

LA TRANSPORTATION

Les lois criminelles sont, dans la société, d'une importance capitale, elles sont la sauvegarde de la liberté et de la sécurité du citoyen. Sans elles, la civilisation est impossible, l'humanité retourne à l'état de nature, la force brutale devient toute puissante. L'individu se trouvant menacé dans sa propriété, n'acquiert pas parlant; plus de culture intellectuelle; les passions ont libre cours; rien ne différencie plus l'homme de l'animal; les États se dissolvent, la famille s'anéantit, l'intelligence s'évanouit et la force matérielle, la puissance musculaire règne en souveraine maîtresse.

Quand les hommes se groupèrent et formant un rudiment d'État constituèrent ce que Rousseau appelle le contrat social, leur premier soin fut, en confiant l'autorité à l'un d'eux, d'établir des pénalités, système pénitentiaire embryonnaire, pour se garantir de l'assouvissement des convoitises. La société s'est perfectionnée, la civilisation s'est fait jour, mais, au dix-neuvième siècle, aussi bien que dans les premiers âges, la cheville ouvrière d'un État, c'est l'édifice pénitentiaire. Dès lors, quand cet édifice devient insuffisant, quand il n'est plus capable de retenir l'individu lorsqu'il veut sortir de la bonne voie, et de l'y faire rentrer s'il est venu à l'abandonner, le premier soin du législateur, soin dont la gravité s'impose à tous, doit être d'anéantir le mal en supprimant son point de départ, de réformer l'échelle des peines.

Notre code pénal est inefficace et incomplet, il demande une réfection totale, aussi bien dans l'attribution que dans la détermination des pénalités. Dans l'attribution: il est quelquefois trop faible; il est souvent trop sévère et provoque une

application trop fréquente de l'article 463 par le juge, ou d'un verdict d'acquiescement par le jury. Dans la détermination de la peine: il est formé d'éléments disparates, point de base, point d'unité, aucune graduation raisonnée et logique. Modifié profondément, et dans chaque détail tour à tour depuis 1810, le Code pénal n'offre pas d'ensemble, il dérouté l'esprit du criminaliste et du magistrat, aussi bien que celui du citoyen.

Mais ce n'est pas là son pire défaut: même si l'on établissait une nouvelle échelle des peines en prenant pour base, par exemple, la cellule et en augmentant la durée et la sévérité de cette peine proportionnellement à la gravité de chaque crime, cette échelle des peines serait, selon nous, insuffisante. En effet, la sanction punirait bien le forfait. L'accomplissement de tel crime entraînerait bien, je suppose, une réclusion de huit ans, et ces huit années subies, le coupable serait rendu à la liberté. Mais, à notre avis, le code pénal qui se borne à punir, est inique et ne peut aboutir à aucun résultat. Il ne s'agit pas seulement pour la société de se défendre, et pour cela d'infliger une peine à l'individu qui aura contrevenu à ses lois, il faut qu'elle prévienne l'accomplissement du forfait; celui-ci expié par la peine, il est nécessaire que le coupable soit amélioré par elle, et mis à même de gagner honnêtement sa vie. En un mot, le Code doit édicter des mesures de prévention, d'amélioration et de patronage.

De prévention: parce que bien souvent, l'homme se trouve placé entre la misère, la mort d'inanition, et le crime, et qu'il va au dernier. D'amélioration: parce que si la peine n'était pas moralisatrice et régénératrice, si punir n'était qu'infliger une souffrance pour satisfaire à une vengeance, nous nous trouverions amenés à reprendre les sanctions qui punissent par la souffrance du corps, à rétablir la torture, barbare mais excellente vengeance. De patronage du libéré: parce que, avec le système actuel, la société met en demeure le libéré de persister dans le mal: un homme a volé, il a été condamné, il a purgé sa peine. Décidé à devenir honnête, à rentrer dans la bonne voie, il veut vivre de son travail. Il va trouver un patron, lui demande de l'ouvrage tout en lui avouant, il y est forcé, qu'il sort de prison. Il sera immédiatement chassé. Chacun le fuira, personne ne voudra l'employer. Et le libéré, pour vivre, sera désormais forcé de retourner au crime.

Ainsi le Code pénal devra tendre à trois buts, prévenir, punir en régénérant, patronner. Il faudra aussi qu'il établisse, sur de nouvelles bases, une nouvelle répartition des peines. Peut-être, un jour, essaierons-nous de traiter ce grave sujet en proposant une réforme du Code pénal dans le sens que nous venons d'indiquer très brièvement.

Actuellement, nous ne nous occupons que d'une seule de nos peines, celle qui constitue l'injustice la plus criante, le scandale le plus permanent, nous avons nommé la transportation, peine appliquée aux crimes que la législation de 1810 punissait des travaux forcés. Nous nous efforcerons d'exprimer le mieux que nous pourrons quels sont les griefs qui rendent cette peine odieuse à la plupart de nos criminalistes et d'indiquer les moyens par lesquels, il serait possible d'obvier à la situation actuelle.

§

Des éléments de la peine. Opinion de M. Charles Lucas. Sa réfutation. Démonstration de la nécessité pour la peine de réunir, comme éléments essentiels, l'intimidation, la graduation, et l'amendement.

Un de nos criminalistes les plus éminents, le vénérable M. Charles Lucas, de l'Institut, demande à la peine de remplir quatre conditions principales : l'exemplarité ; la certitude de l'exécution ; l'intimidation et la graduation.

Nous croyons qu'elle doit atteindre aussi un autre but : l'amendement.

De plus, nous pensons que l'exemplarité et l'intimidation, étroitement liées l'une à l'autre, découlant forcément l'une de l'autre, peuvent aisément se confondre, aussi, réunirons-nous ces deux conditions en une seule, que nous appellerons l'intimidation.

Enfin, nous écarterons la certitude de l'exécution, qui entraînerait la suppression du droit de grâce, car nous n'estimons pas que, dans l'état de choses actuel, il soit possible de se passer de ce droit. Nous proposons donc comme éléments essentiels de la peine : l'intimidation, la graduation et l'amendement.

« La peine est, autant que pour le coupable, faite pour ceux

qui sont prêts à le devenir, » disait Edouard Alletz. Elle doit être assez forte pour inspirer à l'individu une crainte qui, dans son esprit, sera un mobile plus puissant que celui qui le porterait à commettre un crime. Il faut que la sanction infligée par la société à celui qui lui aura causé un préjudice, soit telle qu'elle lui fasse chèrement payer ce préjudice. A ce propos, nous ouvrirons une courte parenthèse.

Il existe contre le criminaliste un préjugé. On l'accuse de vouloir, par une philanthropie exagérée, faire des prisons un Eden, de constituer une punition qui serait presque une récompense. Rien n'est moins vrai. Si le criminaliste est l'ennemi des cruautés inutiles, des rigueurs gratuites, des raffinements barbares, il est aussi éloigné de souhaiter des douceurs déplacées et des indulgences dangereuses.

Ainsi, comme nous le disions plus haut, la peine fait payer au coupable le préjudice qu'il a causé ; en cela elle accomplit œuvre de répression. Mais elle est en même temps une mesure de prévoyance. Le jour où une peine serait trop faible, les appétits déchainés de ceux, pour qui la conscience n'est pas un frein assez puissant, seraient sans digue et nous assisterions aux excès les plus odieux et les plus dangereux. Il est bien des individus que la seule crainte du châtement détourne du crime, et la peine est établie pour ceux-là, aussi bien que pour les coupables. Il est, en conséquence, de toute nécessité que la sanction soit sévère ; elle sera dès lors intimidante.

Il ne s'ensuit pas forcément de là que la peine qui inflige la plus grande souffrance, soit la meilleure. Quand la société punit elle n'assouvit pas une vengeance, elle obéit à une nécessité. Elle ne se réjouirait pas de voir les chairs du coupable grésiller sur les fers rouges, d'entendre ses os frappés par une barre de fer, craquer et se briser, d'assister à une souffrance lente et terrible. Non, la société punit parce qu'elle y est forcée et elle déplore aussi bien la peine à laquelle elle condamne le coupable, que le crime par lui commis. A des fautes relativement légères, elle n'attache pas de sanctions terribles ; chaque faute entraîne, suivant sa gravité, le minimum de peine possible. La peine s'élève à la hauteur du crime. Si ce dernier est minime, la peine ne sera pas forte. Si le forfait est grand, la peine sera très sévère ; cette proportion est nécessaire, car punir un crime moins grand, d'une peine plus forte, et infliger à une faute plus grave une sanction

plus douce, ce serait troubler l'individu et l'induire en erreur. Les conséquences d'un pareil état de choses seraient dangereuses aussi bien qu'injustes.

Les plus grands crimes sont en même temps ceux qui causent le tort le plus considérable à la société, et aussi ceux qui, chez le coupable, répondent à une attraction plus puissante et à une perversité plus développée. Si donc une pareille anomalie existait dans le système des pénalités, l'individu serait tenté plus fortement de perpétrer une faute grave, qu'un crime moindre. Par exemple : si le vol simple était puni d'une pénalité comme 1 est à 6 et le vol avec effraction d'une pénalité comme 1 est à 12, un individu qui n'aurait pas été assez dépravé, ou qui aurait eu trop peur pour commettre un vol avec effraction, mais qui aurait commis un vol simple, cet individu sera bien plus tenté d'aller fracturer le coffre-fort d'un banquier que de s'approprier une boîte de conserves à la devanture d'un épicier.

L'intérêt de la société appelle, par conséquent, une sage proportion dans les pénalités.

L'équité l'exige aussi. Rien, en effet, ne serait plus injuste que de châtier les délits sans tenir compte de leur gravité relative, infligeant ainsi des peines sévères aux petits malfaiteurs, des peines moindres aux grands criminels. C'est donc à la fois pour se montrer équitable et pour répondre à l'intérêt de la société, que le législateur doit établir, dans les peines, la graduation.

Il vient tout naturellement à l'esprit que le législateur doit tendre aussi à l'amendement du coupable. En effet, si le criminel, une fois sa peine purgée, demeure aussi perverti qu'il l'était au moment où il a commis une faute, il semble logique qu'il retombe dans l'ornière, et alors la société n'aura pas atteint son but. Elle met la main sur un individu, et lui imposant une suppression de liberté, elle le retient soit dans une prison, soit dans un pénitencier. Il est à la fois de son devoir et de son intérêt de profiter du temps où elle est maîtresse du coupable, pour chercher à ramener cet homme à de meilleurs sentiments. Cela est aisé à dire, me répondra-t-on, mais la réalisation de cette condition est impossible. L'objection n'est pas, à mon avis, fondée. Il n'est pas de si grand criminel, qui ne conserve au fond de son cœur quelques bons instincts; même quand la perversion a fait de l'homme une véritable bête fauve, il demeure en lui certaines cordes honnêtes. Il appartient à la société de les faire vibrer chez le

coupable qu'elle châtie. N'a-t-on pas vu parfois des assassins s'attendrir et pleurer à la vue d'une fleur? Combien n'y a-t-il pas eu de criminels qui, dans leur prison, composaient des strophes sur un sujet sentimental? Certains condamnés n'ont-ils pas des enfants qu'ils adorent? L'homme est honnête par nature; la perversion est chez lui une véritable déviation, une monstruosité; mais quelque mauvais qu'il soit, je mets en fait qu'il est possible de le mâter, d'extirper de lui le vice, de réveiller et de développer la rectitude de sentiments qui stagne en lui. Il est des instruments de moralisation, dont je me propose de parler plus loin, que la société peut et doit employer. Et cette condition, l'amendement, doit exister aussi bien dans les peines appliquées aux délits, que dans celles dont nous punissons les crimes, sinon nous verrons la récidive prendre les proportions qu'actuellement elle a dans notre pays. sinon la peine ne sera qu'un ennui imposé aux coupables; elle ne fera que débarrasser momentanément la société du criminel, pour le lui rendre aussi méchant, aussi dangereux; sinon, enfin, je réclame, comme urgente, une grande extension donnée aux peines perpétuelles. J'ai prouvé, ce me semble, que la peine doit amender.

Je me résume et j'établis, comme conséquence de ce que je viens de dire, cette proposition: l'intimidation, la graduation, et l'amendement sont les éléments essentiels de la peine.

Ceci posé, nous allons rechercher ce qu'est la transportation, quel est son fonctionnement, quels sont ses résultats, et, après avoir démontré son insuffisance au triple point de vue de l'intimidation, de la graduation, de l'amendement, nous examinerons quels sont les différents systèmes qui sont en présence, et nous déterminerons celui qui pourra utilement remplacer cette peine imparfaite.

§ II.

Les galères. — Lettres de Colbert, de Claude Pellot, de l'avocat général de Maniban. — Citation de M. P. Clément. — Établissement des bagnes par le Code pénal de 1810. — Condition des forçats dans les bagnes. — Opinion de Maurice Alhoy. — Rapport de M. le baron Tupinier. — Mouvement des esprits contre les bagnes et en faveur de la transportation. — Message de Louis-Napoléon du 12 novembre 1850.

Avant de nous occuper de la loi de 1834, je ne crois pas qu'il soit inutile de jeter un rapide coup d'œil sur le système qui lui

a fait place dans notre législation : le bagne ; de déduire les faits qui en ont provoqué l'abandon et de signaler les avantages qu'on attendait de la transportation.

Jusqu'en 1748, les condamnés aux travaux forcés, peine qui punissait des crimes bien moins graves que ceux auxquels nous appliquons actuellement la transportation, les condamnés aux travaux forcés ramaient sur les galères du roi. Sous les prétextes les plus futiles, on condamnait un homme aux galères ; les mendiants et les vagabonds formaient l'élément le plus considérable des galériens : le roi avait en effet besoin de rameurs. « Le roi, écrivait Colbert aux présidents des parlements, le 11 avril 1662, le roi m'a commandé de vous écrire ces lignes de sa part, pour vous dire que Sa Majesté, désirant rétablir le corps des galères et en fortifier la chiourme par toutes sortes de moyens, son intention est que vous teniez la main à ce que votre compagnie y condamne le plus grand nombre de coupables qu'il se pourra. » Et les magistrats royaux de suivre ponctuellement les instructions de Colbert, mais pas encore assez rigoureusement, si nous acceptons le témoignage d'un intendant du Poitou, Claude Pellot.

« Il n'a pas tenu à moi, dit-il, qu'il n'y en ait eu davantage ; mais l'on n'est pas bien maître des juges. »

M. de Maniban, avocat général au parlement de Toulouse, se fait les mêmes reproches. En terminant une lettre relative à la condamnation de quarante-trois forçats, il s'écrie douloureusement : « Nous devrions avoir confusion de si mal servir le roi en cette partie, vu la nécessité qu'il témoigne d'avoir des forçats. »

Et cependant l'armée des galériens augmentait toujours, malgré les mauvais traitements, la nourriture insuffisante et les maladies. « Nourris de fèves à l'huile, d'un peu de lard et de pain noir, » disait un voyageur de la fin du xvii^e siècle, cité par M. P. Clément, dans son histoire de la vie et de l'administration de Colbert, « rongés de vermine et de gale, n'ayant pour tout vêtement qu'un hoqueton large et court, sans bas, sans souliers ils couchaient sur la dure, rivés les uns aux autres. Avait-on, pendant les manœuvres, besoin de silence, un bâillon de bois qu'on leur faisait mettre dans la bouche, les empêchait de parler. Cependant, il ne venait personne de marque à Marseille, que l'intendant ne le régalât d'une promenade sur La Réale. Ce

jour-là, les forçats endossaient leur plus belle casaque rouge ; les banderoles, les flammes, les étendards, les pavillons de taffetas, sur lesquels les armes du souverain étaient brodées d'or et de soie, flottaient au vent ; les bancs d'arrière étaient recouverts de damas cramoisi et une tente de la même étoffe, garnie de franges et de crépines d'or, garantissait au besoin les visiteurs des ardeurs du soleil. » « Mais la pitoyable chose ! continue en son naïf langage le voyageur que nous citons, à un signal donné les forçats saluent l'intendant et ceux qu'il a amenés ; en criant par trois fois tous ensemble : *Hou ! hou ! hou !* comme si c'était des ours et non des hommes. J'omets quelques détails, ils soulèvent le cœur... »

L'ordonnance du 27 septembre 1748 réunit les galères à la marine royale ; les bateaux à rames sont abandonnés et les condamnés sont placés sur des pontons. D'autres sont employés à construire le premier bagne, celui de Toulon ; puis à la confection du bagne de Brest qui fut terminé en 1750. En 1766 enfin, ils bâtissent le bagne de Rochefort. A cette époque le faux en écriture privée, le vol dans les champs et dans les églises, le vol avec récidive, le vagabondage, l'enlèvement de bornes, etc., conduisent au bagne où le régime n'est guère plus doux ni plus salubre que celui des galères.

La révolution de 1789, et les réformes qui en furent la suite, des innovations qui furent introduites tour à tour entre 1789 et 1832 vinrent atténuer la rigueur de cette peine. Au moment de la suppression des bagnes, les forçats y étaient transportés dans des voitures cellulaires. A leur arrivée, ils étaient lavés, on leur rasait les cheveux et la barbe et on leur fournissait à chacun :

Une casaque en moui rouge dont la durée est fixée à 20 mois ;			
un gilet de moui rouge sans			
manches	—	—	18 mois ;
trois chemises de grosse toile	—	—	chacune à 9 mois ;
un bonnet de laine	—	—	14 mois ;
un pantalon de moui jaune			
foncé	—	—	12 mois ;
trois pantalons de grosse toile	—	—	chacun à 7 mois ;
une vareuse de grosse toile pour			
les travailleurs en plein air	—	—	2 ans ;
une paire de souliers	—	—	9 mois.

Ils portent leur pantalon en moui l'hiver, et en toile l'été ;

pour le reste des vêtements, la tenue est la même en toute saison. Une plaque portant leur numéro d'ordre est fixée à leur bonnet, enfin leur casaque subit des modifications suivant la catégorie dans laquelle les condamnés sont classés. Une chaîne est rivée à leur jambe, et les relie à un autre individu, en compagnie duquel ils effectuent leur peine. Cette chaîne et ses accessoires pèsent un poids moyen de 2.600 grammes.

Les forçats condamnés à de courtes peines, et ceux dont la conduite est bonne, travaillent dans divers ateliers, et peuvent ne pas être accouplés; ils ne portent alors, que trois maillons de chaîne qui servent à les attacher à leur banc pendant la nuit. Suivant leur âge, leur force, leurs capacités, les condamnés sont répartis dans les salles et soumis à des travaux de natures diverses. Les indociles et les récidivistes sont employés aux travaux dits de « grande fatigue » tels que : sciage de bois, curage des ports, épuisement des bassins, corvées sur les chantiers, mines, déblayages, excavations, etc. Les forçats dociles, les infirmes, les vieillards travaillent comme servants dans les hôpitaux ou dans les bureaux. Quelques-uns se livrent à des travaux particuliers, fabriquant une foule de menus objets qu'ils vendent au bazar du bagne.

Ils reçoivent, suivant leurs emplois ou leurs infirmités, des rations différentes dites :

- 1° Ration de forçat à la fatigue;
- 2° Ration de forçat sans travail;
- 3° Ration de forçat invalide.

1° La ration de forçat à la fatigue se compose par homme et par jour de :

Pain frais.	917 ^{gr}
Vin	48 ^{cl}
Légumes secs (particulièrement des fèves).	120 ^{gr}
Huile d'olive	4 ^{gr} 90
Ou beurre	8 ^{gr} 82
Sel.	10 ^{gr}

2° Le forçat sans travail n'a pas de vin.

3° La ration du forçat invalide se compose par homme et par jour de :

Pain frais.	750 ^{gr}
Vin.	24 ^{cl}

Les dimanche, mardi, jeudi, samedi :

Viande fraîche.	250 ^{gr}
Avec légumes verts	25 ^{gr}
Les lundi, mercredi, vendredi :	
Légumes secs	120 ^{gr}
Huile d'olive	4 ^{gr} 90
Ou beurre.	8 ^{gr} 82

Les forçats couchent sur un banc de bois, sans matelas, sans traversin, ils ont une couverture de laine. Ils sont attachés à leur banc au moyen d'une longue chaîne appelée « ramas » qui les tient captifs et prévient les évasions ou la révolte.

Citons enfin, pour terminer et résumer la courte étude que nous venons de faire du bagne, quelques lignes tirées de l'*Histoire du bagne*, publiée en 1845 par Maurice Alhoy :

« On rive au bas d'une des jambes du prisonnier une forte manille en fer, à laquelle est attachée une chaîne composée de dix-huit maillons. On accouple ensuite ce malheureux presque toujours avec un compagnon inconnu, qui diffère souvent avec lui de caractère, de condition, de goût et de langage. Aller sans trêve, avec ce compagnon de chaîne aux excavations et aux mines, au pompage des bassins, soit la nuit, soit le jour, selon les marées, à tous les travaux d'armement et de désarmement, au transport incessant de bois, de pierres, de fer, de plomb, de diverses matières, à des corvées innombrables, dans un pays extrêmement humide, où il pleut près de trois cents jours par an (Brest), être mouillé toute la journée, rentrer le soir dans cet état, se coucher sans avoir de vêtements de rechange et ne trouver en entrant au bagne qu'une nourriture frugale, tout cela est une vie bien triste, bien dure, même pour un criminel.

» Jamais à moins de maladie, le forçat ne reçoit de viande; souvent les vivres sont des résidus avariés provenant des désarmements. »

« Cette page de M. Alhoy constitue du bagne un tableau certes bien noir. Mais si nous en croyons un rapport officiel de M. le baron Tupinier, chargé en 1838 d'inspecter les bagnes, les infortunés criminels menaient une existence beaucoup moins redoutable :

» A la manière dont les forçats sont traités, dit-il, la loi pénale que les tribunaux ont voulu leur appliquer, n'est point exécutée; au lieu des travaux de force auxquels ils sont condamnés, on les voit se livrer dans tous les recoins des arsenaux aux occupa-

tions les plus faciles, la plupart du temps ils ne font que dormir ou causer; ou on voit dix à douze suivre nonchalamment, à pas comptés, une petite charrette à peine chargée, que deux autres traînent sans la moindre fatigue et que chaque couple à son tour trainera de la même manière : les hôpitaux maritimes en sont pleins; ils y séjournent à titre de servants, d'infirmiers, on les trouve dans les hôtels, dans les jardins, où ils remplissent des fonctions de domesticité; à Toulon, on les voit circuler dans toutes les rues de la ville, à toutes les heures du jour, au grand scandale de la morale publique; indépendamment de ce scandale et des dangers qui résultent de l'emploi des forçats dans nos ports, ils sont pour la marine une charge fort lourde ».

Malgré cette opinion officielle, d'une autorité officielle, il ne se passait pas de jour sans qu'un écrivain ou un homme politique ne s'apitoyât sur la condition déplorable des malheureux forçats, et n'excitât l'opinion publique à réclamer la suppression des bagnes. — Cette peine est d'une cruauté inouïe, s'écriait-on de toute part. La société n'a pas le droit d'infliger un tel sort, même à des criminels. Les vêtir d'une façon si terriblement grotesque, enchaîner ces hommes doux, les mettre en butte au mépris de tous ceux qu'ils rencontrent dans les rues de leur port d'internement; leur enlever toute personnalité à ce point qu'ils ne sont plus « un tel », mais le forçat « tel numéro », leur fabriquer une physionomie stigmatisant l'infamie sur leur face, n'est-ce pas là un traitement digne des époques les plus barbares ?

Et puis l'intérêt était là, qui plaidait contre la pénalité en vigueur. Système coûteux, système inefficace, système dangereux. Dangereux, car c'était au bagne que se formaient les bandes, les affiliations criminelles les plus redoutables; car les évasions étaient très fréquentes; car les forçats échappés du bagne répandaient la terreur dans les campagnes. Voilà, croyons-nous, les motifs qui, sous le couvert d'une raison de haute philanthropie, ont ému l'opinion et l'ont portée à réclamer le remplacement d'une peine qui était, nous en convenons, déplorable.

En 1821, le gouvernement projette de substituer à la peine des travaux forcés, celle de la transportation. En 1827 ce projet obtient l'assentiment de quarante-deux conseils généraux. En 1846 et 1847, de nouveaux projets de loi sont faits, qui proposent la transportation après réclusion. Mais ces projets ne sont pas adop-

tés. Le 27 mars 1852, un décret du ministre de l'intérieur consacre la possibilité de transporter les condamnés; enfin, le 30 mai 1854, les Chambres promulguent une loi établissant la transportation.

Oh ! il n'était de si grands avantages que cette loi ne dût présenter : répression plus énergique; moralisation par le travail et une demi-liberté; économie; sécurité pour la société; enfin colonisation. En vain les criminalistes s'élèvent ils contre le projet; en vain M. le président Bérenger, M. Ch. Lucas prédisent-ils l'avortement de ces chimériques espérances. La loi fut adoptée par les Chambres qui crurent avoir bien mérité de la patrie; le 30 mai 1854, chaque légiférant s'en retourna chez lui, persuadé que, comme Titus, il n'avait pas perdu sa journée.

Louis-Napoléon lui-même, en son message présidentiel du 12 novembre 1850, avait exprimé tout l'espoir qu'on attendait de la nouvelle loi. « Six mille condamnés, renfermés dans nos bagnes, grèvent, écrivait-il, le budget d'une charge énorme, se dépravent de plus en plus et menacent incessamment la société. Il me semble possible de rendre la peine des travaux forcés plus efficace, plus moralisatrice, moins dispendieuse et plus humaine, en l'utilisant au progrès de la colonisation française.

C'en était fait — On avait consacré un système que M. Charles Lucas caractérise par l'expression pittoresque de « doctrine du débarras » — Et dont l'amiral Fourichon disait : « La transportation a déplacé, sans le résoudre, le problème pénitentiaire. »

§ III.

Résumé des documents officiels du ministère de la Marine. La transportation à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie. Colonisation par les transportés à la Guyane. — Colonisation par les transportés à la Nouvelle-Calédonie. Rapport du vicomte d'Haussonville à la Commission parlementaire sur le régime des établissements pénitentiaires.

La transportation adoptée en principe, la première question qui se posait était celle de savoir dans quelle colonie les condamnés subiraient leur peine. La Guyane fut d'abord adoptée, puis des considérations sanitaires la firent abandonner et remplacer par la Nouvelle-Calédonie. Actuellement, on n'envoie plus dans la première de ces deux colonies que les forçats originaires de nos

possessions d'Orient. — Quelque temps avant leur départ, les forçats sont visités par une commission médicale, qui décide s'ils sont en état de supporter le voyage. Ils sont maintenus au dépôt d'Avignon en attendant un départ pour la Guyane, où à Saint-Martin-de-Ré, avant la mise en marche du convoi pour la Nouvelle-Calédonie. A leur arrivée sur la frégate qui doit les conduire dans la colonie pénitentiaire, les condamnés sont immatriculés sur un registre spécial; leur dossier est remis au commandant avec désignation du motif et de la durée de la condamnation; ce dossier contient une expédition du casier judiciaire et de l'état civil. Les condamnés sont logés au centre de la batterie dans la frégate, et enfermés nuit et jour dans des cages garnies de barreaux en fer forgé. Il s'y trouve des bancs pour le jour et des hamacs pour le coucher. Par groupes de cinquante, les hommes sont, par mesure d'hygiène, conduits sur le pont. La nourriture, à bord est celle des matelots. Les peines disciplinaires sont le cachot et les coups de corde.

A l'arrivée, les condamnés sont, par le capitaine, remis avec les pièces qui les concernent, entre les mains du gouverneur de la colonie. Le gouverneur à son tour en fait la remise au directeur du service pénitentiaire. On procède au débarquement, à la revue, et au classement des hommes valides dans les cases, des malades dans les hôpitaux.

Chaque case contient 50 hommes, elles sont construites en pierre et en moellon et ont 20 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur; la porte de chaque case est garnie d'une grille en fer, qui est fermée après l'appel du soir. Deux cases forment un peloton; un peloton est donc composé de 100 transportés commandés par un surveillant militaire de 2^e ou 3^e classe. A leur arrivée dans la colonie les condamnés prennent le nom *d'ouvriers de la transportation* et sont subdivisés en plusieurs classes, suivant la conduite qu'ils ont tenue pendant la traversée.

1^o Guyane.

Les condamnés furent d'abord envoyés aux îles du Salut, voisines des côtes de la Guyane, en face de l'embouchure de la rivière de Kourou. Ces îles sont au nombre de trois: l'île Royale, l'île Saint-Joseph et l'île du Diable. L'îlot de la Mère fut affecté au dépôt des Invalides, des infirmes et des valétudinaires. —

Puis on plaça les condamnés sur la *Grande-Terre*, près de la *Montagne d'Argent*, située à l'embouchure de l'Oyapuck. — Les débuts furent heureux; les défrichements, auxquels les transportés étaient employés, marchaient à souhait grâce à la fertilité du sol, puis les émanations paludéennes causèrent des fièvres, qui, en 1864, déterminèrent l'abandon du campement, où les condamnés noirs furent seuls maintenus et employés à des cultures de caféiers, dont le produit est, chaque année, vendu pour le compte de l'État.

En 1853, un second dépôt de transportés fut fondé à *Saint-Georges* sur la rive gauche du haut Oyapuck, à 191 kilomètres de Cayenne. Le pays y était boisé, et la culture forestière de cette région, aux bois précieux, promettait de beaux résultats. Mais les miasmes fébrifères en motivèrent aussi l'évacuation par les condamnés européens. Des pontons furent alors installés, puis enfin des pénitenciers voisins de Cayenne. — Mais les fièvres y sévirent encore.

Tableau statistique des transportés dirigés sur la Guyane depuis le 31 mars 1852 jusqu'au 31 décembre 1874.

	Hommes	Femmes	
Convois d'hommes	Forçats européens	15.925	»
	Forçats coloniaux	945	»
	Réclusionnaires coloniaux	537	»
	Repris de justice	2.816	»
	Condamnés politiques	329	»
	Étrangers européens expulsés	8	»
Convois de femmes	Transportés volontaires	9	»
	Provenant des maisons centrales		345
	Totaux	20.569	345
		20.914	

A déduire de ce nombre :

Libérés	3.609	
Décédés	9.858	
En résidence volontaire à la Guyane	1.048	
Évadés ou disparus	2.151	16.666
Effectif au 31 décembre 1874		<u>4.248</u>

Nouvelle Calédonie.

L'état sanitaire des transportés à la Guyane fit naître l'idée de faire un essai de transportation à la Nouvelle-Calédonie. En 1859 les études furent commencées à ce sujet, et un décret du 2 septembre 1863 ouvrit cette nouvelle issue à la colonisation pénale. Le premier convoi, composé de 250 condamnés, astreints à une résidence perpétuelle (1), partit de Toulon le 2 janvier 1864, et arriva le 9 mai suivant en rade de Nouméa.

L'île Nou fut choisie pour y faire le dépôt, qui y fut rapidement installé. Un second convoi de 200 condamnés partit de France le 6 janvier 1866, puis trois autres en 1867. Les transportés furent alors divisés en quatre catégories. Ceux de la quatrième catégorie, comprenant les criminels endurcis et les récalcitrants, furent employés aux travaux les plus pénibles et privés des prestations qu'on leur accorde d'habitude, pour encourager les hommes de bonne volonté. Ces condamnés (4^e catégorie) ont d'abord été internés à Kanala, puis ils ont été renvoyés à l'île Nou, depuis 1868.

Deux parts ont été faites des forces disponibles : un groupe a été conservé à l'île Nou pour les travaux du pénitencier, un autre a été prêté aux services publics. Ceux du premier groupe, dont le travail est satisfaisant, obtiennent des suppléments de ration ; ceux du second reçoivent des paiements en espèces variant de 0 fr. 07 à 0 fr. 25 c. par jour, selon leur catégorie. Bientôt, quand le nombre des transportés permit de le faire, les hommes de bonne conduite furent autorisés à travailler pour le compte des particuliers. Les engagements de cette nature sont de deux ans au minimum, toutes les dépenses d'entretien des engagés sont à la charge des engagistes, sans préjudice du salaire qui est déterminé de concert entre l'engagiste et l'administration ; ce salaire est d'environ 0 fr. 40 c. par jour ; 0 fr. 10 c. peuvent être donnés immédiatement aux transportés. L'engagiste est tenu de rendre périodiquement compte à l'administration de la conduite des individus qu'il emploie.

(1) On sait, qu'aux termes de la loi de 1854, les condamnés jusqu'à une peine de 8 ans de travaux forcés sont tenus de résider dans la colonie, un temps égal à la durée de leur peine ; au dessus de 8 années, ils doivent y rester perpétuellement.

En 1867, le nombre toujours croissant des transportés nécessita la création de nouveaux dépôts : Ceux de l'*Orphelinat*, de la vallée des *Colons*, de la ferme d'*Yakoué*, de la baie de *Prony*, de la ferme agricole de *Bourail*, furent successivement établis. C'est à Bourail que les meilleurs sujets sont envoyés. On y accorde une concession de terre provisoire qui devient définitive à l'échéance de la peine : deux hectares aux célibataires ; quatre hectares aux gens mariés ; six hectares à ceux qui ont plus de deux enfants. Les concessionnaires ont la faculté d'acquérir de nouvelles terres à l'aide de leurs économies. On leur donne en outre des outils et des vivres jusqu'à la première récolte. La situation de ces concessionnaires peut leur donner, tant elle est douce, l'illusion de la liberté.

En 1868, des travaux de route furent commencés et des camps formés ; le premier fut installé à *Koutia-Kouëta* pour le percement de la route de *Nouméa* à *Paita*, au sud et à 46 kilomètres de Nouméa. En 1869 un camp fut établi au *Montravel*, à trois kilomètres de Nouméa pour l'exécution de travaux de terrassements et de viabilité.

Vers la fin de 1869, les camps de *Toughoué* et de la *Dumbéa* étaient formés pour continuer la route de *Paita*. En 1870, des travaux de défense stratégique furent exécutés à l'île Nou et dans la rade de Nouméa ; on construisit les batteries de l'île au Lapin, de la Pointe Sud, de la Pointe Lambert et de la Vacherie.

Tableau statistique des transportés dirigés sur la Nouvelle-Calédonie depuis le 2 janvier 1864 jusqu'au 1^{er} octobre 1875.

	HOMMES	FEMMES					
Effectif des convois arrivés dans la colonie.	7.664	160					
à déduire de ce nombre							
Morts, rapatriés, etc.	1.231	71					
Effectif au 1 ^{er} octobre 1875.	6.413	89					
Évadés disparus	<table border="0"> <tr> <td>En cours de peine.</td> <td>77</td> <td rowspan="2">} 94</td> </tr> <tr> <td>Libérés</td> <td>17</td> </tr> </table>		En cours de peine.	77	} 94	Libérés	17
En cours de peine.	77	} 94					
Libérés	17						
Reste au 1 ^{er} octobre 1875.	6.319	89					
	6.408						

Colonisation par les transportés libérés à la Guyane.

Un premier essai de colonisation fut fait à *Saint-Laurent* ; un campement y fut installé, avec magasins, églises, casernes, routes et défrichements. Les plus méritants d'entre les transportés y furent envoyés, et y travaillèrent d'abord comme ouvriers, et ensuite en qualité de concessionnaires ; un décret du 30 mai 1860 consacra l'existence de cet établissement. Un second campement fut établi à *Saint-Louis*, à 2 kilomètres de *Saint-Laurent*, qui ne fut pas affecté aux concessionnaires, mais qui fut occupé par un pénitencier, où le condamné devait faire sa peine et subir son temps d'épreuve. On y acclimata des plantes potagères de l'Europe et on s'y occupa à la culture des productions des climats tropicaux, tels que le tabac, le maïs, le riz, la canne, le manioc, le caféier, le cacaoyer. Ces cultures furent couronnées de succès ; puis l'élevage des bestiaux y fut entrepris. Enfin l'exploitation des bois d'essence y atteignit de bons résultats. Vers 1867, les demandes de bois de la Guyane y furent portées à 3.000 mètres cubes par an. D'autres exploitations semblables à celle de *Saint-Laurent* furent par la suite fondées, soit pour les libérés, soit pour les concessionnaires, soit enfin pour les forçats en cours de peine. Au 1^{er} octobre 1875, le nombre des transportés libérés vivant du produit de leur travail s'élevait à 613 et celui des transportés en cours de peine engagés chez les habitants à 790.

Colonisation par les transportés libérés à la Nouvelle-Calédonie.

Bourail est à la Nouvelle-Calédonie, le centre principal des établissements agricoles des transportés concessionnaires. La ferme de Bourail elle-même est alimentée, comme main-d'œuvre, par des transportés aspirant à obtenir une concession, elle est dirigée par un agent de culture, qui donne des conseils aux concessionnaires. Jusqu'en 1870, la population de ce campement était peu nombreuse : 69 transportés dont 37 en cours de peine et 32 libérés dont 4 nés dans la colonie ; la population a rapidement augmenté, elle s'élevait au 1^{er} octobre 1875 à 644 transportés, dont 438 en cours de peine et 203 libérés, en outre 89 femmes dont 58 en cours de peine et 31 libérées.

Les premiers exploitants, déjà en possession provisoire ou déli-

nitive, ont été pourvus de titres de possession délivrés officiellement ; les nouveaux concessionnaires sont pourvus des mêmes titres, mais à certaines conditions. Ils sont tenus de cultiver une étendue déterminée en cannes, d'abord fixée à 2 hectares, puis réduite à un hectare cinquante centiares. Cette condition trouve sa raison d'être dans un marché passé par l'administration avec une usine sucrière qu'elle s'est engagée à alimenter avec les produits de concession et de la ferme de Bourail. On a pu ainsi assurer un débouché aux produits des cultures des concessionnaires.

Les concessionnaires sont au nombre de 145 ; plusieurs d'entre eux ont demandé et obtenu l'autorisation de faire venir leurs familles. Par arrêté du gouverneur, une école a été créée à Bourail, le 22 décembre 1869. L'instituteur chargé de la direction de cette école fait en outre un cours du soir pour les adultes. Il existe aussi un service de bibliothèques. Ces bibliothèques sont composées de livres choisis. « L'effet de ces lectures est d'une influence favorable sur beaucoup de transportés » affirme officiellement l'administration.

D'après les documents officiels, il appert, pour les résumer, que la situation de la colonisation en Nouvelle-Calédonie donne lieu d'espérer qu'elle entrera dans une voie prospère, car sur 1,056 libérés (1^{er} octobre 1875), 807 vivent déjà du produit de leur travail et 234 transportés sont engagés chez les colons libres pour les aider dans leurs travaux.

Néanmoins les documents officiels que nous consultons sont forcés d'avouer que les évasions, tant à la Guyane qu'à la Nouvelle-Calédonie sont très fréquentes, et que chacune d'elles est suivie de vols chez les colons libres.

Les pénalités appliquées dans nos pénitenciers consistent en cachot, en augmentation de la durée de la peine, enfin en exécution capitale. Mais cette dernière condamnation ne reçoit plus son exécution par suite des lenteurs qui sont nécessitées par l'arrivée à Paris et le retour à Nouméa, du pourvoi en grâce. Le cachot jusqu'à un maximum de 30 jours peut être ordonné par les surveillants ; les deux autres pénalités doivent être prononcées par le conseil de guerre de la colonie.

Donnons enfin, le tableau des salaires qui sont attribués aux ouvriers de la transportation par les entrepreneurs. Ce tarif a été arrêté, entre ces derniers et l'administration :

Salaires par jour.

Contremaitre	Fr.	0 25	
1 ^{re} catégorie {	ouvriers d'art {	1 ^{re} classe	0 20
		2 ^{me} classe	0 15
2 ^{me} catégorie {	ouvriers d'art {	1 ^{re} classe	0 18
		2 ^{me} classe	0 12
	manœuvres	0 07	

Voilà dans leur brutale sécheresse les renseignements que nous donnent les documents officiels sur l'organisation de nos colonies pénitentiaires. C'est sur ces assertions que se fondait M. le vicomte d'Haussonville quand il consacrait dans son remarquable rapport de 1873 sur l'enquête pénitentiaire, un chapitre à la transportation. Du reste il ne se méprend pas sur la valeur de ces renseignements. « On peut se demander, dit-il, si à une pareille distance, l'administration de la marine elle-même sait toujours bien exactement ce qui se passe. Pour s'assurer de la régularité du service dans les établissements situés en France, l'administration des prisons a recours aux Inspections générales. Aucun moyen de contrôle de cette nature n'est à la disposition du ministre de la marine, et ce sont les agents responsables qui fournissent eux-mêmes directement les renseignements sur le fonctionnement de leurs services. Il est superflu de dire qu'il n'existe rien qui rappelle de près ou de loin les commissions de surveillance. Quant au contrôle qui pourrait être exercé par les fonctionnaires de l'ordre judiciaire placés sur les lieux auxquels on pourrait demander des renseignements utiles, nos mœurs administratives opposent à ce contrôle un obstacle jusqu'à présent invincible (1). »

M. le vicomte d'Haussonville expose avec une grande impartialité, le fonctionnement des travaux forcés dans nos colonies. A la fin de cette exposition, dans un paragraphe intitulé « régime moral de la transportation » tout en se déclarant partisan de cette peine, il ne dissimule pas que les résultats sont, jusqu'à

(1) *Enquête parlementaire sur le régime des établissements pénitentiaires*, tome sixième. — Rapport de M. le vicomte d'Haussonville, p. 442, Paris, 1873, Imprimerie nationale.

présent, mauvais et que la promiscuité des condamnés, la surveillance insuffisante, le manque d'instruction et de moralisation par la religion sont les causes de cette situation; mais il ne conclut pas au rejet de la transportation. « Quant à tirer de ces prémisses une conclusion, dit-il, nous n'avons pas mission de le faire au nom de la commission, et nous n'oserions pas l'entreprendre pour notre propre compte. Il n'y a pas assez longtemps, en effet, que la transportation se poursuit dans des conditions d'avenir régulières et favorables, pour qu'on puisse porter un jugement définitif sur ses résultats dont on ne saurait sans injustice méconnaître l'importance, surtout depuis quelques années. Mais tant qu'on poursuivra cette épreuve, c'est-à-dire suivant toute probabilité pendant très longtemps encore, nous demanderons au moins qu'on la fasse aussi complète que possible, et qu'on tire du système de la transportation tous les avantages que ce système comporte : c'est-à-dire qu'on cesse de considérer la transportation uniquement comme un mode d'exécution de la peine des travaux forcés, et qu'elle devienne un mode nouveau de pénalité et comme une sanction suprême mise aux mains de la justice, après un certain nombre de récidives » (1). Assez singulier raisonnement que celui là, on en conviendra : constater toutes les défauts d'un système, défauts d'où il résulte clairement que ce système est détestable, et en demander l'extension!

Néanmoins, si les choses se passaient comme l'attestent les rapports officiels que nous venons de résumer, la transportation, sans être une pénalité parfaite, serait cependant un système honorable, qui mériterait d'être conservé.

§ IV

Véritable situation de notre colonie pénitentiaire de la Nouvelle-Calédonie. — Renseignements fournis par M. Denis, ancien sous-directeur de l'administration pénitentiaire à la Nouvelle-Calédonie.

Malheureusement les rapports nous donnent des renseignements qui sont non seulement empreints d'un optimisme excès-

(1) Rapport de M. le vicomte d'Haussonville; enquête parlementaire sur les établissements pénitentiaires V. Tome I, page 478.

sif, mais encore qui, le plus souvent, se trouvent être absolument erronés. Il n'y a pas lieu d'en blâmer les fonctionnaires dont ces rapports émanent. Les membres de nos administrations sont si désireux d'arriver à des résultats excellents, qu'ils voient bien souvent les choses ainsi qu'ils désireraient qu'elles fussent. Leur zèle colore à leurs yeux les situations en rose. Mais en ce qui concerne la transportation, la réalité nous montre cette situation bien noire. La réalité pour nous, elle git dans l'article de M. H. DENIS, ancien sous-directeur de l'administration pénitentiaire à la Nouvelle-Calédonie (1). La véracité des faits qu'il rapporte ne peut être mise en doute : l'article qui parut dans la Nouvelle-Revue eut en 1884 un grand retentissement; le Figaro, le Temps, le Journal des Débats, et bien d'autres grandes feuilles parisiennes, en donnèrent des extraits; aucun démenti officiel n'a été infligé aux assertions de l'honorable M. Denis; ce silence de l'administration ne peut-il pas, ne doit-il pas être interprété comme un acquiescement, ou mieux comme un aveu? L'honorable M. Denis n'a pas été atteint de cet aveuglement qui s'est abattu sur nos fonctionnaires à la Nouvelle-Calédonie. Il a continué à voir droit et juste. Mais aussi qu'a-t-il aperçu! L'immoralité permanente, le dévergondage le plus répugnant, les abus les plus criants, le pillage, le vol, l'indiscipline; rien de ce qui peut constituer une peine, mais bien une réunion des plus infâmes gredins; pouvant sans frein, donner libre cours à leurs instincts pervers.

Mais parcourons le travail de M. Denis. Ce dernier nous parle d'abord de la Nouvelle-Calédonie; puis, il nous fait connaître la nourriture que l'administration fournit aux transportés, en remarquant que cette nourriture est de beaucoup meilleure que celle de nos soldats: en effet, les forçats reçoivent des douceurs telles que du rhum, du tafia, du café, du tabac, etc. Il est défendu par les règlements de jouer, mais on ferme les yeux et chaque soir les dortoirs se transforment en petits tripots clandestins où les pertes s'élèvent souvent à plusieurs centaines de francs:

« La nuit, dit M. Denis, les cases sont fermées au moyen d'une grille; l'air pénètre à travers les barreaux et le service des surveillants n'en est que plus facile. A la vérité, cette surveillance n'est guère gênante et n'empêche pas la violation quotidienne de bien des articles du règlement. Il est, par exemple, défendu de

(1) Voir la Nouvelle Revue du 1^{er} avril 1884.

jouer à des jeux de hasard. Cependant, toutes les nuits, dans l'une de ces chambrées, on joue « la Vendôme », sorte de lansquenet spécial, et cela d'une façon bien simple. Des couvertures sont assujetties de manière à retomber de chaque côté de deux ou trois hamacs. Sous les hamacs, éclairés par une petite lampe de fabrication clandestine, les joueurs sont accroupis et engagent des parties interminables où l'enjeu est toujours de l'argent, quand ce n'est pas la vie d'un surveillant ou d'un fonctionnaire. Nous avons su qu'un soir, un condamné avait perdu 4,200 francs et que, fidèle à ce principe, qu'une dette de jeu est une dette d'honneur, il avait le lendemain payé son adversaire en douze pièces de cent francs en or. Cet incident nous a confirmé ce renseignement: que l'île Nou est le seul endroit de la colonie où il y ait de l'or. Le fait est qu'on ne rejoint guère, en mer, d'évadés à destination de l'Australie, sans les trouver suffisamment pourvus de louis à diverses effigies. Le tout serait de savoir où les intéressés cachent le précieux métal; mais, comme les intéressés sont fort intelligents, plus intelligents que ceux qui, au-dessus d'eux, représentent la société, on n'a jamais rien pu découvrir des mines où ils puisent l'or comme à volonté. »

Le jeu, l'argent, ce sont des infractions au règlement, mais quelle est en raison de la direction qui lui est imprimée, l'existence du condamné? Citons encore M. Denis :

« Arrivés à Nouméa, ils sont envoyés au camp de Montravel, distant de la ville de quatre kilomètres. — Là, pendant dix jours, on les laisse se reposer; on leur compose leur trousseau; pantalon et veste de toile blanche, chemise, chapeau de paille, souliers, hamac, couverture, veste de laine pour les temps pluvieux, gamelle, etc; au bout de dix jours on les emploie; on les expédie sur des chantiers, dans des pénitenciers agricoles, et à partir de ce moment, ils jouissent de la plus grande liberté. — Ils vont à l'ouvrage, ils rentrent à l'heure du repas, sous la garde d'un surveillant, par quarante ou cinquante hommes. — Ils fument, causent, boivent du vin, du tafia; ils sont proprement tenus; ils ont le grand air, puis ils sont mis en concession, c'est-à-dire peuvent devenir propriétaires, ce à quoi bien des honnêtes gens de France ne peuvent jamais arriver. S'ils sont mariés, ils peuvent faire venir leurs familles; s'ils sont célibataires, ils ont la faculté de se marier.

» Voilà ce que le législateur a fait.

» Ajoutons que tout n'est pas parfait et que le législateur s'est trompé sur plusieurs points; sur d'autres, ses intentions se trouvent singulièrement modifiées. Nous allons, d'ailleurs, voir bientôt comment, au juste, les choses se passent.

» En échange des modifications que la loi a introduites dans la condition des forçats, cette loi a infligé l'exil perpétuel aux condamnés; elle leur a irrévocablement fermé les portes du pays et du foyer.

» En réalité, ce qui, pour certains, serait la plus terrible des répressions, laisse le plus grand nombre absolument insensible. Hélas! l'homme n'apparaît pas sous des aspects rians dans les colonies pénitentiaires et les quelques illusions que l'on pourrait avoir apportées avec soi ne résistent pas longtemps à la réalité des choses.

» La première des conditions imposées aux condamnés aux travaux forcés est le travail.

» Or, il dépend du condamné de ne rien faire!

» La loi de 1854 a bien ordonné de les appliquer aux travaux *les plus pénibles de la colonisation* : le décret du 18 juin 1880 prononce bien le même mot *travail* avec conviction; mais on a oublié une chose : la sanction de l'ordre donné.

» Quelles armes a-t-on remises à l'administration pénitentiaire de la Nouvelle-Calédonie personnifiant la société qui se protège, personnifiant la colonisation pénale? des armes insignifiantes.

» Les condamnés récalcitrants sont, d'après la nature des fautes commises, punis disciplinairement, par les chefs de camp, les commandants de pénitenciers, les sous-directeurs et directeur de l'administration, ou par le gouverneur, suivant la gravité du cas, de retranchements de vin ou de tafia, de prison de nuit, de boucle simple ou double (ancienne peine des fers), de cellule pendant deux mois au plus, et de cachot. La punition suprême est donc le cachot. Seulement, dans la pratique, il n'y a pas de cachot, l'architecte qui a construit le « quartier de punition », à l'île Nou, ayant oublié d'en faire établir.

» Donc, pas de cachot.

» En redescendant, nous trouvons la cellule, infligée, pour deux mois au plus, pour *actes d'immoralité, coups et violences envers un transporté, insultes ou menaces envers un agent ou un fonctionnaire, laceration volontaire d'effets réglementaires, tentative d'évasion, rébellion, mutinerie, vol ou larcin*. Elle est appli-

quée aussi à ceux qui, avec récidive, font preuve de *paresse ou mauvaise volonté au travail*.

» Nous y voilà. Nous nous trouvons en face du moyen, parfaitement réglementaire, que dis-je? parfaitement légal, que les condamnés aux travaux forcés ont à leur disposition pour rester complètement oisifs.

» Ils commettent une des fautes ci-dessus rapportées; ils donnent, avec récidive, des preuves de mauvaise volonté au travail; on les met en cellule et le tour est joué!

» *Les travaux les plus pénibles de la transportation* spécifiés par le législateur de 1854? Fadaïses! notre homme s'étend sur son lit de camp, dans un petit local absolument frais et méticuleusement propre, et après avoir eu soin d'amortir la dureté du bois à l'aide d'une bonne couverture de laine, il s'endort!

» L'auteur du décret du 18 juin 1880, le dernier document sur la matière, a bien ajouté que les condamnés en cellule seraient *astreints au travail*; seulement, le malencontreux architecte de tout à l'heure, tout en faisant la cellule fraîche, propre, l'a faite étroite et obscure. On ne saurait y installer ni un banc, ni un établi; on n'y peut voir clair. Il ne faut donc pas songer à astreindre le reclus à une tâche quelconque. Il serait en outre, non plus matériellement impossible, mais illégal de le faire travailler pendant la journée, dans l'intérieur du pénitencier, hors de sa cellule; ce ne serait plus de cellule, en effet, qu'il serait alors puni, mais de prison de nuit. Or la prison de nuit n'est infligée que pour des fautes moins graves que celles entraînant la cellule. Il n'y a donc moyen de punir les paresseux qu'en les mettant, de quinze jours à deux mois, dans un local où ils ne pourront rien faire.

« L'administration est par conséquent désarmée.

« On avait le fouet, avant le 18 juin 1880, et bien des gens soupirent involontairement à son souvenir. On a renoncé à ce moyen de correction et l'on a bien fait : il avilissait pour le moins autant celui qui l'employait que celui qui le subissait. Nous pensons avec Thémistocle qu'il n'y a de vraiment utile que ce qui est juste, or ravalier un homme au rang de la bête, n'est pas juste de la part d'une société, qui ne doit être mue que par la justice et la morale.

« Si les tribunaux militaires, dont les transportés sont justiciables, disposaient de moyens plus efficaces, ce ne serait que

demi mal. Mais, cette fois encore, la loi n'a pas atteint son but, faute d'avoir été confectionnée par un législateur connaissant les criminels.

« A six mille lieues du bagne, on s'est imaginé que la peine des travaux forcés intimiderait les forçats récalcitrants, et l'on a mis, de braves et honnêtes officiers dans l'obligation de faire cette chose, qui serait parfaitement comique si elle n'était atrocement douloureuse, d'infliger *quarante ans de travaux forcés*, à qui y est déjà condamné à perpétuité.

« Des arrêts de cette sorte sont quotidiennement rendus par la justice militaire. Ouvrez les journaux, vous trouverez au compte rendu des séances des deux conseils de guerre permanents, qui siègent à Nouméa, des jugements tels que les suivants :

« *Jugeau Victor, n° 13322, condamné aux travaux forcés à perpétuité et Pierrard François, n° 8322, prévenus de vols qualifiés et d'évasion ont été condamnés à :*

Jugeau, cinq ans de double chaîne.

« *Pierrard, à quarante ans de travaux forcés, vingt ans de surveillance. — condamnations antérieures. — Jugeau, condamné une première fois à six ans de travaux forcés, pour coups et blessures volontaires, ayant occasionné la mort a obtenu une remise d'un an sur la peine, a été libéré le 20 janvier 1884 ; le 2 décembre suivant, il assassinait à la Dumbéa, un libéré de la deuxième section nommé Jeanniard, pour lui voler une somme de 130 francs. Condamné pour ce crime par le deuxième conseil de guerre à la peine de mort, il eut cette peine commuée par le président de la République, aux travaux forcés à perpétuité.*

« *Pierrard, quatre condamnations à l'emprisonnement variant de six mois à un an pour divers délits autres que le vol. Condamné à Versailles à dix ans de travaux forcés pour viol ; également condamné dans la colonie, par trois fois, à vingt-sept ans de travaux forcés pour évasion et vol.*

« *Rambour (Jean Baptiste), condamné aux travaux forcés à perpétuité n° 8969, accusé d'évasion et de vol qualifié : cinq ans de double-chaîne. Condamnations antérieures : six pour vol, dont deux à cinq ans de travaux publics.*

« *Condamné aux travaux forcés à perpétuité pour vol qualifié et émission de fausse monnaie.*

« *Condamné également dans la colonie à vingt ans de travaux forcés pour évasion et vol qualifié.*

« Et c'est la même chose tous les jours.

» La peine capitale, elle-même, la peine suprême après laquelle il n'y a plus que la colère où la miséricorde de Dieu, n'est plus un frein, n'est plus un épouvantail, parce qu'on sait bien, dans les pénitenciers, qu'on ne l'exécute pas ; parce que à l'exemple des enfants gâtés fixés sur le courroux d'un père trop faible, ou n'ignore pas que la société, même bafouée, même violente par le criminel, n'est pas assez féroce pour le laisser six ou huit mois, le temps que met à aller et à revenir son pourvoi en grâce, avec la perspective d'avoir le cou coupé. Du moment que, en matière de condamnations encourues par les forçats, la loi ne transfère pas au gouverneur d'une colonie pénitentiaire le droit de faire grâce ou d'ordonner l'exécution d'un arrêt portant application de la peine capitale, la peine capitale n'est plus qu'une plaisanterie de mauvais goût. Il y a à l'île Nou un transporté qui en est à sa quatrième condamnation à mort et ne s'en porte pas plus mal ! »

« D'un autre côté, les transportés assurés de l'impunité pour tous les méfaits qu'ils peuvent commettre dans la colonie pénitentiaire ont, en revanche, toutes les facilités désirables pour dénoncer et faire passer en justice, ceux de nos fonctionnaires qui auraient à leur égard outrepassé leurs pouvoirs, par exemple :

» Sur les dénonciations de plusieurs de ces malfaiteurs, un ancien capitaine, commandant du pénitencier de Bourail, décoré de la médaille militaire, chevalier de la légion d'honneur, comparut en cours d'assises sous l'accusation d'avoir mis des condamnés en cellule quelques jours de plus qu'il n'eut été convenable. Pendant une semaine, ce brave soldat s'entendit vilipender par des repris de justice, qui venaient déposer les menottes aux mains et disaient, passant devant lui en ricanant : « Hein, chacun son tour ! ».

» Le commandant de Bourail, M. le capitaine Bascans, fut acquitté et la salle éclata en applaudissements ; mais ce fonctionnaire ne fut pas replacé et fut envoyé à la disposition du ministre, où nous croyons bien qu'il est encore. Ce sont, jusqu'à présent, les forçats qui ont eu raison ! »

Nous nourrissons donc nos forçats mieux que nos soldats, nous leur permettons de vivre dans un « *dolce farniente* », nous ne les punissons pas, et nous châtions ceux qui ont la main trop dure avec eux ; ce n'est pas tout, nous les distrayons :

» Nous leur donnons licence de faire de la musique, et nous leur achetons des instruments Sax, des collections de partitions : *les Huguenots, le Pré aux Clercs, le Désert, le Caïd, la grande Duchesse* — tous les genres s'y trouvent, — le tout aux frais de l'État; nous leur permettons de donner des concerts publics, de figurer comme musiciens aux bals du gouvernement, aux fêtes, aux concerts. »

Et comme le principal besoin de l'homme, c'est la famille, comme la transportation a pour but de coloniser, nous procurons des femmes aux condamnés. Elles n'ont, il est vrai, rien d'enviable, elles sont du moins parfaitement assorties et bien faites pour donner naissance à des gredins accomplis.

Puissions, pour donner au lecteur une idée de ces mariages, puissions de nouveau au travail si complet de l'honorable M. Denis.

« Périodiquement, les bureaux du ministère de la marine et des colonies s'abouchent avec les bureaux du ministère de l'intérieur et leur demandent des fiancées pour forçats. L'intérieur s'adresse alors aux directeurs et aux inspectrices de prisons de femmes. Nous ne dirons pas qu'on fait un choix, pour ne pas être amené à constater que l'on choisit avec aussi peu de discernement que possible, mais simplement qu'on dresse une liste des filles condamnées, lesquelles se trouvent n'avoir que rarement les dispositions nécessaires pour devenir bonnes épouses et bonnes mères.

« Si l'on croyait les statistiques cependant, les filles se métamorphoseraient immédiatement à leur arrivée dans la colonie : la Nouvelle-Calédonie et la Guyanne seraient fertiles de transformations véritablement merveilleuses.

« Qu'on en juge d'après ces quelques extraits, de tableaux gravement publiés, mais nullement probables, nous le déclarons :

P... (Catherine), 24 ans. — Antécédents : Débauchée, mère de 3 enfants naturels. Crimes nouveaux : a étranglé son enfant, à sa naissance avec les cordons de son tablier.

« Voilà la demoiselle, on la condamne, on la transporte, on la marie, et la statistique nous la représente ainsi :

« *Laborieuse, d'une conduite excellente : s'occupe avec soin de son ménage.*

« Une autre :

« *F... (Angélique) 23 ans. — Antécédents : deux enfants na-*

turels, créature à jamais perdue. — Crimes nouveaux : Vols avec escalade, la nuit, chez une vieille femme de 80 ans, puis en rentrant, incendie la maison, brâle la victime, et deux ou trois maisons voisines, accuse un innocent.

« Condamnée aux travaux forcés à perpétuité, on l'expédie au delà des mers, où elle trouve « un sieur P... » que ses grâces séduisent et qui l'épouse en justes noces. La statistique la reprend et nous montre la chenille devenue papillon :

Laborieuse ; un enfant ; entièrement dévouée aux travaux de son ménage ; conduite et moralité exemplaires.

Une autre :

G... (Marie). — Antécédents : dévergondage inouï ; trois amants à la fois ; parti pris de supprimer les enfants.

On la condamne à 20 ans de travaux forcés : et aussitôt elle tient son ménage dans un ordre parfait, aide son mari dans ses travaux de culture ; elle est industrielle, dévouée à ses devoirs d'épouse.

Voici mieux encore :

C... (Julie, Marie, Robertine) âgée de 20 ans condamnée pour vol à raison de ses dérèglements ; coureuse de soldats, abjection ignoble et indigne de toute grâce.

Elle comparait devant les assises du Pas-de-Calais et est condamnée pour les faits suivants :

Accouchée chez de pauvres cultivateurs qui la soignent avec charité, part avec un bel enfant, l'en terre vivant et revient ivre morte entre deux soldats ivres. Voilà, n'est-il pas vrai, une délicieuse jeune fille et qui risquait fort de finir célibataire. Très heureusement on la transporte, et elle trouve un sieur D... qui la mène à l'autel. Aussitôt elle est laborieuse, industrielle, active, dévouée à ses devoirs d'épouse, elle aussi. C'est un cliché.

Nous pourrions citer encore Elisabeth E... condamnée pour avoir égorgé son enfant avec des ciseaux avant de le jeter dans les latrines et qui devient à la Guyane une bonne mère de famille ; Catherine G... qui assassine son père de complicité avec sa mère et avec son amant, et qui fut ménagère laborieuse remplie d'ordre ; mais ce serait toujours la même antienne, et cela ne nous apprendrait rien autre chose que ce que veulent démontrer les statisticiens : à savoir que le bague, comme l'amour, refait les virginités.

» Nous nous efforçons, en vain, de voir les choses par leur beau

côté, il nous est impossible de croire que de ces assassins et de ces voleuses, de ces malfaiteurs et de ces filles publiques, il naîtra un honnête homme ou une épouse chaste. Si cela arrive, louons-en Dieu, c'est un miracle! Certes, le problème que l'on s'est posé en cherchant à créer une famille à ces criminels bannis, n'est pas de ceux qui se résolvent aisément. Ce qu'il y a de vrai, pour le présent, c'est que l'on n'est arrivé à rien de satisfaisant, et que ces unions, pour assorties qu'elles sont, ne réussissent pas.

» Transportées de France aux frais de l'État, les femmes arrivent à Nouméa. Aussitôt un bateau de guerre les prend à son bord et les conduit à Bourail.

» Bourail est un fort petit village, rappelant la France. C'est un grand centre de concessionnaires. C'est là, aussi, que se trouve le fameux couvent où sont détenues les femmes jusqu'au mariage. C'est là que les concessionnaires célibataires de toute la Colonie adressent leurs demandes. Mais ceux de Bourail étant sur les lieux sont les premiers pourvus. Deux ou trois entrevues au parloir, sous l'œil de l'une des sœurs de Saint-Joseph de Cluny chargées de la garde de ces vierges folles, constituent la « cour » de rigueur. Le premier venu est agréé pour sortir au plus tôt du couvent. Triste tâche que les sœurs ont acceptée! Pour notre part, un pénitencier de deux cents forçats nous paraît plus aisé à conduire que cette vingtaine de femmes perdues. Il s'ensuit assez naturellement, que celles d'entre elles qui se conduisent le plus mal, sont les premières mariées, par l'excellente raison que les religieuses ont une plus grande envie de s'en débarrasser.

» Et qui aura la force de leur en vouloir?

» Dès que le *oui* sacramentel est prononcé, la femme est libre; La loi criminelle désarme devant la loi civile. La nouvelle épouse en profite souvent le jour même de la célébration du mariage, pour s'échapper et venir à Nouméa. Et le chef-lieu compte une prostituée de plus. Qu'en pense le mari? Par prudence, nous répondrons : Qui le sait? pour ne pas répondre plus catégoriquement. »

En voilà, je pense, plus qu'il n'en faut pour être absolument édifié sur la discipline et la colonisation de notre Colonie pénitentiaire; je livre simplement les faits, sans en tirer quant à présent des conséquences. Je termine ce chapitre en remerciant l'honorable M. Denis et de son remarquable exposé et des nombreuses citations que je lui ai empruntées pour ce travail.

§ V.

Avis de la Cour de cassation et des Cours d'appel de France.

Il y a lieu de supposer que cette situation était inconnue, en 1873, de nos conseillers près la Cour de Cassation et les Cours d'appel. Quand, au moment de l'enquête parlementaire sur le régime des établissements pénitentiaires, les cours furent consultées par la Commission sur la question de savoir si la transportation devait subsister dans notre échelle de peines, les unes répondirent par l'affirmative, les autres évitèrent de donner une opinion catégorique, mais aucune presque d'entre nos Cours ne proposa une réforme pratique. L'ignorance dans laquelle les Cours se trouvaient de la véritable exécution des peines qu'elles prononçaient justifie la façon superficielle dont elles donnèrent leur avis. La question avait été posée ainsi qu'il suit : « *Quel doit être le mode d'exécution de la peine des travaux forcés?* »

La Cour de cassation fit ses réserves et ne répondit pas d'une manière catégorique; suivant elle l'expérience des avantages du système de la transportation n'était pas encore décisive, il serait difficile de porter sur les résultats obtenus un jugement absolument sûr. Il y avait donc lieu de continuer l'épreuve. Mais on ne saurait nier que l'éloignement du sol de la mère patrie de huit ou neuf mille individus condamnés pour des crimes graves, ne soit une cause d'ordre public et de sécurité sociale.

S'il nous était permis de porter un jugement sur la déposition d'une réunion d'esprits aussi remarquables que les conseillers à notre Cour Suprême, nous dirions que l'avis de la Cour de cassation n'était peut-être pas tel que la Commission parlementaire le désirait. Cette dernière aurait évidemment aimé que la Cour se fut prononcée sur le mode d'exécution de la transportation mais nous sommes heureux de faire remarquer que, si la Cour de cassation a répondu affirmativement sur la question, quant à la valeur même du principe de la transportation, elle a sagement fait ses réserves sur tous les autres points. Par conséquent, lorsque plus haut nous proposerons non pas de renoncer définitivement à la transportation mais d'introduire de grandes réformes, loin de nous mettre en désaccord avec la Cour, nous

ne ferons que suivre son avis, et nous ne craignons pas de l'avancer, observer certainement ses vœux.

La cour d'appel de Paris est plus explicite, constatant les objections qui ont été soulevées contre la transportation considérée comme un principe, elle estime que ces objections ne sont pas telles qu'il faille renoncer à ce principe, car « la loi de 1854 donne au gouvernement les moyens de rendre la transportation suffisamment répressive; on pourrait encore la rendre plus rigoureuse en appliquant dans le lieu de transportation le régime cellulaire pendant un temps déterminé. » Nous reviendrons sur cette opinion quand, dans le cours de ce travail, nous examinerons quels sont les moyens de réforme qui sont mis en avant pour anéantir les inconvénients actuels de la transportation.

La cour de Douai signale accessoirement la nécessité de soumettre le condamné « aux travaux les plus pénibles ».

La cour de Riom passe la transportation sous silence et elle termine en disant que sur tous les points que le rapport n'a pas visés, le statu quo doit être gardé.

La cour d'Aix approuve purement et simplement la transportation et dit qu'il convient de maintenir ce mode d'exécution « quoique, ajoute-t-elle, les forçats ayant plus de liberté, s'évadent plus facilement. Mais, dans leur fuite, ils courent de très grands dangers ». Cette objection ne prouve-t-elle pas l'ignorance complète du sujet dans laquelle se trouvait la cour?

La cour d'Orléans penche pour la combinaison de la transportation avec la réclusion — pour ajouter, dit-elle, à l'intimidation de la peine.

Suivant la cour de Lyon, les résultats obtenus auraient été satisfaisants, et il serait permis d'en conclure que pour la sécurité de la société, la transportation serait préférable à tout autre système.

La Cour de Toulouse estime que « la société gagnera à transporter en Océanie les condamnés aux travaux forcés qui *mieux traités qu'en France sont par suite moins tentés de mal faire* ». Et c'est parce que les criminels trouvent en récompense de leurs fautes une existence douce et désirable que la cour de Toulouse opine pour le maintien du statu quo. Le profond respect que nous professons pour la magistrature française fait qu'en relatant l'opinion de la cour de Toulouse nous ne l'accompagnons d'aucun commentaire. Disons cependant que, si pour constituer une peine

répressive et intimidante, il y a lieu « de bien traiter » les criminels, le code pénal devra se borner à assigner aux coupables des pensions inscrites au grand livre, pensions d'autant plus grandes que leur crime aura été plus grave : d'après la cour de Toulouse personne ne sera plus tenté de mal faire.

La cour de Bourges approuve la transportation, elle signale la nécessité de réformes, mais se déclare insuffisamment pourvue de renseignements et incompétente pour déterminer la nature de ces réformes. Les conclusions de la cour de Nîmes sont les mêmes. La cour de Bastia ne répond pas à la question.

La cour de Pau constate l'avantage qui consiste pour la France à se séparer de ses malfaiteurs les plus dangereux pour les rendre utiles à ses colonies et leur ouvrir ainsi des perspectives de réhabilitation qu'ils ne trouveraient plus dans l'ancien monde; mais il faut introduire des modifications dans l'exécution même de la transportation. La cour de Poitiers approuve radicalement et sans réserves aucunes, le système établi par la loi de 1854.

La Cour de Bordeaux en demande le maintien pur et simple.

La Cour d'Angers déclare que la transportation telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui est une pénalité insuffisante. Il y aurait donc lieu, d'appliquer, dans la colonie pénitentiaire le système de répression usité en France à l'égard des prisonniers.

La Cour de Montpellier pense que la société doit déporter un individu qui a commis un crime très grave ou dont les antécédents sont déplorables. Le séjour de cet individu dans la métropole après sa libération, ne peut avoir que des inconvénients et présenter des dangers pour l'ordre social.

La cour d'Alger recommande la transportation comme le mode d'exécution le plus efficacement protecteur de la paix publique, le plus conforme à l'intérêt politique, le plus propre à l'amendement moral des condamnés.

Selon la cour d'Agen, la loi de 1854 doit être maintenue; la Cour pense même que son principe doit être appliqué d'une manière plus large.

La cour de Besançon, dit sans se compromettre, et nous croyons le comprendre, non sans arrière pensée, que la suppression du bague et la transportation dans les colonies prononcées par le décret du 27 mars 1852 et la loi du 30 mai 1854 sont une importante réforme législative que l'opinion publique paraît avoir accueillie avec faveur.

La cour de Limoges se prononce pour la conservation du système en vigueur, elle ne parle pas des conditions d'application de ce système.

La cour de Rennes approuve hautement et entièrement la transportation.

La cour d'Amiens ne peut qu'applaudir à la réforme introduite par la loi du 1^{er} juin 1854. Elle reconnaît avoir vu souvent les détenus des maisons centrales commettre des crimes pour être envoyés au bagne, mais elle n'en admet pas moins que le mode d'exécution des travaux forcés doit être la transportation.

La cour de Dijon se félicite de la substitution de la transportation aux bagnes. Mais cette réforme n'est qu'une simple transition. La détention cellulaire doit être la peine du second degré. Au terme de cette détention on pourra transporter le condamné dans une colonie lointaine.

Aux yeux de la cour de Nancy, la transportation protège la société d'une manière trop efficace, pour que l'on ne persiste pas dans le système en vertu duquel elle est devenue le mode d'exécution des travaux forcés, à condition toutefois qu'il sera fait aux condamnés une exacte application de la loi du 30 mai 1854, dont les dispositions sont assez rigoureuses pour dissiper l'erreur commune, consistant à envisager la peine des travaux forcés comme moins sévère que celle de la réclusion.

Non seulement la transportation présente un intérêt social, pense la cour de Caen, mais elle atteint aussi des résultats moraux. Car elle régénère le criminel en le sortant de son milieu (1). Les établissements de la Nouvelle Calédonie suivant cette candide cour, paraissent se trouver dans une situation satisfaisante.

L'expérience a démontré à la cour de Rouen qu'il faut maintenir le mode d'exécution de la peine des travaux forcés tel qu'il a été réglé par la loi du 30 mai 1854. Quoi qu'elle soit plus dure, la détention cellulaire à perpétuité, ou pendant de longues années, n'inspirait pas aux malfaiteurs le même effroi.

La Cour de Chambéry, tout en approuvant la transportation, voudrait qu'une réclusion cellulaire eut lieu dans la colonie

(1) Pour le placer parmi des milliers d'individus, aussi dépravés que lui, nouveau procédé de régénération !

avant que le condamné ne travaillât à l'air libre, et ne fut ensuite mis en concession.

La Cour de Grenoble ne peut que constater l'utilité pour la société, d'expulser les individus dont la présence dans son sein est un perpétuel danger pour elle. Mais, dans l'ignorance où elle se trouve de la situation des établissements de Cayenne et de la Nouvelle-Calédonie, elle ne peut se prononcer en connaissance de cause sur la valeur de la pénalité.

Telles sont les réponses des Cours de France. Nous les avons peut-être exposées d'une façon aride, mais en les relatant nous nous sommes interdit tout commentaire.

Nous ne passerons pas, ici, en revue les opinions des criminalistes sur la transportation. Cette question, ayant été depuis près d'un siècle, la cause de très vives polémiques, tant en France qu'à l'étranger, a été le sujet d'un grand nombre d'ouvrages; les examiner et les discuter nous entraînerait trop loin; nous renonçons d'autant plus volontiers à le faire, que la matérialité des faits nous paraît être assez puissante, pour mettre en relief l'insuffisance de la transportation comme peine du second degré.

Nous avons tenu à rapporter les avis des Cours, car ils ont, en 1873, provoqué le maintien de la transportation. Cette pénalité avait été très attaquée, au sein de la Commission, par certains criminalistes. C'est sur les réponses des Cours, que cette Commission ne s'occupait pas à chercher et à présenter à l'Assemblée nationale, des réformes qui eussent pu obvier à la situation. Il est donc très regrettable, que ces Cours ignorantes des procédés d'application de la transportation, ignorantes de ses résultats pratiques, se soient prononcées et aient consenti à résoudre, après l'avoir si légèrement étudié, un problème aussi grave.

De même, il est regrettable que la Commission n'ait pas compris les réticences de certaines cours plus circonspectes, et n'ait pas vu dans les solutions déplorables de certaines autres, le manque de renseignements dans lequel elles se trouvaient.

Mais ne nous attardons pas dans ces considérations et ces regrets retrospectifs et, avant d'entrer dans l'examen du remède, exposons nos griefs contre le système actuel, et démontrons-en le fondement.

§ VI.

Insuffisance de la transportation au point de vue de l'intimidation, de la graduation et de l'amendement.

Au commencement de ce travail, nous disions que la peine doit réunir trois éléments essentiels : L'intimidation, la graduation et l'amendement. La transportation, (non celle que nous décrivent les rapports officiels, mais la transportation ainsi qu'elle est en réalité, c'est-à-dire comme nous la montre l'article de M. Denis) la transportation répond-elle à cette nécessité ?

On envoie le criminel parmi ses semblables, en sorte qu'on anéantit pour lui la honte qu'il pouvait éprouver à se trouver parmi des honnêtes gens. Bien plus, la dépravation, le cynisme, la férocité, sont tenus en grand honneur par les malfaiteurs ; chez eux, l'aristocratie est formée par les plus coupables. Le condamné est donc dans son milieu. De travail pénible, à la colonie pénitentiaire, point, nous l'avons vu plus haut. De vie dure, pas davantage ; le climat est excellent, la nourriture est très bonne, meilleure que celle de nos soldats : les transportés partent chaque matin pour être occupés soit à la culture de la terre, soit à des opérations de terrassement ; ils travaillent toute la journée en plein air et ne reviennent au pénitencier que pour y prendre les repas et dormir ; ils sont bien vêtus ; ils touchent un salaire qui peut s'élever 0 fr. 25 c. par jour. Une discipline sévère, encore moins : ils jouent dans les dortoirs malgré l'interdiction formelle des règlements ; ils pillent chez les colons libres, qui sont forcés d'être toujours armés pour se défendre de leurs attaques et ils sont pour ces colons l'objet d'une telle crainte, que les propriétaires leur préfèrent comme ouvriers et domestiques, des indigènes qu'ils font venir à grands frais des îles voisines. Ils peuvent impunément s'embusquer sur les grandes routes pour dépouiller le passant ; ils se rient de l'autorité de leurs gardiens, qui sont insuffisamment prémunis contre eux par les règlements : pas de fouet, pas de cachot, mais des diminutions sur les rations de tabac, de café, de liqueurs ; pour motifs graves, la peine de l'emprisonnement cellulaire qui ne peut excéder deux mois : et les cellules sont

spacieuses, aérées, convenablement meublées. Les plaintes des surveillants restent sans résultat, mais en revanche un transporté peut écrire directement au gouverneur pour demander justice contre un surveillant, même provoquer contre ce dernier une instruction et un procès criminel, exemple : le cas du capitaine Bascans. Les surveillants en sont même réduits à être constamment armés et à tuer eux-mêmes tout transporté qui les menace. Enfin, pas de pénalités, pas de peine capitale.

Et puis, si la conduite du transporté n'a pas été par trop déplorable, on lui donne, au bout de deux ans, une concession, et avec cela des outils, des vivres, de l'argent. Il est propriétaire, propriétaire par pénalité. Voilà la peine ; en conscience, peut-elle provoquer aucune intimidation ?

Et comment pourrait-on croire que l'aspirant criminel n'ait pas, avant de commettre son forfait, pesé les éventualités qui résultaient de l'accomplissement de la faute. Le malfaiteur connaît mieux que personne les statistiques, il sait que sur trois crimes, deux restent impunis ; s'il n'est pas pris, il jouit à son aise du fruit de son crime : s'il est découvert on lui crée une excellente situation. Franchement cet individu à conscience élastique serait bien sot en se privant de commettre sa faute.

Ces individus, généralement jeunes qui après avoir gravi tous les degrés de l'échelle du mal, après avoir passé par la prison correctionnelle, par la maison centrale, commettent une faute passible de la cour d'assises, et accueillent avec une indifférence narquoise la prononciation de leur condamnation aux travaux forcés, ces individus n'insultent-ils pas à la majesté de la justice, ne bravent-ils pas impudemment la société ?

En août 1884, un souteneur nommé Delbary compromis dans une affaire d'assassinat, complice de plusieurs vols qualifiés, auteur d'une agression contre un commissaire de police, l'honorable M. Verrillon, Delbary condamné par la cour d'assises de la Seine en huit années de travaux forcés s'écrie : « *Eh bien j'irai « apprivoiser les Kanaques* ». Celui qui écrit ces lignes était présent au procès, et a entendu ces paroles. Un des auteurs principaux du même crime (1), le nommé Cornet, récidiviste de la pire espèce, condamné à mort, au moment où après la lecture de l'arrêt, il était ramené à la Conciergerie, a dit à

(1) L'assassinat de l'île Adam.

l'auteur même de ce travail : « *mon aminche (1) a eu des atténuantes, papa Grévy me fera envoyer à la Nouvelle (sic).* »

Le 5 décembre 1885, ont eu lieu à Lyon les débats d'une affaire qui a eu un grand retentissement. Il s'agissait de l'assassinat du commissaire de police du quartier Bellevue. L'accusé, *Louis Bossuat*, âgé de vingt-deux ans, était un repris de justice qui comptait déjà à son actif, *seize condamnations, pour vol et vagabondage*. Sorti de la prison de Troyes le 27 avril 1885, il se rendait directement à Lyon, quoique sa résidence obligatoire fût Dijon. Après une nuit passée dans une auberge de Perrache, il sortait à huit heures du matin, et se promenait au hasard dans la ville; arrivé sur la place Bellecour, il s'enquérail auprès d'un passant de l'adresse d'un bureau de police; s'y dirigeant aussitôt, il trouvait sur la porte du vestibule *M. Morel*, secrétaire du commissaire de police, à qui il demandait si le commissaire était dans son bureau.

Morel venait à peine de lui répondre que l'accusé tirait un long couteau caché sous son paletot et le plongeait dans la poitrine du malheureux secrétaire. *Morel* voulut fuir, mais son agresseur se jeta sur lui, le frappa d'un second coup au bras, et comme la victime gisait à terre, il lui porta entre les deux épaules un troisième coup avec une violence telle que l'arme se brisa dans la plaie. Le lendemain, *Morel* succombait après d'atroces souffrances, et sans avoir perdu un seul instant connaissance.

Bossuat, arrêté par les gardiens de la paix du poste, avoua, dès son premier interrogatoire, qu'il n'en voulait nullement à *Morel*, qu'il ne connaissait pas, mais qu'il avait voulu se venger de la police qui lui avait fait « trop de misères ». Confronté avec sa victime, *Bossuat* ne manifesta ni émotion, ni repentir.

M. le conseiller Jacomet, président, procède à l'interrogatoire.

M. LE PRÉSIDENT. — Ce n'est pas seulement pour aller en Nouvelle-Calédonie que vous avez commis le crime, mais aussi pour vous venger des agents ?

R. — Oui, Monsieur, j'étais fatigué d'être toujours mis en prison, impossible de rester tranquille avec cette « sacrée surveillance », j'ai voulu sortir de cette situation.

L'interrogatoire continue, puis on entend les dépositions de

(1) *Marquelet*, auteur principal du même crime.

deux jeunes détenus de la prison de Troyes qui ont été les confidents de *Bossuat*. Tous deux rapportent que l'accusé leur a dit à plusieurs reprises qu'il était ennuyé des petites prisons, et que si, à sa sortie, il ne trouvait pas à « travailler » il profiterait de la première occasion pour en tuer « un » et se faire envoyer en Nouvelle-Calédonie.

M. LE PRÉSIDENT. — Qu'entendait *Bossuat* par le mot « travailler » ?

R. — *Voler, naturellement.*

Voilà l'intimidation de la peine; non seulement *Delbary* nargue l'arrêt qui l'y condamne; non seulement *Cornet* es-compte la clémence du chef de l'État pour voir sa condamnation à mort commuée en transportation perpétuelle, c'est-à-dire à ses yeux et à ceux de tous les criminels en une véritable impunité, mais *Bossuat* commet un crime, froidement, sans passion, sans haine, sans conviction, mais à cette seule fin d'échanger la vie qu'il traîne misérablement sur le continent, contre une existence douce et agréable. N'est-ce pas un indice certain et de l'inefficacité, et du danger même d'une peine, que de voir commettre un crime pour avoir droit au châtimeut.

Quelle différence entre le régime de la transportation et celui des maisons centrales: d'une part la vie en plein air, presque la liberté; de l'autre, une très dure réclusion; ici la conversation permise, le tabac, la boisson, une copieuse nourriture; là l'obligation du silence, une nourriture presque insuffisante; d'un côté une concession de terres à peu près assurée au bout de peu de temps, la permission de se marier; de l'autre presque toujours la surveillance de la haute police après la libération, la chasteté pendant la peine, la misère après.

Aussi le criminel aime-t-il infiniment mieux les péripéties du voyage à la Nouvelle-Calédonie, l'existence nouvelle et relativement agréable qu'on lui fait en Océanie à une détention monotone, au terme de laquelle il se trouvera de nouveau rendu à la misère et au vagabondage. A tel point qu'on a vu très souvent un homme détenu dans une maison centrale commettre un crime pour être condamné aux travaux forcés; et ce fait s'est très fréquemment renouvelé, jusqu'à ce que la loi du 25 décembre 1880 y soit venue mettre bon ordre, en édictant que tout individu qui commettrait un crime dans une prison purgerait sa peine de réclusion avant son départ pour la colonie pénitentiaire. Depuis

la loi de 1880, deux crimes seulement, ont été, que je sache, commis dans les prisons, et encore l'un d'eux l'a-t-il été par un enfant. Point n'est besoin d'argumenter plus longtemps; je crois avoir démontré que la transportation qui, je l'ai prouvé plus haut, n'est pas intimidante, ne remplit pas davantage la condition de graduation. Est-elle amendante, ou mieux peut-elle être amendante? Je réponds sans hésiter: non.

En effet, un homme commet un crime, vous le condamnez à la transportation. Vous le placez aussitôt sur un navire de l'État, en promiscuité continuelle avec d'autres criminels aussi dépravés que lui. Durant toute la traversée, cet homme passe ses journées en conversations avec les autres forçats; ses frères. Criminel, esprit vicié et vicieux, individu dangereux avant son départ, est-ce le voyage qui le moralise?

Il arrive dans la colonie pénitentiaire, il s'y trouve encore au milieu de ses pairs, mais la situation est là pire encore que sur le navire. La licence la plus effrénée règne souverainement, de discipline point; le condamné peut sans crainte donner libre cours à ses instincts pervers, le vice y est un état normal. Le pénitencier peut être dit, une société dont l'aristocratie est formée des individus qui ont fait leurs preuves... dans le crime. Et comme les forçats sont au courant de tout ce qui se passe dans la métropole, ils font une ovation aux criminels célèbres, aux malfaiteurs féroces, quand ils arrivent parmi eux pour subir leur peine, je me trompe, pour faire leur temps. Être transporté, c'est un rêve pour le criminel, c'est le pactole. Société, traitement, facilité d'existence, tout semblerait fait pour aller au-devant de leurs désirs, pour satisfaire leurs goûts. A l'échéance de la peine, le condamné peut-il être moralisé?

Du reste, voici un exemple d'amendement du coupable, c'est la Cour d'appel de Rennes qui me le fournit dans sa réponse à la Commission d'enquête de 1873 :

« Un nommé Lhospitalier, récidiviste, condamné à cinq ans de travaux forcés, ne demeura à Cayenne que quatre ans au lieu de dix. A son retour, et à peine débarqué, il commit aux environs de Saint-Nazaire, plusieurs vols, un viol, de nombreux attentats à la pudeur, et un assassinat. Il fut exécuté en 1871. »

Du reste, ces résultats sont logiques, jeter sans préparation aucune un criminel sur un sol nouveau, après la promiscuité du trajet, dans un milieu de malfaiteurs comme lui, et dans un état

de demi-liberté, c'est se résoudre à l'avance à l'avortement, à l'anéantissement d'une pénalité. Ainsi, théoriquement notre peine du second degré, nulle pour l'intimidation, nulle pour la graduation, nulle pour l'amendement, ne vaut pas mieux que dans la pratique.

Hélas, combien étaient vaines les espérances de M. de Miral, le rapporteur de la loi du 31 mai 1854!

« Sur le sol métropolitain et dans les conditions actuelles, le condamné, disait-il, même après qu'il a subi sa peine, est presque forcément replongé dans le crime, par le mépris, par la répulsion des honnêtes gens, par l'impossibilité de se procurer par le travail d'honnêtes moyens d'existence.

» En France, il était fatalement voué au désespoir et au crime : aux colonies, au contraire, l'espérance lui est rendue; il y trouve l'intérêt à bien faire, les facilités du travail, les encouragements et les récompenses pour le bien. — Dans cette société nouvelle, loin des lieux où sa faute fut commise, il devient un homme nouveau : propriété, famille, rapports sociaux, estime de lui-même, tout lui redevient possible. — Dangereux dans la métropole, dans la colonie il est utile. — Pour lui, à l'excitation irrésistible du mal, succède l'excitation puissante du bien. »

J'estime que ces espérances de M. de Miral, peuvent aller grossir le nombre, si considérable en ce monde, des espoirs déçus; et je dis qu'il faut obvier à la situation actuelle d'autant plus rapidement que nous y sommes poussés, non seulement par l'intérêt de la société, mais bien par l'obligation de faire cesser un scandale et une injustice.

(A suivre.)

JAMES-NATTAN.