

RAPPORT SUR LA PROPOSITION DE LOI

RELATIVE A

LA TRANSPORTATION DES RÉCIDIVISTES

DE MM. WALDECK-ROUSSEAU ET MARTIN FEUILLÉE

*La Commission de la Chambre des députés à laquelle a été renvoyée cette proposition dont nous avons publié le texte dans le Bulletin, tome VI. p. 292, a conclu à l'adoption pure et simple des articles qui la composent. Elle a chargé l'un des auteurs mêmes de la proposition, M. Waldeck-Rousseau, de déposer en son nom le Rapport suivant :*

I

Messieurs, depuis un demi-siècle, le nombre des récidivistes n'a cessé d'augmenter dans une inquiétante proportion, et cet accroissement se manifeste aujourd'hui par des chiffres qui accusent une situation à laquelle il devient chaque jour plus nécessaire de remédier par mesure de préservation.

Parmi les causes multiples de la criminalité, celles qui tiennent à notre organisation sociale, sur bien des points encore défectueuse, ont été, depuis plusieurs années, l'objet de l'attention des hommes politiques. Au premier rang, on peut mettre l'ignorance avec toutes les infirmités morales qu'elle entraîne, et l'abandon à l'époque où se forme le jugement et où le sentiment du devoir s'éveille.

On peut espérer beaucoup des lois votées sur l'instruction, du développement d'œuvres de prévoyance telles que celle des enfants moralement abandonnés; de grands efforts ont été tentés aussi pour rendre les peines plus moralisatrices; mais il est malheureusement chaque jour démontré par l'expérience que ces remèdes, ces améliorations, si haute qu'en soit la portée, ne

suffisent point à enrayer les progrès du mal et l'on peut dire que la première condition, pour qu'il soit efficace, c'est d'arrêter la contagion du crime.

L'accroissement de la récidive démontre l'insuffisance évidente des lois actuelles et la nécessité d'une nouvelle législation, d'une nouvelle peine pour la répression efficace, énergique, de ces incurables du vice, de ces incorrigibles du délit et du crime, qui, volontairement, vivent en dehors de la société, en lutte ouverte avec elle, et, par leurs infractions répétées, portent une atteinte grave et continue à la tranquillité publique.

Contre eux, la société ne saurait, sans abdication, demeurer désarmée.

On reconnaît universellement que le premier devoir de l'État, c'est d'assurer la sécurité de ceux qui le composent, et votre commission a pensé, à l'unanimité de ses membres, que pour remplir ce devoir, il avait le droit d'infliger aux récidivistes incorrigibles la peine de la transportation par laquelle, tout à la fois, il sauvegarde la sécurité publique, réprime les infractions du passé et prévient les infractions fatales de l'avenir.

II

L'application de la peine de la transportation aux récidivistes n'est point une innovation, mais seulement le retour à la prévoyante législation établie par la Constituante et par la Convention.

Le code pénal du 25 septembre 1791 (partie 1<sup>re</sup>, titre II, art. 1<sup>er</sup>) prononçait la transportation contre les récidivistes dans les termes suivants: « Quiconque aura été repris de justice pour crime, s'il est convaincu d'avoir, postérieurement à la première condamnation, commis un second crime emportant l'une des peines de fers, de la réclusion dans une maison de force, de la gêne, de la détention, de la dégradation civique ou du carcan, sera condamné à la peine prononcée par la loi contre ledit crime; et, après l'avoir subie, il sera transféré pour le reste de sa vie au lieu fixé pour la déportation des malfaiteurs. » — Il était fait exception pour les faits politiques entraînant la peine du carcan ou la dégradation civique.

La Convention étendit ces dispositions aux vagabonds, par la loi du 24 vendémiaire an II, et par la loi du 11 brumaire

de la même année, désigna l'île de Madagascar comme lieu habituel de déportation. Ainsi, au moment même où ces deux grandes assemblées, la Constituante et la Convention, formulaient les principes constitutifs de la société moderne et proclamaient solennellement les droits de l'homme et du citoyen, elles n'hésitaient pas à priver de ces droits ceux qui s'en rendaient indignes, et à transporter pour la vie, loin de la patrie, les criminels et les vagabonds. Mais la guerre maritime qui, sauf de rares exceptions, dura jusqu'en 1815 empêcha l'application de la législation révolutionnaire: aussi une loi du 23 floréal an X avait-elle dû remplacer la peine de la transportation par celle de la flétrissure, en mentionnant, dans son article 7, que cette substitution cesserait le jour où la peine de la transportation pourrait être exécutée, conformément au code pénal de 1791.

Notre code pénal, dans ses articles 56 et suivants, a puni la récidive par l'aggravation des peines encourues lors de la seconde infraction; mais nous aurons occasion de montrer que certaines au moins des sévérités qu'il édicte sont bien plutôt des causes de rechute pour le condamné que des sauvegardes efficaces pour la société.

Enfin une loi du 30 mai 1854 a décidé que la peine des travaux forcés s'exécuterait par celle de la transportation; que les condamnés à plus de huit années devraient, après l'expiration de leur peine, demeurer le reste de leur vie dans la colonie; et que les condamnés à moins de huit années devraient, à l'expiration de leur peine, y demeurer un temps égal à la durée de celle-ci. Cette application de la transportation, bien que restreinte et limitée seulement aux seuls condamnés aux travaux forcés, a donné d'heureux résultats, et c'est ce principe que la proposition qui vous est soumise a pour but de développer.

### III

L'élément principal de la criminalité est, en effet, la récidive; en 1879, les récidivistes représentaient environ 50 0/0 des individus condamnés pour crimes et 40 0/0 de ceux condamnés pour délits. Les statistiques émanées du ministère de la justice montrent que, depuis cinquante ans, leur nombre s'est développé en suivant une progression continue, presque régulière :

	Moyenne annuelle des récidivistes.
1851 à 1855. . . . .	34.901
1856 à 1860. . . . .	40.255
1861 à 1865. . . . .	48.890
	Chiffre annuel des récidivistes.
1866 . . . . .	53.963
1867 . . . . .	59.303
1868 . . . . .	65.211
1878 . . . . .	70.170
1879 . . . . .	72.265
1880 . . . . .	75.508
1881 . . . . .	81.341

Ces chiffres représentent, dans l'ensemble de la criminalité, une proportion vraiment inquiétante.

	Accusés récidivistes.	Prévenus récidivistes.
1850 . . . . .	28 0/0	26 0/0
1851-1855. . . . .	33 —	21 —
1856-1860. . . . .	36 —	27 —
1861-1865. . . . .	38 —	31 —
1866-1870. . . . .	41 —	36 —
1871-1875. . . . .	44 —	37 —
1876 . . . . .	47 —	38 —
1877 . . . . .	48 —	40 —
1878 . . . . .	49 —	40 —
1879 . . . . .	50 —	40 —
1881 . . . . .	51 —	43 —

Dans l'année 1879, sur 3,388 individus condamnés pour crime, 1,710, soit 50 0/0, étaient des récidivistes parmi lesquels 98 avaient déjà subi des condamnations pour crimes; et sur 178,547 individus condamnés pour délit, les récidivistes étaient au nombre de 70,555, soit 40 0/0. De 1878 à 1881, la proportion n'a fait qu'augmenter, elle s'élève de 15 0/0.

Les grandes villes, les grands centres sont surtout fréquentés d'une manière particulière par les récidivistes. Ainsi, dans cer-

tains départements, la proportion du nombre des récidivistes condamnés criminellement ou correctionnellement, relativement au nombre total des condamnations, est considérable. Cette proportion moyenne, pour les dernières années, se chiffre de la manière suivante :

Seine . . . . .	42 0/0
Aisne. . . . .	41 —
Marne. . . . .	40 —
Seine-Inférieure . . . . .	40 —
Seine-et-Oise . . . . .	40 —
Nord . . . . .	37 —
Rhône . . . . .	36 —
Pas-de-Calais . . . . .	36 —
Gironde. . . . .	33 —
Bouches-du-Rhône . . . . .	31 —

Mais c'est surtout dans la ville de Paris que le nombre constaté des récidivistes est élevé. Dans les dernières années, les statistiques officielles ont compté, parmi les individus arrêtés :

En 1878 —	10,690 récidivistes.
En 1879 —	12,858 —
En 1880 —	13,270 —

Sur ce nombre, un tiers environ était formé de récidivistes déjà condamnés dans l'année même de leur arrestation, et, sur l'ensemble des individus arrêtés à Paris dans le courant de l'année 1880, 21 0/0, près du quart, avaient déjà été condamnés plus de quatre fois depuis dix ans.

Ces statistiques sont pleines d'enseignements. Elles prouvent la nécessité de revenir aux principes posés par la législation de 1791 et l'insuffisance de la législation actuelle, aggravée par la tendance des tribunaux correctionnels à n'appliquer les peines de la récidive qu'en les modifiant par l'admission de l'article 463 du code pénal sur les circonstances atténuantes. C'est ainsi qu'en 1878, sur 15,163 prévenus en état de récidive légale, 10,270 ont été condamnés à moins d'un an de prison, cette condamnation n'ayant été prononcée que contre 4,893 parmi lesquels le maximum correctionnel a été atteint pour 72 seulement.

Dans ces conditions de brièveté, la peine de la prison cesse tout à la fois d'être exemplaire et moralisatrice; elle n'est plus capable ni d'effrayer le condamné, ni de l'amender.

L'impuissance de la législation actuelle est encore attestée par les chiffres suivants : En 1878, sur 6,108 libérés, 2,415, c'est-à-dire 40 0/0, ont été repris dans l'intervalle de deux ans et beaucoup ont été repris plusieurs fois.

512 deux fois.
199 trois fois.
80 quatre fois.
29 cinq fois.
15 six fois.
4 sept fois.
2 huit fois.

L'année suivante, en 1879, sur 6,069 libérés, 1,138, c'est-à-dire 19 0/0, ont été repris dans le cours de l'année; un certain nombre même ont été repris plusieurs fois.

210 deux fois.
41 trois fois.
9 quatre fois.

La nécessité d'une peine plus exemplaire, plus énergiquement répressive a donc paru indiscutable à votre commission.

#### IV

Des objections, cependant, sont faites au projet qui vous est soumis. Ces objections se rattachent à trois groupes d'idées. Elles sont d'ordre juridique, moral ou politique.

Au point de vue du droit, on a dit qu'en appliquant la transportation aux récidivistes, on établissait une peine tout à la fois inutile, spéciale, arbitraire, injuste et inefficace.

La transportation, a-t-on dit, sera une peine inutile, elle n'est point nécessaire, c'est une tendance pessimiste qui fait voir dans la récidive un danger social! Le nombre des crimes ne tend-il pas à diminuer?

Il y aurait beaucoup à dire sur la diminution du nombre des crimes; on pourrait montrer qu'elle est plus apparente que réelle et qu'elle tient pour une large part à la tendance plus marquée chaque jour, à correctionnaliser des faits réputés crimes.

On y doit voir aussi un effet de la loi de 1854, qui a très certainement diminué le contingent des récidivistes.

Mais il suffit de répondre que si les crimes diminuent, le

nombre des récidivistes augmente; qu'en d'autres termes la part des récidivistes dans le bilan des crimes et délits marque un accroissement plus fort encore que celui révélé par les statistiques précédentes, et que l'argument même que l'on invoque contre la loi en est la justification la plus évidente.

Ce sera une peine spéciale, disent des criminalistes, donc contraire aux principes de droit qui veulent que toute peine soit générale, c'est-à-dire puisse être appliquée en tout temps, en tout pays; celle-ci sera seulement applicable chez les nations maritimes. La valeur de cette objection nous paraît se réduire à ceci: que les nations qui ont des colonies ont plus de facilités que d'autres à se défendre contre la contagion du crime. Nous ne croyons pas qu'on puisse s'y arrêter, ni que la Constituante et la Convention aient méconnu, et nous après elles, aucun des principes supérieurs du droit auxquelles on ne saurait porter atteinte.

Ce sera une peine arbitraire, dit-on aussi, puisqu'elle ajoutera, au châtement du crime ou du délit, l'aggravation d'une seconde peine. Cette objection ne repose que sur une pétition de principes. Ce que propose le projet actuel c'est précisément de reconnaître que certains délits et certains crimes, par leur répétition, doivent encourir comme peine, outre celles actuellement existantes, la transportation. La transportation est motivée par la répétition, c'est-à-dire par l'aggravation même des fautes. Tout citoyen ayant le droit de légitime défense, pourquoi la société ne l'aurait-elle pas aussi et ne se protégerait-elle pas contre les criminels endurcis qui, par leurs infractions multipliées, sont devenus un danger constant pour la sécurité publique?

Punir la récidive d'une aggravation de la peine primitive, ce n'est pas punir deux fois. La peine de la transportation ne s'attache pas, ne s'applique pas à la dernière infraction, mais à l'ensemble des infractions. Chacune d'elle fait acquérir au condamné une partie de cette peine dont il lui est fait, pour ainsi dire, crédit et dont l'application est réservée jusqu'à une certaine limite.

Ce sera, dit-on encore, une peine injuste, car elle sera inégale, elle ne frappera pas équitablement. Elle trop sera dure pour ceux qui conservant, malgré leurs méfaits répétés, quelques bons sentiments, seront transportés loin de la patrie, loin de la famille. Elle sera, au contraire, trop douce pour d'autres qui préfèrent

cette peine à la réclusion, puisqu'on a été obligé de faire une loi contre les crimes commis dans les maisons centrales, crimes qui n'avaient d'autre but que d'amener une condamnation aux travaux forcés; c'est-à-dire la transportation. Nous répondons que la loi pénale n'a pas seulement pour but d'infliger un châtement proportionnel à la faute; elle a aussi un but de protection et de préservation. Nous doutons fort de l'attachement à la patrie qui se sera manifesté par la répétition des attentats dirigés contre elle; et si après avoir trouvé la transportation trop sévère pour les uns, on la trouve trop légère pour les autres, c'est reconnaître la perversité absolue de certains incorrigibles contre lesquels il est nécessaire de prendre des mesures de défense. On oublie d'ailleurs que les condamnés qui, au prix d'un nouvel attentat, recherchaient ainsi la transportation comme une sorte de refuge, y étaient surtout conduits par la perspective de la surveillance à l'expiration de leur peine et nous proposons la suppression de la surveillance de la haute police.

On dit enfin que la transportation sera une peine inefficace; que, par elle, on pourra bien déplacer le mal, mais qu'on ne le guérira pas et qu'il ne faut pas en attendre l'amendement du coupable. Ce serait certes une espérance exagérée que celle de l'amendement, par la transportation, de tous les récidivistes. Il en est, en effet qui ne sont pas amendables et dont il ne sera possible par aucune mesure, d'obtenir l'amélioration. Mais, par elle, on obtiendra l'amendement de tous ceux qui en sont encore susceptibles, et l'on peut dire, en conséquence, qu'elle est aussi efficace pour le condamné lui-même que pour la société.

Dans l'ordre des idées morales, les objections faites à la loi se rattachent à une doctrine qui voit un malheureux dans tout misérable et, dans tout criminel, une victime de l'ordre social. La première faute, dit-on, si la criminalité, si la récidive augmentent, en est à la société; la misère et l'ignorance engendrent toujours le vice et le crime. Ce n'est pas la transportation des récidivistes qu'il faut écarter dans ce système, c'est l'application même de toute peine qu'il faudrait proscrire. Notre organisation sociale est certes loin d'être parfaite; il y a, nous l'avons dit, beaucoup à faire pour la rendre complètement humaine et prévoyante; mais l'homme n'est-il donc jamais coupable? Celui qui se refuse à tout travail, est-il bien fondé à se plaindre de ce que son organisation est imparfaite? Celui qui ne fait rien pour surmonter

ter les difficultés de l'existence, qui s'abandonne à ses instincts ou à ses appétits, qui se constitue en état de révolte, non pas même contre les règles particulières de la société où il vit, mais contre les principes les plus élémentaires de la loi naturelle, celui-là, lorsqu'il a commis délits sur délits ou crimes sur crimes, est-il bien fondé à s'en prendre aux imperfections de notre économie sociale?

Ce n'est point assez d'ouvrir des écoles et de répandre largement l'instruction; pour ne pas compromettre les résultats de ces réformes, il faut supprimer cet enseignement du vice et du crime, donné par ceux qui, toujours condamnés, toujours impénitents, retournent sans cesse de la rue à la prison et de la prison à la rue, et, pour supprimer cet enseignement, il faut éloigner sans faiblesse ceux qui le donnent, les récidivistes.

Dans l'ordre politique, on élève contre la loi des considérations budgétaires, en disant qu'elle sera une lourde charge pour le Trésor, et l'on ajoute qu'elle ne pourra jamais donner un résultat pratique parce que nous ne possédons pas de colonie favorable à la transportation. Les considérations budgétaires n'ont pas, dans cette question, la gravité qu'on a voulu leur donner, car les dépenses actuelles, complètement improductives d'ailleurs, ne seront dépassées que pendant les premières années de l'application de la loi. Quant aux résultats qu'elle donnera, on ne peut avoir l'espérance de les apprécier et de les recueillir à bref délai. Mais, parmi nos colonies, nous en possédons certainement qui réunissent toutes les conditions nécessaires pour qu'il soit possible d'y effectuer la transportation des récidivistes.

Nous aurions complètement examiné les objections adressées à la loi et nous les aurions, croyons-nous, réfutées toutes, s'il ne nous restait à répondre d'un mot à une accusation portée contre elle avec une persévérance qu'eût peut-être découragée un examen quelque peu attentif de ses dispositions.

La loi proposée serait une loi politique!

Or, parmi les faits punissables, dont la répétition pourra entraîner l'application des peines de la récidive, quel est celui qui peut être considéré comme ayant un caractère politique? Est-ce le vol, l'escroquerie ou l'excitation des mineurs à la débauche? ou le vagabondage professionnel, le seul, nous le dirons, qui puisse, dans certains cas seulement, appeler les rigueurs de cette loi?

Non seulement nous avons écarté tous les délits ou crimes politiques, mais nous avons voulu, dans la plus large mesure, restreindre l'arbitraire des tribunaux.

C'est ainsi que nous avons écarté une proposition consistant à permettre au juge d'ajouter ou non à la dernière peine celle de la transportation.

## V

Les objections que nous venons d'examiner n'ont pas empêché, depuis plusieurs années, l'opinion publique de se prononcer à diverses reprises et dans divers milieux, sur la nécessité urgente d'arrêter, par une répression énergique, l'accroissement de la récidive et de réclamer, dans ce but, le retour à la législation révolutionnaire, à la peine de la transportation. D'une part, la cour de cassation et les cours d'appel, lors de l'enquête parlementaire sur le régime pénitentiaire ordonnée en 1873 par l'Assemblée nationale, ont admis unanimement le principe de cette peine, des divergences ne s'élevant entre elles que sur les conditions de son application; la commission d'études du conseil supérieur des prisons s'est également prononcée, en 1878, pour cette même peine; d'autre part, dans le public le plus attaché à l'étude des problèmes sociaux, on s'est ému de la situation créée par le développement de la récidive. Au mois d'août 1880, la loge des francs-maçons, *Travail et persévérante amitié*, dans une pétition qui a été couverte de plus de soixante mille signatures, et, une année plus tard, au moment des élections législatives générales, les comités républicains radicaux de Paris (vingtième arrondissement), de Lyon, de Saint-Étienne, de Givors, dans leurs manifestes et dans leurs programmes, ont demandé la transportation des récidivistes, comme l'unique moyen de protéger contre eux la société.

C'est de ces projets et de ces vœux que la proposition actuelle s'est inspirée.

## VI

La transportation est une peine, c'est-à-dire qu'elle ne peut être prononcée que par les tribunaux et ne peut jamais être appliquée par mesure administrative.

C'est une peine accessoire, non politique, perpétuelle et obligatoire.

Peine accessoire, elle ne commence qu'à l'expiration de la peine principale; elle s'ajoute à cette peine, elle ne la remplace pas.

Peine non politique, elle ne s'applique qu'aux crimes ou aux délits de droit commun, jamais aux faits politiques.

Peine perpétuelle, elle atteint pour le reste de sa vie celui qui en est frappé. Cette perpétuité est nécessaire à tous les points de vue. Elle est nécessaire pour la société, car à cette condition seulement elle est exemplaire aux yeux du criminel qui juge surtout des peines par leur durée. Elle est nécessaire aussi pour le condamné dont l'amendement ne se fait que peu à peu, par l'action du temps. Elle l'est enfin pour la colonie parce que, sans elle, la colonisation est impossible, aucun travail ne pouvant être obtenu du transporté qui se considérerait comme de passage seulement dans la colonie.

Peine obligatoire, elle doit, en principe, être impérative et le tribunal ne saurait avoir le pouvoir de la prononcer ou de l'écarter. Elle est une conséquence nécessaire des condamnations antérieures et elle est liée au prononcé de la dernière peine.

Votre Commission, malgré l'avis contraire soutenu avec beaucoup de force par M. Jullien, a pensé que si la transportation n'était pas obligatoire, une jurisprudence s'établirait bientôt dans chaque tribunal, et les différences qui se produiraient dans le degré de sévérité de leurs appréciations, outre qu'elles prêteraient à certaines critiques, donneraient à cette mesure un caractère incertain, variable, entièrement contraire à sa raison d'être comme à son but.

Il est cependant un ordre de délits, ceux de vagabondage et de mendicité, pour lesquels la peine de la transportation n'est pas toujours obligatoire pour le tribunal. Nous dirons plus loin quelles raisons ont dicté cette mesure à votre commission.

## VII

Les caractères de la peine étant ainsi bien déterminés, à qui devra-t-elle être appliquée? Aux récidivistes incorrigibles, c'est-à-dire à ceux qui, par la répétition constante de leurs crimes ou délits, portent atteinte à la tranquillité publique; à ceux qui ont fait du crime ou du délit une profession; à ceux dont les antécédents sont tels que leur retour au bien ne peut plus être

espéré; à ceux, en un mot, dont tout à la fois la perversité et l'incorrigibilité sont bien démontrées.

La transportation s'appliquera donc :

1<sup>o</sup> Aux récidivistes de crime à crime, c'est-à-dire à ceux qui ayant été condamnés pour crime à la réclusion ou à plus d'un an de prison, par admission des circonstances atténuantes, seront de nouveau condamnés pour crime, à l'une de ces deux peines, dans les huit ans à compter de leur élargissement.

2<sup>o</sup> Aux récidivistes de crime à délit, c'est-à-dire à ceux qui ayant été condamnés pour crime à la réclusion ou à plus d'un an de prison, par admission des circonstances atténuantes, seront de nouveau condamnés à deux reprises pour délits, à trois mois de prison chaque fois, dans les huit ans, à compter de leur élargissement.

Deux condamnations pour délits après une condamnation pour crime indiquent une perversité incurable, d'autant plus que les condamnations à trois mois de prison, dans la pratique judiciaire ne sont appliquées qu'en cas de grave culpabilité et ne représentent que les deux cinquièmes des condamnations inférieures à une année de prison.

Ce ne sont d'ailleurs pas les condamnations prononcées pour tous les délits qui peuvent entraîner la transportation, mais seulement celles prononcées pour les délits spécialement et limitativement déterminés par la loi : le vol, l'abus de confiance, l'escroquerie, l'outrage public à la pudeur, l'excitation habituelle des mineurs à la débauche, délits qui présentent un caractère indiscutable de gravité.

A cette liste, la proposition de loi ajoutait le délit de coups et blessures, en laissant toutefois au tribunal la faculté de prononcer ou non la transportation; mais votre Commission, d'accord avec les auteurs du projet, l'a écarté par cette considération surtout que le délit de coups et blessures, tant que des circonstances particulières ne lui ont pas fait perdre le caractère de délit, ne révèle pas par lui-même une perversité absolue.

3<sup>o</sup> Aux récidivistes de délits à crime, c'est-à-dire à ceux qui ayant été condamnés pour délit deux fois, à trois mois de prison chaque fois, dans le délai de huit ans, seront condamnés pour crime, à la réclusion ou à plus d'un an de prison, par admission des circonstances atténuantes, dans le même délai. Il ne s'agit naturellement que des délits déjà spécifiés.

4° Aux récidivistes de délits à délits, c'est-à-dire à ceux qui ont subi quatre condamnations à trois mois de prison chacune, pour délits, dans l'intervalle de huit ans. Il ne s'agit toujours que des délits ci-dessus spécifiés.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux récidivistes âgés de moins de 18 ans ou de plus de 60 ans. Pour les premiers, leur jeune âge permet d'espérer encore leur amendement. Mais, lorsque devenus majeurs de 18 ans, après avoir commis les infractions relevées par la présente loi, ils sont de nouveau condamnés dans les huit années à compter de la première condamnation, soit pour crime à la réclusion ou à plus d'un an de prison, par admission des circonstances atténuantes, soit, pour l'un des délits déterminés, à trois mois de prison, la transportation doit être prononcée contre eux, leur incorrigibilité étant bien démontrée. Pour les seconds nous avons cru que, pas plus que la peine des travaux forcés, celle de la transportation ne pouvait leur être applicable.

Enfin, les récidivistes qui, au jour de sa promulgation, tomberaient sous le coup de la loi, ne seront soumis à la transportation que s'ils sont de nouveau condamnés une fois, dans un intervalle de huit ans à compter de la première condamnation, soit pour crime à la réclusion et à plus d'un an de prison par admission des circonstances atténuantes, soit pour l'un des délits déterminés à trois mois de prison.

La conséquence naturelle de la loi nous a paru être l'abrogation de toutes les dispositions relatives à la surveillance de la haute police et de la loi du 9 juillet 1852 sur l'éloignement de Paris et de Lyon. Tout a été dit sur les effets désastreux de cette mesure préventive; la suppression en était demandée, non seulement par les criminalistes les plus éminents, mais encore par l'unanimité des cours d'appel, comme l'un des obstacles les plus certains à l'amendement du condamné. Instituée comme une protection, elle n'est en réalité qu'une source d'infractions rendues inévitables par la situation faite au condamné.

Nous vous proposons donc de la faire disparaître de nos codes.

## VIII

La loi doit atteindre encore les vagabonds et les mendiants incorrigibles, ce délit particulier que nous avons appelé le vagabondage professionnel. Cette disposition ne constitue pas

plus que les précédentes une innovation, mais seulement, comme nous l'avons montré, le retour à la législation révolutionnaire.

Aujourd'hui, l'accroissement constant du nombre des vagabonds et mendiants récidivistes démontre l'insuffisance des dispositions répressives du Code pénal. C'est ainsi que, depuis quelques années, ont été arrêtés, à Paris seulement, par la préfecture de police :

En 1877 — 11.530 vagabonds et mendiants.

En 1878 — 12.896 — —

En 1879 — 13.143 — —

En 1880 — 13.897 — —

Dans cette foule on comprend, d'ailleurs, qu'il y a des vagabonds de deux sortes. Il importait de distinguer encore ceux qui ont pu être victimes de circonstances tout à fait indépendantes de leur volonté, — mais il sera bien rare que chez ceux-là le vagabondage soit, non plus accidentel, mais, en quelque sorte, chronique, — et ceux qui, de la mendicité, du vagabondage, avec ses ressources occultes, ses profits inavouables, ont fait leur profession, une véritable industrie. L'étude attentive des faits témoigne malheureusement que cette seconde catégorie forme un contingent toujours prêt, où se recrute l'armée des délinquants et parfois des criminels.

Il était donc indispensable que la transportation, qui doit atteindre les condamnés pour vagabondage et mendicité, après quatre condamnations prononcées dans un intervalle de huit ans, ne s'appliquât pas à tous comme une peine fatale et, pour ce délit particulier, votre Commission a cru devoir vous proposer de laisser aux tribunaux le soin de prononcer ou non la transportation suivant les circonstances du délit, s'il n'en a pas été commis d'une autre catégorie; la peine redevenant obligatoire lorsque les condamnations précédentes ont été prononcées à la fois pour vagabondage et pour l'un des autres délits déjà spécifiés.

Dans la seconde catégorie des vagabonds dont nous avons parlé, se placent ceux qui vivent ouvertement de professions inavouables, de la prostitution ou du jeu sur la voie publique. Cependant l'article 270 du Code pénal ne semble atteindre, par sa rédaction, que ceux qui n'exercent habituellement ni métier, ni profession. On pourrait donc soutenir, en s'en tenant à la lettre, que l'exercice de la prostitution aurait pour conséquence

d'exclure l'application de cet article. Sur ce point, l'opinion s'est prononcée avec non moins de force que sur le principe même des mesures applicables à la récidive, et nous vous proposons de modifier comme suit l'article 270.

« Les vagabonds ou gens sans aveu sont ceux qui n'ont ni domicile connu, ni moyen de subsistance, soit qu'ils n'exercent habituellement aucune profession, soit qu'ils vivent du jeu ou de la prostitution sur la voie publique. »

Des objections ont été spécialement adressées à cette disposition de la loi relative à la répression des vagabonds et des mendiants récidivistes. On lui a reproché, d'une part, un excès de sévérité, et, d'autre part, la possibilité d'atteindre des adversaires politiques. Pour ce dernier grief, nous n'avons plus rien à ajouter à ce qui a été dit plus haut; la loi n'atteint et ne peut atteindre aucun fait politique; le vagabondage et la mendicité chroniques n'ont rien de commun avec des faits d'ordre politique. Quant à la première objection, c'est la loi elle-même qui y répond; elle ne frappe pas d'une manière absolue, aveugle; la faculté laissée au tribunal de prononcer ou non la transportation, lorsque ce délit a été commis seul, est la meilleure des sauvegardes et donne la certitude qu'elle sera seulement appliquée lorsque l'incorrigibilité du vagabond ou du mendiant récidiviste sera bien établie. Par une addition au projet primitif, votre Commission a d'ailleurs pensé que lorsqu'aux condamnations pour vagabondage se joindront d'autres condamnations pour délits prévus par cette loi, cette mesure exceptionnelle cessait d'avoir sa raison d'être, et que la transportation devait être de plein droit.

## IX

Le projet originaire fixait à la Nouvelle-Calédonie le séjour des transportés. Plusieurs objections ont été faites relativement à la désignation de la colonie. M. le sous-secrétaire d'État au ministère de la marine a exposé qu'elle n'offrait pas de ressources suffisantes; il a indiqué que son département s'occupait de rechercher la colonie qui pourrait être affectée aux transportés.

Votre Commission a pensé, d'autre part, que la désignation de la colonie était plutôt une mesure d'administration qu'une œuvre législative, et que cette question particulière serait d'au-

tant plus vite tranchée par le gouvernement que le principe de la loi et sa nécessité auraient reçu la sanction des Chambres.

Votre Commission a dû également se préoccuper du régime des transportés, dans la colonie pénitentiaire.

Ils seront d'abord obligés à cette résidence pendant toute leur vie; il en résulte que toute tentative d'évasion doit être sévèrement punie de trois mois à deux ans de prison, que l'autorisation expresse du gouverneur est nécessaire pour quitter la colonie même momentanément et que négliger de demander cette autorisation ou excéder le délai accordé par elle, doit entraîner une peine que nous proposons de fixer de huit jours à six mois de prison.

En cas de grâce de la peine capitale, la transportation sera maintenue à moins d'une disposition spéciale de la lettre de grâce.

Après un séjour de cinq ans dans la colonie, le transporté pourra obtenir l'exercice de tout ou partie des droits dont il aurait été privé par la condamnation prononcée contre lui.

L'administration devra avoir un double but: l'amendement du transporté et le développement de la colonie. Pour arriver à l'un et à l'autre, elle aura plusieurs moyens à employer. Elle devra accorder au transporté tout l'appui qui lui sera nécessaire, lui donner des concessions de terres lorsqu'il les aura méritées par sa bonne conduite, faciliter la constitution des familles et favoriser la colonisation volontaire.

Or, à tous ces points de vue, la loi doit être complétée par un règlement d'administration publique qui déterminera d'une manière détaillée tout ce qui concerne son exécution et particulièrement les conditions auxquelles devront être accordées des concessions provisoires, celles auxquelles elle deviendront définitives, celles de leur retrait; les avances à faire pour frais de premier établissement, leur mode et leur délai de remboursement; les conditions auxquelles le conjoint et les enfants du transporté pourront être autorisés à le rejoindre et auxquelles il pourra leur être accordé des concessions; l'étendue des droits de l'époux survivant, des héritiers ou des tiers sur les terrains concédés.

## X

Votre Commission a été amenée à examiner la proposition de M. Jullien et plusieurs de nos collègues contre les réci-

vistes, (1) laquelle différerait surtout de celle qui vous est soumise en ce que la peine de la transportation n'était pas perpétuelle, ne pouvait être prononcée que pour une durée de cinq à vingt ans, et n'était pas obligatoire pour les tribunaux.

Nous avons fait connaître les motifs pour lesquels elle n'a pas cru devoir l'adopter.

Quant à la proposition de M. Thomson sur la transportation des récidivistes algériens et la responsabilité collective des tribus, la Commission a considéré que par la spécialité des objets auxquels elle touche, cette proposition ne pouvait rentrer dans le cadre de la présente loi, elle se propose d'en faire l'objet d'un rapport spécial. Nous devons cependant mentionner qu'elle a reçu une pétition des habitants de Médéah demandant l'application en Algérie de la loi sur les récidivistes.

Enfin, au cours de ses discussions, votre Commission a jugé qu'il y avait lieu d'abroger l'article 4 de la loi du 30 mai 1854 sur l'exécution de la peine des travaux forcés afin que cette peine s'exécute désormais, par la transportation, pour les femmes aussi bien que pour les hommes.

## XI

La loi qui vous est soumise doit, nous en avons le ferme espoir, produire un double résultat :

Préserver la société dans le présent et dans l'avenir en arrêtant le développement inquiétant de la criminalité et de la récidive; amender le coupable lui-même en l'arrachant à la tyrannie de ses vices, en le transportant dans un milieu nouveau, sur un sol nouveau où il deviendra propriétaire par le travail et auquel il s'attachera par la propriété.

(1) Voyez *Bulletin*, t. VI, p. 88.

(2) *Idem*, t. VI, p. 300.

LA

## JUSTICE CRIMINELLE EN FRANCE

DE 1826 A 1880

ET EN ALGÉRIE DE 1853 A 1880

*Suite du Rapport au Président de la  
République.*

### Crimes contre le propriétés.

Comme on peut le voir par le tableau annexe 3, le nombre moyen annuel des accusations de crimes contre l'ordre public et les personnes n'a presque pas subi de variations pendant le demi-siècle qui vient de s'écouler; l'écart entre les deux chiffres extrêmes, ceux de 1831-1835 et de 1876-1880, est de 114. Il n'en a pas été ainsi pour le chiffre des accusations contre les propriétés, qui est successivement descendu de 3,697 et 4,135 en 1831-1835 et 1836-1840 à 1,785 en 1876-1880; ce qui fait, pour ce dernier chiffre rapproché du précédent, une réduction de 57 0/0. Ces accusations qui entraient, au commencement de cette période de cinquante ans, pour plus des sept dixièmes dans le nombre total des affaires déférées au jury (72 0/0), dépassent aujourd'hui la moitié à peine (52 0/0). C'est, comme je l'ai déjà dit, principalement sur elles qu'a porté la correctionnalisation mise en pratique vers 1850 et continuée depuis.

Les crimes contre les personnes sont dus à des passions diverses et nombreuses; mais les crimes contre les propriétés ont presque toujours pour mobile la cupidité, au moins comme cause déterminante. Pour faire une étude morale et philosophique, il serait utile de connaître les causes occasionnelles. Si les faussaires et les voleurs, qui forment près des neuf dixièmes du total des accusés de crimes contre les propriétés, commettent leurs méfaits pour se procurer de l'argent, ils y sont amenés