

21

F12 F5.1

LA TRANSPORTATION PÉNALE

A L'OCCASION

DE L'OUVRAGE DE M. MICHAUX, DIRECTEUR DES COLONIES

SUR

L'ÉTUDE DE LA QUESTION DES PEINES.

M. Ch. Lucas : — Les nombreuses publications qui paraissent sur la réforme pénitentiaire, peuvent se ranger en trois catégories :

Les unes inspirées par des sentiments généreux, se recommandent souvent par un mérite littéraire; mais écrites par des hommes inexpérimentés, elles n'ont aucune valeur pratique et sont plutôt propres à compromettre qu'à servir la cause de la réforme pénitentiaire.

Les autres sont dues à des praticiens qui exposent les cas qu'ils ont sus et vus, mais sans exposer le lien qui les enchaîne et les conséquences qu'on en peut tirer pour le progrès de la science. Ces publications sont utiles à consulter, parce qu'elles renferment des matériaux dont on peut tirer profit.

Les troisièmes publications appartiennent aux hommes qui, joignant l'esprit observateur à l'esprit généralisateur, savent grouper les faits généraux et en tirer les enseignements et les principes qui découlent de l'expérience pratique.

Ce sont ces dernières publications qui seules concourent efficacement à jeter les fondements de la science pénitentiaire d'une date si récente. Les études de M. Michaux viennent prendre une place importante dans ce troisième ordre de publications. Elles joignent à un véritable mérite littéraire celui de la valeur pra-

tique qu'elles doivent à la fonction officielle de leur éminent auteur.

C'est en 1872 que parut la première édition de ce livre, qui se compose d'une introduction et de nombreux chapitres consacrés à l'objet des peines, à la justice criminelle et à la loi pénale en Angleterre, à la transportation et au régime pénitentiaire également en Angleterre, à la juridiction, au criminel et au correctionnel, à la limite du pouvoir du juge; au genre de peines qu'on doit préférer et enfin à ce qu'il convient le mieux de faire pour les libérés, l'auteur a ajouté dans la seconde édition un appendice intitulé : *Programme pénitentiaire*, où il présente l'ensemble de ses principes théoriques.

L'auteur, dans son introduction, déclare que c'est le sentiment du devoir qui lui a inspiré la publication de ce livre, parce que « dépositaire de notions utiles sur la question des peines, il se croyait obligé de restituer au pays ce qu'il devait à l'exercice d'un emploi public. » C'est le même sentiment qui, trente-six ans avant la publication de ce livre de M. Michaux, nous a conduit à écrire la *Théorie de l'emprisonnement*, pour y exposer les notions que nous devions à l'exercice de la fonction d'inspecteur général des prisons et à la présidence du conseil des inspecteurs généraux de ces établissements. Mais une théorie est en pareil cas une bien lourde responsabilité, et pour en soulager le poids, nous avons senti combien nous devions nous empresser de recueillir les lumières du contrôle, que nous pourrions puiser dans les indications successives de l'expérience et dans les ouvrages publiés par les criminalistes les plus autorisés. Ce contrôle incessant pouvait seul nous donner la confiance de persévérer dans les principes dont la vérité nous paraissait confirmée, et il devait en même temps nous imposer l'obligation de modifier ceux dont la rectification était nécessaire. Nous avons lu l'ouvrage sur *l'Etude des peines et le programme pénitentiaire* avec la persuasion du profit que nous avions à en retirer.

Il n'est pas possible qu'à l'égard d'une réforme qui est de si fraîche date, l'accord puisse s'établir sur tous les points. La réforme pénitentiaire fait surgir nécessairement des principes différents qui se produisent et se combattent même : *grammatici certant*; et il faut bien se résigner à ce qu'on dira longtemps, *et adhuc sub iudice lis est*. Nous ne pouvons donc nous attendre à ce qu'entre le programme pénitentiaire de l'auteur et notre théorie de l'emprisonnement, l'entente se produisît sur tous les points; mais nous avons été heureux de voir les points nombreux et importants sur lesquels cette entente existait.

Au point de départ, c'est le même ordre d'idées. L'auteur du programme pénitentiaire veut qu'on s'attache à prévenir avant de réprimer, et que l'action de la bienfaisance et de la prévoyance précède celle de la répression dans l'ensemble des institutions, sur le concours desquelles repose l'ordre social. Quant à la justice de répression, c'est encore le même ordre d'idées; le livre sur la question des peines appartient à l'école de la répression pénitentiaire, qui veut unir le châtiement à l'amendement, de manière à ce que les deux principes répressif et pénitentiaire s'unissent étroitement sans s'affaiblir.

L'auteur se prononce comme nous sur la préférence à donner à l'organisation agricole pour les établissements de jeunes détenus, sans refuser aux précédents professionnels leur légitime satisfaction; sur l'application de l'emprisonnement individuel pour les prévenus et accusés; sur les dangers pour les condamnés à long terme du régime cellulaire, à l'égard desquels, dit-il, pour sauver la conscience, il ne faut pas tuer la raison. Il fixe à deux ans pour l'emprisonnement cellulaire le maximum de la durée, pour lequel nous ne voudrions pas excéder neuf mois, limite consacrée par la loi du 5 juin 1875 relative à l'introduction de l'emprisonnement individuel dans les prisons départementales.

Nous ne poursuivrons pas davantage l'énumération des points sur lesquels l'accord existe entre nous et

l'auteur du programme pénitentiaire, et ce ne serait pas ici le moment d'énumérer ceux sur lesquels cet accord n'existe plus. Il en est un pourtant dont nous devons parler, car la divergence est trop importante et trop profonde pour omettre de la signaler.

I.

La prédilection très accentuée de M. Michaux est pour la transportation pénale dont nous avons toujours été l'adversaire résolu, et son livre n'a pas modifié notre conviction. Mais nous regrettons que, pour éclairer ce sujet, l'auteur, au lieu de consacrer une partie de son livre à l'histoire de la transportation pénale en Angleterre, depuis si longtemps connue par les deux ouvrages de M. de Blossville et de M. de la Pilorgerie, n'ait pas tracé celle de la transportation pénale en France, où il y a tant de lacunes que nul mieux que lui n'aurait su remplir. En France comme en Angleterre, la transportation nous paraît aboutir aux mêmes résultats, à celui d'énerver l'action préventive de la répression et de jeter la perturbation dans les divers degrés de l'échelle des peines. On en trouve un assez frappant exemple en voyant le conseil supérieur des prisons, appelé dans sa dernière session de janvier à délibérer sur les mesures à prendre pour la prévention et la répression des crimes, que commettent dans les maisons centrales les réclusionnaires afin d'obtenir leur transportation à la Nouvelle-Calédonie par une condamnation à la peine des travaux forcés. Comme il n'y a pas d'effets sans causes, nous croyons devoir donner ici l'explication historique qui embrasse les cinquante dernières années.

Il nous paraît nécessaire de remonter jusqu'à 1827; car dès cette époque nous signalions aux deux Chambres (1) la propension des condamnés à trouver que le bagne de Toulon, avec son beau ciel, la vie en plein air, l'animation du port et le mouvement des ateliers,

(1) Voir les deux pétitions adressées aux deux chambres et imprimées en tête des deux volumes de l'ouvrage sur le *système pénitentiaire en Europe et aux États-Unis*.

où les forçats ne se rencontraient que trop souvent occupés avec des ouvriers libres, était à ce point de vue préférable à l'enceinte du chemin de ronde, dans laquelle s'écoulait la monotone existence du détenu à la maison centrale. Il y avait là un fait grave, de nature à compromettre la graduation de l'échelle pénale, et sur lequel nous appelions la plus sérieuse attention, en signalant dès cette époque la suppression des bagnes, comme l'une des premières conditions de la réforme pénitentiaire.

Un fait toutefois atténuait alors la gravité de cette propension des condamnés à préférer le bagne à la maison centrale, c'était l'aversion qu'inspirait le système de la chaîne aux condamnés aux travaux forcés, qui avaient à le subir en traversant la France pour se rendre aux trois bagnes de Toulon, Brest et Rochefort.

Ce système de la chaîne était une aggravation fort redoutée même des condamnés les plus pervers, qui portaient les chevrons de la récidive et étaient appelés dans l'argot du temps *les chevaux de retour*. Quant à ceux condamnés aux travaux forcés pour un premier crime déterminé par la fougue des passions, telles que la vengeance, la jalousie, etc., le système de la chaîne était pour eux une torture morale qui venait s'ajouter à la torture physique.

Chaque voyage de la chaîne était un événement dont s'emparait la presse pour en signaler les incidents, et citer tantôt le cynisme avec lequel les forçats les plus déhontés bravaient le mépris public, tantôt le désespoir de ceux qu'un premier crime n'avait pas encore endurcis et qui souvent, par quelques circonstances tragiques de leur condamnation ou par leurs antécédents de famille, appelaient sur eux une indiscrete curiosité.

La suppression de la chaîne était depuis longtemps réclamée par l'opinion, au nom de l'humanité et de la morale publique, lorsque nous proposâmes, en 1836, de la remplacer par le transport en voiture cellulaire dans un rapport à M. le comte de Gasparin, ministre de

l'intérieur, qui l'approuva et s'empessa de réaliser cette importante réforme par l'ordonnance royale du 9 décembre 1836. Après l'abolition de la chaîne, qui avait honoré son nom, ce ministre réformateur, par son arrêté du 10 mai 1839, vint renforcer le principe de la répression dans les maisons centrales en supprimant la cantine, l'usage du tabac et en introduisant la discipline du silence.

Ainsi donc, tandis que le régime de la maison centrale recevait cet accroissement de sévérité disciplinaire, la peine des travaux forcés, au contraire, avait été exonérée par la suppression de la chaîne de l'élément le plus redouté de son exécution. Il était évident qu'il devait en résulter, dans les degrés de l'échelle pénale, une grave perturbation qui allait faire descendre la peine des travaux forcés au-dessous de celle de la réclusion, et rendre préférable pour les condamnés le bagne à la maison centrale.

Dans plusieurs rapports successivement adressés à l'administration, nous signalâmes la gravité de cette situation indiquant en même temps les moyens d'y remédier. Le premier devait être la suppression des bagnes, que nous avions réclamée dès 1827, non-seulement comme condition essentielle de la réforme pénitentiaire, mais encore pour préserver les arsenaux maritimes de l'État des dangers de l'incendie, et les ouvriers libres du contact corrupteur des forçats, avec lesquels ils se rencontraient si souvent dans des ateliers en commun. L'urgence de cette suppression s'imposait alors au nom d'un intérêt de plus, celui de la graduation de l'échelle pénale.

Mais comment remplacer les bagnes? Nous repoussions le système de la transportation pénale, qu'on ne pouvait songer à adopter en France au moment où il était tombé en Angleterre dans un si grand discrédit. C'est dans un autre ordre d'idées que nous propositions le remplacement des bagnes. En rappelant qu'il n'y avait eu aucun plan d'ensemble dans la répartition territoriale des maisons centrales, pour lesquelles on avait

utilisé d'anciens édifices et plus particulièrement ceux de couvents et abbayes, çà et là où ils s'étaient rencontrés; qu'il n'y en avait pas eu davantage dans le peu de constructions nouvelles qu'on avait élevées. Le moyen le plus simple d'utiliser ces bâtiments si défectueux, avec l'inconvénient si grave de plus de l'excès de l'agglomération qui pouvait être atténué par le régime cellulaire de nuit, c'était de les affecter au remplacement des bagnes et d'avoir des maisons centrales pour les hommes condamnés à la peine des travaux forcés, comme il en existait déjà pour les femmes de cette catégorie. Les bâtiments restant disponibles seraient consacrés exclusivement aux condamnés à la réclusion, avec lesquels cesseraient d'être confondus les condamnés correctionnels à plus d'un an. C'est pour ces derniers qu'on aurait enfin un programme et un plan d'ensemble de répartition et de construction de maisons de correction, appropriés à la saine intelligence des conditions territoriales et pénitentiaires.

Nous ne prétendons pas proposer par ce plan d'ensemble ce qu'il y avait théoriquement de mieux à faire, mais le meilleur moyen d'utiliser pratiquement les établissements existants.

Le ministère de l'intérieur se montrait assez favorable à l'adoption de ce plan, mais il ne pouvait procéder au remplacement des bagnes, qui étaient dans les attributions du ministère de la marine. C'est alors que, dans l'espérance d'appeler l'opinion publique à influer à cet égard sur le ministère de la marine, nous publiâmes dans la *Revue de législation*, en 1840 (1), les idées que nous avons exposées dans nos rapports administratifs au ministre de l'intérieur, et les reproduisons la même année avec de nouveaux développements dans une brochure, sous le titre: *Des moyens et des conditions d'une réforme pénitentiaire en France*.

Mais le ministère de la marine ne se laissa pas convaincre, et le maintien des bagnes est l'inévitable conséquence qu'il devait avoir, celle de produire des

(1) Voir t. XI, 3^e et 4^e livraisons 1840.

crimes que commencèrent à commettre les condamnés par suite de leurs aspirations au régime des bagnes, qu'ils préféraient à celui des maisons centrales. Ainsi s'explique la décision ministérielle du 8 juin 1842, dont le besoin, qui ne s'était pas fait sentir avant 1839, devint si impérieux qu'elle astreignit les auteurs de crimes commis dans les maisons centrales à y subir les condamnations à la peine des travaux forcés qu'ils pourraient encourir.

II.

La décision de 1842 n'avait pas été dépourvue d'efficacité; mais elle devint insuffisante devant la nouvelle prime d'encouragement attachée à la peine des travaux forcés par la loi de 1854 sur la transportation pénale, qui donna carrière à l'imagination aventureuse du condamné, et même à son intérêt spéculatif par l'espérance des concessions de terres auxquelles il pouvait aspirer.

Nous nous bornerons à mentionner ici la discussion qui eut lieu à cette époque devant cette Académie, sur la transportation pénale, et l'insistance avec laquelle nous signalâmes le danger de lui donner le caractère d'une mesure permanente, qui viendrait aggraver encore la perturbation qu'on avait déjà jetée dans notre système pénal, en ajoutant que la transportation pénale allait devenir en France ce qu'elle avait été en Angleterre, un appât à commettre le crime, au lieu d'un châtiment pour le prévenir et le réprimer.

Sans vouloir assurément atténuer la culpabilité des auteurs des crimes commis dans les maisons centrales, nous nous croyons autorisé à conclure qu'on ne peut méconnaître que ces crimes n'auraient pas eu lieu et que tant de malheureux gardiens n'auraient pas succombé sous le fer de leurs assassins, si au lieu d'offrir à l'imagination des condamnés l'attrait de la transportation pénale, on avait, dès 1840, remplacé les bagnes par des maisons centrales soumises à un régime spécial approprié à cette destination. Ce n'est pas du reste par l'introduction dans le Code pénal d'un nou-

vel article, qu'on peut remédier à cette situation. La réforme pénitentiaire appartient à un nouvel ordre d'idées qui en donnant pour base à la théorie de l'emprisonnement, au double point de vue répressif et pénitentiaire, le principe de la durée, était inconnu du législateur de 1810. Le Code pénal est aujourd'hui un anachronisme : c'est un vieil édifice qui s'écroule de toutes parts; on ne peut plus l'étayer, il faut le reconstruire avec les idées et les besoins du temps.

Quant aux maisons centrales, objet continuel des controverses des partisans du système cellulaire de jour et de nuit et de celui de nuit seulement avec le travail en commun, elles devraient être hors de cause, puisqu'aucun de ces deux systèmes n'y rencontre son exécution.

Notre bien regretté confrère, M. le président Bérenger, a donné au régime matériel des maisons centrales, sous le rapport du fonctionnement des services économiques et de l'organisation du travail, des éloges bien mérités. Quant au régime moral, le déplorable accroissement des récidives qu'on lui reproche est un fait incontestable, mais qu'il faut imputer surtout à l'agglomération excessive des condamnés, dont on a fait un si regrettable abus. Dans ces grands casernements de malfaiteurs, où ils sont entassés par milliers, la promiscuité qui y fermente ne peut qu'engendrer la récidive; et dans les récriminations si fréquentes qui s'adressent aux maisons centrales, on oublie trop de remonter de l'effet à la cause. Ce ne sont pas les avertissements qui ont manqué à la réforme pénitentiaire en France sur les écueils qu'elle devait éviter et la voie qu'elle devait suivre, et son tort est d'en avoir trop peu tenu compte.

M. Michaux déplore autant que nous les crimes résultant de cette préférence que la peine supérieure des travaux forcés, convertie en transportation pénale, inspire aux condamnés à la peine inférieure de la réclusion, et il conseille, pour y remédier, d'étendre la transportation pénale aux réclusionnaires eux-mêmes.

Par ce moyen, les crimes cesseraient, seion lui, de la part des réclusionnaires, qui auraient obtenu ce qu'ils auraient désiré; mais ce serait pour le législateur un singulier moyen d'entendre et pratiquer la répression, que de préférer pour les malfaiteurs les peines qu'ils recherchent à celles qu'ils redoutent.

Nous ajouterons d'ailleurs que beaucoup des condamnés à cinq et dix ans d'emprisonnement que renferment les maisons centrales, partagent la préférence de leurs co-détenus réclusionnaires pour la transportation pénale, qu'il faudrait alors logiquement étendre à la peine de l'emprisonnement en même temps qu'à celle de la réclusion.

III.

Nous avons beaucoup empiété peut-être sur le terrain de M. Michaux; car notre laboratoire n'a pas été le même, et si au lieu de nous renfermer dans celui des prisons qui est le nôtre, nous avons mis le pied sur celui de la peine des travaux forcés et de la transportation pénale qui est le sien, nous espérons qu'il nous le pardonnera. C'est une excursion dont nous nous félicitons qu'il nous ait donné lui-même l'exemple, en terminant son livre par un exposé sur le système pénitentiaire. Nous ne voudrions pas parler ici incidemment, dans un rapport verbal, de cette dernière partie; mais nous y reviendrons avec toute l'attention que commande un sujet si important, traité par un esprit si compétent et si éclairé.

L'auteur de l'*Étude sur la question des peines*, après avoir reconnu avec nous que la peine devait être à la fois répressive et pénitentiaire et réunir ainsi les deux principes d'intimidation et d'amendement, l'a beaucoup trop oublié, quand il s'est agi de la transportation pénale, en se préoccupant alors de l'amendement exclusivement. On ne peut contester à ce point de vue exclusif les avantages qui appartiennent à transportation pénale. Il n'est pas douteux qu'en promettant aux malfaiteurs la transportation à

la Nouvelle-Calédonie, avec la vie et le travail agricole sous son beau climat et au bout d'un certain temps la propriété d'une concession partielle de son sol fécond, on ait beaucoup de chances d'arriver ainsi à empêcher les rechutes. Mais n'est-ce pas sacrifier la répression à la philanthropie et à une philanthropie bien dangereuse qui encourage à se faire malfaiteur en France pour devenir cultivateur et propriétaire en Nouvelle-Calédonie? Tandis qu'on diminue ainsi la récidive en Calédonie, on augmente la criminalité en France.

Tel est l'enseignement que l'on devait déjà à l'histoire de l'expérience qu'a faite l'Angleterre de la transportation pénale. Tel est déjà en France celui de la perturbation que la transportation est venue jeter dans la graduation de notre échelle pénale.

Le temps, en confirmant nos prévisions n'a que trop donné raison à tous les motifs que nous développions devant l'Académie aux séances des 29 janvier et 5 février 1853 pour détourner notre pays de se jeter dans la voie si onéreuse et si défectueuse de l'établissement permanent de la transportation pénale, et on doit regretter aujourd'hui que l'insuccès de nos efforts n'ait pu empêcher la loi de 1854. Il s'agit maintenant d'atténuer le mal du fait accompli; mais que Dieu nous préserve au moins de suivre les consciencieux sans doute mais imprudents conseils de ceux qui voudraient l'étendre et l'aggraver.

Ne nous laissons pas de le répéter: La transportation n'est pas une peine, mais un expédient qui ne peut avoir qu'un emploi et une utilité temporaires. C'est ainsi que l'Angleterre l'a compris et pratiqué, en renonçant à l'expédient quand elle a dû reculer devant le danger de le prolonger. N'allons pas renouveler des fautes que doivent à la fois nous épargner le témoignage de l'expérience anglaise et les inspirations de la sagesse pratique. Plus le livre sur l'*Étude de la question des peines* se recommande par le mérite de son auteur et l'autorité de son nom, par les sentiments généreux, les considérations élevées, les aperçus ingé-

nieux qui y abondent, plus nous regrettons d'y retrouver pour conclusion la transportation comme la clef de voûte en quelque sorte du système pénal. Cette clef de voûte est ailleurs. Elle est dans la peine de l'emprisonnement que Rossi a appelée avec raison la peine par excellence chez les peuples civilisés.

Nous n'étendrons pas davantage ce rapport verbal déjà si étendu, et nous n'avons pas besoin de dire en terminant que nos critiques ne sauraient s'adresser qu'à la peine en elle-même de la transportation, et non à l'application qu'elle a reçue de l'administration de la marine, qui a fait preuve dans l'exécution d'une rare habileté, d'une haute intelligence et d'un persévérant dévouement. Ce sont là des mérites auxquels M. Michaux peut légitimement s'attribuer une large part; car il est en droit de se dire *quorum pars magna fui*.

Ch. LUCAS.

EXTRAIT DU COMPTE-RENDU

De l'Académie des Sciences morales et politiques,

REDIGÉ PAR M. CH. VERGÉ

Sous la direction de M. le Secrétaire perpétuel de l'Académie.

ORLÉANS. — IMP. ERNEST COLAS.

9
18
F12F5.2
INSTITUT DE FRANCE.

ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES

(SÉANCE DU 7 AVRIL 1877.)

RAPPORT VERBAL DE M. CHARLES LUCAS

A L'OCCASION DE L'HOMMAGE DE DIVERS DOCUMENTS

RELATIFS AU

PROJET DE CODE PÉNAL ITALIEN

ET A

L'ABOLITION DE LA CONTRAINTE PAR CORPS

AU NOM DE S. EXC. M. MANCINI

MINISTRE DE LA JUSTICE DU ROYAUME D'ITALIE

PARIS

LIBRAIRIE GUILLAUMIN ET C^o

14, RUE DE RICHELIEU, 14

AVRIL 1877