

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 16 JANVIER 1883

Présidence de M. BÉRENGER, sénateur, président.

Sommaire. — Membre nouveau. — Ouvrages offerts à la Société. — Discussion du Rapport sur la Récidive: MM. Lajoie, Picot, de Gasté, Charles Petit, l'abbé de Humbourg, Greffier, Choppin.

La séance est ouverte à 8 heures.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et adopté.

M. LE PRÉSIDENT: — Messieurs, depuis la dernière séance, le Conseil de Direction a nommé

MEMBRE CORRESPONDANT :

M. BIRCH REICHENWALD, chef de l'Administration des prisons de Norvège, chef de section du Ministère de la Justice.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Messieurs, j'ai l'honneur de vous soumettre la liste des ouvrages offerts à la Société depuis la dernière séance.

Rapport annuel du Directeur de la Prison d'État (Sud) de l'Indiana (1881);

Rapport annuel du Directeur de la Prison d'État (Nord) de l'Indiana (1881);

Rapport annuel du directeur de l'École de réforme pour femmes et jeunes filles de l'Indiana;

16^e Rapport annuel des commissaires de la Maison de refuge

pour les jeunes délinquants, 1882, offert par M. CH.-F. COFFIN, surintendant.

Récidivistes et patronage des libérés, offert par l'auteur, M. SÉVIN DESPLACES.

12^e Rapport sur la situation des Écoles agricoles de Ruysselede et de Beernem, offert par M. THONISSEN.

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour appelle la discussion du Rapport de M. Fernand Desportes sur le projet de loi relatif à la relégation des récidivistes. Je dois donner à l'assemblée lecture de la lettre suivante que j'ai reçue de notre honorable collègue, M. Lajoie :

MONSIEUR LE PRÉSIDENT.

J'ai l'honneur de soumettre à la Société générale des Prisons, comme amendement au projet de loi sur la récidive, la modification suivante qui toucherait l'article 463 du Code pénal :

« Article 463... (in fine.) *Le pardon peut être accordé aux accusés ou prévenus reconnus coupables, sauf à leur appliquer les articles 56, 57 et 58 en cas de récidive.* »

Cette question que j'ai traitée l'année dernière dans la loi du pardon, a une grande importance et devient une mesure urgente, si la loi sur la récidive est réellement mise à exécution.

Que ce soit le projet approuvé par notre Société ou celui élaboré par le gouvernement qui soit adopté par nos législateurs, les deux projets s'appuient sur la même base, la transportation à vie, mesure appliquée plus ou moins largement suivant que l'un ou l'autre obtiendra la préférence.

Or la transportation à vie, qu'elle soit appelée transportation, relégation ou exil, n'en est pas moins une peine perpétuelle qui frappe un homme pour sa vie entière. C'est donc une peine très grave; aussi le projet du gouvernement me paraît-il aller beaucoup trop loin dans sa demande qui, une fois adoptée, permettrait de transporter à vie plus de dix mille personnes par an.

Je ne discuterai pas ce projet qui a causé un véritable engouement parmi les adversaires de la récidive : il faut laisser passer ce premier moment d'exaltation. On reviendra ensuite au système plus modéré, préconisé par notre Société.

Aujourd'hui je veux seulement indiquer un écueil que soulèvera probablement le vote d'une loi sur la récidive.

Les magistrats et les jurys s'apercevront bientôt que la loi nouvelle est draconienne... — Qu'importe, répondent nos adversaires, quand il s'agit de récidivistes!

Il importe si peu que les magistrats, et surtout les jurés, en présence de cette transportation à vie qui peut frapper un homme ayant quinze mois de prison comme antécédents judiciaires, les jurés, dis-je, prononceront purement et simplement l'acquittement!

Je ne sache pas que tout l'arsenal des lois puisse lier un jury dans ces circonstances.

Ce sont précisément ces acquittements que je voudrais combattre et la modification de l'article 463 est proposée dans ce but.

Lorsqu'un jury acquitte malgré les aveux du coupable, il obéit à une double influence : la première, c'est que le châtement lui paraît trop sévère vis-à-vis du repentir; la seconde c'est que le châtement, au lieu de punir utilement, démoralisera.

Or l'intérêt de la société ne consiste pas uniquement à frapper aveuglément pour se défendre; souvent elle a plus d'intérêt à pardonner pour ramener les égarés, ce que le monde ne veut pas comprendre, quand la question est soulevée dans les salons; ce que les jurés admettent avec excès, lorsqu'ils sont assis sur leurs bancs de magistrats temporaires.

La réalité leur apparaît à tous telle qu'ils refusaient de la voir lorsqu'ils étaient loin de la cour d'assises; ils aperçoivent l'humanité souffrante, ils comprennent toutes les faiblesses qui peuvent entraîner un homme à sa perte; il s'émeuvent, ils s'apitoient; mais la loi se dresse devant eux implacable et ils n'ont qu'un moyen de l'attendrir, c'est de la tourner. D'où ces acquittements qui font bondir les magistrats sur leurs sièges.

Que peut faire cependant un jury qui veut sauver un coupable digne de pardon, puisque le pardon n'existe pas en France comme il existe en Angleterre?

Ce pouvoir que la loi n'a pas su lui donner, le juré le prend de sa propre autorité, et là est le mal : car il pardonne sans se conformer aux plus vulgaires lois de la prudence et ce pardon a un effet d'autant plus déplorable qu'il ne laisse pas de traces. D'un autre côté, le juge correctionnel qui est autrement tenu que le juré par les prescriptions de la loi, ne peut presque jamais pardonner, de sorte que le pardon, qui est une arme dangereuse dans les mains du juré, reste un instrument inutile pour le magistrat correctionnel, ce qui produit l'inégalité dans le châtement.

Pourquoi alors ne pas régler le pardon, ne pas lui donner des lois qui en rendraient l'usage pratique et utile?

Je le disais plus haut : en Angleterre, le magistrat pour les délits, la reine pour certains crimes, peuvent accorder le pardon. C'est ainsi que le magistrat anglais sursoit à son jugement : mais, si l'homme pardonné comparait de nouveau devant lui, le magistrat applique le premier jugement et prononce également le second; en un mot, le pardonné est considéré comme récidiviste.

Où serait le danger d'appliquer en France la loi du pardon?

Je comprends des lois sévères pour les récidivistes, mais plus les lois seront sévères pour eux, plus j'inclinerai à l'indulgence pour les premières fautes.

Il ne faut pas oublier non plus que le récidiviste *légal* n'est pas toujours un véritable récidiviste.

Soyons donc très indulgents pour les premières fautes, et nous

aurons le droit d'être implacables lorsque la preuve sera faite que nous sommes en face d'hommes incorrigibles.

Il faut pardonner au *coupable d'accident* et réserver toutes les sévérités de la loi pour le *coupable d'habitude*.

La loi du pardon permettrait, en outre, d'établir un casier judiciaire qui serait une arme contre l'homme pardonné coupable une seconde fois.

Telles sont les courtes considérations, Monsieur le Président, que je voulais soumettre à l'examen de la Société générale des Prisons, en lui demandant d'adopter mon amendement sur l'article 463 du Code pénal.

Agréez, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

22 décembre 1882.

RAOUL LAJOYE,
Avocat à la cour de Paris.

M. GEORGES PICOT, *membre de l'Institut, ancien directeur des Affaires criminelles et des grâces*. — Messieurs, c'est un devoir pour le premier d'entre nous qui prend la parole, de rendre hommage au remarquable rapport de M. Desportes. Un travail si complet dont j'accepte toutes les données et la plupart des conclusions, m'aurait empêché de parler, si je n'avais trouvé, sur un point, je ne dis pas une lacune, mais une indication sommaire qu'il peut paraître utile de développer. Je veux parler de l'expérience faite en Angleterre au sujet de la transportation.

Aucune nation n'était plus en mesure d'éprouver ce système. Les colonies de l'Amérique du Nord furent pendant deux siècles le débouché choisi par l'Angleterre. Lorsqu'elles s'insurgèrent, il fallut trouver un autre établissement. L'Australie fut désignée. Les condamnés accumulés sur les pontons depuis la guerre de l'Indépendance furent conduits sur la plage où devait s'élever Sidney. Longtemps leur situation fut précaire; il y eut des heures critiques où le gouvernement colonial eut à redouter la disette, la famine et toutes les calamités qu'entraîne une énorme agglomération d'hommes, sur un sol inhospitalier.

« Pourtant, me dit-on, les *convicts* ont fait la fortune de l'Australie anglaise. » C'est là un préjugé qui a cours sur le continent, mais auquel les Anglais n'ajoutent pas crédit (1). Il

(1) Nous ne connaissons en France, sur cette question, que le résumé précis et d'une rigoureuse exactitude publié le 1^{er} février 1873 dans la *Revue des Deux-Mondes* par M. Alexandre Ribot, sous ce titre: *Le système pénitentiaire en Angleterre*.

suffit de faire observer que la puissante ville de Victoria ne compte pas parmi ses fondateurs un seul convict et que sa prospérité est sans précédent. La vérité est que depuis le commencement de ce siècle, deux faits, les découvertes des riches prairies au delà des Montagnes bleues et des gisements aurifères, ont déterminé vers l'Océanie un courant d'émigration libre qui a été l'unique cause du développement prodigieux des colonies australiennes.

C'est aux dépens du trésor anglais, c'est au prix de sacrifices énormes que se soutenait l'établissement pénitentiaire. Du jour où les colons se sentirent plus riches et plus maîtres de leur activité, ils commencèrent à protester contre le flot malsain qui leur venait de la mère-patrie.

En même temps que les réclamations de la colonie parvenaient en Angleterre, les criminalistes s' alarmaient de la progression des récidives et se demandaient si la transportation répondait aux conditions qui devaient être exigées d'une peine. Bentham, Romilly, Abercromby, Wilberforce réclamèrent l'abolition de la transportation, en soutenant que ce châtiment n'intimidait ni ne moralisait le condamné. En 1837, un comité présidé par sir William Molesworth, dans lequel siégeaient sir Robert Peel et lord John Russell, fit une longue enquête, entendit tous les hommes compétents et conclut à la suspension de la transportation, parce que cette peine, d'une exécution très coûteuse, constituait une injustice à l'égard des colonies et qu'avant tout elle était sans efficacité réelle.

L'Australie cessa de recevoir les convicts et, vers 1840, ce fut la terre de Van-Diemen qui fut choisie pour une nouvelle expérience. Cette fois, elle fut désastreuse. Les condamnés qu'on avait accumulés sur des pontons, furent transportés au nombre de 17,000. On raconte que les scènes les plus terribles se passèrent sur cette terre où rien n'était propre à faciliter l'établissement des convicts. Les détails donnés au Parlement soulevèrent l'indignation publique et d'une voix unanime l'Angleterre protesta contre ces faits qui étaient la honte de la civilisation.

Lord Grey prépara une réforme pénale à laquelle il a attaché son nom: tout condamné devait passer en Angleterre et en cellule la première année de sa peine. S'il se conduisait bien, le travail en plein air devait être sa première récompense. La libération provisoire servait d'acheminement vers la liberté;

toutefois ce n'était pas, suivant lord Grey, en Angleterre, mais en Australie que cette suprême récompense devait être accordée au convict.

La servitude pénale organisée peu après sur ces principes donnait au pouvoir la faculté de faire subir la peine en Angleterre ou dans les colonies. Le mot *transportation* était rayé du vocabulaire légal. A telle période de la peine que l'administration pénitentiaire le jugeait utile, le condamné était transporté dans l'Australie occidentale. Cette partie de la colonie (la moins riche des possessions anglaises) espérait, en accueillant les convicts, attirer la bienveillance de la métropole et déterminer un courant d'émigration et de capitaux. Pendant quelques années, ce système mixte fut en vigueur.

De nouvelles et grandes enquêtes furent prescrites par le gouvernement et les Chambres en 1856 et en 1863 (1). Le Parlement voulait de la sorte préparer ses délibérations et surtout éclairer l'Angleterre.

Les hommes spéciaux furent unanimes à attaquer la transportation. Parmi les gouverneurs de prison, il n'y eut pas une voix discordante. Sir Josuah Jebb disait : « Les condamnés ne peuvent être tous transportés ; nous devons faire un choix : tous considèrent leur envoi aux colonies comme un bienfait. » (1863, n° 790, — même idée n° 1351, — même idée, n° 4254.) « La transportation, disait le capitaine Gambier, n'a aucun effet d'intimidation : « A chaque visite que je fais à une prison, les prisonniers demandent à me parler et plus de vingt me supplient de les faire transporter. » (nos 4324, 4326.) « Je pense, ajoutait-il, qu'un récidiviste est toujours heureux d'être transporté. » (n° 4331.) M. Measor, chargé de l'embarquement des transportés, après avoir été interrogé sur ce service, dit : « Tous les condamnés veulent être transportés. Sur le navire dont on vient de parler, il n'y en avait pas un qui ne le souhaitât. » (n° 5600.) « Selon vous, lui demanda le président de l'enquête, la transportation n'est donc pas une peine intimidante, mais le contraire ? — Oui, répondit-il, la seule peine susceptible d'intimider est, selon moi, la prison subie en Angleterre, suivant une discipline

(1) *Reports from the select committee on transportation. With the minutes of evidence* (imprimé le 6 juin 1856). — *Reports of the commissioners appointed to inquire into the operation of the acts relating to transportation and penal servitude*, 1863.

sévère (1). » (n° 5833.) Enfin, le plus connu de ceux qui ont attaché leur nom à la réforme pénitentiaire, sir William Crofton, émettait son opinion en ces termes : « Je ne crois pas que les grands criminels puissent être transportés, car la perspective de la transportation ne les intimide pas. Tous les condamnés, en règle générale (et je n'ai jamais entendu aucun de ceux qui les approchent, émettre un jugement contraire), ont un désir ardent d'aller dans les colonies. Nous pouvons les corriger en Angleterre et bien mieux qu'en les transportant. » (n° 3416.)

La solution que le problème pénitentiaire commençait à recevoir était vivement appuyée par les témoins qui étaient en contact avec les prisonniers. « Je crois, disait l'un des gouverneurs de prison, qu'il est dangereux d'envoyer un condamné dans une prison coloniale, s'il n'a pas d'abord subi en Angleterre un bon traitement de réforme (*a good reformatory system of treatment*). » (n° 5604.) Suivant moi, disait M. James Organ, la transportation, si nous devons la conserver, doit être une récompense pour les condamnés repentants. Je garderais en Angleterre les mauvais et les incorrigibles. » (n° 4676.)

Ainsi, aux yeux des hommes les plus compétents, l'intimidation, ce premier élément de la peine, faisait défaut.

L'organisation puissante et la discipline elle-même d'un grand établissement pénitentiaire manquaient également. Le président du Comité d'enquête posa cette question à l'un des témoins qui connaissait les colonies : « Trouveriez-vous mauvais que la prison de réforme fût située, non en Angleterre, mais dans les colonies ? » — « Je le trouverais mauvais, répondit M. Measor ; je ne crois pas que le système pénitentiaire pût fonctionner aussi bien dans les colonies qu'en Angleterre. Vous ne pourriez pas disposer dans les colonies de la même force, des mêmes moyens de réforme, du même corps de gardiens, en un mot d'aucune des ressources que nous possédons. » (n° 5732.)

Lord Grey qui avait exercé pendant six ans les fonctions de ministre des colonies, n'était pas moins net : — « Les colonies ne valent rien comme pénitenciers. Sur ce point, l'expérience n'est pas contestable : il est difficile de trouver d'honnêtes gardiens ; les abus se prolongent plusieurs années avant qu'on les soup-

(1) « *Transportation would not be a deterring punishment, but rather the contrary ? — Yes.* » (n° 5833). Enquête de 1863.

conne. On ne saurait mettre un pénitencier trop près des regards vigilants. » (Enquête de 1861.)

Je cite des fragments; mais il faudrait lire dans leurs textes complets les dépositions de M. Horatio Waddington, sous-secrétaire d'État permanent (1) du Ministère de l'Intérieur, de M. Th.-Fréd. Elliott, sous-secrétaire d'État des Colonies et de tant d'autres dont toutes les réponses s'accordent à démontrer l'inefficacité de la transportation.

Publiées en 1856 et 1863, ces grandes enquêtes déterminèrent le mouvement de l'opinion publique (2). On ne s'attacha pas à l'avis de quelques hommes politiques qui persistaient à regretter le temps où les navires portaient loin de l'Angleterre l'écume malsaine de la civilisation; on se décida à entrer franchement dans les voies de la réforme pénitentiaire et la transportation, déjà abandonnée comme peine spéciale dès 1837, fut de moins en moins appliquée aux condamnés à la servitude pénale. Seule entre les colonies anglaises, l'Australie occidentale consentit pendant quelques années à recevoir des convicts; lorsqu'un condamné avait montré un repentir sincère, au lieu de lui accorder la libération provisoire en Angleterre, on le conduisait en Australie où la liberté et une vie nouvelle lui étaient promises. Enfin on renonça même à cette dernière apparence de l'ancien système (3).

Qu'en est-il résulté pour l'Angleterre? Une enquête ouverte en 1879 sur les questions pénitentiaires, enquête considérable dans laquelle furent entendus une foule de témoins et qui remplit trois volumes (4), nous apporte sur ce point un irrécusable témoignage. Sur 13,841 questions posées aux témoins, la table analytique très minutieuse nous apprend que quinze à peine

(1) Pour prévenir le trouble que les renversements de cabinet ne manqueraient pas d'apporter dans la marche des affaires, les Anglais ont institué à côté du sous-secrétaire d'État parlementaire un fonctionnaire permanent qui demeure l'âme et le pivot de l'administration sous les différents titulaires politiques.

(2) On peut se rendre compte de l'état de l'opinion en lisant le chapitre sur la transportation dans l'ouvrage qui fait autorité de miss Carpenter, intitulé: *Our prisoners*. Tous les documents, toutes les opinions y sont analysés. Ce livre, publié en 1864, a rendu populaires les résultats des enquêtes.

(3) Le dernier convoi de convicts est parti d'Angleterre en 1867. (Voir enquête de 1879. Appendix. A, 16.)

(4) *Reports of the commissioners appointed to inquire into the working of the penal servitude acts*. Londres, 1879. 3 vol. in-8°.

eurent trait à la transportation. La matière est épuisée: l'opinion publique est fixée. Qu'en disent les seuls déposants qui jugent l'expérience? Sir Edmund Henderson (1), dont nul ne mettait en doute l'autorité, s'exprime ainsi: « C'est un fait à mon sens très remarquable que l'abolition de la transportation ait réellement produit si peu d'effet sur la criminalité. J'ai été jadis un partisan déterminé de la transportation, et il m'est arrivé de prédire que si les condamnés étaient libérés en Angleterre, il en résulterait de graves conséquences; mais je dois avouer que je me suis mépris » (4518).

Les deux autres témoins s'exprimèrent dans le même sens (2). La question peut donc être tenue pour définitivement jugée.

L'échec de la nation la plus maritime, de celle qui possède les plus vastes colonies, ne peut être indifférent à une époque où le problème si souvent étudié à Londres se pose devant nous. Sans exagérer la proportion croissante de la récidive et en la ramenant aux proportions si exactes du rapport de notre Secrétaire général, il mérite de fixer l'attention du législateur. Or, autour de nous, l'opinion publique est disposée à accepter comme une panacée la transportation.

La simplicité de ce remède plaît au plus grand nombre. — Les coupables nous gênent. Il faut les éloigner et plus grand sera le voyage, plus profonde sera notre sécurité. — Non seulement la mesure paraît simple, mais le châtement semble sévère, terrible même, sans que nul puisse l'accuser d'être cruel. L'attrait est très vif et menace d'être général.

Le devoir de la Société des prisons est donc d'éclairer l'opinion publique sur les illusions qui risquent de l'égarer.

La première de toutes est de croire que ce châtement intimide le coupable. En fait, la transportation qui effraye l'honnête et si paisible habitant de Paris, est ardemment désirée par nos condamnés, comme elle l'était en 1860 par les prisonniers de Londres. Ceci n'est pas contestable. En 1878, les plaintes des directeurs des maisons centrales avaient pris un

(1) Le lieutenant-colonel Henderson avait été contrôleur général des convicts dans l'Australie occidentale, de 1850 à 1863. Il revint alors en Angleterre où il exerça les fonctions de président du conseil des directeurs de prisons; puis, en 1868, il fut nommé *chief commissioner* de la police métropolitaine, poste qu'il occupait en 1879.

(2) Voir nos 8877 et 8881.

tel caractère, il était si évident que les violences, que les actes d'insubordination, les crimes mêmes commis dans l'intérieur des pénitenciers étaient inspirés par le désir d'aller à la Nouvelle-Calédonie qu'un projet fut préparé par une Commission réunie à la Chancellerie sous la présidence de M. Dufaure. On y exposa les faits les plus graves : plus d'un gardien avait été tué. En 1881, la loi préparée fut votée et les condamnés apprirent que les travaux forcés à l'occasion d'un crime commis dans l'intérieur d'une prison ne seraient subis qu'après l'expiration de la peine en cours (1).

Les crimes de ce genre se sont arrêtés; la passion est demeurée la même : hier, nous apprenions qu'un déserteur condamné à cinq ans de travaux publics avait jeté une pierre sur le président du conseil de guerre, l'avait blessé et lorsque, l'audience reprise, on l'interrogea sur le mobile du crime, il répondit que la peine étant insuffisante pour l'envoyer aux Colonies, il avait voulu provoquer une aggravation.

Ce matin, je tenais d'un magistrat qu'il avait reçu d'une maison centrale une lettre d'un condamné s'accusant de toute une série de crimes pour que la réclusion fût changée en travaux forcés et ajoutant que, si le parquet négligeait de le poursuivre, il était résolu à écrire aux victimes de ses vols qualifiés pour obtenir qu'elles missent en mouvement l'action publique.

Ces faits suffisent : en ce moment, la population de nos prisons souhaite d'échapper au châtement de la maison centrale et partage, au sujet de la transportation et des douceurs de la résidence aux colonies, les illusions de l'exposé des motifs.

Ce motif seul suffirait à nous faire réfléchir; mais il y a d'autres obstacles et tous ceux qui se sont occupés avant nous de la transportation en ont été frappés.

Après 1848, l'engouement qui précipitait vers l'envoi aux antipodes de nos condamnés était le même qu'aujourd'hui. M. de Tocqueville voulut donner un avertissement et publia son travail sur les colonies pénales. Tout est à relire dans ce morceau achevé : il y a surtout un chapitre intitulé : *Difficultés spéciales à notre temps et à la France*, qui mériterait d'être entièrement cité. Permettez-moi d'en détacher quelques lignes :

« Premièrement, dit-il, où la France ira-t-elle aujourd'hui

chercher le lieu qui doit contenir sa colonie pénale? Commencer par savoir si ce lieu existe, c'est assurément suivre l'ordre naturel des idées, et à cette occasion nous ne pouvons nous défendre de faire une remarque.

» Parlez à un partisan du système des colonies pénales, vous entendrez d'abord un résumé des avantages de la déportation. On développera des considérations générales et souvent ingénieuses sur le bien qu'en pourrait retirer la France; on émettra des vœux pour son adoption, on ajoutera enfin quelques détails sur la colonisation de l'Australie. Du reste, on s'occupera peu des moyens d'exécution; et quant au choix à faire pour la colonie française, l'entretien finira sans qu'il en ait été dit un seul mot. Que si vous hasardez une question sur ce point, on se hâtera de passer à un autre objet, ou bien l'on se bornera à vous répondre que le monde est bien grand, et que quelque part doit se trouver le coin de terre dont nous avons besoin. »

En 1871, le gouvernement de M. Thiers eut les mêmes inquiétudes. Sur quelle terre enverrait-on les condamnés de la Commune? Une Commission dont j'eus l'honneur d'être le rapporteur se réunit au Ministère de la marine afin de chercher celle des colonies françaises qui pourrait recevoir les déportés. Plusieurs marins très expérimentés furent entendus, des cartes nous furent présentées, et tous s'accordèrent à reconnaître qu'en dehors de la Nouvelle-Calédonie, il n'était pas une des terres françaises qui fût propre au nouvel établissement. La Commission eut quelque peine à se rendre : elle n'aurait pas voulu rapprocher de la sorte les déportés et les transportés; mais le doute n'était pas permis.

Or, aujourd'hui, nous apprenons que la Nouvelle-Calédonie est écartée et que la Commission parlementaire a entrepris un voyage de recherche autour du monde pour découvrir le point où elle enverra les récidivistes.

En tout temps, la difficulté serait grande. Le projet de loi ne l'indique pas; mais, en ce moment, le problème est encore compliqué par l'énormité du nombre des transportés, nous croyons savoir que les auteurs du projet parlent de plus de vingt mille. Or, sait-on suffisamment que les déportés qui ont causé de 1872 à 1876 tant d'embarras au département de la Marine, dont l'entretien a coûté si cher à l'île des Pins, pour lesquels on n'est parvenu à créer ni un établissement satisfaisant, ni des ressources sérieuses, n'ont jamais atteint 4,000? Sait-on que,

(1) Voir *Bulletin* 1879, p. 966 et 1880, p. 950.

sur ce nombre, 78 à peine ont consenti à attacher leurs soins à une concession de terre? (1)

En admettant donc que la Commission de 1883 soit plus heureuse que celle de 1872 et qu'elle découvre dans nos trop rares colonies une terre salubre et hospitalière (2), il faudra ouvrir des crédits énormes, faire des dépenses que nul à l'heure présente ne saurait prévoir.

Je laisse de côté, à dessein, toutes les objections qui se dressent contre un projet chimérique. Je termine ici ces observations en n'ajoutant qu'un mot sur les réformes à adopter.

Il faut en effet agir et ne pas laisser s'accroître sans y porter remède la proportion des récidives. Le premier de tous les efforts à accomplir, c'est de multiplier les prisons cellulaires.

Pendant la durée des courtes peines, le prisonnier condamné pour la première fois suit un cours de corruption. Coupable d'une première faute, il sort de la maison de détention capable de nouveaux méfaits. Nos prisons en commun sont des écoles de crimes. Avant tout, il est indispensable de construire des prisons cellulaires.

C'est là où les récidivistes condamnés à des peines plus longues seront l'objet d'un examen approfondi. Grâce au système des *marques*, le prisonnier, après un séjour d'un an au plus dans la cellule, se rapprochera peu à peu du travail en plein air qui sera sa récompense, — puis, lorsque la peine sera à moitié subie, que le condamné par un travail persévérant aura témoigné de son repentir, il pourra entrevoir comme une récompense suprême, la perspective d'une concession de terre dans une colonie. Ce sera le terme de ses efforts et comme le couronnement d'un tra-

(1) Consulter sur ce résultat lamentable la *Notice sur la déportation à la Nouvelle-Calédonie publiée par le Ministère de la Marine*. Paris, Imp. Nat. 1878. A travers l'optimisme d'un document officiel, il est facile de deviner ce que déclaraient unaniment les officiers de marine revenus de Nouméa.

(2) L'échec de la colonisation dans la Nouvelle-Calédonie tient à plusieurs causes. Il en est une qui ne saurait être trop méditée. Pour que la colonisation pénitentiaire réussisse, il faut que la colonie manque de bras. Tant que ce besoin se maintient, la colonie peut, sans péril, recevoir des condamnés : elle les fait entrer dans les rangs de sa population, les réforme et les sauve. Dès que le travail manque, tout est compromis. Il se produit le même phénomène que pour la terre et les pluies : la pluie est féconde tant que les champs absorbent les eaux. Lorsque la puissance d'absorption cesse, on dit que la terre est saturée. Or les colonies ont été très vite saturées par l'immigration pénitentiaire.

vail persistant qui, avant la réhabilitation légale, lui aura apporté les moyens de se refaire une vie nouvelle (1).

Le nombre des récidivistes qui atteindra ce terme sera restreint. Les natures perverses des hommes nés et corrompus dans les grandes villes répugnent au travail. Nous serons loin des illusions que nous offraient les brillants exposés des motifs ; nous n'aurons ni fondé des villes puissantes, ni régénéré une classe nombreuse d'égarés ; mais nous aurons remis la transportation au rang qu'elle doit occuper.

La France traverse en ce moment, au sujet de ses colonies, une crise qui peut être féconde. Au-dessus de ses luttes et de ses révolutions, il y a une politique qu'elle a jadis pratiquée et qu'elle paraît disposée à reprendre. Il semble qu'elle comprenne la nécessité, pour une grande nation, de fonder au loin des colonies, d'y porter l'essor de sa puissance, et de favoriser le mouvement commercial qu'accompagne toujours le courant de l'émigration. A un pareil moment, ce n'est pas le rebut de nos vieilles sociétés que nous devons songer à envoyer à nos colonies, mais nos meilleurs fonctionnaires, les représentants les plus actifs et les plus intelligents de l'ancienne civilisation, les travailleurs les plus résolus. Il faut remettre en honneur la colonisation et songer qu'on la déshonorerait en expédiant comme une sorte d'avant-garde, la tourbe des récidivistes. Expédier nos criminels incorrigibles, c'est arrêter le courant si faible mais si utile à encourager de l'émigration française.

C'est là le côté le plus élevé, l'aspect politique du problème que nous étudions : il devait être soumis aux méditations de ceux qui se refusent à des expédients et qui ne veulent pas séparer la solution du problème pénitentiaire des intérêts permanents de la France.

M. DE GASTÉ, ancien député. — J'estime que la société aurait le plus grand intérêt à transporter les individus incorrigibles qui sont, dans la mère-patrie, un danger permanent pour les

(1) A côté de la réforme pénitentiaire qui peut beaucoup pour la solution du problème des récidivistes, il faut placer la réforme du Code pénal. Lorsqu'un gouvernement soucieux de ces grandes questions les étudiera, non comme un expédient hâtivement cherché, mais avec le souci de trouver un remède sérieux, il abordera l'examen de nos peines pour readre à l'échelle pénale une proportion et une efficacité qui lui manquent. C'est là un problème qui ne peut être traité incidemment.

honnêtes gens. Il faudrait cependant que cette transportation n'exigeât pas de trop grands sacrifices et pût donner de bons résultats au point de vue de la colonisation. Pourquoi le mouvement colonisateur n'a-t-il jamais donné de bons résultats dans notre pays? C'est parce que nos gouvernements l'ont toujours dirigé vers des pays excessivement malsains, où les gens de notre race ne pouvaient vivre et étaient incapables de fonder un établissement sérieux.

M. CH. PETIT, conseiller à la Cour de cassation, ancien membre du Conseil supérieur des Prisons, ancien directeur des Affaires criminelles et des grâces. — Messieurs, vous venez d'écouter avec un vif intérêt le récit de M. Picot sur les diverses phases que la transportation a subies en Angleterre. Il y a assurément un côté instructif dans les détails si complets qu'il vous a donnés et ces détails sont de nature à jeter un certain jour sur la question que nous discutons en ce moment; mais ils n'en constituent, à mon avis, qu'un élément très secondaire. Si nos voisins avaient, en effet, renoncé librement à une peine qui leur a valu une splendide colonie, s'ils avaient substitué la servitude pénale à la transportation, parce qu'une expérience poursuivie dans des conditions normales leur aurait démontré les inconvénients de cette dernière mesure, nous devrions tenir un grand compte du changement introduit dans leur législation. Mais est-ce, de leur plein degré et par suite d'une préférence justifiée par une longue pratique, qu'ils ont adopté le système qui a fini par l'emporter chez eux? J'incline à croire que la détermination qu'ils ont prise leur a été imposée, qu'ils ont été obligés, sous quelque masque qu'ils aient cherché à la cacher, de céder aux menaçantes réclamations de l'Australie qui ne voulait plus recevoir leurs condamnés et qu'ils ne demandaient pas mieux que de déverser encore et de déverser surtout avec le même profit, sur des possessions éloignées, les malfaiteurs qui les embarrassent.

Il me semble donc que, pour nous guider dans nos recherches, nous devons nous servir d'une lumière qui risque moins de nous égarer que celle que nous emprunterions à l'Angleterre, et que cette lumière nous est fournie par les résultats de notre propre expérience. Avant la loi du 30 mai 1854, la France gardait sur son territoire tous ses détenus indistinctement. Elle avait

des bagnes où les forçats étaient renfermés. Or ces forçats provoquaient des plaintes incessantes, non seulement de la part des villes qui avaient le triste privilège de les avoir pour hôtes et que leurs évasions exposaient aux plus graves dangers, mais encore de la part du reste du pays qui constatait avec effroi qu'à leur libération ils étaient infiniment plus corrompus et plus redoutables qu'au moment de leur condamnation. Aussi n'y eut-il partout qu'un même sentiment de soulagement et de satisfaction quand on apprit les dispositions qui assignaient à l'exécution de la peine des travaux forcés des établissements créés sur le territoire d'une ou de plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie. — Ce sentiment s'est-il modifié depuis 1854 et la transportation appliquée à cette catégorie de condamnés a-t-elle soulevé de sérieuses objections? Je ne le crois pas. Le choix de la Guyane, auquel on s'est arrêté tout d'abord, a été regrettable; il a présenté de graves inconvénients dus surtout à l'inclémence du climat; mais, depuis que la Nouvelle-Calédonie a été substituée à la Guyane, il ne s'est produit aucune réclamation. La loi de 1854 a eu les effets salutaires qu'on en attendait: elle a amené, dans la récidive criminelle, une diminution que les statistiques constatent et elle a, en même temps, provoqué une heureuse transformation chez un certain nombre de condamnés.

S'il en est ainsi, si, après vingt-huit ans d'essai, l'opinion publique admet sans difficulté le principe même de la transportation, peut-on opposer à l'extension de ce principe, dans les limites que lui assigne le rapport de M. Desportes, quelque considération assez puissante pour le faire écarter? Je ne saurais le penser. Ce que vous propose M. Desportes me paraît aussi sage que simple: il demande qu'on rende facultative contre une catégorie de repris de justice, dont la présence sur le sol de la métropole constitue un véritable péril social, une mesure que leurs mauvais antécédents justifient et que la sécurité publique commande; cette mesure consiste dans la relégation pour le reste de leurs jours, à la Nouvelle-Calédonie ou à toute autre possession française désignée à cet effet, des individus qui, ayant déjà encouru deux condamnations pour crimes ou trois condamnations, à plus d'un an de prison chacune, sont de nouveau condamnés à la réclusion ou à un an au moins de prison. Les récidivistes ainsi visés sont évidemment les grands récidivistes, les récidivistes incorrigibles qui, par le nombre et la nature de leurs méfaits,

ont montré qu'ils peuvent être justement assimilés aux condamnés aux travaux forcés. Étendue à de tels individus, la transportation devient une arme utile pour la défense de la société. Elle permet en outre, et c'est là une considération qui est encore d'un grand poids, de faire un dernier essai de moralisation, dans des conditions et dans un milieu où le retour au bien est facile. En effet, les transportés sont protégés contre leurs mauvais instincts par la surveillance continuelle dont ils sont entourés. La discipline et le régime auxquels ils sont assujettis, la juridiction militaire à laquelle ils restent soumis, leur rappellent que leur sort n'est pas celui de colons libres que l'attrait de l'inconnu et la perspective d'une fortune à réaliser attire dans une contrée lointaine. Sans doute, pour les encourager à une vie d'honnêteté et de travail, on leur laisse entrevoir la possibilité de devenir propriétaires du sol que leurs sueurs ont fécondé; sans doute encore, on leur permet de préparer et de hâter le moment où ils ne seront plus isolés de ceux qui leur sont chers; mais, de même que ce n'est pas pour leur faire faire un voyage d'agrément et pour assurer à leur oisiveté des moyens d'existence qu'on les conduit si loin et à si grands frais, de même il ne leur suffit pas de manifester un simple désir pour que leurs femmes et leurs enfants leur soient amenés; il faut, au préalable, que par l'exploitation d'une concession ou par l'exercice d'une industrie, ils se mettent en mesure de subvenir aux besoins de leurs familles.

On aurait tort de croire d'ailleurs que l'éventualité d'une expatriation et d'une expatriation perpétuelle soit plutôt un motif d'attraction qu'un sujet d'effroi pour les grands malfaiteurs. Je suis convaincu que la plupart d'entre eux ont, en France, des attaches de famille, d'affection, ou même simplement d'intérêt qu'ils seraient désolés de voir à jamais brisées. Ceux qui manifestent le désir d'être frappés de la peine des travaux forcés, sont quelques repris de justice endurcis qui ont passé par les maisons centrales et qui redoutent le régime sévère de ces établissements. Il est déplorable assurément que, pour arriver à leurs fins, ils ne reculent pas devant les attentats qui ensanglantent trop souvent les prisons, et dont la salle d'audience d'un Conseil de guerre vient d'être récemment le théâtre; mais il ne faut pas juger d'une mesure législative par l'appréciation de l'infime minorité de ceux auxquels elle peut s'appliquer. On doit l'envisager à un point de vue général: or, suivant moi, la

transportation, qui est le mode même de l'exécution de la peine des travaux forcés, exerce sur la grande majorité de ceux qui en sont menacés un puissant effet d'intimidation.

Il importe, au surplus, de remarquer que, dans le système développé par votre rapporteur, une pareille objection, fût-elle fondée, n'aurait aucune portée. En effet, vous ne devez pas perdre de vue que la transportation, dans les conditions où il s'agit de l'appliquer, est un accessoire, un complément de la peine, que la peine doit être subie tout d'abord, dans la maison centrale de telle sorte que, loin d'énerver la répression, la transportation la rend plus énergique et plus efficace.

Quel est donc le caractère particulier de la mesure proposée? C'est d'interdire d'une manière définitive à ceux contre lesquels elle est prononcée, tout le territoire de la France, absolument comme on interdit certains lieux déterminés aux individus placés sous la surveillance de la haute police. Il y a, dans la pensée, la nature et le but de ces deux accessoires de la peine subie, une analogie que je crois devoir vous signaler et qui me paraît propre à frapper votre attention.

Afin de vous mettre en situation d'apprécier les conséquences de la mesure en question sous le rapport pécuniaire et matériel, M. Desportes a eu soin de vous dire que, d'après les calculs auxquels il s'est livré, le contingent qui serait ainsi ajouté au chiffre actuel de la transportation ne dépassait pas, en moyenne, par an, 200 individus. La dépense relativement peu élevée qu'ils occasionneraient serait plus que compensée par une diminution correspondante des attentats contre les propriétés et les personnes. La Nouvelle-Calédonie pourrait d'ailleurs absorber aisément le léger excédent apporté à ses arrivages habituels.

J'ai cherché à résumer dans ses grandes lignes et à justifier dans ses principales dispositions le projet commenté d'une manière décisive dans le beau travail de M. Desportes. — M'attarderai-je maintenant à comparer ce projet à celui qui est soumis au Parlement? Non; ce serait revenir inutilement sur des critiques dont la force ne vous a pas échappé et qui montrent à quel point la proposition de loi présentée par le gouvernement se ressent de la précipitation avec laquelle elle a été préparée. Je me bornerai à vous dire que je m'associe complètement aux observations qu'elle a suscitées et qui ont été si éloquemment développées par MM. Desportes et Picot. Comme eux, je repousse

la disposition qui attache de plein droit la transportation à certaines condamnations au lieu de laisser aux juges la faculté de la prononcer, suivant les circonstances de chaque affaire; comme eux, je trouve qu'il serait exorbitant d'expatrier jusqu'à la fin de leur vie les individus frappés, dans un délai de 12 ans, de 5 condamnations, à 3 mois d'emprisonnement au moins, pour des délits qui, quelle qu'en soit la nature, n'ont eu que peu de gravité d'après la quotité même des peines infligées; comme eux, je suis obligé de reconnaître qu'avec de pareilles proportions, la transportation serait une cause de ruine pour l'État qui ne la réaliserait, chaque année, qu'au moyen d'une flotte et au prix de dépenses incalculables; comme eux enfin, je la déclare impraticable dans ces conditions, bien persuadé aussi que ni la Nouvelle-Calédonie, ni aucune autre de nos colonies ne pourrait ni recevoir tous ces milliers de repris de justice, ni se soustraire aux dangers de leur introduction, malgré les nombreux bataillons qu'il faudrait charger de les surveiller.

Est-ce à dire qu'il n'y ait rien à tenter contre les simples délinquants d'habitude ou les petits récidivistes, que le gouvernement met à tort sur la même ligne que les criminels d'habitude ou les grands récidivistes? Non assurément: le mal dont l'opinion publique se préoccupe, est trop sérieux pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en arrêter immédiatement les progrès. Seulement, c'est aux causes mêmes de ce mal qu'il faut demander le remède; et s'il est vrai que les vagabonds, pour lesquels la récidive est de 73 0/0, entrent, avec les mendiants, pour un chiffre important, dans le personnel qui encombre nos prisons, pourquoi hésiter à faire sur eux l'essai d'un système qui réussit dans d'autres pays, en Allemagne et en Suède notamment? Pourquoi ne pas chercher à faire de ces êtres inutiles et oisifs des hommes utiles et laborieux en créant des maisons de travail où, pour déraciner leurs habitudes invétérées de paresse, ils pourraient être renvoyés, à l'expiration de leur peine, pour un temps assez long? Les terres à défricher, les espaces inhabités ne manquent ni dans quelques-uns de nos départements, ni en Corse, ni surtout en Algérie, et il serait facile d'employer, tout au moins à des travaux publics, à l'ouverture de routes, par exemple, tant de bras aujourd'hui inoccupés.

Nous sommes arrivés à une heure où la criminalité monte au point de déborder. La dernière statistique publiée par le Ministère

de la Justice est riche en enseignements à cet égard et elle contient des indications qu'on ne saurait négliger. Elle nous révèle que, de 1870 à 1880, les délits de rébellion et d'outrage aux agents de la force publique ont augmenté dans la proportion de 65 0/0 et que les délits et les crimes contre les mœurs ont suivi une progression analogue. Comment ne pas reconnaître là le triste fruit des attaques dirigées sans cesse dans la presse et dans la rue contre tout ce qui doit être respecté, principe d'autorité, religion et morale! Comment ne pas s'inquiéter aussi à la vue des nombreux et épouvantables attentats que commettent soit isolément, à Paris, soit en bandes habilement organisées, des individus, tout jeunes encore, chez lesquels, au lendemain de la Commune et par suite, peut-être, de l'état d'abandon où ils ont été laissés, ont germé et se sont développées d'une façon effrayante les plus détestables passions!

Il ne faut donc rien négliger pour combattre le mal. Le remède sérieux, le remède véritable serait l'emprisonnement individuel, qui a l'inappréciable avantage d'être tout à la fois un moyen efficace de répression et un instrument précieux de moralisation. Permettez-moi d'ajouter — et ce sera mon dernier mot — que l'œuvre si urgente de la transformation de nos prisons serait singulièrement facilitée et hâtée si l'on y consacrait une faible partie des millions qu'on paraît disposé à dépenser pour une transportation étendue outre mesure et quine se justifie et n'est praticable que dans les limites restreintes fixées par votre Rapporteur.

M. L'ABBÉ DE HUMBURG, *premier aumônier de la prison de Saint-Lazare*. — Messieurs, j'ai l'honneur de vous soumettre quelques observations préliminaires à propos du projet de loi sur les récidivistes.

Notre Société doit se dérober aux préoccupations impérieuses de l'actualité pour s'élever à des considérations d'ensemble. La théorie et la pratique du système pénitentiaire demandent à être traitées avec une logique rigoureuse. Aussi, me semble-t-il, la question des récidivistes trouvera mieux sa place après que l'on aura appliqué le régime cellulaire et la liberté provisoire, après que l'on aura employé l'action des Sociétés de patronage.

Il est à présumer que la mise en œuvre de ces éléments précieux de moralisation réduira sensiblement le nombre des récidivistes hommes et surtout des récidivistes femmes.

D'abord le système cellulaire, appliqué dès la prévention, devra mettre le délinquant ou le criminel non seulement en rapport avec le directeur, représentant de la justice préventive et avec l'aumônier, ministre de la miséricorde, mais encore avec des personnes choisies qui journallement l'entreprendront d'une façon aussi intéressante que morale. Dans ces conditions essentielles, le système cellulaire, plus absolu que jamais quant aux rapports avec les codétenus et de plus en plus libéral quant aux rapports avec de bienveillants mentors, changerait peu à peu et complètement les idées fausses des prisonniers. C'est là ce qu'un auteur italien appelle, avec raison, le remède de la *bonne compagnie*.

Ensuite viendrait la libération provisoire accompagnée d'une sollicitude paternelle et minutieuse, qui signalerait à l'ancien délinquant les occasions de rechute et les moyens de les éviter.

Des secours suffisants au point de vue financier, des secours surabondants au point de vue moral par suite d'une modification intelligente de la *surveillance administrative*, engageraient le libéré dans un monde nouveau et tout à fait en dehors des mauvaises sociétés qui l'ont perdu.

Mieux isolé des excitations au vice que par la transportation dans les colonies, l'homme repentant trouverait sur notre sol le spectacle entraînant d'un travail modeste, tranquille et moral. Aux colonies les plus favorisées, la fièvre des affaires commerciales, l'ingérence souvent malsaine des étrangers, la vue d'une population moins morale que celle de la France, l'insuffisance des secours religieux présentent de nouveaux dangers à des esprits aventureux trop éloignés de leurs familles ou de leurs premières habitudes.

Plus saine d'esprit et de cœur que les colonies, la France est assez grande pour qu'un délinquant et même un criminel, traité avec bonté, intelligence et générosité, puisse se réhabiliter loin du théâtre de ses méfaits sans être banni du sol natal.

A moins de frais, comme avec des soins plus logiques, on pourrait inaugurer un système de *transportation morale*. L'âme de l'homme le plus coupable se guérit plus facilement que le corps dont le tempérament est usé, et cela parce que le corps est destiné à mourir et l'âme à survivre. C'est après avoir expérimenté les efforts vigoureux d'une clinique minutieuse et d'une hygiène bienveillante que nous devons compter nos

malades récalcitrants. Si leur nombre est alors un péril social, on abordera résolument et en connaissance de cause la question des *incurables*.

M. GREFFIER, *conseiller à la Cour de cassation*. — Jevoudrais ajouter quelques mots à ce qui vient d'être dit par M. l'abbé de Humbourg.

Notre honorable collègue a indiqué la véritable voie à suivre pour la solution du problème qui préoccupe tant d'hommes éclairés et sages et qui a fini par appeler l'attention du gouvernement. Je ne vois pas, pour ma part, que le projet de loi soumis à l'examen du Parlement produise les résultats qu'on paraît en attendre. La récidive dont on veut combattre les déplorables progrès effraye l'opinion publique et inquiète, à juste titre, les gouvernants, et l'on a cru qu'il était simple et facile d'écarter le danger en éloignant du sol de la métropole des milliers d'individus dont on ne sait apparemment comment réprimer les écarts et diminuer le nombre. Cette loi dont le remarquable rapport de M. Desportes a mis en une si vive lumière les côtés faibles et les dispositions impraticables, n'est, qu'il nous soit permis de le dire, qu'un expédient qui n'attaque pas le mal dans sa racine et qui, en laissant subsister les causes de la récidive, laissera aussi se reformer bien vite une nouvelle armée de malfaiteurs contre lesquels il faudra sévir sans relâche et sans merci.

La récidive n'est pas, on le sait bien, un fait propre et idoine, c'est un résultat malheureux du passé comme c'est l'effroi de l'avenir. Elle est due à deux causes principales, pour la plupart des innombrables condamnés à ce qu'on a appelé les petites peines correctionnelles. C'est d'abord et avant tout les vices d'une déplorable éducation ; le plus grand nombre de ces voleurs, de ces vagabonds, de ces mendiants qui figurent par milliers parmi les récidivistes, n'ont trouvé dans la famille ni l'exemple des vertus et de l'amour du travail, ni les leçons énergiques d'une autorité respectable et pure ; leur âme s'est façonnée à de tristes images, elle s'est bien vite affaiblie dans sa virilité, et l'honneur n'a plus été qu'un mot dont ils n'ont compris ni le sens ni les devoirs. Il ne faut donc pas s'étonner de voir, chaque jour, des jeunes gens de 20 ans comparaitre devant les cours d'assises ayant déjà subi plusieurs condamnations. Le moyen de tarir cette première source des récidives n'entre point dans le cadre

spécial des études de la Société générale des Prisons ; mais il en est autrement pour la seconde. Celle-ci nous appartient toute entière. Je veux parler de la réforme du régime pénitentiaire. Le principe de cette réforme, c'est, à côté de la répression du crime ou du délit, l'amendement moral du condamné. Il ne faut pas qu'à l'expiration de sa peine, le condamné sorte de la prison plus mauvais, plus corrompu qu'au moment où il y est entré. Tout a été dit et très bien dit sur ce sujet ; et il est résulté des nombreux travaux de notre Société que l'application du régime cellulaire pouvait seule, avec le concours de toutes les institutions qu'il comporte, relever la moralité et le courage du condamné, et, en faisant renaître en lui les sentiments de l'honneur et du devoir, le rappeler à une vie nouvelle.

Voilà la voie dans laquelle il faut entrer, suivant moi, si l'on veut diminuer notablement le nombre des récidives. Ce que l'on peut reprocher, en première ligne, au projet de loi sur la relégation, c'est d'avoir songé plus à la sécurité des citoyens, qu'à la destruction des causes qui engendrent le mal dont on a peur aujourd'hui. On trouvait, il y a quelques années, que la transportation de quatre-vingts ou cent condamnés aux travaux forcés, était chose grave et contraire, en certains points, aux droits de l'homme et du citoyen, et voici qu'aujourd'hui, c'est par dix mille que l'on entend envoyer chaque année, loin de la mère-patrie, des hommes coupables de délits plus nombreux que graves, et contre lesquels une société protégée comme est la nôtre par une force armée puissante, une police intelligente et une ferme justice, peut facilement se défendre.

Le rapport de M. Desportes ne laisse aucun doute sur l'impraticabilité même du système proposé relativement aux petits délinquants récidivistes ; je demande, pour ma part, que, pour ceux-ci au moins, le système de la transportation ne soit pas admis. Je demande que pour tous les condamnés, soit à l'emprisonnement, soit à la réclusion, le système de l'emprisonnement cellulaire, inauguré dans notre régime pénitentiaire par la loi de 1875, soit étendu à toutes les peines subies dans les maisons centrales. Je suis de ceux qui ne désespèrent pas de l'amendement moral des hommes les plus avilis, si l'on sait adopter un système qui relève les âmes au lieu de les abaisser et de les corrompre ; la loi de 1875 n'a encore reçu qu'une application absolument incomplète ; les départements obérés ne prennent

pas grand souci de la solution d'un problème qui les effraye, mais qui ne les touche pas encore suffisamment, c'est à l'État qu'il appartient d'aider de ses subsides la réalisation d'une œuvre qui peut assurer le double but à atteindre, la sécurité de la société et l'amendement moral des condamnés.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons parmi nous un ancien directeur de l'Administration pénitentiaire. Que M. Chopin me permette de faire appel à sa grande expérience et de lui demander son avis.

M. CHOPIN, ancien directeur de l'Administration pénitentiaire. — Puisque M. le Président me fait l'honneur de me demander mon avis après celui de tant d'anciens directeurs du Ministère de la Justice, je n'hésite pas à me joindre à eux. Je combats à tous les points de vue la loi qui est proposée à l'acceptation des Chambres.

Je condamne, dans ce projet, le renversement absolu de notre système pénal au moyen duquel la transportation est proposée comme remède unique à la récidive, quelle que soit la gravité des infractions qu'il s'agit d'atteindre chez le récidiviste ; je condamne l'esprit chimérique qui ne tient aucun compte ni de la foule d'individus qu'il s'agit de transporter, ni de l'absence, sur la liste de nos colonies, d'une terre où pouvoir reléguer ces milliers d'individus dangereux ou encombrants ; je condamne plus encore le principe despectique qui supprime chez le juge la faculté de discernement et qui, sans tenir compte ni de sa conscience, ni de son intelligence, ni des circonstances, en fait une pure machine à constater la récidive et à la réprimer, dans tous les cas, par la même mesure radicale.

L'erreur qui est ici commise et dans laquelle on a cherché à entraîner le public me paraît provenir, en premier lieu, des illusions qu'on entretient sur la transportation, illusions qui remplissent le livre de M. Reinach et qui trouvent leur écho dans le rapport de M. Waldeck-Rousseau lorsqu'il affirme que cette peine, bien que restreinte et limitée seulement aux condamnés aux travaux forcés, a donné d'heureux résultats.

Je n'ai sans doute pas la même compétence pour parler de la transportation que pour parler des prisons. Je n'ai, en ce qui la concerne, que des renseignements de seconde main et des renseignements, il faut le dire, très avarement donnés, tandis que je

sais naturellement beaucoup de choses sur les prisons. Cependant, il est un point sur lequel je ne puis pas hésiter. Pour prouver que la transportation n'exerçait sur les criminels d'habitude aucun effet d'intimidation, on a souvent répété qu'il n'était pas un détenu condamné à un long séjour dans une maison centrale qui ne désirât être transporté. Tout à l'heure ce désir était révoqué en doute. Pour moi, il n'y a pas de doute possible. Je n'ai pas eu seulement sur ce point la triste expérience de crimes commis dans les maisons centrales auxquels il a été fait si souvent allusion, qui ont pris à plusieurs reprises des allures épidémiques et pour la répression desquels il a fallu faire une loi spéciale; j'ai recueilli à maintes reprises les témoignages des directeurs placés sous mes ordres et ils ont toujours été unanimes. Je puis ajouter que plus le milieu renferme de criminels endurcis, déterminés, plus la préférence est grande pour la Nouvelle-Calédonie. Interrogez sur ce point n'importe que gardien de la Grande-Roquette et vous serez édifiés. Voilà donc qu'on propose pour arrêter la récidive, la mesure qui effraye le moins les récidivistes. Cela suffit pour juger le projet de loi.

Quand j'ai voulu étudier la valeur de la transportation comme peine, il y a une chose qui m'a encore plus frappé que l'opinion émise sur ce point par nos plus grands publicistes. C'est que l'Angleterre y a dû renoncer après plus d'un demi-siècle d'expérience, c'est que la Hollande qui compte aussi parmi les grandes puissances coloniales et qui vient de réformer sa législation pénale dans un code digne de toutes nos méditations, n'en a pas voulu. Et cependant, il y a encore une légende sur la colonisation pénale de l'Australie! Nous en sommes encore, sur ce point, au livre de M. de Blosseville et nous connaissons mal les documents officiels anglais. Je remercie, infiniment quant à moi, M. Picot d'avoir tout à l'heure porté la lumière sur ce point. C'était indispensable après le livre de M. Reinach. Je supplie ceux qui ont encore des préjugés sur la transportation australienne de lire l'excellent article que M. Ribot a consacré à ce sujet dans la *Revue des Deux Mondes* du 1^{er} avril 1873. J'en tire une seule citation, celle d'un discours de lord Grey devant la Chambre des lords en 1847. Il s'agit de la transportation à Van Diemen et à l'île Norfolk. « Je ne veux pas soulever votre dégoût, disait-il, en entrant dans des détails monstrueux. Le système a été effroyable et c'est une honte qu'un tel système

ait pu exister sous le pavillon anglais. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que la dépense a été très élevée, si élevée qu'elle eût suffi pour assurer en Angleterre même la punition efficace du même nombre de condamnés. »

Je m'en tiens, quant à moi, à ces quelques mots, et ils me déterminent à n'admettre aucune espèce de transaction. Quelques-uns, parmi vous, ne reculeraient pas devant l'idée de la transportation, mais seulement *post pœnam*. L'essai en a été fait en Angleterre à partir de 1848 et n'a pas réussi. A mes yeux, l'émigration des libérés peut être une bonne chose, mais à condition qu'elle se fasse par l'entremise des comités de patronage, c'est-à-dire librement et non par forme de contrainte administrative. Je ne voudrais même pas de la transportation de ceux que l'excellent rapport de M. Desportes désigne sous le nom de récidivistes criminels ou de grands récidivistes correctionnels, telle qu'elle a été proposée, il y a quelques années, par le Conseil supérieur des prisons. Je confesse que de ce chef le chiffre annuel des transportés ne subirait pas une grande augmentation. Mais il y a contre la transportation appliquée à ces récidivistes des arguments que M. Desportes a développés ici-même avec une grande force, en avril 1878. Vous les retrouverez dans votre bulletin. Je m'y tiens et je me tiens aussi à cette idée qu'en laissant se continuer l'expérience qui se fait chez nous de la transportation depuis la loi de 1854, il ne faut aggraver en rien les conditions de cette expérience.

C'est qu'en effet, laissez-moi le dire, nous n'avons pas encore atteint pour la transportation, quoique M. Waldeck-Rousseau en vante les heureux effets, les limites de la période d'expérimentation. Je pense que lord Grey, dans les paroles que j'ai citées, faisait allusion à de graves désordres administratifs. A Dieu ne plaise que je veuille me permettre de retourner ce témoignage contre notre administration pénitentiaire coloniale! Mais on me permettra de dire que j'ai appris combien il était difficile en ces matières d'administrer même de près et que l'éloignement peut faciliter bien des abus longs à se révéler. C'est là un des inconvénients évidents de la transportation, comme un autre inconvénient est dans la dépense. Nous n'en connaissons pas bien le chiffre; le compte n'en est nulle part, pas même dans le budget qui en comprend les diverses parties confondues avec d'autres dépenses dans des articles différents. Certainement la

transportation n'est pas pour nous un système pénitentiaire plus économique que pour les Anglais ; mais ce n'est pas la plus grande difficulté qu'il comporte. Cette difficulté consiste essentiellement dans le passage progressif des forçats de l'état de détention à l'état de liberté. Elle est dans les obstacles qui s'opposent à la transformation de ces forçats en colons et surtout en pères de famille.

Sans doute, dans les premiers temps, tout est relativement facile. On a pu, à partir de 1864 quand après l'échec de la transportation en Guyane on a pu trouver en Nouvelle-Calédonie une terre très suffisamment salubre, on a pu y installer, à trois mille lieues de la métropole tout ce qui constitue un grand établissement pénitentiaire, bagnes, pénitenciers agricoles, chantiers extérieurs de travail. Cela s'est fait lentement, chèrement. Mais cela s'est fait sans autres inconvénients parce que, dans ces premiers temps, tous les forçats étaient des détenus dans la main de l'administration, soumis à une discipline plus stricte encore que celle de nos maisons centrales. Mais, pour un certain nombre de ces détenus, l'heure de la liberté devait sonner, et alors qu'en faire ? On a cherché, avec le plus grand zèle, à appeler la famille de ceux qui étaient mariés, on a recruté tout ce qu'on a pu trouver de femmes disponibles dans les maisons centrales du continent pour ceux qui étaient libres et qui voudraient contracter mariage. C'était justice parce que, sans famille, il n'y a pas de colonisation.

A quel résultat est-on arrivé ? Au 31 décembre 1877, date de la dernière notice publiée, sur 9,500 transportés environ que l'île avait reçus, sur 8,000 survivants de la transportation, il y avait déjà près de 1,700 libérés, et il n'y avait pas plus de 173 ménages, 10 0/0 seulement. Six ans se sont écoulés depuis et il est certain que la disproportion a dû s'accroître, car le nombre annuel de femmes venant de France n'a pas dû augmenter, tandis que le nombre des libérations allait croissant. Suivant toutes les probabilités, le nombre des libérés s'est doublé ; il doit y en avoir aujourd'hui 3,500 et il me paraît difficile qu'il y ait plus de 250 ménages. D'un autre côté, il y avait, en 1877, après treize ans de transportation, 221 concessionnaires dont plus de cinquante n'étaient pas mariés.

Ces chiffres me paraissent mériter toute l'attention, au moment où l'on songe à transporter, non plus sept à huit cents individus par an, mais plusieurs milliers. Plus on opérait sur de faibles quantités, plus on avait de chances de réussir. Eh bien, est-ce

un succès que d'avoir créé, avec plus de 12,000 transportés en près de 20 ans, 2 à 300 familles de colons et 300 propriétés environ ? Le résultat, quelle que soit sa valeur absolue, est assurément mince en comparaison du but que l'on poursuivait et de l'effort que l'on tentait. Et ce qui le rend plus mince encore, c'est le nombre de ces libérés dont on n'a pu tirer aucun parti. Ils sont là plus de 3,000, sans attache au sol, sans famille. Combien y en a-t-il, dans cette foule, qui trouvent l'emploi de leurs bras chez les colons libres, ou chez ceux de leurs anciens compagnons de bague qui ont assis leur existence ?

Je ne trouve nulle part les éléments de ce calcul. Mais je crois savoir qu'il y a eu un très grand nombre de libérés vivant à l'état de vagabondage qui sont une charge des plus lourdes pour la colonie. Beaucoup tendent la main à l'administration pour continuer à recevoir les rations du forçat. Beaucoup sont entretenus par elle sur des chantiers qui doivent fort ressembler aux ateliers nationaux de célèbre mémoire. Mais il y en a plus encore qui acceptent la vie errante de la brousse, en contact et souvent en lutte avec les Canaques, plus redoutés encore du vrai colon, passant et repassant dans les prisons de l'île, le pendant exact en un mot de ces repris de justice de la métropole qu'on se propose d'atteindre par le projet de loi.

On m'a assuré que 700 libérés environ, sur les 3,000 que j'ai signalés, c'est-à-dire le quart environ était ainsi passés à l'état d'*outlaws*. Est-ce donc la peine de chasser la récidive de France pour la reconstituer ainsi aux antipodes ? Et dans quelles conditions ? Vous figurez-vous les mœurs de ces misérables portant partout la corruption qu'ils ont amassée en eux pendant des années et des années de détention et quel spectacle ils présentent en face de la petite société régulière qui naît sur ce sol nouveau ? Et que sera-ce dans quelques années quand le nombre de ces libérés allant toujours croissant, la société régulière dont je parle, sera en quelque sorte noyée au milieu d'eux, sans autre défense qu'une garnison à laquelle, en 1877, il fallait déjà affecter plus d'un millier d'hommes ! Je ne parle pas d'un avenir plus lointain encore quand beaucoup de ces hommes arrivés jeunes à Nouméa auront achevé d'y vieillir. Où la famille manque, il n'y a pour la vieillesse que l'assistance publique et sur quelle échelle ne sera-t-on pas forcé de l'établir pour soutenir les derniers jours de ceux qui, jusqu'au bout, auront été pour la société

une charge si lourde? Un bain gigantesque, un hospice énorme, et, autour de ces établissements, une petite population de colons honnêtes défendue par une armée contre une troupe de vagabonds errant entre le bain et l'hospice, voilà, je le crains, le tableau de ce que sera la Nouvelle-Calédonie dans quelques années, et c'est, à vrai dire, le tableau de toute colonie pénitentiaire où la population libre ne prend pas le dessus sur la population pénale. Il est vrai que, si elle prend le dessus, elle arrive tôt ou tard à s'en débarrasser.

Donc, un point est démontré : La transportation n'est pas une simplification, c'est une complication du système pénal. Elle peut cacher les éléments du problème. Elle ne le résout pas. Un autre point est prouvé : C'est que la Nouvelle-Calédonie déjà saturée d'éléments criminels, se prêtera tout au plus à la continuation, dans ses termes actuels, de l'expérience qui s'y fait. On peut y envoyer les condamnés aux travaux forcés, jusqu'à ce que l'équilibre s'établisse entre l'apport de chaque année et la mortalité des transportés qui s'y accumuleront. Il serait chimérique d'ajouter de nouveaux contingents et surtout des contingents plus nombreux que ceux qu'elle reçoit. Mais alors, où envoyer ces contingents? En Algérie? Celle-ci lutte déjà pour se débarrasser de ses propres délinquants. En Guyane? L'épreuve est faite, et ni le Sénégal, ni la côte d'Afrique ne s'y prêteraient mieux. L'archipel Gambie, celui des Marquises ne présentent que des îlots qui seraient encombrés par un seul convoi. On a pensé aux Nouvelles Hébrides. Mais, sur les neuf îles qui composent ce groupe, la plus grande a vingt-deux lieues de long sur douze de large. C'est une ressource bien moindre que la Nouvelle-Calédonie. Nous n'y sommes pas installés, nous les connaissons mal et M. Leonin, dans un document officiel publié à propos de l'Exposition de 1878, dit qu'elles sont aussi malsaines que la côte de Vera-Cruz. Toutes les terres où peuvent vivre les Européens, ont des occupants. Le terrain fait donc absolument défaut pour exécuter la loi qu'on propose au Parlement.

Ce n'est donc pas par la transportation qu'on viendra à bout de la récidive. La transportation, comme on l'a dit tout à l'heure, n'est qu'un expédient, qu'un moyen suggéré par la peur. C'est un aveu d'impuissance. J'estime, quant à moi, que la politique du débarras est à proscrire absolument et que c'est chez nous et en poursuivant la réforme pénitentiaire qu'on peut seulement

combattre un mal qui n'est pas nouveau et dont il serait puéril de méconnaître à la fois et d'exagérer la gravité. La vraie voie a été indiquée par M. Desportes et je me rallie presque entièrement aux conclusions de son rapport.

D'abord, il faut prévenir la récidive en améliorant les lois qui touchent à l'enfance abandonnée ou coupable. L'administration de l'Assistance publique a réalisé un grand progrès en s'occupant des enfants moralement abandonnés et il me tarde de voir ce progrès sanctionné et étendu par la loi qui depuis si longtemps est soumise au Sénat. On prévient également la récidive en ne prodiguant pas la prison et en frappant d'abord les coupables qui ne paraissent pas entièrement démoralisés de peines prémonitoires. La prison agira toujours d'autant plus efficacement qu'elle restera à l'état de menace. De loin elle fait peur, de près elle corrompt.

Mais pour ceux qu'il faut frapper, le plus grand point est de les frapper sûrement, et, pour cela, je ne vois que deux règles à suivre. Dans les courtes peines, agir par système cellulaire ; dans les longues, par le système progressif. Il faut, à tout prix, que la loi de 1875 soit résolument exécutée et on ne l'exécutera avec méthode, avec suite, avec efficacité que lorsque l'État aura pris la charge des prisons départementales. Ce sera une très lourde dépense, mais moins lourde que celle des entreprises coloniales. D'ailleurs, la seconde ne dispensera pas de la première. La société ne peut pas tarder davantage à remplir son devoir envers le prévenu qui a droit à l'isolement. Je me suis convaincu par moi-même que les délinquants d'habitude fuyaient les arrondissements pourvus de prisons cellulaires. Celles-ci intimident donc plus que les autres. Si elles ne rendent pas à sa sortie celui qu'elles abritaient, meilleur qu'à son entrée, elles ne le rendent point pire, et elles le rendent bien et dûment averti. Nous n'en serions pas certainement où nous en sommes, si les principes qui avaient prévalu sous la monarchie de 1830, n'avaient pas été désertés sous l'Empire.

Quant au récidiviste qui retombera après avoir connu la prison cellulaire, il faut bien qu'il soit frappé d'une peine plus longue dans la prison centrale réformée. Il faut aussi, pour pouvoir l'atteindre, que les articles du code pénal sur la récidive soient amendés et que le juge puisse, avec intelligence, tenir compte, pour punir l'infraction nouvelle, de toutes les infrac-

tions antérieures. Quant à la réforme des maisons centrales, elle peut se faire par voie réglementaire. Toutes les maisons centrales sont pourvues de quartiers cellulaires : en les augmentant peu à peu, on arrivera à faire subir en cellule la première partie de la peine. Il sera plus difficile et plus coûteux, pour la seconde partie de la peine, de substituer à l'abominable promiscuité des dortoirs, l'isolement nocturne. Mais c'est un progrès qui n'a rien d'irréalisable. Le détenu doit être excité à agir sur lui-même par l'amélioration progressive de son sort. Tout cela peut résulter de décrets ou d'arrêtés ministériels. Mais la libération conditionnelle est le couronnement du système et il faut qu'elle soit autorisée par la loi. Quand tous ces progrès seront réalisés, je ne dis pas que la récidive disparaîtra de nos statistiques criminelles, mais elle s'amoindrira certainement et la société aura fait tout ce qui dépend d'elle pour l'atténuer. En tout cas, quand le délinquant d'habitude pourra être puni pour cette habitude même, quand au lieu de ce retour perpétuel qui le fait passer de la prison à la vie libre et de la vie libre à la prison, il pourra être mis pour longtemps hors d'état de nuire, le progrès essentiel sera fait et il ne restera plus qu'à aider dans leur tâche les Sociétés de patronage qui voudront bien le préserver contre les rechutes.

Ce programme n'a rien de brillant, je le confesse. Il se compose d'idées rebattues et qui ont été mises en pratique chez nos voisins pour leur grand bien. Que notre législateur se contente de suivre leur exemple et qu'il résiste à la tentation de faire grand. Cela ne nous a jamais réussi.

M. LE PRÉSIDENT. — La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

La séance est levée à 11 heures.

ERRATA

A la page 897, ligne 10 tome VI du Bulletin (Rapport sur la récidive), au lieu de : 79 0/0 lisez 73 0/0.

A la page 900, note, au lieu de : p. 128, 129, lisez p. 130.

A la page 902, ligne 23, au lieu de : ce que coûte en Algérie l'entretien d'un détenu, lisez : ce que coûte en Corse.

Même page, ligne 30, au lieu de : Algérie, lisez : Corse.

PROPOSITION DE LOI

SUR LES

MOYENS PRÉVENTIFS DE COMBATTRE LA RÉCIDIVE

RÉGIME DES PRISONS, LIBÉRATION CONDITIONNELLE,
PATRONAGE, RÉHABILITATION

PAR M. BÉRENGER, *Sénateur.*

Un mouvement d'opinion considérable s'est produit depuis quelque temps au sujet des dangers que fait courir à la sécurité sociale le nombre toujours croissant des malfaiteurs, et des mesures qu'il conviendrait de prendre contre les récidivistes. Des projets de loi ont été déposés soit par l'initiative privée, soit par le gouvernement. Courant au plus pressé, et cherchant avant tout, parmi les mesures possibles, celles qui semblaient de nature à apporter le plus prompt et le plus décisif remède, on s'est trouvé d'accord dans ces projets pour réclamer l'expulsion du territoire français des catégories de condamnés jugées les plus dangereuses et leur internement à vie dans une colonie lointaine.

Des débats importants s'élèveront, sans aucun doute, sur les questions délicates et graves que soulèvent ces projets.

Le caractère nécessairement perpétuel de la peine proposée ne dépasserait-il pas, dans la majeure partie des cas, la légitimité des droits que la société peut avoir sur l'individu ?

La nouvelle répression ne risquerait-elle pas de détruire l'échelle pénale de nos codes déjà un peu compromise, peut-être, par la transportation criminelle pratiquée depuis 1854 ?

N'aurait-elle pas plutôt pour effet, en faisant luire aux yeux des condamnés l'espoir d'une existence nouvelle sous un climat vraisemblablement plus beau et l'appât des récompenses excep-