

Le transfert en maison centrale

Le transfert des détenus condamnés a lieu plusieurs fois par an : à pied au début du XIX^e siècle, en voiture cellulaire divisée en compartiments clos ensuite, en train le plus souvent sous le contrôle de la gendarmerie.



Le fourgon cellulaire photographié par ATGET

En 1837, la chaîne des forçats est remplacée par la voiture cellulaire. Le fourgon cellulaire photographié ci-dessus par Atget sert au transfert des détenus. Six cellules sans fenêtre, placées de part et d'autre d'un couloir, accueillent ces derniers, qui voyagent anneaux aux pieds, assis sur un entonnoir en zinc. La cérémonie de la souffrance qu'offrait la chaîne des forçats a été remplacée par une « *prison roulante, un équivalent mobile du Panoptique* » selon Michel FOUCAULT. Les historiens jugent aujourd'hui cette thèse exagérée qui tend à présenter comme un mal une évolution représentant pourtant un progrès évident dans le traitement des prisonniers.

En ce qui concerne les femmes, après leurs procès, elles sont transférées dans un autre quartier, de la même prison le plus souvent, à Paris, le « quartier des jugées » de Saint-Lazare, puis après 1892, en maison centrale si la peine ou le reliquat de la peine dépasse un an.

Le transfert est redouté par les prisonnières car elles savent combien la vie est plus dure, plus monotone en centrale, et la discipline plus sévère. Quelquefois un séjour à l'infirmerie au moment opportun permet d'y échapper quelques mois supplémentaires... Enfin la distance est

souvent grande (car le nombre des centrales de femmes diminue considérablement avec le domicile...)

Les femmes détenues bénéficient très tôt d'une faveur non négligeable : n'être pas astreintes au port des sabots pendant les transferts. Elles sont autorisées à porter des souliers. Il est même précisé que « les femmes ne seront pas enchaînées, quelle que soit la nature de leur peine ». On tient compte alors de leur fragilité et de leur délicatesse, étant entendu que, physiquement, les femmes sont moins robustes que les hommes. On ne sait dire aujourd'hui s'il était question de plus grand respect ou de compassion à leur égard.¹



*Convoi de femmes transférées
à la prison de Saint-Lazare*

Différentes voitures utilisées à la fin du XIX^e siècle pour assurer les transferts des détenus.

En 1898, Géo BONNERON dans *Les Prisons de Paris*, nous fournit un descriptif minutieux des véhicules utilisés pour les transferts.

Les paniers à salade : La nuit, de une heure à deux heures et demie, les voitures de permanence viennent déverser les individus qu'elles ont pris dans les postes de police, et qui ont été arrêtés dans la soirée. Ces voitures vulgairement appelées « paniers à salade » sont d'un gris sombre. Les parisiens les voient tous les jours aller de poste en poste ramasser les voyageurs pour le Dépôt.

¹ Arrêté du 12 mars 1839 qui détermine les mesures de sûreté à prendre à l'égard des condamnés transportés par les voitures cellulaires.



Après la rafle, le « panier à salade », en 1907, où l'on enfournait les filles galantes et les suspects.

Les omnibus de la Préfecture de police :

De huit à dix heures du matin, arrivent par les omnibus les individus pris dans les autres prisons de la Seine, et que pour une raison quelconque, on amène au Dépôt, à la Souricière. Les omnibus de la Préfecture de Police sont peints en jaune clair et sont plus propres que les horribles paniers à salade.

De trois heures et demie à six heures les voitures de la Préfecture amènent de Saint-Lazare les femmes libérées qui doivent encore, avant leur mise en liberté, passer une visite sanitaire au Dispensaire. Les femmes jugées guéries par le médecin de Saint-Lazare ne sont en effet, élargies qu'après avoir été examinées en dernier ressort au Dispensaire de la Préfecture de Police.

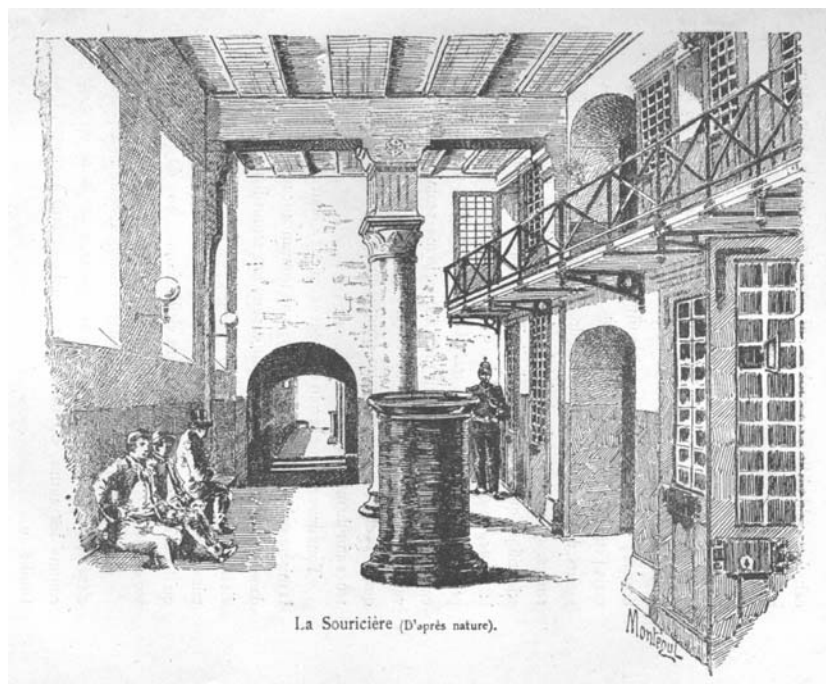
De quinze à dix sept heures, on envoie à Saint-Lazare, par les voitures de la Préfecture, les prostituées valides ou malades punies administrativement.

Les omnibus marron du Palais : A huit heures et demie, le Dépôt évacue sur les autres prisons les individus qu'il n'a pas à garder. Les prisons de Mazas et Saint-Lazare récupèrent le plus grand nombre.

L'omnibus spécial : A six heures du matin, un omnibus spécial, commun et plus confortable, vient chercher pour les conduire à l'établissement de Nanterre, les hospitalisés (une vingtaine par jour).

Les voitures du Ministère de l'Intérieur, Administration Pénitentiaire : Suivant les besoins, elles viennent presque tous les jours, prendre pour les conduire aux gares les individus à destination des frontières ou des maisons centrales. Les omnibus du Ministère sont peints en marron, ils sont attelés de quatre chevaux et ne manquent pas d'un certain air. « *On sent tout de suite qu'ils ne sont pas destinés au fretin banal des vagabonds et des prostituées* ». ²

La Souricière ou Dépôt judiciaire



Vaste salle d'attente cellulaire, où sont enfermés les prévenus amenés pour la journée au Palais de justice afin d'être entendus par un juge d'instruction ou pour être jugés à l'audience.

Les origines de ce nom de Souricière ?

On raconte qu'autrefois le Dépôt du Parquet était situé quai de l'horloge, au dessous du niveau de la Seine, que l'humidité y pourrissait tout, que les détenus s'y endormaient et que des armées de souris venaient manger leurs vêtements. L'explication est-elle suffisante ?

Il est probable que l'appellation pittoresque de Souricière vient simplement de ce que les détenus y sont enfermés, comme des souris, dans d'étroites cellules ressemblant à des souricières.

² G. BONNERON, *Les Prisons de Paris*, Firmin-Didot, 1898.

A la fin du XIX^e siècle, dans le monde des malfrats, on appelle surtout la Souricière « l'Hôtel des Trente-six-carreaux », ou « Les Trente-six-carreaux », parce que toutes les portes sans exception y sont garnies de trente six petits carreaux.

La Souricière est divisée en trois quartiers : celui des hommes et celui des enfants surveillés par des gardiens ordinaires du Dépôt, et celui des femmes où l'on retrouve les sœurs de Marie-Joseph.

Les cellules de la Souricière ont été construites avec l'idée que les détenus n'y séjourneraient que quelques instants et que, par conséquent, il n'y avait pas d'inconvénient à les priver d'air et de lumière. Mais, en réalité, ils y restent souvent plusieurs heures et y endurent un véritable supplice.

Les transferts cellulaires

Le Service des transfèrements cellulaires est rattaché aux établissements de Fresnes en 1936. Auparavant il a son siège au Ministère. La direction générale du service, complètement indépendante de celle des prisons de Fresnes, est installée dans la partie nord du bâtiment d'administration de l'Ecole de préservation. Au 1^{er} janvier 1938, il est dirigé par un sous-directeur, trois surveillants-chefs et un premier-surveillant. Cette même année, on procède à une nouvelle réorganisation du service et la direction, à compter du 1^{er} avril 1938, réintègre le Ministère.

Le centre automobile

En 1932, trente et un centres sont créés, en vue d'effectuer les transfèrements administratifs, c'est-à-dire pour acheminer les condamnés vers leur destination pénale.

Le Centre automobile de Fresnes est également chargé des translations des prévenus et des accusés du Palais de Justice à l'établissement (et inversement). Il assure donc les déplacements des détenus non-condamnés dont l'affaire est en cours d'instruction. Ainsi, pour ce service dit encore « de la Souricière », un chauffeur, toutes les après midi à partir de quinze heures, se rend au Palais afin d'y conduire les détenus qu'il ramène, parfois tard le soir, après vingt et une heure.

Le centre a une vocation régionale. De nombreuses maisons centrales et de maisons d'arrêt départementales lui sont rattachées : à charge pour lui d'assurer dans le secteur qui lui est fixé le service local des transfèrements.

Le centre automobile de Fresnes étant conséquent, un garage est construit, près de l'infirmierie pour abriter les fourgons cellulaires, mais aussi pour entretenir le parc automobile : en avril 1939, on dénombre 4 cars de 19 places, 2 cars de 6 places, 2 fourgons cellulaires de 16 places, 4 fourgons de 12 places et 4 autres de 10 places, soit un total de 16 voitures-cellulaires pour une capacité de 204 places.³

³ Archives de Fresnes, *Note du Ministère de la Justice au Directeur de la circonscription pénitentiaire de Fresnes*, 3 avril 1939.

Egalement il faut ajouter 2 camions, une camionnette pour l'économat, une ambulance pour l'acheminement des malades et la conduite des détenus qui se rendent à l'hôpital Cochin pour se faire radiographier et un laboratoire.

Pendant l'occupation se pose évidemment le problème du carburant. C'est ainsi qu'en 1941 certains véhicules sont transformés et adaptés. On voit apparaître dans quelques ordres de transfèrement la mention « par voiture cellulaire à gazogène ».⁴

Le chef de centre

Le centre automobile de Fresnes est dirigé par le chef de garage qui est lui-même placé sous les ordres de l'économat. Son rôle est de diriger les chauffeurs et établir leurs services qui se font par roulement. La gestion de son service doit être très précise, notamment pendant l'Occupation des Allemands.

Le chef de centre est non seulement responsable de l'entretien des véhicules mais aussi de celui des entraves et des menottes qui, au retour de chaque tournée « *devront faire l'objet d'une minutieuse vérification et être soigneusement nettoyées* ».⁵

Chaque voiture cellulaire est dotée du nombre réglementaire de menottes et d'entraves, soit 10 menottes et 10 entraves par fourgon. Les voitures pupilles en sont démunies, ainsi que la voiture qui assure le service de la Souricière.

Les chauffeurs

En septembre 1939, l'état nominatif de Fresnes recense un effectif potentiel de vingt neuf surveillants-chauffeurs : sept titulaires (dont deux mobilisés), sept détachés, quatorze suppléants et un retraité. Mais le nombre des chauffeurs effectivement présents dans l'établissement n'est que de treize. En mai 1944, le nombre ne sera plus que de huit.

La création du service aux Prisons de Fresnes

Le 12 mars 1941, une note de service informe le directeur qu'un service de transfèrement par chemin de fer va être organisé dans la zone occupée : pour éviter de distraire sans cesse des prisons des surveillants chargés de convoier des détenus. Il lui appartient de constituer une équipe volante composée d'un gradé et de deux surveillants, « *offrant toutes garanties : être très robuste, dévoué et actif* » ... On voit fonctionner ce service pour la première fois. L'équipe est dirigée sur la Maison d'arrêt de Quimper pour accompagner par chemins de fer sept détenus de cet établissement à la maison d'arrêt de Dinan.⁶

Notons qu'en septembre 1942, il y eu 621 transférés, en octobre 1942, 1 112 transférés durant tout le mois, dont plus de la moitié (601) pendant la seule journée du 15 octobre.

⁴ Ibid, *Ordre de transfèrement n° c-3346*, 8 octobre 1941.

⁵ Code pénitentiaire. Volume XXIX. Année 1941. *Note de service relative à l'inventaire des menottes et entraves*, 30 septembre 1941, p.87.

⁶ Op.cit, *Note du Garde des Sceaux au Directeur des Prisons de Fresnes*, 20 mai 1941.

L'affaire de l'évasion d'une politique⁷, survenue le 17 août 1942 en gare de Montparnasse est restée célèbre : elle faisait partie d'un convoi de seize femmes qui devaient être transférées à Rennes par le train de 8h 40. L'escorte était constituée d'un premier surveillant, chef de convoi, de deux agents pénitentiaires et de deux gendarmes. Dans le train encore à quai, la fugitive a profité de l'affluence pour se mêler à la foule qui encombrait les compartiments et les couloirs.

« Après sa fuite, les gardiens responsables du transport ont été licenciés. Mais surtout une réglementation plus stricte concernant les transferts a été instaurée, plaçant les détenues sur le même plan que leurs semblables masculins. Désormais les femmes étaient censées être attachées lors des transferts, alors qu'auparavant elles étaient accompagnées mais non menottées. »⁸

Les transferts à destination de Saint-Martin-de-Ré, antichambre du Bagne

Ce sont des fourgonnettes qui mènent les bagnards vers La Rochelle. Jusqu'au 16 septembre 1933, les forçats transitent par la Rochelle dans d'épouvantables conditions de transport. Embarqués dans des wagons cellulaires de dix neuf places, les condamnés traversent la ville sous le regard, les huées des curieux, les questions des journalistes. A partir de cette date les fourgons permettent d'acheminer en 48 heures près de 400 forçats en 40 véhicules comme le montre la photographie ci-dessous.



⁷ Il s'agit de Madeleine MARZIN, militante communiste. Déférée et jugée par le Tribunal d'état le 25 juin 1942. Condamnée à mort, le maréchal PÉTAIN commue sa peine en travaux forcés un mois plus tard. Sans son évasion du wagon à la gare de Montparnasse avec la complicité d'une équipe « *partisane* », elle aurait pris le même chemin que les autres femmes de « son transport », et serait débarquée au camp de concentration de Ravensbrück. (Lire Nicole CHATEL, *Des femmes dans la Résistance*, Paris, Julliard, 1972, pp. 21-73).

⁸ Paula SCHWARTZ, *La répression des femmes communistes*, 19 février 2002 pour la dernière actualisation, article sur le web.

Avant leur départ pour la colonie, ils sont concentrés au dépôt d'Angoulême, puis vers Saint-Martin-de-Ré pour l'envoi en Guyane en ce qui concerne les relégués collectifs, pour les relégations individuelles on admet toutes les colonies et possessions françaises.

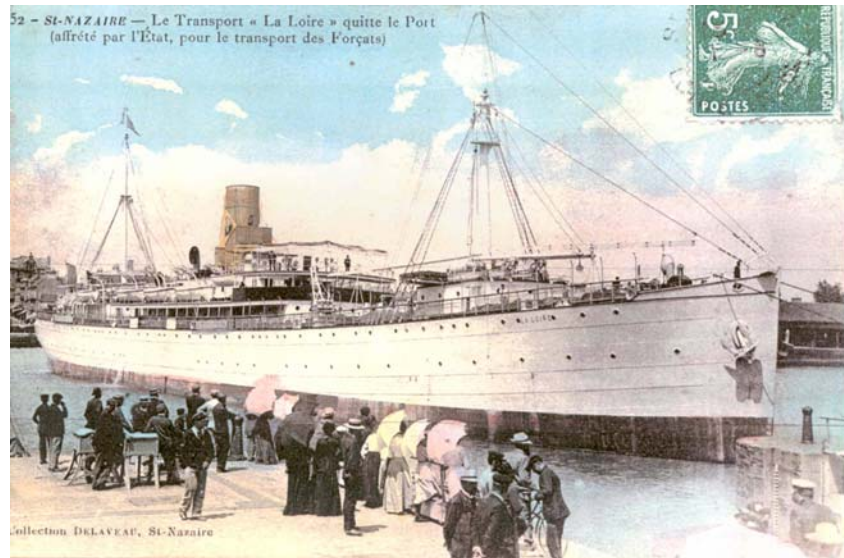
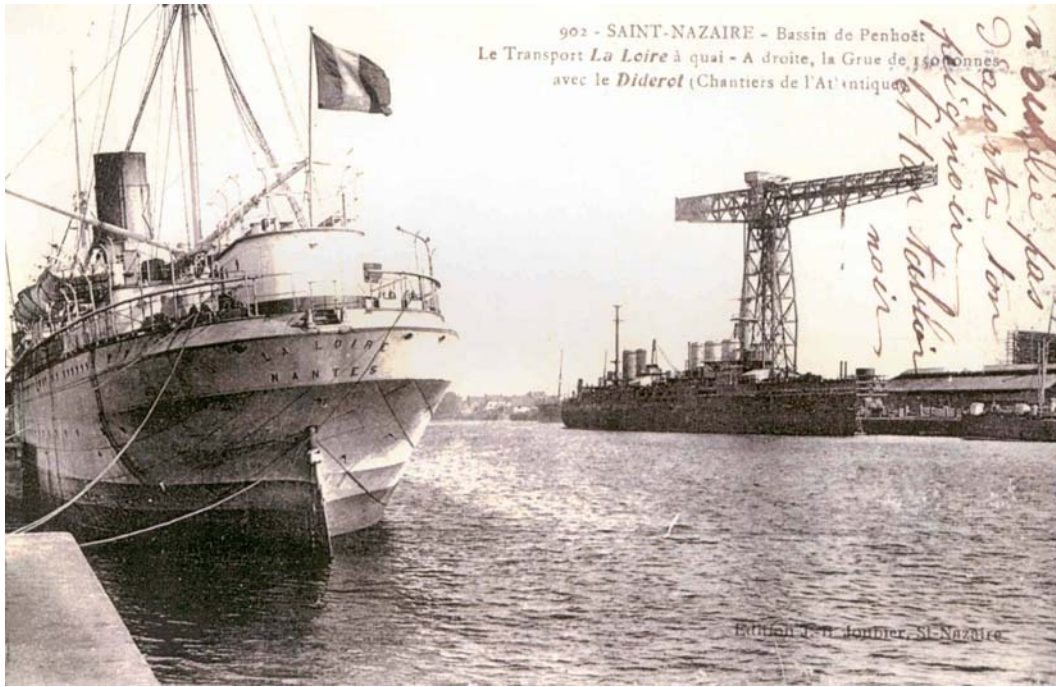
Criminels, faussaires, déserteurs, récidivistes, bandits de tout poil soumis aux longues peines, sont extraits de leurs cellules des maisons centrales et dirigés vers la citadelle de Saint-Martin-de-Ré.

Après une nuit à la prison de La Rochelle, les forçats embarquent pour Saint-Martin, à bord des bateaux à vapeur de la liaison régulière, *l'Express*, le *Coligny*, dans un premier temps au vieux port, puis à La Palice. Le « *Coligny* » « un antique bateau à aubes, et le vapeur l'«*Express* », les convoient jusqu'à Ré.

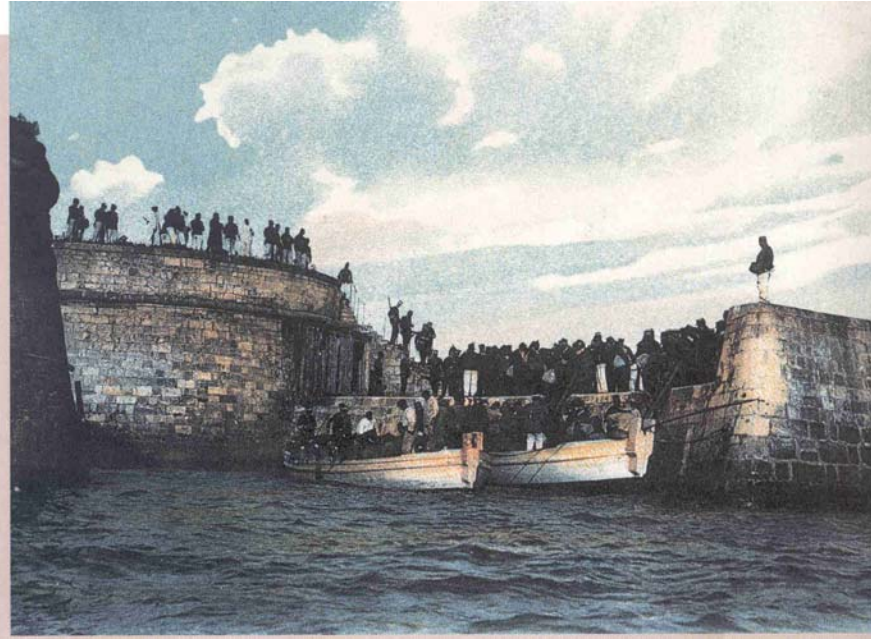
Le départ à destination des bagnes coloniaux

Au début du bagne, la Marine Nationale transporte les condamnés vers la Guyane ou la Nouvelle Calédonie sur de vieux vaisseaux de guerre en bois que les cuirassés avaient rendus inutiles. On mettait alors plus de trois mois pour aller en Guyane, et cinq mois pour aller en Nouvelle Calédonie.



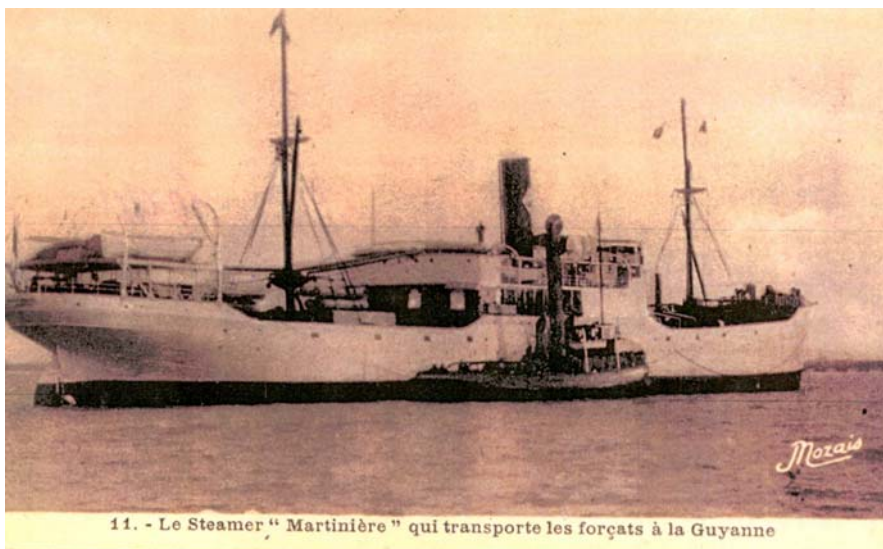


Les détenus descendent par petits groupes dans les chaloupes avant de rejoindre le navire amiral comme l'indique la photographie ci-dessous...



Après la première guerre mondiale, pour le transport des forçats, l'Etat français se porte sur le *Duala*, rebaptisé le *La Martinière*.

« Ancien navire allemand cédé à la France en vertu des clauses de l'armistice. Construit en 1912, c'est un vapeur de 3 500 tonnes mesurant 120 mètres de long, 16 de large avec 10 mètres de tirant eau ».⁹



De 1945 à 1949, l'Armée du Salut soutiendra et aidera les derniers bagnards à retourner en métropole où à se forger un nouvel avenir, Ch. Péan, les Waëilly, les Chastagnier: autant de noms et de familles au charisme et à la générosité reconnus.

⁹ M. PIERRE, *Bagnards, La Terre de la grande punition*, Editions Autrement, Paris 2000, page 53.

Le 1^{er} Août 1953, les derniers témoins, Bagnards ou Surveillants rentraient en France sur le « San matteo », ainsi prenait fin une aventure de cent ans.



Sources

G. BONNERON, *Les Prisons de Paris*, Firmin-Didot, Paris, 1898.

S. DELATTRE, *Les douze heures noires, la nuit à Paris au XIX^e siècle*, Albin Michel, 2000.

P. PERILLAT-MERCEROT, *Les Prisons de Fresnes et leur personnel pendant la Deuxième Guerre Mondiale*, Mémoire, Université Paris VII, octobre 1991.

M. PIERRE, *Bagnards, La Terre de la grande punition*, Editions Autrement, Paris 2000.

Concernant l'évasion de Madeleine MARZIN à la gare de Montparnasse lors de son transfert le 17 août 1942 :

P. SCHWARTZ, *la répression des femmes communistes, 1940-1944*, le 19 février 2002, article sur le web.

Nicole CHATEL, *Des femmes dans la Résistance*, Paris, Julliard, 1972, pp. 21-73.

