuelle trop lourde pour un délit souvent des plus minimes.

Il nous semble que le principal reproche qu'on puisse adresser à ce projet est d'être incomplet. Certes, en dispensant les condamnés aux travaux forcés les plus dignes d'intérêt de la transportation, cela leur évitait le contact corrupteur du bagne et cela leur permettait plus facilement de se reclasser. Mais rien ne concernait les condamnés en cours de peine qui auraient continué à subir comme par le passé le même régime déplorable.

Pas plus que le précédent, ce projet ne fut admis

par le législateur : on se borna aux demi-mesures que sont les Décrets de 1925. Et comme le déclare London :

« En présentant ces six décrets à la signature du Président de la République, le Ministre des Colonies avait affirmé au commencement de septembre 1925 qu'ils apporteraient des améliorations très appréciables à l'état des condamnés. Hélas! les Décrets de 1925 n'ont pas été plus appliqués que ceux du 4 septembre 1891 ».

SECTION III. — LES DEUX PROPOSITIONS DE LOI SIBILLE

Quelques minimes que fussent les réformes apportées au régime de la transportation par les Décrets de septembre 1925, elles avaient satisfait l'opinion et l'on ne trouve aucun projet important de réforme avant 1929. C'est qu'en 1928, l'Armée du Salut, saisie de nombreuses plaintes de la part de libérés, avait dépêché M. Péan en Guyane pour y étudier le régime de la transportation. Et les résultats de son enquête, tout aussi concluants que ceux du reportage d'Albert Londres, en montrant clairement que les Décrets de 1925 n'avaient apporté au régime de la transportation que des réformes théoriques, incitèrent à nouveau les auteurs à chercher des réformes au régime de la transportation. Aussi le 9 juillet 1929, M. Maurice Sibille, député, déposait-il une proposition de loi modifiant l'exécution des travaux forcés (4). Aux termes de cette proposition toute juridiction appelée

(4) Annexe n° 2. Première proposition de loi Sibille.

à prononcer une peine de travaux forcés à temps, pouvait d'office dispenser de la transportation le condamné non relégable. Le condamné était alors soumis à une peine de réclusion aggravée comprenant l'isolement de jour et de nuit pendant un an au moins. Après sa libération, le condamné à temps était interdit de séjour pendant 20 ans.

Le condamné à perpétuité qui voyait sa peine commuée était astreint à la résidence obligatoire dans la colonie où il avait été transporté. Si une mesure de grâce lui faisait remise de cette peine accessoire, il était alors assujéti à l'interdiction perpétuelle de séjour.

Ce projet fixait bien un minimum de durée à l'emprisonnement cellulaire qui devait tenir lieu de réclusion aggravée mais n'édicteait pas de maximum. Aussi beaucoup critiquaient ce projet en raison de ce qu'une peine d'emprisonnement cellulaire de jour et de nuit peut en se prolongeant outre mesure être préjudiciable aussi bien au physique qu'au moral du condamné. Cela incita M. Sibille à apporter quelques modifications à sa proposition de loi aux termes desquelles la durée maximum de l'isolement de jour et de nuit était fixée à 5 ans, et ne pouvait dépasser cette durée que sur la demande du condamné. Par ailleurs, ce nouveau texte substituait à l'interdiction de séjour prévue pour les libérés par le premier projet, la peine de la relégation facultative en cas de crime ou délit de droit commun commis dans un délai de 10 ans après libération ou évasion et puni d'une peine supérieure à un an de prison. En outre, ces deux pro-

positions supprimaient le doublage et l'obligation de résidence pour les transportés libérés.

Ces deux propositions de lois se rapprochaient du projet proposé par M. Hugueney en ce que, comme lui, elles permettaient de dispenser de la transportation certains condamnés particulièrement dignes d'intérêt et de remplacer pour eux les travaux forcés par de l'emprisonnement cellulaire. Elles en différaient essentiellement dans les mesures applicables aux libérés. M. Hugueney, avons-nous vu, préconisait une peine réservée dont la durée était la moitié de celle de la peine de travaux forcés et qui ne s'appliquait que si dans les 5 ans après sa sortie de prison, le condamné dispensé de la transportation commettait un crime ou un délit de droit commun puni d'une peine privative de liberté n'entraînant ni transportation ni relégation aux colonies. M. Sibille reproche à cette « peine réservée » une disproportion choquante entre l'importance peut-être minime du délit qui fait perdre au libéré le bénéfice du « sursis » qui lui a été accordé, et l'extrême rigueur de la sanction consistant dans l'infliction de la réclusion supplémentaire.

« Ainsi une faute légère qui pourrait être dans une large mesure excusable, serait expiée pendant de longues années de réclusion aggravée ! Est-ce admissible ? Nous ne le croyons pas ». (M. Sibille, *Revue Pénitentiaire*, 1930.)

Il semble qu'on puisse adresser deux objections à cette critique.

Il n'y a pas plus de disproportion entre la peine de réclusion suspendue sur la tête du condamné par la

peine réservée et un délit minime qui la fera appliquer qu'il n'y en a dans notre droit pénal entre une peine de 2 ans d'emprisonnement avec sursis, par exemple, et une condamnation à 8 jours d'emprisonnement qui rend exécutoire la peine de 2 ans. Cependant, personne ne conteste le bien-fondé ni l'heureuse influence de la loi de sursis. D'autre part, dans sa première proposition, M. Sibille, suivant en cela la proposition de loi Chautemps, remplaçait la « peine réservée » du projet Hugueney par de l'interdiction de séjour. Cette garantie est bien platonique, car si l'on considère toutes les condamnations prononcées chaque année par nos tribunaux pour des infractions à des interdictions de résidence, on voit comme les condamnés se soucient peu de la mesure administrative prise contre eux.

Dans sa proposition de loi rectifiée, M. Sibille remplaça l'interdiction de résidence pour les libérés par la relégation facultative en cas de **nouveau crime ou délit** commis par eux. Or, n'y a-t-il pas une disproportion sinon plus grande, du moins égale entre un délit peu grave qui pourra valoir à son auteur la relégation et le même délit qui fera appliquer à celui qui l'a commis la peine réservée qui était suspendue sur lui.

A notre sens, on peut adresser le même grief à ces projets qu'à celui de M. Hugueney. C'est de n'envisager aucune réforme ni pour une meilleure utilisation de la main-d'œuvre pénale, ni pour améliorer la situation des condamnés en cours de peine et faire

cesser les abus regrettables et les errements de l'Administration qu'on a pu constater.

SECTION IV. — LA PROPOSITION DE LOI DROUOT

Le 17 juin 1931, M. Maurice Drouot, député, présentait un rapport (5) au nom de la Commission chargée d'examiner la proposition de loi de M. Maurice Sibille. Ce rapport adopte presque intégralement la proposition de M. Sibille. Il lui adresse cependant un reproche : c'est d'avoir, en faisant courir le délai de dix ans rendant le condamné passible de la relégation en cas de nouveau délit, soit du jour de la libération, soit de celui de l'évasion, accordé une sorte de prime à l'évasion, le délai d'épreuve étant terminé plus tôt pour celui qui s'est évadé que pour celui qui a accompli toute sa peine. Aussi l'article 4 de la proposition de loi de M. Drouot permet d'appliquer la relégation au condamné dispensé de la transportation qui aura commis un crime ou un délit de droit commun dans le délai de 10 ans à compter du terme normal de sa peine, et aura été pour ce fait condamné à une peine supérieure à un an d'emprisonnement, quelle que soit la façon dont la peine tenant lieu de travaux forcés a pris fin.

En outre, cette proposition de loi comme la précédente supprimait le doublage et la résidence perpétuelle.

Il semble qu'on puisse adresser à cette proposition de loi les mêmes critiques qu'aux projets Sibille qu'elle ne modifie d'ailleurs qu'en partie. Tous ces projets

(5) Annexe n° 4.

s'accordent pour souhaiter à juste titre qu'une discrimination soit faite entre les condamnés et qu'on n'applique pas la même peine à celui qui aura commis un crime passionnel sans avoir d'antécédents judiciaires et le repris de justice dangereux dont la vie n'a été qu'une suite de crimes. Dans les mesures proposées, on doit également noter que la suppression de l'obligation pour un condamné à moins de 8 ans de travaux forcés de demeurer un temps égal à la durée de sa peine dans la colonie pénale, pour un condamné à plus de 8 ans d'y résider toute sa vie, enlèverait au système de la transportation, tel qu'il est pratiqué actuellement, son plus grave défaut, car comme nous l'avons constaté, l'existence des libérés est une véritable plaie pour une colonie pénale.

Par contre, si ces propositions de lois, spécialement celle de M. Drouot, prévoient qu'un règlement d'administration publique déterminera le régime disciplinaire applicable aux condamnés soumis à la réclusion aggravée, la part à allouer aux réclusionnaires sur le produit de leur travail, les conditions de l'isolement de jour et de nuit, elles ne prévoient aucune réforme à appliquer au régime des travaux forcés subis dans nos colonies pénales. Rien n'existe pour pallier aux inconvénients et aux défauts que nous avons signalés : inégalité de la peine, influence corruptrice du bagne, résultats nuls de la transportation au point de vue mise en valeur de la colonie pénale, non intimidation.

Conclusions

Raisons de ne pas supprimer entièrement la transportation

Devant tous ces défauts de la peine des travaux forcés, que faut-il faire ? Y a-t-il des réformes possibles permettant de remédier aux défauts signalés ou devons-nous, en désespoir de cause, devant l'inutilité des essais de réforme de cette peine, la supprimer définitivement ? Dans ce cas, par quoi la remplacer ?

Il ne nous paraît pas possible, comme nous l'avons montré en étudiant la proposition de loi Chautemps, de supprimer définitivement la transportation et de renoncer à envoyer les criminels, si tarés soient-ils, subir leur peine dans nos colonies. En effet, on ne peut guère concevoir d'autre peine que l'emprisonnement cellulaire pour remplacer la transportation. Une difficulté matérielle se présente immédiatement : nous n'aurions jamais assez de maisons centrales pour loger tous les condamnés. En admettant même que cela soit réalisable au point de vue matériel, on ne peut pas concevoir que l'emprisonnement cellulaire soit appliqué à un individu pendant toute son exis-

tence. Quelque robuste que soit le physique et sain que soit l'état mental de ce condamné, il arriverait un jour où son organisme ne pourrait résister à un emprisonnement trop prolongé. D'ailleurs, les législations étrangères n'admettent pas pour la plupart l'emprisonnement à vie. Il viendrait donc une époque où le condamné serait remis en liberté, rendu à cette société où il s'est corrompu. Malgré toutes les mesures de surveillance qu'on pourrait prendre contre lui, cet individu ne tarderait pas à revenir au mal et à être dangereux pour la société. Aussi ne pensons-nous pas que la substitution de l'emprisonnement cellulaire à la peine des travaux forcés, quel que soit l'individu frappé de cette peine, soit la solution désirable.

Raisons d'admettre des dispenses de transportation

Peut-on se contenter d'apporter quelques réformes au système actuel de la transportation, comme beaucoup d'auteurs l'ont proposés ? Non. Si importantes que soient les modifications qu'on apportera à l'exécution de la peine des travaux forcés, cela n'empêchera pas l'époux trompé condamné au bagne pour avoir tué son rival, le notaire ou le banquier qui auront été punis des travaux forcés pour avoir dupé leurs clients, de revenir du bagne mille fois plus corrompus qu'ils

n'étaient en y partant. Aussi ne croyons-nous pas qu'on puisse continuer à appliquer le même régime à tous les condamnés aux travaux forcés, sans tenir compte de leurs antécédents et des espoirs de relèvement qu'ils présentent. C'est pour cette raison que nous sommes partisans, comme le demandent les propositions de loi récentes, d'une dispense de la transportation pour certains condamnés.

Qui pourra accorder ces dispenses ?

Une première question vient tout naturellement à l'esprit : qui peut décider si le condamné aux travaux forcés mérite ou non d'être dispensé de la transportation ? La juridiction qui sera appelée à prononcer la condamnation aux travaux forcés, jugera en même temps si le condamné pourra être dispensé de la transportation, disent les propositions de loi récentes. Cela a été critiqué, à juste titre semble-t-il. M. de Casabianca, conseiller à la Cour de Cassation, appelé à donner son opinion sur les projets Sibille, a déclaré que les magistrats ne sont pas aptes à juger s'il faut transporter ou non (1). De fait, les magistrats qui sont appelés à prononcer une condamnation aux travaux forcés, ne connaissent guère l'individu que par les renseignements de police du dossier et par son casier judiciaire. Nous ne pensons pas qu'ils sont ainsi bien à même de décider s'il y a lieu de dispenser le condamné de la transportation.

(1) Revue pénitentiaire, 1930.

Cette objection a d'ailleurs été déjà adressée par des personnes compétentes.

« Ce n'est pas 5 minutes après que le jury aura dit « Cet homme est coupable » et que la Cour l'aura condamné à 5 ou 10 ans de travaux forcés, qu'elle pourra immédiatement se prononcer sur l'une des deux alternatives. Je crois cela impossible, tandis qu'au contraire, si on avait suivi l'individu pendant quelque temps dans sa prison, s'il avait été visité par M. Matter ou par des hommes dévoués des patronages, ces hommes-là pourraient donner un avis éclairé: le directeur de la prison qui, lui aussi, s'il remplit bien son devoir, visite des détenus, pourrait donner son avis: le Président des Assises donnerait aussi le sien, et alors on pourrait prendre une décision ». (M. Kastler, *Revue Pénitentiaire*, 1930, p. 127.)

« Je crois que vous mettez les magistrats dans le plus grand embarras: ou bien, ils n'ordonneront plus jamais la transportation, espérant toujours que le condamné pourra s'améliorer, ou bien, ce sera au petit bonheur ».

Ne serait-il pas préférable, puisque les condamnés restent toujours pendant un temps plus ou moins long, emprisonnés dans la métropole avant d'être transportés, de faire envoyer par les directeurs des prisons, les aumôniers, les médecins des condamnés, toutes les personnes qui sont en rapport constant avec les condamnés attendant le prochain convoi pour le bagne, des notes sur la conduite, le travail de ces condamnés, aux autorités administratives qui pourraient à l'aide de ces renseignements et du dossier de l'af-

faire, décider du sort du condamné en toute connaissance de cause.

Lors de la discussion de la proposition de loi Sibille, M. Donnedieu de Vabres s'est montré au contraire très partisan de l'idée de laisser à la juridiction édicte la peine la faculté de dispenser ou non de la transportation (2).

Il s'élève contre le projet que nous proposons qui tendrait à accorder cette faculté à une Commission administrative, car, dit-il, cela ne pose pas seulement une question d'opportunité, mais de justice individuelle. Ne serait-ce pas cependant la meilleure garantie souhaitable de cette justice individuelle que

(2) « Un mot enfin sur le rôle de la magistrature. Il est essentiel. Le projet qui vous est soumis réserve aux magistrats formant la Cour le soin d'opter, pour le condamné aux travaux forcés entre le régime colonial et celui de la métropole. Il réserve aux magistrats qui devront statuer après la libération sur un cas de récidive, le soin de décider si cette récidive doit entraîner ou non la relégation: Individualisation de la peine; œuvre dont les modalités devront tenir compte des expériences faites, et dont dépend, au premier chef, l'avenir de la peine coloniale. Deux raisons péremptoires d'en confier l'exécution à des juges. Pourtant on a critiqué cette attribution. A défaut du jury, auquel on ne peut songer puisque la décision est postérieure à la fixation de la peine, on a proposé de faire dépendre la dispense d'une commission fermée d'administrateur, et aussi, suivant la suggestion du Docteur Balthazard, de psychiatres. C'est méconnaître, à mon avis, le véritable objet de la décision, qui ne concerne pas seulement le régime de la peine, mais sa nature, qui ne pose pas seulement une question d'opportunité, mais une question de justice individuelle, relevant normalement du pouvoir judiciaire. Si la responsabilité, pesant sur trois magistrats, semble lourde, rappelons qu'une réforme qu'on doit pouvoir escompter à l'heure actuelle est de nature à l'alléger: celle qui associera les jurés à la fixation de la peine, ou qui, heureusement, selon moi, substituera au système discrédité de la magistrature populaire celui de l'échevinage. »

Donnedieu de Vabres. *Revue pénitentiaire*, 1930, page 123.

de surseoir à statuer sur la dispense de transportation jusqu'à ce qu'on soit mieux renseigné sur le caractère et les chances de relèvement du condamné.

M. Donnedieu de Vabres voyait cette garantie de justice dans la réforme alors en projet, aujourd'hui accomplie, qui consiste à associer le jury à la Cour pour fixer la peine.

Attendons les résultats pratiques. Mais il est peu probable que les 12 citoyens désignés par le sort qui ignoraient tout du condamné avant l'audience, seront bien à même de juger s'il faut ou non le transporter.

De l'emprisonnement cellulaire ?

La dispense une fois admise, par quoi faudrait-il remplacer la peine de travaux forcés primitivement prononcée. Les propositions de loi récentes et la plupart des législations étrangères qui ont abandonné la transportation, la remplacent par l'emprisonnement cellulaire. Cependant, cette peine est loin d'être sans détracteurs. Les uns lui reprochent d'être nuisible à la santé physique et morale des condamnés ; d'autres, bien loin de voir dans l'emprisonnement cellulaire un moyen d'amendement et par suite une institution facilitant le reclassement des condamnés dans la société une fois leur peine accomplie, disent, au contraire, que cela enlève au condamné tout espoir de reprendre son rang dans la société.

M. Gauckler en particulier écrit ceci : « Si le but d'une peine est d'adapter le condamné à la vie sociale, il est vraiment contradictoire de commencer par le soustraire à la vie sociale et de le façonner des années à la vie solitaire pour lui apprendre à vivre en société (3) ».

Declareuil cite comme exemple les législations étrangères.

« Des mesures en vue du travail pénal et agricole ont été prises en Hollande (Veenhuisen), en dérogation du principe de l'emprisonnement cellulaire (Vacz), en Luxembourg, en Suisse (Witzwill, Bellechasse), en Belgique (Merxplas), en Pologne et en Tchécoslovaquie, en Angleterre (Dorchester et Travaux publics à Portsmouth et Chatam), en Grèce et en Crète (4).

Les critiques ne portent pas. Les résultats des enquêtes faites tant en Belgique qu'aux Etats-Unis sur l'application du régime cellulaire, ont prouvé surabondamment que des peines d'emprisonnement cellulaire de durée limitée n'ont aucune influence néfaste sur l'individu.

Par ailleurs, l'emprisonnement cellulaire n'étant qu'un premier stade de la peine substituée à celle des travaux forcés, il n'y a pas à craindre que cela enlève au condamné toute possibilité de se reclasser dans la société, une fois libre. Car après la période d'emprisonnement cellulaire, viendra celle de travail en commun qui réadaptera le condamné à la vie sociale.

(3) Declareuil. La transportation, 1927, page 31.

(4) Declareuil. Page 34.

La plupart des auteurs en sont partisans. Lamy écrivait :

« La cellule est le régime qui assure le plus complètement l'amendement (5) ». De Tocqueville disait également :

« En détestant l'oisiveté, ils s'accoutument à haïr la cause première de leur infortune, et le travail, en les consolant, leur fait aimer le seul moyen qu'ils auront un jour de gagner honnêtement leur vie ».

Tout récemment encore, lors de la discussion des propositions de lois récentes, M. Donnedieu de Vabres s'est fait l'ardent défenseur de l'emprisonnement cellulaire.

« Des expériences faites à l'étranger et notamment en Belgique ont établi la valeur éducative et surtout répressive d'un isolement de plus longue durée (que la loi du 5 juin 1875 qui prévoyait 1 an et 1 jour).

Elles ont montré qu'un détenu normal le supporte, sans en sortir trop déprimé, pendant une période moyenne de 3 ans, que certains, ceux dont le niveau intellectuel et moral est le moins bas, en préfèrent parfois la prolongation à la promiscuité qu'impose le travail en commun pendant le jour (6) ».

Le même auteur écrit également pour répondre aux critiques adressées à cette peine :

« On objecte qu'il n'est pas possible de remplacer la transportation. Mais la prison cellulaire n'a-t-elle pas fait ses preuves notamment en Belgique où il

(5) Lamy. Des régimes pénitentiaires envisagés au point de vue de l'amendement.

(6) Revue pénitentiaire, 1930, page 111.

n'est pas exact de prétendre qu'elle doive être supprimée.

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

« Pour les peines de longue durée, une période initiale d'isolement cellulaire qu'imposent diverses législations étrangères, que prévoit notamment un projet italien, oblige le condamné à la réflexion. Etant réputée plus dure, elle constitue la première pièce du système progressif irlandais qui, par suite d'atténuation, régime en commun, libération conditionnelle, libération définitive, réadapte peu à peu le condamné à la vie libre (7).

Un argument invoqué fréquemment par ceux qui voulaient démontrer l'influence néfaste de l'emprisonnement cellulaire consistait à citer l'exemple de l'« ergastolo italien ».

De fait, l'ancien Code Pénal italien remplaçait la transportation par le régime particulièrement rigoureux de l'« ergastolo » qui comportait pour le condamné l'isolement absolu pendant dix années continues. Il est certain que bien peu de condamnés pouvaient résister à un régime aussi dur et les cas de maladie et de folie qu'il produisait avaient soulevé de vives protestations tant en Italie qu'à l'étranger. Le législateur italien s'est d'ailleurs aperçu de son erreur, et dans le Code pénal de 1929, alors que la plupart des peines sont plus sévères qu'auparavant, la durée de l'ergastolo est considérablement réduite.

(7) Donnedieu de Vabres .

La durée de l'encellulement diurne est actuellement de 6 mois au moins et de 2 ans au plus. Après 3 ans, le condamné peut être autorisé à travailler *all'aperto*. Il peut y avoir une remise de l'*ergastolo*. En ce cas, le condamné n'est plus soumis qu'au régime de la liberté surveillée pendant un minimum de 3 ans, alors que le projet prescrivait avant la libération définitive l'envoi dans une colonie agricole ou une maison de travail.

On voit donc qu'on ne peut plus citer maintenant l'*ergastolo* pour démontrer les inconvénients du régime cellulaire.

D'ailleurs l'emprisonnement cellulaire serait dans le système que nous préconisons, remplacé au bout d'un certain temps par la période de travail en commun le jour et de cellule la nuit. Et même il nous paraît préférable de permettre à l'Administration pénitentiaire de réduire la peine d'emprisonnement cellulaire prévue par la condamnation en raison de la bonne conduite du condamné, de l'augmenter au contraire si le condamné donne des sujets de mécontentement en fixant cependant un maximum à cet emprisonnement cellulaire, 5 ans par exemple comme le prévoyaient les projets antérieurs. Cette réforme qui a été adoptée, comme nous l'avons vu par le Code espagnol récent, nous paraît souhaitable car rien ne pourra plus hâter l'amendement des condamnés que de leur accorder la possibilité de faire par leur bonne conduite réduire l'emprisonnement cellulaire prononcé contre eux. Il faudrait également rendre l'instruction obligatoire pour les condamnés et favoriser

l'éducation religieuse. Tous les criminels n'y sont pas rebelles s'il faut en croire ce mot que Londres met dans la bouche d'un forçat qu'il interrogeait : « Ce qu'il nous faut, c'est un curé ». Ainsi établi, ce régime nous semble plus propre qu'aucun autre à assurer l'amendement du condamné. Il suffit pour s'en rendre compte de lire les rapports les plus récents faits sur le bagne américain où l'on pratique également l'emprisonnement cellulaire et le travail en commun.

Dans son enquête sur le bagne, Londres nous cite ainsi la description du bagne américain :

« Dans les bagnes des U. S. A., on couche en cellule, donc pas de promiscuité. Si le fruit qui tombe dans un bagne américain n'a qu'une petite tache, cette tache ne s'étendra pas. Il y a des ministres du culte, des livres. On instruit l'homme. Beaucoup d'entre nous vont au mal parce qu'ils ne soupçonnent pas le bien. Les Américains leur cachent le mal et leur montrent le bien. L'homme se relève. S'il est illettré, on l'instruit. Quand il sort, un trousseau l'attend. On ne le jette pas à la porte, on lui trouve du travail. Il mange à sa faim. Il ne voit pas tuer devant lui un homme à propos de bottes (8) ».

Dieudonné également nous les dépeint dans ses « Souvenirs du bagne » :

« A Porto-Rico, les convicts n'ont pas d'intérêt à s'évader. Ils choisissent eux-mêmes leur travail. Le produit de ce travail leur est laissé. Des réductions

(8) Londres. *Op. cit.*, page 150.

de peine périodiques diminuent la longueur du châ-timent à ceux qui le méritent. Il n'y a pas de délateurs, pas d'homo-sexualité, pas de batailles. Très peu de surveillance, mais une surveillance réelle, intelligente, éducative. Les hommes de couleur sont à part des blancs. Entre les heures de travail, des récréations, des jeux, du sport. L'école est obligatoire pour tous. La nourriture est saine, variée, abondante. Les cor-vées sont faites par les punis. Ce sont les seules pu-nitions. Pas de pain sec, pas de cellules ni de cachots. Il n'y a pas toujours des punis pour les corvées. On demande alors des volontaires qui sont payés.

Les hommes de chaque dortoir élisent un chef de chambrée. Il s'occupe de l'hygiène, de l'ordre, mar-que des points aux hommes de bonne volonté et l'Ad-ministration en tient compte.

Le contact avec le dehors n'est pas supprimé. Il y a des visites journalières, des journaux, des revues et les derniers livres parus.

Les très rares évadés repris sont habillés de deux couleurs et condamnés à quelques mois de corvée obligatoire...

L'amendement est réel au bagne de Porto-Rico, dans la plus grande proportion possible, si l'on tient compte qu'on a affaire avec les plus rebelles d'entre les hommes (9) ».

(9) Dieudonné. *Op. cit.*, page 246.

Régime applicable aux libérés

Une question se pose : quelle mesure prendre con-tre les condamnés quand leur peine vient à expira-tion ? L'interdiction de séjour comme le proposait la proposition Chautemps et la première proposition Si-bille. Nous ne le pensons pas, car l'interdiction de sé-jour n'est presque jamais respectée par les condam-nés à qui elle est actuellement infligée. La relégation, comme le propose la deuxième proposition Sibille et la proposition de loi de M. Drouot. Nous n'en som-mes guère partisans, car il nous paraît souhaitable, en raison du fléau qu'est pour une colonie l'existence des relégués, de ne prononcer cette peine qu'après que tout autre moyen de coercition se sera avéré im-puissant. Pourquoi ne pas avoir recours à la peine réservée ? M. Sibille lui reprochait d'établir une trop grosse disproportion entre la peine d'emprisonnement cellulaire qui est appliquée et le délit peut-être mi-nime qui la lui a fait encourir. Mais la même dispro-portion n'existe-t-elle pas dans la loi de sursis qui fait appliquer au condamné à quelques jours de pri-son une peine de plusieurs années d'emprisonnement avec sursis ? N'existe-t-elle pas également et même davantage dans le projet Sibille qui appliquerait la relégation, l'envoi aux colonies pour toute sa vie au condamné qui aurait commis le même délit peu grave. D'ailleurs, la rigueur de cette peine réservée n'est-elle pas le meilleur moyen, disons plus, le seul moyen d'empêcher le condamné libéré de retomber dans ses

erreurs passées. A côté de cette peine réservée, il nous paraît bon au lieu d'interdire certains lieux de résidence au libéré, de lui en assigner un, ce qui permettrait aux autorités administratives de s'assurer de sa bonne conduite et de son travail, en l'obligeant, le cas échéant à fournir des rapports sur sa conduite et son travail, comme le prescrit le Code espagnol pour les condamnés bénéficiant de la libération conditionnelle. On pourrait astreindre le libéré à cette obligation pendant le délai d'épreuve durant lequel la peine réservée est suspendue sur lui, qui serait de 10 ans comme le prévoient les projets récents.

On pourra nous objecter de vouloir faire revivre par cette réforme la surveillance de la haute police que l'on a cru devoir supprimer en 1885 en raison même des inconvénients qu'elle offrait. Il est certain que ce régime était de nature, par les obligations auxquelles le libéré qui y était soumis était astreint, à le gêner dans ses essais de relèvement et de reclassement. Mais l'interdiction de séjour qui l'a remplacée et que M. Chautemps proposait d'appliquer aux dispensés de la transportation, à l'expiration de leur peine d'emprisonnement cellulaire, n'a-t-elle pas aussi un grave défaut: celui de ne pas gêner suffisamment les condamnés qui en sont frappés, puisqu'ils circulent à leur guise sans se soucier le moins du monde de l'interdiction qui pèse sur eux. Il nous semble même que ce défaut est plus grave que celui de la surveillance de la haute police. Car si cette peine lésait un intérêt individuel, celui du condamné, l'interdiction

de séjour, elle, présente un grave danger pour la société en n'effrayant pas assez les criminels.

De la sorte, on aurait une gradation de la peine, emprisonnement cellulaire de jour et de nuit, puis de nuit seulement avec travail en commun le jour et finalement demi-liberté où le condamné serait sous le coup de la peine réservée et astreint à justifier d'une bonne conduite et de moyens d'existence avouables.

Tel est le régime que nous proposons pour les condamnés aux travaux forcés dispensés de la transportation. Les réformes ne doivent pas cependant se borner là. Les propositions de loi récentes omettaient dans les réformes qu'elles proposaient, les condamnés aux travaux forcés à perpétuité et les condamnés aux travaux forcés à temps qu'on n'aurait pas cru devoir dispenser de la transportation. Il semble pourtant que leur situation nécessite des réformes urgentes.

Faut-il continuer à les envoyer comme actuellement accomplir leur peine en Guyane ? Non, et ceci dans l'intérêt des condamnés aussi bien que dans celui de la société et de la colonie. Bien qu'Henry déclare dans la *Revue pénitentiaire* 1925 que « la Guyane est une colonie sacrifiée, une possession presque inutilisable », il n'est pas niable que la Guyane française pourrait, grâce à son climat, à la fertilité de son sol et à la richesse de son sous-sol, être tout aussi prospère que les Guyanes Anglaise et Hollandaise. Si elle a végété jusqu'à ce jour, c'est dû uniquement à la transportation. Il est incontestable également que le discrédit qui fut jeté sur elle par le fait d'être choisie

comme colonie pénale, qui faisait dire à Franklin s'adressant aux habitants de la mère-patrie : « Que diriez-vous si nous vous envoyions nos serpents à sonnettes », a contribué en grande partie à empêcher l'émigration libre.

Dans l'intérêt de la colonie, il faut modifier cette situation. Dans l'intérêt de la métropole, il ne sert de rien d'infliger à des condamnés une peine qui, comme nous l'avons vu, ne les intimide pas, et de les envoyer à grands frais dans un lieu où ils pourront mieux que partout ailleurs se livrer à leurs mauvais instincts et d'où ils pourront s'échapper relativement aisément. La Justice même commande de mettre un terme aux exemples beaucoup trop fréquents au bagne, de criminels redoutables, n'ayant échappé à Deibler que par une grâce inespérée, qui accomplissent leurs « durs » comme secrétaires, comme comptables ou comme ordonnances d'un fonctionnaire de l'Administration pénitentiaire.

Pour les condamnés eux-mêmes, si l'on veut tenter leur amendement, on ne peut continuer à leur faire subir une peine qui normalement ne doit finir qu'avec leur existence et qui, par conséquent, leur enlève toute idée de relèvement.

M. Kahn disait en ce sens en 1924 :

« 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 uni-

quement pour s'en débarrasser qu'on les envoie mourir au bagne, mieux vaudrait avoir le courage de les condamner à mort ⁽¹⁰⁾. »

Des sections mobiles

Le meilleur moyen de porter remède à ces défauts de la transportation serait, à notre avis, d'adopter les sections mobiles telles qu'elles sont établies dans la proposition Chautemps. Que les condamnés soient incorporés dans des sections mobiles et employés à des travaux de colonisation : défrichements, travaux publics, etc. ! Mais, nous dira-t-on, ce n'est pas une innovation, puisque la création de sections mobiles était déjà décidée par le décret de 1894 et par ceux de 1925. C'est possible ; en tout cas, cette institution est restée jusqu'à ce jour lettre morte. Deux critiques peuvent cependant être adressées à ces sections mobiles : le prix de revient et les possibilités d'arbitraire. Ces critiques peuvent être réfutées. En admettant même, et ce n'est pas prouvé, que ces sections mobiles occasionnent à l'Etat plus de dépenses que la transportation telle qu'elle est pratiquée actuellement, elles feraient au moins œuvre utile et les sommes ainsi dépensées profiteraient à la colonie où serait cette Section, alors que la Guyane ne profite nullement des dizaines de millions qui sont engloutis

(10) Revue pénitentiaire, 1924.

chaque année par la transportation sur son territoire. Rien n'empêcherait d'ailleurs de faire supporter les frais d'entretien de ces sections par les budgets coloniaux et locaux, en tout ou en partie.

On a également déclaré, pour combattre l'emploi des sections mobiles, que les colonies refuseraient l'intrusion de ces hôtes indésirables et, de fait, en 1899, Galliéni, alors gouverneur de Madagascar, s'opposa à l'envoi de sections mobiles de condamnés. Il est incontestable que si cela devait entraîner pour la colonie qui en fait la demande les mêmes désordres et les mêmes troubles dans son fonctionnement et dans sa prospérité, qu'en Guyane elle pourrait à bon droit y renoncer. Mais on peut concevoir des équipes de condamnés essentiellement passagères, quittant le territoire de la colonie sitôt les travaux effectués sans avoir de rapports avec la population libre.

Les sections mobiles font également l'objet d'un autre grief : dans un groupe aussi restreint que seraient ces sections mobiles, dit-on, l'arbitraire des surveillants pourrait se donner libre cours et on assistera aux mêmes abus qu'on rencontre en Guyane dans les camps isolés. Il y a un remède. Il suffirait de modifier les cadres subalternes de l'Administration pénitentiaire. On conçoit difficilement qu'un soldat libéré s'improvise administrateur, directeur de travaux sans préparation préalable. Qu'on fasse à ces fonctionnaires une situation plus enviable pour pouvoir exiger d'eux un minimum de garanties et de connaissances.

Comment organiser ces sections mobiles ?

La transportation, telle qu'elle est pratiquée actuellement, a perdu tout caractère d'intimidation. Comme le dit Brouilhet, « les considérations humanitaires ont tenu trop de place en matière pénale ». Pour rendre à cette peine le caractère d'intimidation qu'elle doit avoir, une discipline particulièrement stricte devrait régner dans ces équipes, d'autant qu'elles ne comprendraient guère dans notre système que des criminels endurcis et peu dignes d'intérêt, les autres pouvant être dispensés de la transportation.

Ces sections seraient organisées militairement et des peines rigoureuses devraient réprimer les moindres écarts de conduite. Bien qu'on puisse nous accuser d'avoir des sentiments d'une autre époque, il n'y aurait pas de raison, à notre sens, de bannir tout châtiment corporel dans ces sections : « Ah ! le fouet, la corde, il n'y a que cela pour la canaille », disait Legrand. « Remplacer le fouet n'est pas chose aisée » (Rivière).

A côté de ces moyens coercitifs pour réfreiner par la force les mauvais instincts des plus endurcis, on pourrait encourager par des faveurs ceux des condamnés chez qui tout sens moral n'est pas complètement éteint.

Les condamnés à temps qui donneraient des signes d'amendement auraient de plein droit une réduction de peine égale au nombre de jours de travail effectif sur les chantiers. De même les condamnés à perpétuité devraient pouvoir obtenir assez facilement par leur travail une commutation de peine. Rien mieux

que cet espoir de liberté ne pourrait encourager les condamnés à s'amender : cela présenterait en outre le sérieux avantage de rendre la main-d'œuvre pénale productive. Les condamnés seraient groupés en classe, chaque classe étant incorporée dans des équipes à la discipline plus ou moins dure, aux travaux plus ou moins pénibles. Selon leur travail, les condamnés pourraient obtenir des notes analogues aux « bons d'accomplissement de peine » du Code espagnol qui abrégeraient le délai minimum fixé pour passer d'une classe dans une autre. Cela encouragerait encore les condamnés à s'amender.

Il faudrait supprimer la mise en assignation des forçats en cours de peine, cause de trop d'inégalités, le patron qui les occupe ayant en vue plus son intérêt personnel que le désir de laisser à la peine son but répressif. De même il ne semble pas, en raison des résultats pitoyables obtenus jusqu'à ce jour, qu'on doive persister à offrir des concessions de terres aux condamnés en cours de peine. Qu'on abrège plus ou moins leur peine, ce sera pour eux la récompense qui aura le plus de prix.

Il est cependant un inconvénient, nous ne nous le dissimulons pas, que ce système ne permet pas complètement d'éviter : c'est l'immoralité sans nom qui règne parmi les condamnés aux travaux forcés, comme elle avait existé dans les bagnes métropolitains et les galères. Malgré tout, elle serait bien diminuée, car le personnel de surveillance, mieux choisi et mieux rétribué, n'aurait pas les mêmes complai-

sances que les cadres subalternes actuels de l'Administration pénitentiaire. D'autre part, chaque section comportant des criminels pervertis au même degré, il n'y aurait pas à craindre que les uns corrompent les autres. Nous serions également partisans de voir l'instruction rendue obligatoire parmi ces condamnés et l'action bienfaisante des ministres des différents cultes favorisée.

Suppression du doublage

Leur peine expirée, il faudrait supprimer le doublage et l'obligation de résidence pour leur permettre d'aller se reclasser dans la métropole. Comme on l'a vu, l'existence des libérés est le pire fléau pour une colonie pénale. Ainsi que le déclarent plusieurs auteurs, c'est une utopie de croire qu'un condamné pourra, après sa libération, se reclasser dans le lieu même où il a subi sa peine.

« L'erreur a consisté à poser en axiome en tête des études entreprises sur la transportation, cette idée que la régénération du criminel et son reclassement dans la Société devenaient chose facile par le seul fait de l'implantation en pays neuf. On peut craindre que l'élément honnête, numériquement plus faible, soit absorbé par l'autre (11). »

« L'élément pénal, semblable au fumier, féconde

(11) Brouilhet. La transportation, 1899, page 170.

le sol s'il est en quantité suffisante, le brûle et le stérilise s'il est en excès (12). »

Le fait de voir les libérés errer en Guyane, sans se livrer au moindre travail, tirer leurs moyens d'existence de la rapine et de la mendicité, voler pour rentrer au bagne, et voir ainsi leur existence assurée, ne prouve guère leur reclassement. Il faudrait les autoriser à rentrer dans notre pays, en les incitant, si l'on veut, à s'établir aux colonies par certains avantages.

On a reproché à cette réforme de ramener dans la métropole une foule d'individus dangereux pour la sécurité publique et socialement inadaptables.

Il n'est tout d'abord pas certain que les condamnés qui auraient goûté de la discipline de ces sections mobiles, tiendraient beaucoup à vivre en marge de la société comme par le passé, pour y être renvoyés. Les faits prouvent au contraire le vif désir de rachat des condamnés rentrés en France.

« Ceux qui reviennent légalement n'ont plus qu'un souci : vivre en paix... Je pourrais les citer tous. Leurs cas sont analogues. Ils rentrent après des années de bagne et reprennent leur vie où ils l'avaient laissée...

Ce sont les faits. Ils semblent prouver que la majeure partie des libérés pourrait rentrer en France sans dommage pour personne. Encombre-t-on les hôpitaux des anciens malades guéris ? A l'hôpital, ils risqueraient beaucoup plus de rechuter qu'au grand air du dehors. Ainsi des condamnés. Quand on a vu

(12) Russier. Transportation et colonisation pénale, page 100.

l'ardeur de la plupart des évadés à l'étranger pour se refaire une vie, on peut penser qu'en France ils seraient au moins aussi sérieux. Dans l'intérêt de tout le monde, une large sélection pourrait être faite dès maintenant, sans attendre pour cela la révision des statuts pénitenciers. C'est l'opinion de tous les anciens gouverneurs et administrateurs de la Guyane. C'est l'opinion de tous les écrivains qui ont étudié le bagne.

Le Commandant Michel, qui a près de 30 années d'administration pénitentiaire, me disait dernièrement au sujet de Barrabas :

« J'avoue m'être trompé à son sujet. A le voir toujours en conflit avec l'Administration pénitentiaire, je n'aurais jamais cru qu'il aurait une conduite dans la vie libre. Il y en a là-bas des quantités dans son cas. Il faudrait les aider à sortir de cet enfer... Jusqu'à présent, rien n'encourage les forçats à se bien conduire. Quand ils voient le sort des libérés, leur dernier espoir légal disparaît. Alors, comme résultat, c'est l'horrible chose actuelle (13). »

Rien n'empêcherait d'ailleurs d'appliquer aux transportés rapatriés après leur libération des mesures de surveillance analogues à celles que nous préconisons pour les condamnés dispensés de la transportation, après l'accomplissement de leur peine de réclusion aggravée.

En admettant que ces mesures soient un jour admises en tout ou en partie par le législateur, que fau-

(13) Dieudonné. La vie des forçats, page 253.

drait-il faire des condamnés actuellement en Guyane? Il ne paraît pas possible de les rapatrier tous, en raison des dépenses que cela occasionnerait et des difficultés matérielles que présenterait leur installation dans nos maisons centrales. Cependant il y aurait des réformes urgentes à apporter à une situation que certains auteurs qualifient « d'indigne d'un pays civilisé ».

Il suffirait de suspendre, comme on l'avait fait en 1925, les convois de condamnés, de « grignoter la transportation », selon le terme imagé de M. Hugueney. Le climat meurtrier de la Guyane aurait tôt fait de réduire l'élément pénal à sa plus simple expression, puisque, comme nous l'avons constaté, tous les envois de condamnés n'accroissent actuellement que de façon minime le chiffre de la population pénale. Un nombre moindre de condamnés permettrait une séparation des classes plus effective. Les libérés devraient être rapatriés. Il faudrait modifier le recrutement des surveillants, grouper en équipes de travailleurs qui fassent œuvre utile tous les « garçons de famille », améliorer l'hygiène et les conditions d'existence des condamnés, ne plus être aussi tolérant pour les abus et pratiques immorales qui sont actuellement monnaie courante au bagne.

Si ce beau rêve se réalisait, on verrait promptement la Guyane, jusqu'ici victime de la transportation, une fois débarrassée de cet ulcère qui la ronge, se rétablir pour devenir une de nos colonies les plus prospères.

Il apparaît, en résumé, comme indispensable d'apporter des remèdes et de mettre fin à une situation qui forme dans notre droit pénal une tache sombre et d'imiter les peuples étrangers qui, instruits par leur expérience antérieure, ont tous plus ou moins complètement abandonné la transportation.

Annexes

PROJET CHAUTEMPS 6 JUIN 1908

(ANNEXE N° 1)

1) La peine des travaux forcés est subie dans des maisons de force établies :

a) Sur le territoire de la métropole pour les individus condamnés par les juridictions siégeant dans les départements français.

b) Sur le territoire de l'Algérie pour les individus condamnés par les juridictions siégeant dans les provinces d'Alger, d'Oran ou de Constantine.

c) Sur le territoire des colonies pour les individus condamnés par les juridictions siégeant dans les colonies.

Les budgets de la métropole, de l'Algérie et des colonies supporteront obligatoirement toutes les dépenses afférentes à la construction et à l'entretien de ces maisons de force, ainsi qu'à la surveillance, l'administration et l'entretien des condamnés.

Deux ou plusieurs colonies pourront se réunir pour pourvoir à frais communs à ces dépenses.

2) Le régime cellulaire de jour et de nuit est appliqué:

1° Pendant les 5 premières années aux individus condamnés aux travaux forcés à perpétuité.

2° Pendant les 3 premières années aux individus condamnés aux travaux forcés à temps pour plus de 10 ans.

3° Pendant la première année aux individus condamnés aux travaux forcés à temps pour moins de 10 ans.

Après cette période, les condamnés continuent à être soumis au régime cellulaire, sauf pendant les heures de promenade et de travail où ils sont réunis par groupe et astreints au silence.

3) Des sections mobiles de condamnés pourront être mises à la disposition des colonies pour l'exécution des travaux publics. Dans ce cas, le budget colonial ou les budgets locaux supporteront les dépenses de logement, de nourriture, d'habillement, d'hospitalisation, de transport, de surveillance et d'administration. Toutefois le budget du département ministériel chargé de la gestion des crédits des services pénitentiaires leur remboursera une somme égale à celle qui aurait été employée pour l'entretien des condamnés d'après le prix moyen journalier établi à la fin de chaque exercice.

4) Les condamnés à temps faisant partie des sections mobiles bénéficieront de plein droit d'une réduction de peine égale au nombre de journées de travail effectif sur les chantiers aux colonies.

Les condamnés à perpétuité faisant partie de ces mêmes sections bénéficieront de plein droit, après 5 ans de travaux sur les chantiers aux colonies, de la commutation de la peine perpétuelle en celle de 20 ans de travaux forcés: cette nouvelle peine commencera à courir du jour de la commutation.

Aucun condamné ne pourra être versé dans une section mobile avant d'avoir accompli le temps de cellule prévu par l'article 2.

5) Pour chaque journée de travail, soit dans les maisons de force, soit dans les sections mobiles, chaque condamné reçoit un salaire versé en entier à son pécule qui lui sera remis à sa libération. Le montant des pécules des condamnés décédés en cours de peine fait retour à l'Etat.

6) Les condamnés qui se rendront coupables de refus de travail après sommation seront punis de la réclusion cellulaire pendant 3 mois au moins et 1 an au plus.

Les condamnés qui se rendront coupables d'évasion seront punis de la réclusion cellulaire pendant 3 mois au moins et 1 an au plus. Les condamnés qui se rendront coupables de voies de fait sur la personne d'un agent de l'Administration pénitentiaire seront punis de la réclusion cellulaire pendant 1 an au moins et 5 ans au plus. Les condamnés aux travaux forcés qui se rendront coupables de crimes entraînant la peine des travaux forcés seront punis de la réclusion cellulaire pendant 1 an au moins et 5 ans au plus.

Les condamnés aux travaux forcés qui se rendront coupables de crimes ou délits entraînant une peine autre que celle des travaux forcés seront punis de la réclusion cellulaire pendant 6 mois au moins et 2 ans au plus.

Les peines prononcées par les juridictions de droit commun conformément aux dispositions précédentes, interrompent les peines en cours sans qu'il puisse jamais y avoir confusion entre elles.

7) A leur sortie des maisons de force, les condamnés seront soumis pendant 5 ans au moins et 20 ans au plus à l'interdiction de séjour. La durée de cette peine accessoire sera obligatoirement prononcée par l'arrêt de condamnation à la peine principale des travaux forcés. Un décret portant règlement d'administration publique déterminera les conditions d'exécution de cette peine.

8) A partir de la promulgation de la présente loi, il ne sera plus procédé à aucun envoi de condamnés aux travaux forcés tant à la Guyane qu'à la Nouvelle-Calédonie. Les transportés en cours de peine seront concentrés dans le plus bref délai : en Nouvelle-Calédonie, à l'île Nou, en Guyane aux îles du Salut, en attendant qu'ils puissent être internés dans les maisons de force de France, d'Algérie et des colonies.

Les libérés astreints ou non à la résidence, seront, sur leur demande, rapatriés en France, en Algérie ou aux colonies : ils seront astreints à l'interdiction de séjour prévue à l'article précédent.

9) Le personnel d'administration et de surveillance, de l'administration pénitentiaire coloniale sera affecté aux maisons de force et continuera à jouir des avantages attachés actuellement à son statut, notamment en ce qui concerne le mode de liquidation et le taux des pensions de retraite.

10) Des décrets portant règlement d'administration publique détermineront les conditions dans lesquelles les colonies de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie seront appelées à avoir la jouissance des immeubles abandonnés par l'administration pénitentiaire et devront assurer la surveillance des libérés restés sur leur territoire.

11) Sont abrogées toutes dispositions antérieures relatives à l'exécution de la peine des travaux forcés, sauf en ce qui concerne les exceptions prévues par mesure transitoire à l'article 8.

SUPPRESSION DE LA RELÉGATION

1) Seront punis de la peine des travaux forcés pour 2 ans au moins et 10 ans au plus, tous individus qui, dans un intervalle de dix ans, non compris la durée de toute peine subie, ayant déjà encouru :

1° ou une condamnation aux travaux forcés;

2° ou deux condamnations à la réclusion ou à l'emprisonnement pour faits qualifiés crimes;

3° ou 3 condamnations à plus de 3 mois d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, outrage public à la pudeur, excitation habituelle de mineurs à la débauche;

auront commis à nouveau soit des faits qualifiés crimes, soit l'un des délits précités au N° 3 ci-dessus.

2) Dans le cas où le récidiviste sera poursuivi pour un des délits spécifiés ci-dessus, la peine des travaux forcés pourra être prononcée par le Tribunal Correctionnel.

3) Les relégués individuels et collectifs, actuellement internés à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie, seront rapatriés sur leur demande et soumis à l'interdiction de séjour pendant 5 ans à compter de leur débarquement en France.

4) Sont abrogées toutes dispositions antérieures relatives à la relégation des récidivistes.

ANNEXE N° 2

PROJET PRESENTE PAR M. L. HUGUENEY SUR LES CONDAMNES AUX T. F. DISPENSES DE LA TRANSPORTATION

(*Revue Internationale de Droit Pénal, Tome I*)
(1926)

1) Toute juridiction appelée à prononcer une condamnation aux Travaux forcés à temps pourra d'office, par décision motivée, dispenser de la transportation, le condamné non reléguable qu'elle jugera digne de cette faveur.

2) La dispense aura pour effet de soumettre le condamné à une peine de réclusion aggravée dont la durée dépassera de moitié celle de la peine de travaux forcés portée dans la sentence de condamnation.

3) Cette réclusion s'exécutera, au moins pendant les trois premières années, sous le régime de l'isolement de jour et de nuit, sans que le condamné puisse bénéficier de la réduction du quart prévue par l'art. 4 de la loi du 5 juin 1875.

La durée de cet isolement pourra être prolongée par décision de l'Administration pénitentiaire.

Elle ne pourra dépasser 5 ans que sur la demande du condamné.

4) La libération conditionnelle instituée par la loi du 14 août 1885 ne sera pas applicable au condamné dispensé de la transportation.

Il sera par contre mis en liberté de droit lorsque la durée de son internement atteindra celle de la peine de travaux forcés portée dans la sentence de condamnation.

La réclusion supplémentaire jouera le rôle de peine réservée.

5) La peine réservée ne sera subie que si, dans le délai de 5 ans à compter de sa sortie de prison, le condamné dispense de la transportation, commet un crime ou délit de droit commun pour lequel il soit frappé d'une condamnation à une peine privative de liberté qui n'entraîne ni transportation, ni relégation aux colonies.

Elle s'exécutera soit avant, soit après l'exécution de la peine nouvelle.

ANNEXE N° 3

PROPOSITION DE LOI par M. Maurice SIBILLE

Exposé des motifs

MESSIEURS,

Chaque jour des Cours d'assises, après avoir déclaré des hommes encore jeunes coupables de crimes, les condamnent aux travaux forcés à perpétuité ou à temps ; chaque année des centaines de condamnés sont transportés en Guyane où ils doivent finir leurs jours. Quelques-uns se prétendent victimes d'erreurs judiciaires et

persistent à se dire innocents ; d'autres manifestent un repentir plus ou moins sincère ; tous pourtant doivent mener une vie commune, ne plus jamais entendre des paroles moralisatrices et réconfortantes, être constamment témoins de scènes scandaleuses. Les faibles se trouvent fatalement livrés à l'influence dégradante d'un milieu corrompu.

Des publicistes, des missionnaires, autorisés à visiter les établissements pénitentiaires du Maroni ont recueilli des plaintes qui leur ont paru fondées et ont soutenu que si la société avait le droit de châtier les coupables, elle avait aussi le devoir de faciliter leur relèvement moral. Des membres du Parlement ont été amenés à poser au Gouvernement cette question. Ne convient-il pas de modifier les conditions dans lesquelles les condamnés aux travaux forcés subissent leur peine ? Le Ministre de la justice a chargé une commission de préparer un projet de loi ; il y a plusieurs mois que cette commission a achevé son œuvre. L'heure est venue d'opérer une réforme du régime de la transportation.

LE RÉGIME PÉNITENTIAIRE AVANT 1854 EN ANGLETERRE ET EN FRANCE

Sous l'ancien régime, on a essayé de diminuer la criminalité par la vue offerte au public des supplices infligés aux coupables, et hommes, femmes, enfants, même ceux des plus nobles, des plus riches familles assistaient comme à une fête à l'horrible spectacle des plus cruelles souffrances. Les condamnés aux galères étaient tout d'abord fouettés sur une place publique et marqués au fer rouge ; puis, enchaînés deux à deux, ils étaient conduits de ville en ville par des garde-chiourmes à des ports de guerre où ils étaient tenus d'accomplir chaque jour un rude labeur sur des navires à rames. Quand sonnait l'heure de la libération, nul ne les aidait à se

procurer des moyens d'existence. Une seule voix s'éleva un jour pour faire en leur faveur appel à la pitié, celle de l'abbé Vincent de Paul, de ce grand Français qui ne partageant ni les préjugés étroits, ni les haines confessionnelles des hommes de son temps, se penchait sur toutes les misères humaines pour les soulager et qui dans un passé déjà lointain nous apparaît aujourd'hui avec l'aurole d'un saint comme une magnifique incarnation de la bonté agissante.

Quand la marine royale renonça à employer des navires à rames, les condamnés pour crimes durent remplir des tâches pénibles et furent enfermés dans de grands bâtiments appelés bagnes, à Brest, à Lorient, à Rochefort, à Toulon; les galériens devinrent des bagnards.

La Révolution française s'inspirant d'idées nouvelles s'attache à faire disparaître les vices de notre ancienne législation et l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme proclame que la loi ne peut établir que des peines strictement et évidemment nécessaires.

Cependant, le législateur de 1810, croyant encore à l'efficacité d'une répression sévère, infligea à tout condamné aux travaux forcés une flétrissure indélébile par l'exposition, le carcan, la marque au fer rouge, la mort civile. Après avoir qualifié la peine d'afflictive et infamante, il prescrivit d'imposer aux condamnés de lourdes tâches, de leur faire traîner des boulets, de les attacher deux à deux par des chaînes. Aucune mesure ne fut prise pour éviter à des hommes susceptibles de repentir le contact dégradant de misérables complètement pervers. Il se forma alors dans les prisons, dans les maisons centrales, dans les bagnes, de redoutables associations de malfaiteurs qui, rendus à la liberté, commirent de nombreux crimes. Il fallut bien reconnaître que les risques de durs châtiments ne suffisaient pas pour protéger la société contre les entreprises criminelles de récidivistes.

et qu'il était nécessaire de tenter le relèvement moral des condamnés en les soustrayant le plus possible à de détestables influences.

Dès 1821, le Gouvernement de la Restauration proposa la suppression des anciens bagnes de France et la transportation des condamnés aux travaux forcés. Le projet fut vivement critiqué par les partisans, déjà assez nombreux, de l'isolement du criminel. Ce fut seulement en 1854 après plus de trente ans d'enquêtes et d'études qu'une loi prescrivit de faire subir la peine des travaux forcés « dans des établissements créés par décrets de l'empereur sur le territoire d'une ou de plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie ».

Les rédacteurs de la loi du 30 mai 1854 avaient étudié les régimes pénitentiaires de divers pays, notamment celui de l'Angleterre.

Depuis le commencement du XVIII^e siècle la transportation était en Grande-Bretagne, une peine intermédiaire entre la mort et l'emprisonnement.

C'est en 1718 qu'un bill du Parlement anglais avait admis pour la première fois le principe de la transportation. Les condamnés à plus de trois ans de détention étaient embarqués sur des navires partant pour l'Amérique et devaient se rendre dans la province de Maryland. Ceux de ces convicts qui pouvaient payer les frais de la traversée étaient libres dès qu'ils avaient touché le sol de l'Amérique et les autres étaient tenus de travailler sur des plantations pour rembourser les frais du voyage. Mais en 1775, la guerre de l'Indépendance força l'Angleterre à renoncer à l'envoi de condamnés en Amérique.

En 1808, après avoir appliqué de nouveau pendant douze années l'ancien régime de l'emprisonnement sur des pontons, l'Angleterre dirigea des convois de convicts sur Botany-Bay en Australie. Partout où les transportés

ne constituait pas un élément trop important de la population, ils paraissaient contribuer à la prospérité de la colonie. Cependant des criminalistes continuèrent à soutenir que l'isolement faciliterait le relèvement moral du criminel; ils finirent par obtenir une revision de la législation pénale. A partir de 1849 des condamnés pour crimes en Angleterre subirent donc tout d'abord une peine d'emprisonnement cellulaire dans un établissement de la métropole construit sur la presqu'île de Portland; ils étaient ensuite soumis à une discipline sévère pour l'exécution de travaux dans des ateliers ou sur des chantiers et c'était seulement après ces deux épreuves qu'ils étaient transportés dans les colonies anglaises de l'Océanie pour y achever leur vie dans des conditions plus ou moins pénibles et avec plus ou moins de liberté suivant la gravité de la condamnation encourue et leur conduite depuis l'arrestation.

« Les résultats obtenus de ce mode nouveau, disait en 1854 M. du Miral, sont excellents. Ils sont dus à une ingénieuse et habile combinaison des divers éléments dont l'humanité peut disposer avec le plus de succès pour l'amélioration des coupables : l'isolement, le travail, la discipline, l'éducation professionnelle et morale, et par-dessus tout l'enseignement religieux. »

LOI DU 1^{er} JUIN 1854 SUR L'EXÉCUTION DE LA PEINE
DES TRAVAUX FORCÉS

Le législateur français de 1854 ne s'est pourtant pas borné à rendre applicable dans notre pays le régime britannique de la transportation; il a créé une peine exceptionnellement dure en obligeant les condamnés à exécuter des travaux sous un climat chaud et humide qui les affaiblit et les rend malades.

Les condamnés doivent, d'après la loi, être employés hors de la métropole aux travaux les plus pénibles de

la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique; ils peuvent être enchaînés deux à deux et assujettis à traîner le boulet à titre de punition disciplinaire ou par mesure de sûreté. Quand ils ont accompli les peines prononcées contre eux, ils ne sont pas rendus à la liberté. Tout individu condamné à moins de huit années de travaux forcés, dit l'article 6, sera tenu, à l'expiration de sa peine, de résider dans la colonie un temps égal à la durée de sa condamnation. Si la peine est de huit années, il sera tenu d'y résider toute sa vie.

La Guyane et la Nouvelle-Calédonie furent tout d'abord désignées pour recevoir des forçats; mais depuis 1897 la transportation a cessé dans la Nouvelle-Calédonie. En outre des établissements, d'ailleurs peu importants, ont été fondés à Obock pour les individus d'origine arabe et au Gabon pour les individus d'origine annamite ou chinoise. Enfin un décret du 13 décembre 1894, qui prévoit la création de sections mobiles de transportés, en vue d'effectuer des travaux dans les colonies, n'a jamais reçu d'application.

Tous les Français de la métropole condamnés aux travaux forcés sont donc transportés actuellement dans la colonie de la Guyane. Un décret du 4 septembre 1891 prévoit la répartition de ces condamnés en trois classes. La première classe comprend les transportés les mieux notés. Les condamnés de cette classe peuvent seuls avoir le bénéfice de l'article 11 de la loi de 1854 et 1° obtenir une concession urbaine ou rurale dans les conditions prévues par des règlements d'administration publique; 2° être employés chez les habitants de la colonie. Les condamnés placés à la première classe peuvent seuls être compris dans les propositions de remise, de réduction de peine ou de libération conditionnelle transmise par le gouverneur de la colonie. Les condamnés de la deuxième classe doivent être employés à des travaux de colonisation et d'utilité publique pour le compte de

l'Etat, de la colonie, des municipalités ou des particuliers. Quant aux condamnés de troisième classe, ils sont affectés aux travaux les plus particulièrement pénibles. En outre, ils doivent être entièrement séparés des condamnés des autres classes. Si les locaux le permettent, dit l'article 6 du décret, ils sont isolés la nuit; ils couchent sur un lit de camp et peuvent être mis à la boucle simple. Ils sont enfermés dans les cases pendant tout le temps qu'ils ne passent pas sur les travaux. Ils sont astreints au silence de jour et de nuit, pendant le travail comme pendant le repos. Sont exceptées de la règle du silence, les communications indispensables à l'occasion des travaux de service. Enfin, les condamnés de la troisième classe reconnus incorrigibles, sont entièrement séparés des autres transportés et soumis à un régime spécial.

Ainsi le décret prescrivait formellement la répartition des condamnés en trois classes et établissait un régime pénitentiaire assez souple pour faciliter le relèvement de ceux qui, sous l'influence passagère d'une passion violente, avaient commis un crime. Les transportés de la troisième classe, considérés comme pervers, ne devaient jamais avoir de contact — il faut bien le remarquer — avec ceux de la première ou de la seconde classe.

LES DÉCRETS DU 18 SEPTEMBRE 1925 RELATIFS A L'ÉTAT DES TRANSPORTÉS ET DES LIBÉRÉS ..

Sur la foi des rapports officiels qui laissaient supposer l'application stricte des règlements de 1891, on a cru longtemps que la transportation facilitait le relèvement des condamnés. Mais, suivant une juste observation de M^e Huguenet, professeur à la Faculté de droit de Paris, « il est arrivé qu'un journaliste sur les traces duquel d'autres ensuite se sont lancés à la recherche d'un grand reportage, a débarqué à la Guyane; il a vu

les places du bagne et ses turpitudes, il les a décrites en pages saisissantes; il a bouleversé l'opinion que les critiques moins colorées des criminalistes ne parvenaient pas à émouvoir ». (*Revue de droit international pénal*, 1^{er} trimestre 1926).

Ce journaliste, M. Londres, constata que tous les transportés, en arrivant à la Guyane, remplissaient pendant le jour les tâches les plus pénibles pieds nus sous un soleil brûlant, que la nuit ils étaient enfermés dans de grandes cases, échappaient à toute surveillance, étaient auteurs, victimes ou témoins de scènes de violence, qu'ils ne recevaient pas lorsqu'ils étaient malades les médicaments ordonnés par les médecins; il recueillit aussi les plaintes de libérés obligés de résider dans une colonie où ils cherchaient en vain du travail.

Il assista à une audience du tribunal maritime spécial chargé de juger les forçats et remarqua que la plupart des crimes et délits commis au bagne avaient pour cause une passion contre nature.

L'administration pénitentiaire ne contesta pas que, malgré les décrets de 1901, elle enfermait la nuit tous les forçats dans de grandes cases où ne s'exerçait aucune surveillance et où aucun gardien n'osait pénétrer.

Un transporté — qui affirme toujours être innocent — lui dit alors : « Ce qu'il y a ici de pire, d'infernal, c'est le milieu. Les mœurs y sont scandaleuses. On se croirait transporté dans un monde où l'immoralité serait la loi. Comment voulez-vous qu'on se relève? Il faut dépenser toute son énergie pour se soustraire au mal. »

Rentré en France, M. Londres publia le 6 septembre 1923 dans le *Petit Parisien* une lettre ouverte au Ministre des Colonies et donna à l'enquête à laquelle il s'était livré des conclusions qu'il importe de reproduire.

« Pour ce qui est bagne — disait M. Londres — quatre mesures s'imposent, immédiates :

« 1° La sélection. Ce qui se passe aujourd'hui est im-

moral pour un Etat. Aucune différence entre le condamné primaire et la fripouille la plus opiniâtre. Quand un convoi arrive : Allez ! tous au chenil et que les plus pourris pourrissent les autres.

« Le résultat est obtenu, Monsieur le Ministre, il n'y faut pas un an;

« 2° Ne pas livrer les transportés à la maladie. Et pour cela deux motifs.

« L'un intéressant le bon renom de la France : l'humanité; l'autre l'avenir de la colonie : le rendement. Vous envoyez de la main-d'œuvre à la colonie et vous faites périr cette main-d'œuvre. Ne serait-ce que pour la logique, qui est l'une des manières de raisonner les plus appréciées de notre génie, il faut éloigner du bagne les fléaux physiques.

« Rendre la quinine obligatoire.

« Inventer un modèle de chaussures (puisqu'ils vendaient jadis celles qu'on leur donnait) chaussures qui seront sans doute infamantes, mais salutaires.

« Nourrir l'homme non d'après le règlement, mais selon l'estomac.

« Tous vos médecins coloniaux vous diront que c'est là le premier pas;

« 3° Rétribution du travail.

« Pour faire travailler un homme qui est nourri (peut-être cela changera-t-il au xxv^e siècle; mais nous ne sommes qu'au xx^e) il faut au moins trois choses : l'appât d'une récompense, la crainte d'un châtement exemplaire ou l'espoir d'améliorer sa situation.

« Pour ce qui est châtement, nous ne pouvons mieux faire. Ce moyen, dans cette société-là, n'est donc pas efficace. Il vous reste les deux autres. Ainsi procèdent les bagnes américains. Le résultat est favorable;

« 4° Suppression du doublage et de la résidence perpétuelle comme peines accessoires.

« Si je ne vous ai pas prouvé, Monsieur le Ministre,

que les buts offerts à cette mesure n'ont pas été atteints, tout le monde vous le prouvera.

« Le libéré ne s'amende pas, mais se dégrade.

« La colonie ne profite pas de lui, mais en meurt.

« J'ai dit pourquoi. Vous le savez. »

En novembre 1924, nos collègues André Berthon, Louis Marin, Baréty, en s'appuyant sur « le grand reportage » d'Albert Londres, critiquèrent le régime de la transportation et M. le Garde des Sceaux leur répondit en ces termes :

« J'ai décidé de m'entourer d'avis, de renseignements, d'une documentation utile et de demander cet ensemble d'éléments d'appréciation à la Commission que j'ai instituée pour l'étude de la réforme générale du régime pénitentiaire et en particulier du régime de la transportation. Le problème est complexe et grave au point de vue social. Il y a cependant un résultat qui a été atteint, c'est que l'on a, grâce à la transportation, éloigné de la métropole des éléments qui constituent pour l'ensemble de la société un danger possible, un danger redoutable. »

Une Commission réunie au Ministère des Colonies prépara alors des décrets pour améliorer la situation des forçats et celle des libérés.

Quatre décrets furent pris après avis du Conseil d'Etat, le 18 septembre 1925, pour améliorer le régime de la transportation.

Aux termes du premier décret, tout condamné aux travaux forcés dès le prononcé de l'arrêt est mis en état d'isolement absolu jusqu'au moment où il est embarqué pour la colonie de transportation et les condamnés des différentes classes ne sont jamais confondus de manière à éviter toute promiscuité dans les prisons de la métropole et au départ de Saint-Martin-de-Ré.

Le second décret maintient la répartition des condamnés en trois classes : la séparation des condamnés de 3^e

classe et de ceux de la 2^e classe, la répartition des condamnés entre la 2^e et la 3^e classe avant le départ des convois par le Ministre de la Justice; elle prévoit quelques modifications au régime du bagne inspirées par un sentiment d'humanité.

Le troisième décret impose aux libérés l'obligation de répondre à un appel nominal à l'effet de permettre la constatation de leur présence dans la colonie.

Le quatrième décret règle l'emploi de la main-d'œuvre pénale dans les colonies pénitentiaires, fixe en principe à 2 fr. 50 par homme et par jour la redevance imposée aux services employeurs, prescrit un prélèvement de 0 fr. 50 au profit du pécule de chacun des travailleurs employés.

Enfin, le même jour, deux autres décrets, qui n'avaient pas été soumis au Conseil d'Etat, ont été pris : l'un relatif aux peines à appliquer aux condamnés et l'autre instituant un Comité de patronage des libérés. Le Comité de patronage est composé du procureur général, du directeur de l'Administration pénitentiaire ou de son délégué, du maire de Cayenne, du président du tribunal et du chef du service des travaux publics, du chef du bureau des finances du service local, d'un industriel et d'un agriculteur nommés par le gouverneur. Il peut s'adjoindre trois autres membres élus par lui.

En présentant ces six décrets à la signature du Président de la République, le Ministre des Colonies avait affirmé au commencement de septembre 1925 qu'ils apporteraient des améliorations très appréciables à l'état des condamnés. Hélas! les décrets de 1925 n'ont pas été plus appliqués que ceux du 4 septembre 1891.

En 1928, l'Armée du Salut saisie des plaintes émouvantes de nombreux libérés étudiait un projet de création de foyer pour ceux qui sont animés d'un sincère repentir! elle chargea un Français M. Pean, de faire une enquête en Guyane. Ce jeune missionnaire constata qu'en

réalité, au bagne, aucune amélioration sérieuse n'avait été réalisée.

« Ma première impression à mon arrivée en Guyane, écrit-il dans son carnet de voyage, est pénible et douloureuse. Des hommes aux traits fins qui dénotent une certaine culture ayant pour tout vêtement un pantalon de toile au matricule apparent et se livrant à un travail que même les nègres ne font qu'avec peine: décharger le bateau en plein midi... Pauvre peuple qui semble maudit dans un pays maudit. »

Puis, le 1^{er} août 1928, après quelques jours passés en Guyane, il ajoute :

« J'ai visité Charvin, l'ancien camp des Incas. Une centaine d'hommes travaillent dans la forêt; les moustiques les dévorent, la fièvre les tue. »

Il voit les grandes cases où les condamnés sont enfermés la nuit, où nul gardien ne peut pénétrer et où des hommes encore jeunes sont contraints par une force brutale de subir les étreintes de vieux bagnards. Au nouveau camp, 208 hommes malades, infirmes, blessés, rongés par les maladies les plus hideuses, sont couchés sur des matelas que la crasse a gangrenés.. Deux cases résonnent des râles des tuberculeux dont les pâles visages décharnés se contractent terriblement à chaque quinte de toux; plus loin c'est la case des infirmes, des manchots, des culs-de-jatte qui, couchés toute la journée, occupent leur temps à se raconter des histoires obscènes. Il rencontre un forçat traînant une caisse sur laquelle est assis un homme qui tremble secoué par la fièvre. Cet homme n'a plus de nez; ses yeux dilatés et son extrême maigreur lui donnent l'aspect d'un cadavre. C'est un lépreux qui va rejoindre à l'île Saint-Louis-du-Maroni d'autres malheureux dont les corps se décomposent lentement. Il est reçu par les religieuses qui, avec un dévouement admirable, cherchent à apporter quelque soulagement aux terribles souffrances des lépreux, et le jeune

missionnaire résume toutes ses impressions en ces termes :

« Quand on a vu le bagne et le nouveau camp on n'a plus aucune peine à imaginer l'enfer. Il y a là des hommes qui subissent toutes les souffrances physiques et morales. » Et dans cet enfer à la porte duquel il faut laisser toute espérance on rencontre des hommes qui, avant d'y entrer, étaient susceptibles de relèvement, on y a même vu des victimes d'erreurs judiciaires dont l'innocence a été proclamée par la Cour de cassation.

Dans un rapport adressé le 1^{er} décembre 1928 au commissaire général de l'armée du Salut le jeune missionnaire affirme que malgré les décrets de septembre 1925 les transportés sont toujours exposés aux dangers d'une promiscuité dégradante.

« A l'affaiblissement physique des transportés par l'inanition, dit-il, s'ajoute la détérioration de l'esprit par une immoralité devenue, hélas ! légendaire. Il est regrettable que des hommes condamnés aux « travaux forcés » soient en même temps condamnés à « l'ignominie forcée ».

« Il est pénible de voir les jeunes détenus arrivant par le dernier convoi jetés dans les cases occupées par d'anciens bagnards. Il faudrait être un saint doublé d'un hercule pour pouvoir résister. Les anciens forçats, aux pratiques vicieuses, ont tôt fait de corrompre les nouveaux arrivés. Une fois initiés aux honteuses pratiques, ils sont envoyés dans les différents camps, répartis sur tout le territoire de la colonie, se livrant continuellement à une immoralité sans frein. Ce qui est infiniment regrettable à constater, c'est que ces pratiques vicieuses se passent sous les yeux mêmes des membres de l'Administration pénitentiaire qui les tolèrent, et cela en vue de leur propre sécurité. »

« Connaître cette honte et ne pas lutter contre elle est une complicité. Il faudrait une réforme complète dans l'utilisation des bâtiments et les conditions de couchage. »

« Il n'est pas rare d'entendre un jeune forçat insister auprès de son chef de camp pour que celui-ci lui accorde de dormir dans une cellule individuelle. Quelquefois, la chose lui est accordée, d'autres fois, faute de cellule, ou par négligence, sa requête n'est pas écoutée, et il se voit livré à ceux qui le convoitent sans possibilité aucune de leur échapper. Après s'être révolté dans le désir de garder sa dignité d'homme, s'il a perdu celle de citoyen, il est vaincu par les plus forts, se laisse aller, et devient finalement leur jouet. »

« M. X... demande une corvée de huit hommes pour nettoyer son jardin. Les huit hommes arrivent, deux par deux, avec un surveillant. M. X... est étonné de voir ces hommes se tenir par la main... Son étonnement augmente lorsqu'il s'aperçoit que quatre seulement travaillent, tandis que les quatre autres, assis dans un coin du jardin, se reposent et fument. Explication est demandée au gardien qui s'oppose à faire travailler ces quatre oisifs, car il y a entente entre ces huit hommes, ceux qui travaillent payant par ce fait la complaisance des autres... »

« Lorsqu'un homme est changé de camp, s'il est lié exagérément avec l'un de ses camarades, on ne le déplacera pas seul, on les changera ensemble... « afin qu'ils soient tranquilles » disent les surveillants. »

« Je n'ose plus citer d'exemples, et il me répugne de continuer à étaler de semblables horreurs. A l'arrivée des convois, une sélection s'impose et il semblerait facile de réserver des camps pour les jeunes et les nouveaux arrivés, afin de tenter une préservation morale. La case de 40 à 50 hommes devrait être remplacée par des cellules individuelles. »

« De ces mesures, non seulement l'Administration pénitentiaire profiterait, car les hommes ne seraient plus en commun la nuit, sans aucune surveillance, pour tramer des complots dangereux, et les surveillants entrant le matin dans ces nouvelles cellules n'auraient plus le

spectacle qu'ils ont actuellement trop souvent sous les yeux, lorsqu'ils pénètrent dans la case : un homme, un couteau entre les épaules ou le ventre ouvert. Affaire de mœurs ! Ces mesures de préservation morale permettraient de tenter un relèvement moral du condamné, ce serait un premier pas vers la réalisation du but poursuivi par le législateur. »

En 1925, notre collègue M. André Hesse, prend, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, une louable initiative et présente à la signature de M. le Président de la République des décrets qui ordonnent la stricte application des prescriptions du décret de 1901, c'est-à-dire la séparation complète des transportés de 2^{me} classe et des transportés de 3^{me} classe. Trois ans se passent, et M. Péan constate qu'au bagne rien n'est changé.

N'est-il pas, dès lors, évident que pour opérer une séparation complète entre les condamnés profondément corrompus et ceux susceptibles de relèvement, il ne faut pas les diriger sur un seul établissement et même dans la même colonie. Mais, alors, se pose cette question : y a-t-il lieu de créer un nouveau bagne dans une colonie ou dans la métropole ?

La Société de patronage des prisonniers libérés protestants a chargé son secrétaire général de faire une enquête sur l'application du régime cellulaire en Belgique.

Voici les principaux passages du rapport de M. Etienne Matter qui, cédant aux généreuses inspirations de son cœur, consacre sa vie au relèvement des prisonniers et des enfants en danger moral :

« La prison centrale de Louvain est un établissement cellulaire déjà ancien, parfaitement tenu et qui a été adapté de façon intelligente aux nécessités actuelles. Elle pourrait contenir 580 pensionnaires.

« Chaque détenu y occupe une cellule assez vaste, bien aérée, où il passe tout son temps, sauf une heure de promenade dans un préau individuel. Le lit se replie pour former table et laisse assez d'espace pour un établi ou une machine. Les travaux sont variés, appropriés aux capacités de chaque détenu et poussés avec assez d'activité pour constituer une recette appréciable pour l'Etat et un encouragement pour l'homme.

« La nature du travail à confier à chaque détenu est choisie en vue de faciliter son reclassement à la sortie s'il n'est pas condamné à perpétuité. Elle est fixée par la direction de la prison, mais d'après l'avis donné par le chef du laboratoire d'anthropologie de l'établissement.

« L'administration peut traiter l'homme comme il convient, le surveiller de très près ou lui accorder de légères faveurs. Par exemple, un certain nombre de condamnés seront admis à travailler en commun dans des ateliers d'imprimerie ou de menuiserie. Des détenus seront employés aux services généraux et au jardin potager. Quelques facilités seront accordées dans les relations avec la famille. La loi prescrit que tout condamné à une peine de plus de dix ans peut, après dix ans, demander à être transféré dans une prison où il ne sera en cellule que la nuit. Mais la plupart des condamnés arrivés au terme de ces dix années sont si bien habitués à leur régime, à leur cellule, qu'ils préfèrent y rester. Par contre, il est des natures faibles qui sont incapables de supporter l'isolement et que l'administration transfère à Gand sans attendre l'expiration des dix années. Il en est même, très rares, qui perdent la raison et qui sont envoyés à l'asile d'aliénés de l'Etat à Tournai s'ils sont dangereux ou à Reckheim s'ils ne le sont pas.

« La prison de Gand a cent cinquante ans d'existence ;

elle a précédé Auburn. Mais c'est cette maison qui a donné son nom au système mixte de travail silencieux en commun pendant la journée et d'isolement la nuit.

« Les cellules de nuit de Gand sont petites, mais les ateliers sont vastes et bien distribués.

« L'expérience de la Belgique démontre donc la pleine efficacité d'un système pénal basé sur une détention prolongée avec un régime suffisamment sévère, sans recourir à la transportation, abandonnée par la plupart des nations civilisées.

« La peine a un double but; elle doit amender le criminel, elle doit surtout intimider ceux qui seraient tentés de suivre un déplorable exemple. Magistrats, sociologues, administrateurs belges sont d'accord pour constater que la crainte d'un châtement exemplaire est obtenue dans leur pays, dans des conditions d'économie financière et de moralité publique qu'il faut admirer et peut-être imiter. »

On voit qu'en Belgique l'Administration pénitentiaire soumet tous les condamnés aux travaux forcés à la rude épreuve de l'isolement, jour et nuit, qu'elle donne des récompenses, des faveurs, des encouragements à ceux qui paraissent revenir à de bons sentiments, qu'elle laisse à tous l'espérance d'une amélioration de leur sort, qu'elle se préoccupe de leur fournir des moyens de gagner leur vie quand sonnera l'heure de la libération, et que la part ainsi faite à l'indulgence, dans l'application des peines, produit d'excellents résultats.

La plupart des pays d'Europe ont adopté le régime cellulaire et condamne les criminels à l'isolement.

Dans un livre publié récemment, et intitulé *La justice pénale d'aujourd'hui*, M. Donnedieu de Vabres, professeur à la Faculté de droit de Paris, fait remarquer que

le régime cellulaire évite à tous les prisonniers les inconvénients certains de la promiscuité, qu'il a, vis-à-vis des plus pervers, une valeur intimidante, et qu'il garantit les moins mauvais contre les grossiers contacts. « Pour les peines de longue durée, dit-il, une période initiale d'isolement cellulaire qu'imposent diverses législations étrangères, que prévoit notamment le projet italien, oblige le condamné à la réflexion. Etant réputée plus dure, elle constitue la première pièce du système progressif irlandais qui, par une série d'atténuations : régime en commun, libération conditionnelle, libération définitive, réadapte peu à peu le condamné à la vie libre. »

Une commission réunie au Ministère de la Justice n'a pas cru devoir proposer la suppression complète du régime de la transportation; elle attribue simplement aux juridictions qui prononcent des peines de travaux forcés le pouvoir d'accorder des dispenses de transportation.

Le projet de loi qu'elle a préparé n'a pas été soumis au parlement par le Gouvernement. Il a été pourtant publié dans la *Revue internationale de droit pénal* et doit attirer votre attention.

Ce projet de loi a été l'objet de diverses critiques. (1).

Les uns insistent pour que tous les condamnés aux travaux forcés soient transportés hors d'Europe. Mais suivant une juste observation de M. Hugueney, professeur à la Faculté de droit de Paris « la transportation — son histoire tout entière le prouve — a des défauts incurables. Et ce n'est pas à notre époque de détresse budgétaire qu'elle a chance d'atteindre chez nous ce degré de perfection où l'Angleterre, dans sa splendeur, n'a jamais su l'élever. La transportation même réformée res-

(1) Voir annexe n° 2.

tera peu réformatrice ». (*Revue internationale de droit pénal*, 1^{er} trimestre 1926).

Les autres, au contraire réclament pour tous les condamnés l'isolement au moins pendant un certain temps. Cette thèse a trouvé d'ardents défenseurs à la Chambre. Comme l'administration pénitentiaire métropolitaine se déclarait prête à recevoir les forçats dans les prisons et se flattait de tirer de leur main-d'œuvre meilleur parti que l'administration coloniale, ordre fut donné de suspendre les départs pour la Guyane. Puis on recula devant le retour en masse sur le sol de France de tous ceux que la peine ou l'obligation de résidence attachait à la colonie.

Le projet de loi tient compte des craintes qui ont ainsi fait maintenir dans le recueil de nos lois la peine de la transportation. Tous les forçats qui, actuellement subissent leur peine à la Guyane y resteraient et la justice continuerait à ordonner l'envoi dans cette colonie lointaine de tous ceux dont la présence en France paraîtrait constituer un danger.

« Il y a là, dit M. Hugueney, de quoi séduire et les adversaires et les partisans de la transportation; les adversaires parce qu'ils y verront une première étape sur la voie qui mène à la suppression, les partisans parce qu'ils croiront que, en resserrant l'institution, ils la rendront plus défendable et plus solide. »

Mais en admettant le principe posé par le projet de loi, ne convient-il pas de modifier le texte qui le consacre ?

Aux termes de l'article premier, les Cours d'assises accorderaient des faveurs aux condamnés aux travaux forcés en les dispensant de la transportation. Un juge doit-il avoir la faculté de distribuer des faveurs ? Son rôle n'est-il pas simplement de dire ce qui est juste ?

D'après l'article 3, la réclusion s'exécuterait au moins

pendant les trois premières années sous le régime de l'isolement de jour et de nuit. La durée de cet isolement pourrait être prolongée par décision de l'administration pénitentiaire et ne pourrait dépasser cinq ans que sur la demande du condamné.

Nous devons rappeler qu'on a reproché au régime cellulaire d'amener l'abrutissement et parfois l'aliénation mentale. « En réalité, dit M. Donnedieu de Vabres, tempéré par le travail, par les visites que le détenu reçoit régulièrement des agents de l'administration pénitentiaire et des membres des sociétés de patronage, par les promenades quotidiennes dans un préau, l'isolement se supporte. Subi dans les conditions de la loi française, qui n'en admet l'application obligatoire que pour une période maxima d'un an et un jour, sa supériorité ne nous paraît pas contestable ». Pour que les condamnés échappent à l'abrutissement et à l'aliénation mentale qui menacent les isolés de jour et de nuit, il nous paraît nécessaire de limiter à la première année de réclusion l'isolement obligatoire de jour et de nuit.

D'après les articles 3, 4 et 5 le condamné serait mis en liberté de droit lorsque la durée de son internement atteindrait celle de la peine de travaux forcés portée dans la sentence de condamnation. Toutefois, si dans ce délai de cinq ans à compter de sa sortie de prison il était condamné à une peine privative de liberté pour un simple délit de droit commun, il devrait, après l'exécution de la peine nouvelle encourue pour ce délit, être soumis à une autre peine de réclusion aggravée pendant plusieurs années. Ainsi une faute légère qui pourrait être dans une large mesure excusable serait expiée pendant de longues années de réclusion aggravée! Est-ce admissible ? Nous ne le croyons pas.

Enfin, l'application des principes généraux de la loi doit être assurée par des prescriptions administratives.

Il y a donc lieu de prévoir des décrets en Conseil d'Etat qui détermineront les conditions d'exécution de la peine nouvelle de la réclusion aggravée. Il faut, en outre, abroger les dispositions des anciennes lois contraires à celles de la nouvelle loi.

SUPPRESSION DE LA RÉSIDENCE OBLIGATOIRE EN GUYANE

C'est en attribuant à des envois de convicts la prospérité de colonies anglaises c'est en affirmant que des forçats français transportés dans des pays d'outre-mer deviendraient d'honnêtes travailleurs qu'on a obtenu du Corps législatif, en 1854, le vote de la loi sur l'exécution de la peine des travaux forcés.

Pour le démontrer, il suffit de citer ce passage du rapport de M. du Miral :

« Tels qu'ils sont réglés par la nouvelle loi, les travaux forcés prennent un caractère plus exemplaire, ils constituent une répression plus énergique parce qu'ils sont subis au delà des mers, parce que le plus souvent ils le sont sans possibilité de retour. Si l'expiation du crime, si la protection de la société sont mieux garanties par la loi nouvelle, elle permet aussi d'espérer un amendement plus facile et plus probable des condamnés. En France, il était fatalement voué au désespoir et au crime ; aux colonies, au contraire, l'espérance lui est rendue ; il y trouve l'intérêt à bien faire, les facilités du travail, les encouragements et les récompenses pour le bien. Dans cette société nouvelle, loin des lieux où sa faute fut commise, il devient un homme nouveau : propriété, famille, rapports sociaux, estime de lui-même, tout lui redevient possible. Dangereux dans la métropole, dans la colonie il est utile. Pour lui, à l'excitation irrésistible du mal, succède l'excitation puissante du bien. La nouvelle peine est donc incontestablement plus moralisatrice ».

La loi de 1854 prescrivait l'attribution de concessions de terrains aux condamnés qui se rendraient dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir (art. 11). Elle ajoutait que le Gouvernement pourrait accorder aux libérés astreints à la résidence en Guyane des concessions provisoires ou définitives de terrains (art. 13). Ainsi les forçats devaient être divisés en deux catégories : les uns, revenus à de bons sentiments, auraient l'espérance de devenir des colons, des propriétaires, et les autres, considérés comme incorrigibles, seraient astreints au rude travail de la construction des ports et des routes ; tous contribueraient au développement et à la prospérité d'une belle colonie dont le sol contient d'abondantes sources de richesses.

Tel est le rêve du législateur du milieu du siècle dernier.

Bien différente, hélas ! est la réalité.

L'Administration a donné quelques concessions, mais on ne lui en demande plus. De Saint-Laurent à Saint-Maurice, M. Péan a vu la route bordée d'anciennes concessions, hélas ! abandonnées. Ici, un jardin qui fut certainement beau, est envahi par les hautes herbes dont les ondulations régulières dessinent ironiquement la forme des plates-bandes, là, un potager abandonné ! plus loin, un autre qui n'est plus qu'un marais d'où se dégage une odeur de mort. Ailleurs, un jardin entouré d'une barrière que l'herbe a réussi à écraser par endroits devait être bien entretenu car on reconnaît, avec étonnement, dans le fouillis des buissons de lianes, de ronces, quelques arbres fruitiers qui donnent l'impression d'être étouffés par la mauvaise végétation. Et on dit au jeune missionnaire : « Tout cela a été très bien cultivé et puis, un jour que le concessionnaire était allé vendre ses légumes à Saint-Laurent, des libérés ont pillé son domaine. Le soir, lorsqu'il est rentré, tout était volé : poules, lapins, outils, vêtements. Alors ne trouvant plus

en lui les ressources nécessaires pour recommencer, il a abandonné sa concession, il est devenu lui-même un voleur par la force des choses, il s'est fait réintégrer au bagne ».

Quelques forçats sont domestiques chez des habitants de la colonie qui, en général, ne se plaignent pas des services de ces « garçons de famille ».

Aucun de ces hommes revenus à de bons sentiments n'est encouragé et soutenu par la perspective du retour au foyer familial quand sonnera l'heure de sa libération.

D'après l'article 6 de la loi du 30 mai 1854, tout individu condamné à moins de huit ans de travaux forcés est tenu, à l'expiration de sa peine, de résider dans la colonie pendant un temps égal à la durée de sa condamnation. Si la peine est de huit ans, il est tenu d'y résider toute sa vie. En cas de grâce, le libéré ne peut être dispensé de l'obligation de la résidence que par une disposition spéciale des lettres de grâce.

Or, l'Administration pénitentiaire cherche surtout à tirer parti du travail des forçats et ne se préoccupe guère de fournir aux libérés des moyens d'existence. Construit-on une sucrerie près de Cayenne? Elle offre de la main-d'œuvre pour la construction et le fonctionnement de l'usine à des prix qui ne représentent pas le coût de la vie et qui ne peuvent pas être acceptées par les libérés. Aussi est-ce sans joie et parfois avec terreur que le forçat voit arriver le jour de sa libération. A Saint-Laurent, M. Péan est arrêté par un homme encore jeune qui lui dit : « Je suis libérable dans cinq mois, que voulez-vous que je fasse alors ? J'ai 35 ans, je pourrais encore me refaire une vie, mais ici il n'y a rien à faire ! Si je reste ici, je mourrai de faim; si je monte en forêt pour travailler sur les placers d'or, la fièvre me tuera. Je n'ai qu'à faire comme B..., qui, ne trouvant pas de travail, a, pour manger, jeté un pavé dans la vitrine d'un

commerçant de Saint-Louis ; alors on l'a remis à l'ombre ».

De retour en France, M. Péan reçoit une lettre qui prouve la nécessité d'une réforme immédiate. « Vous n'ignorez pas, écrit un libéré le 28 décembre 1928, que la Guyane traverse une grave crise économique par le fait qu'il n'y a plus de balata (sorte de caoutchouc) et que l'essence du bois de rose ne se vend plus à cause de la concurrence du Brésil. La maison C..., qui employait plusieurs centaines d'ouvriers et d'employés, a fermé toutes ses usines. D'autres firmes envisagent d'en faire autant. La sucrière ne va pas, la drague de l'Aprouargue et celle de Synnamary vont s'arrêter prochainement. De nombreux civils cherchent du travail. Comment voulez-vous, dans ces conditions, que les libérés en trouvent ? Après avoir subi les souffrances d'un long séjour au bagne, le libéré est presque toujours atteint d'anémie palustre, de paludisme chronique, etc. Il acceptera d'aller dans les bois, mais avec quels résultats ? Ainsi le jeune S... (29 ans), qui ne gagnait que 13 francs par jour comme garçon de magasin, et qui désirait mettre quelque argent de côté en vue d'un retour problématique en France, est parti dans les bois pour le compte de la maison C... Il est mort six mois après à la crique Cony. Le nommé C... (28 ans), qui ne trouvait pas de travail à Cayenne, est, à regret, monté dans les bois pour la Compagnie des mines d'or de la Guyane, il y a quelques mois de cela. Un mois après, il mourait d'un accès de fièvre pernicieuse. Pendant un mois, je n'ai gagné que 80 francs par mois, alors que tous les produits manufacturés viennent de France et se vendent ici à peu près le double qu'à Paris. J'ai très longtemps cherché un emploi de comptable, il m'a été absolument impossible d'en trouver un. Et cela se passait en 1925 à une époque où les affaires allaient beaucoup mieux qu'actuellement. Le chômage va encore croître par le

fait que la maison T... a brûlé entièrement. Il ne reste que les quatre murs. La seule solution, c'est la suppression de la résidence perpétuelle et du doublage en attendant la suppression du bagne. On ne réforme pas le bagne, on le supprime.

« Vous avez déjà pu juger par vous même comment sont appliqués les décrets qui devaient le transformer. Mais même s'ils étaient rigoureusement observés, cela ne changerait rien à la situation morale du forçat. Le bagne, c'est la vie en case avec toutes ses abominations. Pour l'individu qui a été élevé par de bons parents, la promiscuité est le plus dur des châtiments. Le bagne est une honte. N'est-ce pas de l'hypocrisie de condamner un homme à huit ans de travaux forcés, alors que pratiquement il est transporté en Guyane à perpétuité, on pourrait ajouter à la mort. »

Dans une lettre adressée à M. le Ministre des Colonies, M. Péan montre la nécessité d'abolir l'obligation de la résidence en Guyane :

« Il y avait, dit-il, au 1^{er} juillet 1928, 2.393 libérés dans la colonie. 1.099 n'ayant pas répondu à l'appel annuel sont supposés errants dans la brousse, servant de pâture aux moustiques, aux serpents et aux fauves, sans que personne ne s'inquiète de leur sort. 300 sont à Cayenne. Peu d'entre eux trouvent à s'employer ; les autres rôdent à travers les rues, sont accroupis dans les halles, dans un lamentable état de misère, apparemment sans issue. Vêtus de haillons, nu-pieds, affreusement maigres, méprisés de tous, déchets infects, tristes résultats du système pénal.

« 377 de ces malheureux végètent dans d'autres localités, dans le même état de pauvreté et de misère. 617 sont à Saint-Laurent. Leur situation est d'autant plus critique, qu'ils sont le plus grand nombre et qu'il y a moins de débouchés. Les rares industriels emploient avec profit les forçats que l'administration leur cède

pour 4 francs par jour. Pourquoi embaucheraient-ils un libéré qu'ils seraient obligés de payer au moins 10 fr. par jour ? Les particuliers ont-ils besoin d'un domestique, d'un cuisinier, d'un jardinier ? Ils le demandent à l'Administration pénitentiaire, tandis que le malheureux libéré assiste, impuissant, à cette concurrence anormale qui le voue à un état de misère dont la loi est responsable.

« Les pays voisins ne manquent pas de travail, mais les libérés ne peuvent quitter l'endroit restreint qui leur est assigné. Ils sont maintenus comme des prisonniers, mais auxquels on supprime le coucher, le vêtement et le vivre, ainsi que toute possibilité de se les procurer par le travail.

« Cette situation navrante est non seulement désespérante, pour le libéré qui en est la victime directe, mais elle constitue un danger dans la colonie. La Guyane est infestée de ces êtres que les circonstances et les lois obligent au meurtre et au vol.

« Enfin, le libéré ne peut vivre longtemps, voué à un pareil régime. Il ne tardera pas, soit par le fait de maladie, soit par incapacité de travailler, à retomber complètement à la charge de l'Administration pénitentiaire, grevant son budget, passablement lourd déjà pour le Département.

« Cette triste situation m'apparut nette lors de mon enquête et, lorsque je fis part de mes observations aux personnalités du pays, je m'aperçus que tous les hommes qui y vivaient, s'élevaient avec vigueur contre l'iniquité de cette loi. La résidence est une ignominie, une monstruosité, une infamie, aux dires de toutes les personnalités, y compris les membres de l'Administration pénitentiaire.

« M. Prevel, directeur de l'Administration pénitentiaire, partage absolument cette opinion. M. le gouverneur Camille Mallet pense également que la suppression

de la résidence et du doublage s'impose comme une nécessité urgente. Au moment de mon départ, M. Mallet m'a dit textuellement : « Je vous demande d'user de « toute votre influence pour arriver à la suppression du « bagné par extinction ou, tout au moins, du doublage ».

« La meilleure solution semblerait être l'abolition de la loi obligeant le condamné à doubler sa peine ou à résider perpétuellement dans la colonie ».

Cette émouvante déposition d'un homme de cœur qui a compromis sa santé en s'imposant les rudes fatigues d'un voyage dans un pays chaud et humide suffit pour démontrer la nécessité de la suppression du doublage.

Quand les forçats libérés ne seront plus tenus de résider en Guyane, ils n'auront pourtant pas le droit de séjourner dans certaines localités de France ou des colonies.

Les condamnés aux travaux forcés à temps, à la détention, à la réclusion sont de plein droit, après qu'ils ont subi leur peine et pendant vingt ans, sous la surveillance de la haute police (art. 46 du Code pénal). L'effet du renvoi sous la surveillance de la haute police est de donner au Gouvernement le droit de déterminer certains lieux dans lesquels il est interdit au condamné de paraître après qu'il a terminé sa peine (art. 44 du Code pénal).

La liste générale des séjours interdits est dressée actuellement par le Ministère de l'Intérieur.

« On voudrait, dit M. Donnedieu de Vabres, confier ce soin au tribunal. L'individualisme judiciaire sauvegarde les intérêts du libéré. L'activité des sociétés de patronage complètera cette œuvre protectrice. C'est, en réalité, tout un régime de liberté surveillée qu'il faut créer pour les adultes comme la loi de 1912 l'a institué pour les mineurs ». (*La Justice pénale d'aujourd'hui*, p. 174).

Mais, en 1924, M. Pascalis, directeur à la préfecture de police, reconnaissait que, depuis plusieurs années, des interdits de séjour bénéficiaient d'une sorte d'accord

avec la police et habitaient Paris. (*Revue pénitentiaire*, 1924, p. 354). Il appartient au Gouvernement de prendre l'initiative de modifier une loi qu'il ne peut pas appliquer et qui ne vise pas seulement des forçats libérés.

UNE LOI NOUVELLE CONTRIBUERA A LA PROSPÉRITÉ DE LA GUYANE

La nature a doté la Guyane de richesses variées. Les arbres des forêts vierges qui recouvrent une partie du territoire fournissent des essences précieuses et de beaux bois de différentes couleurs ; les terres cultivées produisent des denrées coloniales ; dans les lits et sur les bords des fleuves on trouve de l'or et du quartz aurifère.

Cependant, en 1889, après trente-cinq années au cours desquelles de nombreux convois de transportés avaient été dirigés sur la Guyane, le Sous-Secrétaire d'Etat des Colonies était obligé de reconnaître que la situation économique présentait de bien grandes difficultés. « Il manque à la Guyane, disait-il, une population dont la densité soit en rapport avec son immense territoire. Il lui manque des bras pour ses mines et surtout pour son agriculture. Pour remédier au mal dont souffre la colonie, il faudrait, par le rétablissement de l'immigration, y introduire une population coloniale pouvant tirer parti des immenses richesses et des ressources naturelles de ces régions si méconnues jusqu'à ce jour ». (*Les Colonies françaises à l'Exposition de 1889*).

Quarante années se sont écoulées depuis le jour de cet appel aux jeunes hommes prêts à aller chercher fortune au loin. Quelques entreprises, ne disposant d'auteurs que de capitaux insuffisants, n'ont pas réussi. On n'est guère attiré vers la Guyane, parce que la Guyane c'est le bagné. Et dans ces quarante années qu'ont fait les forçats ? Quelques kilomètres de routes dans les environs de Cayenne et de vagues travaux dans les ports. Les concessions de terrains libéralement accordées dans

les premiers temps à des libérés et même à des forçats ont été peu à peu abandonnées et sont aujourd'hui en nombre infime ; les récoltes sont trop souvent enlevées, volées par des maraudeurs.

Parlant de troubles dans la rue, un notable de Cayenne dit à M. Péan : « Nous sommes obligés de constater que le bagne a bien déteint sur la population de cette colonie. Ce n'est pas impunément que depuis plus de soixante ans on mêle à cette paisible population guyanaise des milliers de bagnards ».

N'hésitons donc pas à faire l'essai de la peine d'un isolement complet qui, autour de nous, en Europe, assure la répression des crimes dans des conditions satisfaisantes, ne restons pas sourds aux prières que nous adressent, de l'autre côté de l'Atlantique, des vieillards qui ont durement expié des fautes de jeunesse, rendons des espérances fortifiantes à ceux qui sont encore capables de bons sentiments.

En diminuant peu à peu chaque année la proportion des transportés dans l'ensemble de la population guyanaise, nous contribuerons au développement et à la prospérité d'une belle et riche colonie.

CONCLUSIONS

L'expérience du passé prouve qu'il faut autant que possible laisser à tout être humain l'espérance de l'amélioration de son sort et éviter à des coupables susceptibles de relèvement le contact pernicieux de récidivistes incorrigibles qui n'ont aucun sens moral.

Tous les criminalistes l'enseignent et l'Administration pénitentiaire ne le conteste pas.

Par de simples modifications à des règlements critiquables, le Gouvernement peut prendre des mesures dont nul ne saurait critiquer l'utilité : Construction de nouvelles cases dans lesquelles des cellules seraient à la disposition des transportés qui réclameraient l'isolement.

Distribution de chaussures à l'usage exclusif des forçats. Mise à la disposition du service de santé, en quantités suffisantes, des remèdes employés dans les pays chauds et humides. Surveillance incessante exercée sur les lépreux, afin d'éviter la contagion. Diminution des prélèvements sur les pécules, de manière à encourager ceux qui travaillent.

Mais la loi du 30 mai 1854 prescrit formellement le transport de tous les condamnés aux travaux forcés et leur séjour après leur libération dans une colonie.

Une loi nouvelle est donc nécessaire pour dispenser de la transportation et de la résidence obligatoire dans une colonie une catégorie de condamnés, conformément à l'avis de criminalistes autorisés.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Toute juridiction appelée à prononcer une condamnation aux travaux forcés à temps pourra d'office, par décision motivée, dispenser de la transportation le condamné non relégable.

La dispense aura pour effet de soumettre le condamné à une peine de réclusion aggravée qui s'exécutera au moins pendant un an sous le régime de l'isolement de jour et de nuit sans que le condamné puisse bénéficier de la réduction du quart prévue par l'article 4 de la loi du 5 juin 1875.

La libération conditionnelle instituée par la loi du 14 août 1885 ne sera pas applicable au condamné dispensé de la transportation.

Art. 2.

Le séjour dans des localités déterminées par le Gouvernement est interdit aux condamnés aux travaux for-

cés à temps dispensés ou non de la transportation pendant vingt ans à partir de leur libération.

Les condamnés aux travaux forcés à perpétuité bénéficiant d'une commutation de peine sont astreints à la résidence obligatoire dans la colonie où ils ont été transportés. Toutefois, le Président de la République, usant du droit de grâce, peut leur faire remise de cette peine accessoire ou leur accorder l'autorisation de résider dans une autre colonie ; ils sont, dans ce cas, assujettis à l'interdiction perpétuelle de séjour dans des localités déterminées par le Gouvernement.

Art. 3.

Un règlement d'administration publique déterminera tout ce qui concerne l'exécution de la présente loi, et notamment :

1° Le régime disciplinaire des maisons de réclusion aggravé ; 2° les conditions des prélèvements sur le pécule qui devront être opérés de manière à laisser à tout condamné les moyens d'améliorer son sort par le travail ; 3° les règles à appliquer pour assurer la surveillance de la haute police sur les libérés.

Art. 4.

L'article 6 de la loi du 30 mai 1854 et toutes dispositions contraires à la présente loi sont abrogés.

DEUXIEME PROPOSITION DE LOI SIBILLE

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs,

Des anciens Présidents de Cour d'Assises, des juriconsultes, des fonctionnaires coloniaux, des membres de Sociétés de patronage de libérés ont approuvé ces deux

idées directrices de la proposition de loi n° 2003 relative à l'exécution de la peine de travaux forcés: 1° dispense de la transportation accordée par la juridiction prononçant une condamnation aux travaux forcés à temps ; 2° suppression de la résidence dans la colonie de la Guyane imposée aux condamnés qui ont subi leurs peines.

Cependant, ils ont accompagné leurs approbations d'observations et de réserves dont il y a lieu de tenir compte.

Comme l'isolement prolongé de jour et de nuit peut provoquer chez certains réclusionnaires des troubles cérébraux, il convient de limiter à cinq ans la durée maxima de cet isolement tout en admettant une prolongation si cet isolement a été supporté sans inconvénient.

Il faut en outre que la crainte d'un châtement exemplaire incite le libéré à ne plus commettre aucun crime, aucun délit grave.

Ces considérations nous amènent à rectifier le texte qui vous a été présenté.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Toute juridiction prononçant une condamnation aux travaux forcés à temps peut dispenser de la transportation le condamné non relégable.

Art. 2.

La dispense a pour effet de soumettre le condamné à une peine de réclusion aggravée d'une durée égale à celle des travaux forcés, portée dans la sentence de condamnation.

Art. 3.

La peine de réclusion aggravée comporte l'isolement

de jour et de nuit pendant un an au moins et cinq ans au plus.

Toutefois la durée de l'isolement peut être prolongée au delà de cinq ans sur la demande du condamné.

Un règlement d'administration publique détermine tout ce qui concerne l'exécution de la présente loi, notamment : 1° le régime disciplinaire auquel sont soumis les condamnés à la peine de la réclusion aggravée; 2° la part réservée aux réclusionnaires dans les produits de leur travail ainsi que l'emploi de leur pécule; 3° les conditions dans lesquelles s'effectue l'isolement de jour et de nuit prévu à l'article 2 et celles dont il est tenu compte pour la fixation de la durée de cet isolement.

La réduction du quart de la peine prévue par l'article 4 de la loi du 5 janvier 1875 et la libération conditionnelle instituée par la loi du 14 août 1885 ne sont pas applicables aux dispensés de la transportation.

Art. 4.

La peine de la relégation peut être prononcée dans la forme indiquée aux articles 10 et 11 de la loi du 27 mai 1885 lorsqu'un individu qui a été transporté ou qui a été dispensé de la transportation en vertu de l'article premier de la présente loi, est condamné à une peine supérieure à un an de prison pour un crime ou un délit de droit commun commis dans un délai de dix ans, à compter, soit de sa libération, soit de son évvasion de l'établissement pénitentiaire où il accomplissait une peine de travaux forcés.

Art. 5.

Sont abrogés, l'article 6 de la loi du 30 mai 1854 et toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires à la présente loi.

RAPPORT

FAIT PAR M. MAURICE DROUOT, député.

(ANNEXE N° 5)

Messieurs,

En vertu de la loi du 1^{er} juin 1854, la peine des travaux forcés est subie sur le territoire d'une possession française autre que l'Algérie; si la peine est de huit ans ou plus, le condamné est tenu de résider perpétuellement dans la colonie; si la peine est de moins de huit ans, il est tenu d'y résider pendant une durée égale à celle de sa peine.

La proposition n° 2003 (rectifiée) de M. Sibille a pour objet principal :

1° De donner à la Cour d'assises le pouvoir de dispenser de la transportation le condamné non relégable qui subira une peine de réclusion aggravée;

2° D'abroger l'obligation à la résidence temporaire (doublage) ou perpétuelle.

Il n'est pas surprenant que cette proposition ait été approuvée par la Société générale de législation criminelle et des prisons et par le Comité d'études et d'action pour la diminution du crime.

On s'accorde en effet à reconnaître que la transportation n'a qu'un avantage, qui d'ailleurs est important : elle débarrasse la société d'individus indésirables. Mais les condamnés sont voués à l'immoralité la plus abominable ; les libérés astreints à la résidence ne peuvent ni travailler ni se réclasser; les témoignages résumés par M. Sibille dans l'exposé des motifs qui précédait son premier texte (et que M. le Docteur Louis Rousseau a confirmés dans un livre récent) sont probants. Aussi, en 1908, M. le Sénateur Chautemps avait proposé de supprimer la transportation; M. le Sénateur Bérenger défendait contre M. le Professeur Garçon cette proposition;

après l'enquête dont M. Albert Londres publiait le dossier en 1923 dans le *Petit Parisien* et dont les résultats ont été confirmés par M. Péan, une Commission réunie au Ministère des Colonies préparait une étude qui aboutissait aux décrets du 15 septembre 1925, tandis qu'en 1924 une autre Commission réunie au Ministère de la Justice, s'inspirant d'une idée de M. le Professeur Garçon et sur le rapport de M. le Professeur Louis Hugueney, estimait, d'une part, qu'il convenait de donner aux juges le pouvoir de dispenser de la transportation, pour leur faire subir une réclusion aggravée, ceux des condamnés aux travaux forcés à temps non relégables qui, en raison de leurs antécédents et des circonstances mêmes de leurs crimes paraîtraient dignes de cette mesure; d'autre part, d'instituer une peine de réclusion *réservée*, c'est-à-dire une réclusion que subirait le condamné qui, dans les cinq ans de sa libération, commettrait une infraction de droit commun sanctionnée par une condamnation à une peine privative de liberté n'entraînant ni transportation, ni relégation.

M. Sibille a repris le texte préparé par la Commission de 1924, l'a révisé heureusement et l'a complété par l'abolition de la résidence obligatoire, temporaire ou perpétuelle; il convient maintenant d'examiner dans le détail la proposition du doyen de la Chambre.

L'article premier dispose que « toute juridiction prononçant une condamnation aux travaux forcés à temps peut dispenser de la transportation le condamné non relégable ».

Les condamnés à perpétuité et les condamnés à temps relégables seront toujours transportés; les condamnés à temps non relégable le seront également s'ils n'en sont dispensés par les juges.

La suppression de la transportation entraînerait logiquement celle des autres peines coloniales, notamment la relégation; elle nécessiterait la transformation de nos

établissements pénitentiaires et la construction d'autres établissements sur un plan tel que la peine des travaux forcés qui, par définition, doit être plus rigoureuse que la réclusion, y puisse être exécutée; parmi les libérés, un bon nombre seraient dangereux pour la sûreté publique de la métropole. Aussi, M. le Professeur Donnedieu de Vabres a-t-il approuvé M. Sibille de n'avoir point proposé la suppression complète de la transportation.

La Cour d'assises qui, sur la réponse du jury, fixe et prononce la peine, aura donc à juger si le condamné aux travaux forcés à temps non relégable sera ou non transporté.

Elle devra trouver dans le dossier les éléments de sa décision; c'est pourquoi, plus que jamais, le magistrat instructeur s'attachera à les lui fournir, en la renseignant sur la psychologie de l'accusé et sur les circonstances qui peuvent atténuer ou aggraver la culpabilité de celui-ci. La Cour est, d'ailleurs, la seule autorité qualifiée pour résoudre la question de savoir si le condamné sera ou non dispensé de la transportation puisque, comme l'écrit très justement M. Donnedieu de Vabres dans la *Revue pénitentiaire*, ce n'est pas « seulement une question d'opportunité, mais une question de justice individuelle relevant normalement du pouvoir judiciaire ».

Aux termes de l'article 2, le condamné dispensé de la relégation subira une peine de réclusion aggravée dont la durée sera égale à celle de la peine de travaux forcés qui aura été prononcée contre lui. L'aggravation, c'est le régime cellulaire dont la vertu répressive et éducative est attestée par l'expérience qui en a été faite notamment en Belgique; c'est aussi l'obligation de subir la peine entière sans bénéficier ni de la réduction du quart, ni de la libération conditionnelle. Dans le tableau des peines, celle de la réclusion suit celle des travaux forcés à temps; la réclusion, peine de remplacement des travaux forcés à temps, doit donc être aggravée. Un règlement

d'administration publique en déterminera les modalités; M. Sibille demande seulement au législateur de spécifier qu'elle comportera « l'isolement de jour et de nuit » et que sa durée sera « d'un an au moins et de cinq ans au plus ». C'est donc l'administration pénitentiaire, qui, la peine ayant été subie pendant un an, décidera si celle-ci doit être ou non prolongée, et elle décidera selon l'état physique et moral du condamné; il n'y a, dès lors, pas lieu d'objecter que le maximum de cinq ans peut être dans certains cas excessif puisqu'il ne sera appliqué qu'à bon escient.

Il importera de pourvoir aux moyens d'appliquer aux condamnés, pendant la durée qui convient, la réclusion aggravée; c'est dire qu'il sera nécessaire d'aménager des locaux appropriés; M. Cazeaux, au cours des observations qu'il a présentées le 30 janvier 1930 à la Société de législation criminelle et de prison, estime que l'Etat prenant maintenant la charge des prisons départementales l'Administration pénitentiaire, à bref délai, disposera de 60 à 70 prisons cellulaires de plus, il suffira de transformer deux maisons centrales, et pour ce, de dépenser au maximum 36 millions. La dépense sera, d'ailleurs largement compensée par les économies qui seront la conséquence du nouveau régime.

L'article 5 abroge pour les condamnés transportés l'obligation de la résidence temporaire ou perpétuelle à la colonie; cette obligation, d'après les témoignages dont M. Sibille a fait état et qui se sont exprimés à l'assemblée qu'a tenue la Société des prisons le 29 janvier 1930 établissent, comme l'a constaté M. Matter, que « les doublets » sont à la colonie « sans aucun secours et sans la possibilité de travailler ».

Mais si certains condamnés aux travaux forcés à temps ne sont pas transportés et si les condamnés transportés ne sont plus soumis à l'obligation de résidence, il importe de donner aux uns et aux autres une raison de ne

plus commettre ni crime, ni délit grave; s'ils ne se montrent pas dignes de demeurer dans la métropole ils doivent en être expulsés. C'est pourquoi l'article 4 de la proposition de M. Sibille les frappe de relégation.

La relégation de la loi du 27 mai 1885, modifiée par celles du 19 juillet 1907 et du 27 décembre 1916, est la conséquence nécessaire de condamnations déterminées. Au contraire, la loi du 28 juillet 1894, ayant pour objet de réprimer les menées anarchistes, a, dans son article 3, conféré aux juges le pouvoir de prononcer, s'ils l'estiment nécessaire, la peine de la relégation. M. Sibille a préféré la relégation facultative à la relégation obligatoire et son sentiment est celui de criminalistes qualifiés comme M. le Professeur Louis Huguency: les juges sont, en effet, conduits à ne prononcer parfois qu'une peine principale insuffisante pour épargner la relégation obligatoire aux condamnés coupables d'une infraction pour laquelle cette dernière peine serait excessive.

M. Sibille, d'autre part, fait état, non pas de la date de la nouvelle condamnation, mais de la date de la nouvelle infraction; son texte est ainsi mieux rédigé que celui de la loi du 27 mai 1885, et il est conforme à l'interprétation que la Cour de cassation a donné à cette loi.

Mais M. le Professeur Louis Huguency, au cours de la séance tenue le 29 janvier 1930 par la Société générale de législation criminelle et des prisons, a néanmoins proposé d'amender l'article 4: le délai d'épreuve, aux termes de ce texte, court de la libération ou de l'évasion du condamné. L'évadé se trouve ainsi plus favorisé que le condamné qui a subi entièrement sa peine; de plus, si l'on fait courir le délai d'épreuve du jour de la libération, l'évadé qui commet une nouvelle infraction avant la date à laquelle sa peine prendra normalement fin, ne sera pas relégable; enfin, au mot *prison* qui, dans la rédaction de M. Sibille, qualifie la peine principale sanctionnant la nouvelle infraction, on peut substituer le mot *empri-sonnement* comme étant le mot juridique. Aussi MM. les

Professeurs Louis Hugueney et Donnedieu de Vabres ont-ils suggéré cette rédaction :

« ART. 4. — Si, avant l'expiration d'un délai de dix ans, à compter du terme normal de sa peine, le condamné, transporté ou dispensé de la transportation en vertu de l'article premier de la présente loi, commet un crime ou un délit de droit commun pour lequel il est condamné à une peine supérieure à 1 an d'emprisonnement, la peine de la relégation peut être prononcée contre lui dans la forme indiquée aux articles 10 et 11 de la loi du 27 mai 1885 ».

Votre Commission, Messieurs, vous prie de voter la proposition de M. Sibille avec amendement de l'article 4.

Vous améliorerez ainsi notre régime pénitentiaire : la transportation sera réservée aux seuls condamnés qu'un intérêt de sécurité publique commande d'éloigner de la métropole ; aux autres sera épargnée l'ignominie dénoncée par les témoins dignes de foi qui ont visité la Guyane ; les transportés étant moins nombreux, il sera plus aisé de conjurer enfin cette ignominie ; on pourra les répartir en catégories et pratiquer le régime de séparation cellulaire dans l'intérêt de la morale et de la discipline ; les condamnés dispensés de la transportation subiront une peine d'internement qui ne sera pas moins redoutée que celle de la déportation et qui, par sa valeur moralisatrice, lui sera supérieure ; la menace de la relégation sera pour les dispensés de transportation et pour les transportés libérés une raison de ne pas commettre de nouvelles fautes ; enfin la réforme ne sera pas onéreuse pour l'Etat.

Individualisation et exemplarité de la peine, relèvement moral du condamné, protection de la sécurité publique dans la métropole : tels sont les caractéristiques de la proposition de M. Sibille ; c'est faire œuvre de progrès que de la faire passer dans notre législation.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Toute juridiction prononçant une condamnation aux travaux forcés à temps peut dispenser de la transportation le condamné non relégable.

Art. 2.

La dispense a pour effet de soumettre le condamné à une peine de réclusion aggravée d'une durée égale à celle des travaux forcés, portée dans la sentence de condamnation.

Art. 3.

La peine de réclusion aggravée comporte l'isolement de jour et de nuit pendant un an au moins et cinq ans au plus.

Toutefois, la durée de l'isolement peut être prolongée au delà de cinq ans sur la demande du condamné.

Un règlement d'administration publique détermine tout ce qui concerne l'exécution de la présente loi, notamment : 1° le régime disciplinaire auquel sont soumis les condamnés à la peine de la réclusion aggravée ; 2° la part réservée aux réclusionnaires dans les produits de leur travail, ainsi que l'emploi de leur pécule ; 3° les conditions dans lesquelles s'effectue l'isolement de jour et de nuit prévu à l'article 2 et celles dont il est tenu compte pour la fixation de la durée de cet isolement.

La réduction du quart de la peine prévue par l'article 4 de la loi du 5 janvier 1875 et la libération conditionnelle instituée par la loi du 14 août 1885 ne sont applicables aux dispensés de la transportation.

Art. 4.

Si, avant l'expiration d'un délai de dix ans à compter du terme normal de sa peine, le condamné, transporté ou dispensé de la transportation en vertu de l'article premier de la présente loi, commet un crime ou un délit de droit commun pour lequel il est condamné à une peine supérieure à un an d'emprisonnement, la peine de la rélegation peut être prononcée contre lui, dans la forme indiquée aux articles 10 et 11 de la loi du 27 mai 1885.

Art. 5.

Sont abrogés l'article 6 de la loi du 30 mai 1854 et toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires à la présente loi.

Bibliographie

1° AUTEURS

- BEAUMONT et DE TOCQUEVILLE. — Le système pénitentiaire aux Etats-Unis et son application en France (1833).
- BOUTINET. — Les transportés aux colonies (1889).
- BRÉSILLION. — La transportation (1899).
- BROUILHET. — La transportation (1899).
- BRUYANT. — La transportation.
- CALMEL. — La colonisation pénale (1899).
- CAMPION. — Etude sur la colonisation par les transportés anglais, russes et français (1901).
- CHASTEL. — Avantages du système d'Auburn (1900).
- COR. — La transportation moyen de répression et force colonisatrice.
- CUCHE. — Science et législation pénitentiaire (1905).
- DECLAREUIL. — Système de transportation et de main-d'œuvre pénale (1927).
- D'HAUSSONVILLE. — Les établissements pénitentiaires en France et aux colonies (1875).
- DIEUDONNÉ. — La vie des forçats (1929).
- FLAISSIER. — De l'assignation des forçats et des concessions de terre (1900).
- FRANCESCHI. — De l'organisation locale de la transportation (1895).
- GANIÈRE. — La transportation (1899).

- HENRI. — Etude critique de la transportation en Guyane (1912).
- LACAZE. — L'Administration pénitentiaire en France et aux colonies (1909).
- LAMY. — Des régimes pénitentiaires envisagés au point de vue de l'amendement (1899).
- LARIQUE. — Reportage « Les Hommes punis » (1931-1932).
- LASVIGNES. — Concessions de terres accordées aux transportés (1902).
- LAURENT. — Les châtiments corporels (1912).
- LEBON. — La transportation dans le futur régime pénitentiaire (Discours de rentrée à la Cour d'Appel de Dijon, 1873).
- LE FÈVRE. — Bagnards et chercheurs d'or (1927).
- LONDON. — Aux portes du bagne (1928).
- LONDRES. — Au bagne (1924).
- LUCAS. — Du système pénitentiaire en Europe et aux Etats-Unis (1828).
- RUSSIER. — Colonisation pénale et transportation.
- TEISSEIRE. — Du principe de la transportation.
- TRIPOT. — Au pays de l'or, des forçats et des Peaux-Rouges.
- VIGÉ. — Colonisation pénale (1911).

DROIT COMPARÉ

- BACH. — Le droit russe.
Code Pénal Hongrois.
Code Pénal des Pays-Bas.
Premier Code des lois de la République Russe.
- FINGER. — Droit pénal allemand.
- FOÏNITSKI et BONET-MAURY. — Transportation russe et anglaise (1895).
- GEESTERANUS. — La réforme pénale en Italie (1929).
- MAGNOL. — Code pénal espagnol (1929).

DOCUMENTS

- Notices sur la transportation, années 1884 à 1888.
- Les Institutions pénitentiaires de la France en 1895. Tableau de la Société Générale des Prisons à l'occasion du 5^e Congrès Pénitentiaire International.
- Revue Pénitentiaire*, année 1908.
- Revue Pénitentiaire*, année 1909.
- Revue Pénitentiaire*, année 1924.
- Revue Internationale de Droit pénal*, année 1925.
- Revue Pénitentiaire*, année 1930.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	7
<i>Chapitre premier.</i> — Historique	15
Section 1. — La transportation de ses débuts à la loi de 1854	15
Section 2. — La loi de 1854 et les textes postérieurs	19
Les différents lieux de transportation	20
Le régime disciplinaire	22
Les concessions de terre (historique et régime actuel)	25
L'assignation	30
Les libérés	32
<i>Chapitre II.</i> — Droit comparé	35
Section 1. — La transportation anglaise	36
Section 2. — La transportation espagnole	41
Section 3. — La transportation russe	45
Section 4. — Etat actuel de la question	48
<i>Chapitre III.</i> — Les réformes de 1925	53
1) Le régime disciplinaire	53
2) L'assignation et les libérés	58
<i>Chapitre IV.</i> — Résultats pratiques de la législation actuelle	61
1) Résultats dus à la main-d'œuvre pénale	62
2) Effets au point de vue intimidation des con-	

damnés	66
3) Effets au point de vue amendement et reclas- sement des condamnés	73
<i>Chapitre V. — Critique du système actuel</i>	<i>89</i>
1) Inégalité	89
2) Influence néfaste sur la colonie	93
3) Peine coûteuse	95
Critique des méthodes employées par l'Admi- nistration pénitentiaire	99
Faiblesse numérique et peu de valeur de ce personnel	99
Mauvaise utilisation des condamnés	102
Manque d'hygiène	103
<i>Chapitre VI. — Des réformes proposées par les au- teurs</i>	<i>109</i>
Section 1. — Réformes concernant l'utilisation de la main-d'œuvre pénale	109
Section 2. — Réformes concernant le régime dis- ciplinaire	113
<i>Chapitre VII. — Etude des différents projets de suppression</i>	<i>117</i>
Section 1. — Proposition Chautemps	117
Section 2. — Projet Hugueney	120
Section 3. — Les deux propositions de loi Si- bille	123
Section 4. — La proposition de loi Drouot	127
<i>Conclusion</i>	<i>129</i>
Raisons de ne pas supprimer entièrement la transportation	129
Raisons d'admettre des dispenses de transporta- tion	130
Qui pourra accorder ces dispenses ?	131
De l'emprisonnement cellulaire	134

Régime des libérés	141
Des Sections mobiles	145
Suppression du doublage	149

ANNEXES

N° 1. — Proposition Chautemps	155
N° 2. — Projet Hugueney	159
N° 3. — Les deux propositions de loi Sibille... .	160
N° 4. — La proposition de loi Drouot	193
Bibliographie	201



BOSC FRÈRES, M. & L. RIOU

°° °° IMPRIMEURS - ÉDITEURS °° °°

°° 42, QUAI GAILLETON, 42 °°

°° °° °° °° LYON °° °° °° °°

