

## LA TRANSPORTATION

### AU CONGRÈS DE STOCKHOLM (1)

Peu de questions ont été l'objet d'une discussion plus vive et plus étendue au sein du Congrès de Stockholm que celles de savoir « *quelles sont les conditions auxquelles la peine de la transportation pourrait rendre des services utiles à l'administration de la justice pénale* ».

L'honorable et savant M. de Holtzendorff avait été chargé du rapport préliminaire.

Son premier soin avait été de tracer les limites du débat qui allait s'engager et d'en exclure la peine de la déportation politique, mesure administrative, mesure de sûreté publique qui n'est pas du domaine de la science pénitentiaire.

Il avait fait ensuite observer que la question ne pouvait intéresser tous les États et toutes les législations, « car une condition essentielle à l'applicabilité de la transportation consiste dans l'acquisition préalable de colonies, de possessions lointaines, offrant la possibilité d'un traitement régulier et moralisant, plus un climat convenable à la santé des condamnés et des communications non interrompues, garanties par une force navale suffisante, même en temps de guerre. Il y a donc certaines conditions géographiques, politiques et économiques à réaliser avant de songer à établir la transportation, conditions qui échappent à l'appréciation du Congrès. »

En supposant ces conditions obtenues, que faut-il penser de la transportation considérée en elle-même ? Il est certain que M. de Holtzendorff hésite à émettre une opinion ; qu'il est plutôt

contraire à la transportation ; qu'il comprend l'intérêt qu'un grand pays peut avoir à éloigner de lui une population de malfaiteurs incorrigibles ; mais qu'il préférerait les voir s'éloigner, à l'expiration de leur peine, au moyen d'une émigration volontaire bien comprise, sagement conduite et suffisamment protégée, récompense de leurs efforts pour s'amender. Ce serait, suivant lui, le meilleur moyen de les soustraire aussi bien aux préjugés de la société qu'aux sollicitations de tout genre qui les assiègent à leur sortie de prison. Pour un nombre considérable de condamnés, cette expatriation volontaire deviendrait un bienfait sans compromettre la sûreté et les intérêts de leur patrie adoptive. M. de Holtzendorff pense donc que les soins des sociétés de patronage, dans chaque pays, doivent se porter de ce côté avec le concours des administrations publiques.

Quant à la transportation proprement dite, il y voit de nombreuses difficultés, de nombreux inconvénients, mais rien en somme qui puisse la faire condamner en principe. C'est une question de fait plutôt qu'une question de droit. Rien ne s'oppose à ce que les pays qui l'ont adoptée, poursuivent leur expérience ; mais rien non plus n'engage ceux qui ne l'ont pas adoptée, à entrer dans la même voie. Tel était le sens des conclusions de son rapport ainsi conçues :

« La peine de la déportation n'est pas, en principe, contraire au but de la justice pénale. Mais les difficultés trop nombreuses de son exécution et les dangers évidents qu'elle présente, lui assignent une place exceptionnelle et transitoire au milieu des institutions pénitentiaires. Les expériences les mieux accréditées et le passé des transportations anglaises, ne lui promettent pas un avenir heureux ! »

Le co-rapporteur, M. Mechelin, professeur de droit à l'Université de Helsingfors, n'approuva pas ces conclusions. Adversaire déclaré de la transportation, il en sollicita de la première Section la condamnation absolue, dans les termes suivants : « La peine de la transportation ne peut offrir les mêmes garanties, pour la réalisation du but de la justice pénale, que les peines privatives de la liberté, exécutées dans la mère patrie, sous la surveillance de l'autorité centrale de l'État. Cette peine offre, en outre, le grave inconvénient de faire subir aux colonies les chances dangereuses d'une accumulation de grands criminels, et d'entraver de cette manière l'influence civilisatrice que la mère-

(1) Cette étude est tirée de *La Science pénitentiaire au Congrès de Stockholm* de MM. FERNAND DESPORTES et L. LEFÈBRE.

patrie devrait exercer sur les contrées lointaines qu'elle s'est soumises. »

La discussion s'engagea de suite, vive, ardente, des deux côtés nourrie de faits et soutenue par une égale conviction. Elle occupa deux séances. Les conclusions de M. Mechelin furent appuyées principalement par M. l'inspecteur général Beltrani Scalia, secondé par M. le Conseiller T. Canonico et le professeur Brusa, tous trois délégués du gouvernement italien.

La cause est jugée, dirent-ils; l'expérience a condamné la transportation. L'épreuve qu'en a faite l'Angleterre, est décisive: ce pays y a perdu l'Amérique du Nord, il a failli y perdre l'Australie, cela suffit. Depuis Jérémie Bentham qui en avait démontré les inconséquences et les périls, jusqu'à M. W. Hinde, inspecteur général des prisons de l'Australie du Sud, qui écrit au Congrès « que l'expérience de la transportation faite dans son pays a été telle qu'elle doit être complètement abandonnée; que l'effet moral qu'elle y a produit a été des plus pernicieux; qu'elle est contraire au bien-être des communautés en voie de développement; que les maux engendrés dans les nouveaux pays et provoqués par la présence de criminels importés, sont de beaucoup plus considérables que le bien que leur déportation produit dans le pays qui s'en débarrasse », tous les criminalistes, tous les jurisconsultes, tous les administrateurs de la Grande-Bretagne ont été unanimes pour proclamer qu'elle doit être rayée du Code pénal des peuples civilisés.

Une autre nation encore en a fait l'expérience: la Russie. Quel bien en a-t-elle retiré? Voici les renseignements que fournit au Congrès le secrétaire de la Commission chargée de préparer la révision des lois pénitentiaires de l'empire, M. Kovtzeff:

« Il fut un temps où les meilleurs esprits, en Russie, croyaient que la transportation produirait de bons résultats à un double point de vue: celui de la suppression des crimes et celui de la colonisation. Mais, après un siècle de travaux assidus, d'expériences faites sans doute très consciencieusement, les législateurs et les hommes pratiques ont complètement changé d'opinion.

» Au mois de novembre 1877, dans une des séances de la Commission du Conseil de l'Empire pour la réforme pénitentiaire, en discutant la question de la transportation, un membre

fut d'avis que les *résultats déplorables* de la transportation (déportation) devaient être attribués au mauvais choix de l'endroit destiné à être colonisé; il ajoutait que l'arrondissement d'Altây, faisant partie de la propriété privée de l'empereur et ayant besoin d'ouvriers pour l'exploitation des riches mines qui s'y trouvent, pourrait servir de lieu de déportation. Les représentants du cabinet de Sa Majesté furent consultés et l'un d'eux, connu par sa longue expérience en qualité de gouverneur de cet arrondissement, supplia la Commission de débarrasser Altây de la « peste de la déportation. »

» Il résulta des délibérations de ladite Commission un projet de loi qui, je l'espère, entrera en vigueur dans quelques mois et aux termes duquel la *déportation est entièrement abolie comme peine applicable aux crimes de droit commun.*

» On me dira peut-être que ces résultats déplorables sont dus à une mauvaise organisation: mais je pourrais citer une centaine d'exemples où les efforts les plus consciencieux, les sacrifices les plus louables ont été faits, et j'espère que ces exemples auraient assez d'éloquence pour prouver que l'insuccès absolu provient non pas de l'organisation, mais bien du principe même de la transportation.

» Voici un de ces nombreux exemples: Vers 1830, le gouvernement a fait construire des villages entiers pour les déportés, les a fournis de bétail et d'instruments agricoles, ce qui entraîna une dépense de 100,000 roubles (400,000 francs). Eh bien, malgré ces efforts, malgré toutes les précautions, l'inspection qui eut lieu l'année suivante établit que, de deux cents condamnés qui y furent transportés, il en restait quarante; les autres avaient abandonné les maisons et s'étaient enfuis, bravant tous les obstacles, pour regagner leur patrie.

» J'ajouterai encore que, si vous aviez sous les yeux les journaux de la Sibérie, vous verriez des colonnes entières remplies des crimes les plus atroces commis par les déportés; vous y liriez que les villes et les villages sont quelquefois mis en état de siège, grâce à cet élément qui devait, disait-on, apporter la prospérité et le bien-être.

» Pour ma part, je saluerai l'abolition de la déportation (comme peine applicable aux délits de droit commun) comme le commencement d'une ère nouvelle pour la réforme pénitentiaire en Russie. »

Quant à la France, poursuivait M. Beltrani Scalia, son exemple est-il concluant? La peine de la transportation, introduite dans le Code pénal par des lois de la révolution, a été longtemps abandonnée en fait. En 1847, dans le projet de réforme préparé par une Commission de la Chambre des Pairs, elle a été condamnée en principe, de l'aveu du gouvernement et de la majorité des cours royales; les plus grands criminalistes, MM. le président Bérenger, Ch. Lucas, Faustin Hélie, de Tocqueville, de Beaumont se sont rangés à cette opinion. Rétablie, comme par surprise, dans la législation française par le décret inconstitutionnel du 8 décembre 1851, elle y fut maintenue, sans débat, par la loi du 30 mai 1854. Quels ont été ses résultats? La triste légende de la Guyane, d'où s'évadèrent presque tous ceux que la fièvre jaune ne fit pas périr, serait là pour le raconter, si l'amiral Rigault de Genouilly, dans un rapport envoyé au Congrès de Londres, en 1872, si l'amiral Fourichon, dans sa déposition devant la Commission d'enquête pénitentiaire, avec la grande autorité qui s'attache à leur expérience et à leurs fonctions, n'avaient divulgué la vérité. L'épreuve réussit mieux, dit-on, à la Nouvelle-Calédonie: nous le saurons peut-être un jour, si les Canaques le permettent; en tout cas, des périls sans cesse renaissants, des évasions continuelles, cent millions de dépenses, voilà quant à présent le bilan de la Nouvelle-Calédonie. Cent millions! Si la France les avait employés dans les prisons départementales, la réforme pénitentiaire qu'elle poursuit, serait depuis longtemps accomplie!

Mais qu'a donc à faire la transportation avec la réforme pénitentiaire? Ce n'est pas une peine, ce n'est qu'un expédient!

Il arrive, pour les peuples parvenus à un certain degré de civilisation, un moment où la présence d'une multitude de malfaiteurs incorrigibles, échappés ou sortis des prisons et des bagnes, constitue pour eux un danger intolérable auquel leurs gouvernements cherchent à les soustraire. Enfermer ces gens dans une prison perpétuelle, c'est par trop dur; les maintenir au bagne, c'est trop répugnant; d'ailleurs, de la prison et du bagne, ils peuvent s'échapper. Que faire pour s'en débarrasser? On possède, par delà les mers, des colonies lointaines, dont la population clairsemée est trop faible et trop pauvre pour se plaindre et pour résister. Il n'y a qu'à transporter là-bas tous ces malfaiteurs. Ils y resteront par la force des lois ou par la force des

choses, car, fussent-ils libérés, ils ne trouveront jamais les moyens de se rapatrier. Ils y deviendront ce qu'il plaira à Dieu, aux sauvages et à la fièvre jaune. Quant à la mère-patrie, elle n'aura plus à se préoccuper de ces enfants maudits qui la gênent et qu'elle abandonne!

Voilà le calcul. Eh bien, l'expédient ne répond pas au calcul. D'abord, il est ruineux pour les peuples qui ne craignent pas d'y recourir.

Reculer un problème, ce n'est pas le résoudre. Si civilisé qu'il puisse être, un peuple ne sera jamais assez barbare pour abandonner ses transportés sur une plage déserte et ne plus s'en inquiéter. Si la colonie est de date récente, la métropole devra pourvoir elle-même et pendant de longues années à tous les besoins des transportés. Si la colonie a déjà quelques ressources, la métropole devra prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger la population honnête et libre, la fortifier, la développer: la colonisation devra marcher de pair avec l'œuvre pénitentiaire. La métropole devra exercer, à trois mille lieues de distance, la même surveillance, la même police, la même justice que sur son propre territoire. La situation restera donc la même avec cette différence qu'elle fera naître des périls beaucoup plus considérables: « Je suis franchement d'avis, disait sir Elliot, secrétaire des colonies anglaises, que les colonies pénales que l'Angleterre a eues, lui coûtèrent *énormément* et qu'aujourd'hui les difficultés et les dépenses seraient beaucoup plus fortes. »

Ruineuse pour la métropole, la transportation ne l'est pas moins pour la colonie. « Est-ce bien le rôle des pays de l'Europe que d'envoyer au sein de populations qui n'ont pas encore reçu leur part des progrès de l'humanité, tout ce qu'il y a de plus abject, de plus pervers, de plus immoral parmi leurs habitants? » Quels désordres ces transportés vont-ils faire naître, soit qu'ils ne trouvent pas de femmes pour fonder des familles, soit qu'ils engendrent une race de parias criminels avec les condamnées auxquelles l'administration pénitentiaire essaiera de les unir! En Australie, les descendants de convicts sont encore à l'heure présente l'objet d'une vive répulsion.

Quelle concurrence ils vont faire au travail libre, après lui avoir prêté pendant quelque temps un concours plus ou moins utile, plus ou moins précaire! Les colonies anglaises ont depuis

longtemps répondu à ces questions : l'envoi des convicts n'a pas été une des moindres causes de la guerre d'indépendance aux États-Unis ; en Australie, il a failli récemment — n'eût été la prudente sagesse du gouvernement anglais — donner lieu à un mouvement semblable.

Ainsi, lorsque les colonies qui reçoivent des transportés sont assez fortes pour refuser le funeste présent que leur impose la métropole, la transportation doit s'en éloigner et porter ailleurs son activité toujours renouvelée et toujours impuissante, en laissant derrière elle, inutiles et improductives, les dépenses considérables qu'elle a rendues nécessaires.

L'expédient en lui-même est donc désastreux ; et fût-il bon, fût-il honnête, fût-il juste, on ne saurait raisonnablement y recourir. Mais, ajoutaient les adversaires de la transportation, il est aussi contraire à la justice qu'à la saine politique !

La transportation peut-elle atteindre le but moral, le but social que la justice pénale se propose ? A-t-elle avec elle la moindre analogie ? Présente-t-elle un seul des caractères essentiels de la peine ?

La peine doit s'efforcer d'amender le coupable ; en tout cas, de ne pas le démoraliser davantage : la transportation le plonge dans la promiscuité la plus dangereuse, d'abord dans les pontons du navire qui l'emmène, où pendant de longs mois il reste inoccupé ; ensuite au sein même de la colonie, où la surveillance la discipline, la répression ne peuvent pas être ce qu'elles sont dans les pénitenciers de la métropole. C'est une aussi abjecte promiscuité que dans les prisons communes et dans les bagnes, avec beaucoup plus de facilités pour commettre toute espèce de méfaits. Le travail qui produit une concurrence fâcheuse lorsque les condamnés sont libérés, doit nécessairement, tant qu'ils sont employés par l'État, se ressentir du relâchement de la discipline, des exigences d'un climat nouveau, de l'indifférence d'ouvriers qui se savent protégés contre toutes les conséquences de la misère et du chômage. — L'esprit de révolte est sans cesse entretenu par la fréquence des évasions. « On sait quelles évasions ont été effectuées de certaines îles, situées au milieu de l'Océan et entourées d'obstacles insurmontables, évasions presque romanesques dont le souvenir et le retentissement énorme compromettent beaucoup plus l'autorité de l'administration que ne le font les évasions accidentelles de l'enceinte des prisons du continent. »

La peine doit être équitable, elle doit se mesurer à la gravité du délit, réserver ses moindres rigueurs pour les moins coupables. La transportation est tout autre. C'est aux moins pervers qu'elle est le plus dure, c'est à ceux qui ont conservé dans leur cœur quelques sentiments honnêtes inspirés par l'amour de la famille, par l'amour du pays, par le regret du passé, qu'elle apporte toutes les douleurs, tous les désespoirs d'un exil éternel. Combien parmi les grands criminels qu'elle atteint, s'en trouve-t-il dont les forfaits n'ont pas été inspirés par l'habitude invétérée du crime, mais par quelque mouvement violent de passion qui laisse substituer dans leur cœur des sentiments humains ? « La transportation agit donc d'une manière tout à fait inégale et frappe le plus fortement celui qui est le moins dangereux. » C'est ce que faisait observer, dans son ouvrage intitulé *Des peines et des Prisons*, le prince Oscar de Suède, père du roi régnant. S. A. R. ajoutait, en parlant des difficultés presque insurmontables qui empêchent les condamnés à temps de revenir dans la métropole après leur libération : « On dira peut-être que l'avantage de l'État se trouve précisément dans ce fait qu'une condamnation à la déportation pour un certain temps bannit en réalité le criminel pour toujours. Mais cette législation blesse encore, et très gravement, le principe sacré d'après lequel la peine doit être en juste rapport avec le délit. Et comme, en général, toute violation des principes du droit emporte sa punition, l'État aura ainsi encouragé le criminel à commettre, dès l'abord, le crime le plus grand qui soit puni de la déportation (les suites étant d'ailleurs toujours les mêmes) et à se rendre plus dangereux encore pour la sûreté publique. »

Enfin la peine doit être inflictive et, par conséquent, exemplaire : la transportation peut bien ajouter pour les moins pervers la douleur de l'exil à la perte de la liberté, mais elle n'inspire aucun effroi aux malfaiteurs de profession, aux incorrigibles qui quittent sans regrets un pays où rien ne les attache, ni intérêts matériels, ni liens de famille ; dont l'esprit aventureux se plaît aux perspectives d'un lointain exil sous un ciel inconnu, et pour qui l'idée du châtement disparaît pour faire place à celle du voyage. Il y a dans la transportation, dans les passions qu'elle développe chez les malfaiteurs, une cause permanente qui les pousse à commettre des crimes plus graves pour être bien sûrs de pouvoir goûter de la vie nouvelle réservée aux trans-

portés. Cette objection a une force si considérable qu'il faudrait, à défaut de toute autre, la considérer comme décisive. Est-elle fondée? On ne saurait à cet égard récuser ni l'exemple de l'Angleterre ni celui de la France. Il a été constaté, en Angleterre, qu'une augmentation progressive dans le chiffre de la criminalité avait été la conséquence de l'application du système de la transportation, et que la suppression de ce système, son remplacement par le travail pénal, avait été immédiatement suivi d'une décroissance également progressive. Quant à la France, les pouvoirs publics préparent, en ce moment même, une loi qui, sans se faire scrupule de renverser l'échelle pénale, a pour objet d'ordonner que les condamnations aux travaux forcés qui auront été prononcées pour des crimes commis dans l'intérieur des pénitenciers, soient exécutées dans ces pénitenciers mêmes, lorsqu'il aura été constaté que ces crimes auront eu pour mobile le désir de substituer au régime de la maison centrale celui de la transportation. L'administration française a reconnu qu'un grand nombre de crimes, commis dans l'intérieur de ses prisons, n'avaient pas eu d'autre cause. Tous ceux qui, en France, ont quelque habitude de la justice criminelle, peuvent citer de nombreux exemples de malfaiteurs recherchant les circonstances aggravantes pour *gagner la Nouvelle-Calédonie*. N'est-ce pas la démonstration la plus évidente de cette vérité que la transportation ne remplit, par elle-même, aucune des conditions d'une bonne justice pénale et que l'épreuve qui en a été faite, doit la faire rejeter de la législation des peuples civilisés?

L'attaque avait été vive. Il appartenait à l'honorable M. Michaux, directeur de nos colonies et délégué du ministère de la marine, d'y répondre. Il fut assisté dans cette tâche, difficile à remplir devant un auditoire peu favorable, par un des délégués du Conseil supérieur des Prisons qui ne pouvait oublier que le Conseil, dans sa dernière session, loin de condamner la transportation, avait demandé au gouvernement de l'étendre aux récidivistes, conformément aux vœux exprimés dans l'enquête de 1872 par un grand nombre de cours d'appel.

Les délégués français durent reconnaître d'abord ce qu'il pouvait y avoir de fondé dans les critiques dirigées contre la transportation, ou plutôt contre la manière dont la transportation est appliquée en France. Il est certain qu'en fait et contrairement à l'intention du législateur, elle constitue pour les

délinquants incorrigibles, pour ceux qu'aucun lien honnête ne rattache à la société, une peine moins dure que la réclusion dans une maison centrale, moins dure surtout que ne le serait une détention prolongée dans un pénitencier cellulaire. Il est avéré que, soit au cours des poursuites, soit au cours de la détention, les plus dangereux malfaiteurs désirent être transportés et vont parfois jusqu'à commettre de nouveaux crimes pour l'obtenir. Il est donc évident que, dans l'opinion du moins des malfaiteurs eux-mêmes, la peine de la transportation, telle qu'elle est pratiquée chez nous, n'est pas suffisamment inflictive et, par conséquent, n'est pas suffisamment exemplaire. M. Michaux en convint sans peine; il ajouta que depuis longtemps, il avait émis l'opinion que l'embarquement des transportés devrait être, dans tous les cas, précédé d'une période suffisamment prolongée de réclusion sévère dans un pénitencier cellulaire; que le ministère de la marine en avait fait la proposition, et qu'il regrettait que cette proposition n'ait pas été accueillie. De son côté, M. Fernand Desportes alla jusqu'à dire que, dans sa pensée, la transportation ne devrait pas constituer, à elle seule et par elle-même, la peine réservée aux crimes les plus graves; qu'elle ne devrait s'appliquer qu'à la dernière période de cette peine; qu'elle devrait être précédée d'une détention cellulaire dont la durée, proportionnée à la gravité de l'offense, pourrait être abrégée par la bonne conduite des condamnés. Dans ce système, la transportation ne serait en réalité que le mode de libération provisoire applicable aux longues peines et aux peines perpétuelles. Qui ne comprend qu'avec un tel système ou même avec la mesure plus simple proposée par M. le directeur des colonies, les malfaiteurs, ne pouvant éviter les rigueurs de la réclusion, ne trouveraient plus dans la transportation cet attrait funeste dont le moindre inconvénient est de détruire la gradation des peines? Qui ne comprend aussi, qu'envoyés à la colonie après avoir subi une période d'épreuve, les condamnés y arriveraient dans des conditions bien plus favorables pour profiter du régime nouveau qui les y attend?

Quel est donc ce régime? N'est-il, comme ses adversaires le prétendent, que la mise en œuvre coûteuse d'un procédé purement empirique pour débarrasser la métropole des malfaiteurs qui l'encombrent? Est-il au contraire la réalisation d'un système

fondé sur les vrais principes de la science pénitentiaire et se rattachant à une conception très élevée ?

Pour répondre à cette question, il faut interroger les faits et ne pas en isoler la théorie. « C'est assurément une grande force pour une opinion de pouvoir s'appuyer sur l'assentiment de publicistes considérables, de savants jurisconsultes, de philosophes éminents, surtout de philosophes couronnés ! Il est cependant une autorité plus décisive ; c'est l'autorité de l'expérience, l'autorité des faits. » C'est cette autorité qu'il convient d'invoquer pour défendre la transportation des attaques dirigées contre elle par des adversaires qui ignorent ou qui méconnaissent les conditions dans lesquelles se sont accomplis ou s'accomplissent les différents essais dont ils ont parlé.

Ils ont parlé de la tentative faite par la France à la Guyane : s'il faut avouer que cette tentative n'a pas réussi, il faut reconnaître aussi que son insuccès n'a eu d'autre cause que l'insalubrité du climat. — Ils ont parlé des expériences faites par l'Angleterre en Australie et par la Russie en Sibérie : il sera facile d'en expliquer plus tard l'interruption ou l'abandon. Mais ils n'ont pas parlé de la Nouvelle-Calédonie, où se poursuit depuis 1860, à travers beaucoup de difficultés sans doute, mais de difficultés surmontées, une entreprise rationnelle, fructueuse et qui, pour beaucoup de bons esprits en France, pour le parlement, la magistrature, le Conseil supérieur des prisons, peut paraître décisive.

Que fait ressortir d'abord cette entreprise ? « Depuis un demi-siècle, a dit M. Michaux, à côté de l'idée du châtement est venu s'en placer une autre : l'idée de régénération et de correction. Le difficile n'est pas d'emprisonner un homme, c'est de le relâcher. » Or l'expérience faite à la Nouvelle-Calédonie met en relief l'influence moralisatrice de la transportation sur les transportés, influence d'autant plus remarquable que ceux-ci semblent moins préparés à la subir. Elle démontre qu'après un certain temps de captivité, les transportés peuvent être relâchés sans inconvénient, d'abord en état de libération conditionnelle, et, plus tard, en état de libération définitive.

Le système repose tout entier sur cette idée qu'il est presque toujours possible de triompher des instincts vicieux d'un mal-faiteur, si incorrigible qu'il paraisse, quand on parvient à le soustraire au milieu dans lequel ses instincts se sont d'abord

développés. En admettant qu'un condamné sorte du bagne et de la maison centrale avec le ferme propos de ne pas retomber dans ses anciennes fautes ; qu'il ne soit pas l'objet d'une répulsion qui le rejette presque fatalement dans le crime : qu'il trouve, grâce aux protections éclairées qui l'entourent, un emploi honnête et suffisamment lucratif, ne devra-t-on pas craindre que ses bonnes dispositions ne cèdent tôt ou tard aux penchants, aux occasions, aux relations qui l'ont perdu une première fois ? Que sera-ce donc s'il retombe, sans ressources et sans appui, dans le milieu corrompé où il a d'abord vécu ? Pour lui, la récidive sera pour ainsi dire forcée. Il ne peut pas être honnête, quand même il le voudrait.

La transportation le dérobe à son passé, aux compagnons qui l'ont entraîné, aux circonstances qui l'ont perdu. Elle le place dans un monde nouveau que lui-même va contribuer à créer, et où personne n'aura le droit de le rebuter ni de le flétrir ; elle le prépare à la vie nouvelle qui l'attend ; elle ne l'abandonne à lui-même qu'après une épreuve sérieuse et prolongée pendant laquelle elle a pu lui assurer des moyens d'existence. Cet homme ne va donc plus trouver, au seuil même du pénitencier, la honte et le dénûment, le désespoir et le crime : il peut être honnête s'il le veut.

Le voudra-t-il ? Comment la transportation lui en aura-t-elle inspiré la résolution ? Par quels moyens aura-t-elle réformé sa mauvaise nature ? Elle aura fait naître dans son cœur, elle y aura développé des sentiments jusqu'alors inconnus. A cet aventurier qui n'a vécu que de rapines, à ce déclassé que le dénûment a conduit au crime, elle aura dit : votre place est ici marquée d'avance parmi les gens honnêtes et utiles : apprenez un métier et vous l'exercerez facilement au milieu d'une société naissante ; défrichez ces terres, fécondez-les par votre labeur, et, quelque jour, elles vous appartiendront, l'État vous les concédera. En attendant le moment de votre libération définitive, une libération conditionnelle vous permettra de vous préparer à la vie libre, à la vie honnête, d'exercer vos forces ; ouvriers, de travailler chez des particuliers ; agriculteurs, de cultiver à votre profit des concessions provisoires. Est-ce là le travail auquel on faisait allusion tout à l'heure, le travail pénal, la poutre soulevée par quarante forçats, la chiourme trainant son boulet sous le bâton ? Non, c'est le travail honnête, utile et moralisateur ; c'est le travail apprécié par la population libre, qui fait, dit un Rapport publié par le Ministre de la Marine, que les

libérés conditionnels, ouvriers d'industrie, sont réclamés par elle avec instance. « Le travail des libérés est tellement demandé, écrivait le gouverneur, qu'ils trouvent tous à s'engager très vite lorsque finit leur peine; souvent ils sont retenus longtemps à l'avance. Leur placement à Nouméa même serait immédiat, si la prudence n'exigeait pas que leur nombre y fût limité. » C'est le travail agricole qui isole et calme l'esprit par le spectacle de la nature; qui crée des établissements comme celui de Bourail, défriche les terres, exploite les forêts, construit des villages; c'est le travail qui, en quelques années, transforme une terre sauvage, élève des constructions, nivelle des collines, creuse des ports, trace des routes, fait des canaux et des aqueducs, prépare, en un mot, la voie de la civilisation! Voilà le travail auquel on applique les condamnés de la Nouvelle-Calédonie, le travail qui les transforme en ouvriers honnêtes, en agriculteurs utiles. « Au 31 décembre 1875, il y avait dans la colonie 1,063 libérés, dont 259 seulement étaient occupés au dépôt de l'île Nou. Dans ce nombre 784 vivaient entièrement du fruit de leur travail, 164 seulement recevaient des subsides alimentaires, et 115 restaient tout à fait à la charge de l'État. »

Le Rapport officiel dit encore: « Il faut ajouter au chiffre des libérés 238 personnes composant leurs familles et sur lesquelles 226 ne coûtent rien à l'État. » La transportation en effet ne se borne pas à relever le condamné par le travail et l'espérance, par la certitude de trouver, s'il le veut, une condition honnête et lucrative dans la société coloniale; elle s'efforce de l'associer aux destinées de cette société en lui permettant d'y fonder une famille. A cet homme qui n'a souvent connu dans la métropole d'autre abri que celui des bouges ou des tripots, elle ouvre cette perspective de s'asseoir un jour au foyer domestique, entouré de sa femme et de ses enfants. L'administration permet aux condamnés mariés, qui sont rares, il est vrai, de faire venir, lorsqu'ils ont mérité d'être mis en libération provisoire, leur famille dont elle facilite le transport; elle cherche pour ceux qui sont restés célibataires des femmes pouvant leur convenir; elle élève des églises, des écoles; elle met à leur portée toutes les ressources intellectuelles et morales dont elle peut disposer.

La propriété, le mariage, la paternité, tels sont donc les mobiles à l'influence desquels la transportation demande la

régénération des hommes qu'elle va prendre dans les rangs les plus infimes et les plus dégradés de la société métropolitaine pour en faire les pionniers d'une nouvelle société coloniale. Qui pourrait contester la grandeur d'une telle espérance?

Cette espérance n'a pas été trompée! M. le conseiller Babinet alors qu'il était directeur des grâces, de 1867 à 1870, a eu la pensée de rechercher ce qu'étaient devenus un certain nombre de transportés, antérieurement condamnés; il a fait porter exclusivement ses recherches sur des criminels d'habitude, sur des récidivistes incorrigibles; et, dans les tableaux qu'il a dressés, il les a montrés « concessionnaires, bons maris, bons pères, exonérant l'État et relativement irréprochables dans un milieu social où personne n'a le droit de reprocher à son voisin son passé déshonorant ».

Un chiffre, plus éloquent peut-être que ce document, vient lui prêter une autorité singulière. On sait qu'autrefois, parmi les forçats libérés, la récidive atteignait le chiffre énorme de 95 0/0; à la Nouvelle-Calédonie, ce chiffre s'est abaissé d'une façon presque miraculeuse: « J'ai ici sous les yeux, disait M. le Directeur des colonies, un tableau duquel il résulte que, sur un personnel de plus de 7,000 transportés, il ne s'est pas produit plus de 3 0/0 de récidive, et notez que plus de la moitié de ces nouvelles fautes ont eu pour cause des tentatives d'évasion, c'est-à-dire le plus excusable de tous les crimes. C'est là l'essence même d'un système pénitentiaire moralisateur; c'est là la pierre de touche par excellence: tout système qui ne rend pas compte de ses libérés m'est suspect. »

Qui pourrait, en présence de ces faits, contester que la transportation, pratiquée dans un milieu convenable, avec un ensemble de mesures habilement concertées, ne puisse atteindre le but suprême auquel aujourd'hui toute peine doit tendre: l'amendement du coupable? Et qui pourrait citer un système ayant jusqu'à ce jour plus complètement réussi? Sans doute, la Nouvelle-Calédonie n'est pas et ne sera jamais un paradis terrestre; sans doute, un certain nombre de malfaiteurs tromperont tous les efforts tentés en vue de leur régénération et resteront dans les pénitenciers de l'État comme des esclaves volontaires de la peine. Mais combien, en plus grand nombre, qui dans la métropole seraient presque fatalement retombés dans le crime, deviendront, dans la colonie, des citoyens honnêtes et utiles!

Par les procédés mêmes qu'elle emploie, la transportation répare bien vite l'apparente inégalité que ses adversaires dénoncent en elle. Elle est, dit-on, plus dure pour ceux qui ont su garder quelque chose d'humain au sein même de leur dépravation, qui regrettent leur famille, leur pays, et qu'elle frappe d'un exil éternel, comme les malfaiteurs incorrigibles. Mais combien le sort de ceux-là sera meilleur que celui des incorrigibles, au sein de la colonie; comme il leur sera plus facile de recevoir l'influence bienfaisante des bons sentiments que le travail et l'espérance réveilleront en eux; comme le moment de la libération provisoire et de la grâce définitive sera pour eux et plus rapproché et plus facile à atteindre!

C'est donc à bon droit que, s'appuyant sur l'autorité des faits, voyant à la Nouvelle-Calédonie la transportation telle qu'elle est, telle qu'elle peut être, ses partisans répondent à ses adversaires: Non, ce n'est pas un expédient coupable, un procédé empirique pour se débarrasser d'une population dangereuse; c'est un système honnête, judicieux, utile, donnant de bons résultats et répondant à toutes les données, à toutes les exigences de la justice pénitentiaire!

Faut-il maintenant descendre dans le détail des objections pratiques? C'est un système ruineux, a-t-on dit. — Rien ne coûte plus cher que le crime, répondait M Michaux; par conséquent, le système qui diminue le plus la criminalité est toujours le plus économique. Mais, sans s'arrêter à cette observation parfaitement vraie, ne peut-on, en examinant les chiffres indiqués, en démontrer l'exagération? La transportation, assure-t-on, coûte déjà plus de cent millions à la France! Il est vrai; mais, de cette somme, il convient de défalquer soixante millions environ engloutis dans le gouffre de la Guyane et ne devant pas être mis à la charge de la Nouvelle-Calédonie. Et puis il faut tenir compte des dépenses qu'aurait occasionnées dans la métropole l'entretien des transportés pendant un temps égal à celui de leur transportation. Il faut également considérer ce qu'aurait coûté, non pas à l'État seulement, mais au pays lui-même, la récidive des forçats libérés. Enfin, il est juste de mettre, en regard de la dépense, la valeur des richesses créées par la transportation, non seulement autour du pénitencier, mais encore dans la colonie tout entière, et le bénéfice réalisé par l'État sur le travail des condamnés, qui constitue, dès aujour-

d'hui, une plus-value de six centimes par jour sur leurs frais d'entretien. Les dépenses d'exploitation ne sont pas, en réalité, en y comprenant même les frais de transport, beaucoup plus fortes aux colonies que sur le continent. Les charges plus ou moins considérables qui pèsent sur la transportation, proviennent de la prise de possession des lieux où elle s'établit. Ici, on le comprend, tout dépend des circonstances.

Mais, poursuit-on, il arrive un moment où ces sacrifices deviennent inutiles, où la métropole doit en abandonner les fruits, où l'œuvre de la transportation disparaît. « C'est une loi sociale, dit M. de Holtzendorff, que plus la transportation obtient de succès économique et colonisateur, plus elle doit être abrégée dans sa durée historique. » C'est incontestable. La transportation ne peut marcher qu'à l'avant-garde de la civilisation; dès qu'elle a marqué pour elle un nouveau champ d'expérience, elle doit quitter la place et porter plus avant ses investigations et ses efforts. Est-ce à dire que son œuvre soit vaine et qu'il n'en reste rien? N'est-ce donc pas un avantage suffisant que d'avoir laissé derrière elle une colonie vivante et pleine d'avenir, et qui ne la pousse en avant que lorsqu'elle est assez forte pour se passer de son appui? A-t-elle été stérile l'œuvre de la transportation anglaise qui disparaît en laissant derrière elle l'Australie?

C'est à la transportation que l'Australie doit son origine. Ce beau pays, en ce moment même le rendez-vous des peuples civilisés, ne voyait sur ses rivages, il n'y a pas encore longtemps, que des bandes affamées de malfaiteurs repoussés par la mère-patrie. Ces malfaiteurs ont ouvert la voie, et la civilisation a pénétré dans ces contrées désertes; elle s'est avancée sur leurs traces, elle les a poussés devant elle; puis elle a fini par rougir de leur alliance, par souffrir de leur voisinage et par demander leur expulsion. Nous avons, à cet égard, recueilli à Stockholm un bien curieux témoignage, un témoignage qui réduit à néant les arguments que les adversaires de la transportation prétendent tirer contre elle de sa suppression en Australie, celui de sir Georges Arney, ancien grand-juge à la Nouvelle-Zélande, et délégué du gouvernement de ce pays. « Une des raisons avancées pour soutenir qu'aucun système de transportation ne doit être admis, nous a-t-il dit, est que ce système a déjà été trouvé inefficace et qu'en Angleterre même, après l'avoir essayé sous ses

diverses formes, on a supprimé les établissements de déportation des colonies australiennes. Je crois cependant que la raison principale que l'Angleterre a eue de prendre cette décision, est l'opposition constante et formelle de ses colonies à admettre l'élément *convict*, non seulement au milieu de leur population, mais même dans leur voisinage. Je résidais à la Nouvelle-Zélande à l'époque où cette opposition était à son apogée, et je puis certifier que le gouvernement britannique était fort attaché à son système de transportation, en dépit de la résistance des colonies, qu'il y persista avec une véritable ténacité, jusqu'au moment où il a été contraint de céder. Il y a donc lieu de reconnaître que c'est sous la pression de cette opposition que la transportation a été abandonnée en Angleterre, et non parce que le système lui-même a été reconnu mauvais. »

Le gouvernement anglais a si peu condamné la transportation qu'il l'a maintenue là où il pouvait la maintenir sans rencontrer de résistances locales, aux Indes par exemple. Nous avons également entendu l'honorable D<sup>r</sup> Mouat, qui nous a dit ceci : « Dans les Indes, dont j'ai une connaissance personnelle, la transportation à Singapooré et à Malacca des détenus condamnés à de longues peines a parfaitement réussi et n'a cessé que lorsque ces possessions furent mises sous la dépendance du ministre des colonies. J'ai visité ces établissements et puis témoigner de leur entier succès. Presque tous les travaux publics sont exécutés par les condamnés, et on regrette beaucoup la perte de ces colonies pénitentiaires qui ont été, sous ma direction, transférées aux îles Andaman ! »

La transportation n'a donc quitté l'Australie qu'après y avoir accompli son œuvre, et, jusqu'à ce que la Nouvelle-Calédonie refuse son concours, puisse-t-elle y rendre les mêmes services !

L'exemple de la Russie n'est pas plus concluant. Quels qu'aient été les efforts des agents du gouvernement russe, auxquels M. Kokowzeff a rendu une justice sans doute méritée, la Sibérie était un terrain trop mal choisi pour que la transportation pût y réussir. Les condamnés ne sont pas des émigrants volontaires. Il faut, pour les retenir dans les lieux de transformation, d'une part, un climat favorable qui ne leur impose pas une trop pénible existence ; d'autre part, une surveillance assez active pour leur retirer tout espoir raisonnable de pouvoir s'évader. Or, on sait ce que c'est que le climat de la Sibérie ; on sait

aussi quelle peut y être la surveillance d'agents qui, au dire de M. Kokowzeff, laissent s'échapper, d'un seul établissement et en une seule année, cent soixante détenus sur deux cents qui s'y trouvaient sous leur garde !

Il est certain que la transportation ne peut pas réussir partout, sous toutes les latitudes, dans toutes les conditions. Comme le disait M. Michaux, c'est une question de mesure. Mais il est également acquis que, dirigée avec dévouement, intelligence et sagesse, elle doit donner d'excellents résultats. L'expérience faite à la Nouvelle-Calédonie ne peut être perdue, ni pour la France, ni pour les autres pays qui seraient tentés de l'imiter.

Malgré la conviction ardente de M. Beltrani Scalia, l'Italie sera, peut-être, avant peu du nombre de ces pays. Il paraît que la magistrature italienne ne partage pas les préventions de l'honorable Inspecteur général. « Vous me demandez quelle est mon opinion sur la question de la transportation, écrivait au Congrès M. le comte de Foresta, procureur général près la cour d'appel de Bologne ; je me suis constamment montré favorable au système de la transportation tel que je l'entends, c'est-à-dire avec une première période de séquestration cellulaire, ensuite le travail obligatoire et en commun dans la colonie et une dernière période de libération conditionnelle, après quoi le condamné sera libre dans la colonie, mais avec interdiction de jamais s'éloigner ni de pouvoir retourner dans la mère-patrie. Je persiste plus que jamais dans mon opinion, surtout pour ce qui regarde l'Italie. Il est hors de doute, selon moi, je le dis et je le soutiens, appuyé sur mon expérience de magistrat, qu'elle est non seulement utile, mais nécessaire dans les pays qui se trouvent dans les conditions de l'Italie... Pour un pays comme l'Italie, le système de la transportation, tel qu'il est pratiqué en France, avec les modifications ci-dessus indiquées, est le meilleur, je dirai le seul, qui puisse nous donner la tranquillité et la sûreté publiques, nous délivrer des récidivistes et faire disparaître le système honteux des bagnes que nous avons encore. »

Au reste, dans les termes mêmes où la question avait été rédigée, il ne pouvait s'agir ni d'imposer, ni même de conseiller l'emploi de la transportation dans quelque pays que ce fût. Il s'agissait simplement de la considérer en elle-même, dans ses principes, dans ses applications possibles, et d'apprécier si

elle peut présenter ainsi le caractère d'une peine efficace, équitable et moralisatrice.

De telle sorte que, s'il importait aux délégués français d'obtenir, de la Section et du Congrès, le rejet de la motion radicale présentée par l'honorable M. Mechelin et soutenue par les délégués italiens, il devait leur paraître suffisant de faire déclarer que les peuples qui ont adopté la transportation, qui en poursuivent l'expérience dans des conditions convenables, ne sont pas placés en dehors du droit des nations civilisées, qu'ils n'ont pas méconnu les principes de la science pénitentiaire, et que leur tentative, si elle réussit, n'aura rien que de favorable à l'administration d'une bonne justice.

Ils eurent la satisfaction de voir la Section entrer dans leur sentiment et nommer une sous-commission de cinq membres qui rédigea la formule suivante :

« La peine de la transportation présente des difficultés qui ne permettent pas de l'adopter dans tous les pays, ni d'espérer qu'elle y réalise toutes les conditions d'une bonne justice. »

L'honorable M. Mechelin voulut bien présenter cette formule au Congrès, qui l'adopta sans discussion dans sa séance du 24 août.

LA

## JUSTICE CRIMINELLE EN FRANCE

DE 1826 A 1880

ET EN ALGÉRIE DE 1853 A 1880

*Suite du Rapport au Président de la République.*

*Résultats des accusations.*

Pendant les cinquante-cinq années qu'embrasse ce rapport, la législation relative à la composition du jury a subi plusieurs modifications. Au début de la période, en 1826, le jury était formé d'après les articles 381 à 392 du code d'instruction criminelle, en vertu desquels les préfets dressaient des listes restreintes, pour chaque session. A ce mode de procéder, la loi du 2 mai 1827 substitua la confection d'une liste générale: Le décret du 7 août 1848, reposant sur le principe du suffrage universel, adopta comme base de la liste générale le tableau électoral, n'écartant que les citoyens illettrés et les domestiques. Il fut remplacé par la loi du 4 juin 1853, qui supprima la liste générale permanente et prescrivit l'établissement d'une liste annuelle. Un décret du 14 octobre 1870 remit provisoirement en vigueur celui du 7 août 1848 en le modifiant par des dispositions transitoires. Enfin la loi actuelle sur la matière est celle du 21 novembre 1872, qui a introduit des changements importants dans le mode de formation du jury, en substituant notamment l'autorité judiciaire à l'autorité administrative dans la direction des opérations.

Ces différentes lois ont pu avoir une certaine influence sur les décisions du jury, mais elles en ont eu certainement moins que celles qui ont trait à la majorité de voix nécessaire pour assurer la validité des verdicts.

L'article 351 du code d'instruction criminelle, complété par