

croire les lumières sur l'examen de cette grave question et l'autorité d'un vote émané du Conseil tout entier. Je crois les avis fort partagés parmi les membres présents, et c'est une raison de plus pour regretter les lumières de nos collègues absents. Quand une fois on s'est compté avant le combat, chacun reste fidèle à sa bannière.

Mais ce que je puis espérer, c'est que les arguments que j'ai développés, fortifiés par ceux que développeront mieux que moi les honorables membres de ce Conseil avec lesquels je suis en communauté d'opinion sur cette question, pourront produire peut-être sur quelques-uns de nos honorables adversaires une impression qui survivra à ces débats. Ils seront peut-être amenés un jour ou l'autre à contrôler l'importance des documents historiques que nous avons invoqués, la gravité des faits que nous avons cités, et alors leurs appréciations personnelles sur ces documents et ces faits pourront déterminer chez eux une conversion que nous ne saurions avoir la prétention d'opérer nous-même¹.

¹ Dans le cours de la discussion ouverte par le développement de l'opinion de M. Charles Lucas contre le projet de loi, treize orateurs ont été entendus. Ont parlé en faveur de la transportation : MM. Petit, conseiller à la Cour de cassation; vicomte d'Haussonville, ancien membre de l'Assemblée nationale; Michaux, directeur des colonies; Félix Voisin, ancien préfet de police, conseiller à la Cour de cassation.

Ont parlé en sens contraire : MM. Ch. Lucas, membre de l'Institut; de Pressensé, ancien membre de l'Assemblée nationale; Babinet, conseiller à la Cour de cassation; Faustin Hélie, membre de l'Institut, président honoraire à la Cour de cassation; Fernand Desportes, avocat; R. Bérenger, sénateur, vice-président du conseil; G. Picot, directeur des affaires criminelles et des grâces au ministère de la justice; Choppin, directeur de l'administration pénitentiaire; Mettetal, ancien membre de l'Assemblée nationale.

Vingt-quatre membres étaient présents : treize ont voté pour le projet de loi, onze l'ont rejeté.

(Note de la Rédaction.)

F12F 5.10

10

LA 136

TRANSPORTATION PÉNALE

OU LA POLITIQUE DU DÉBARRAS.

RAPPORT VERBAL

A L'OCCASION

DE LA NOTICE PUBLIÉE PAR LE MINISTÈRE DE LA MARINE

SUR

LA GUYANE FRANÇAISE ET LA NOUVELLE-CALÉDONIE

Par M. Charles LUCAS

MEMBRE DE L'INSTITUT.

(Séance du 16 février 1878.)

EXTRAIT DU COMPTE-RENDU

De l'Académie des sciences morales et politiques

RÉDIGÉ PAR M. CH. VERGÉ,

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

MARS 1878.

187

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Exposé préliminaire	3
§ I. — Le deux courants contradictoires dans l'ordre des faits et dans celui des idées à l'égard de la transportation pénale.	5
§ II. — La politique du débarras. La transportation pénale appartient à l'époque matérialiste de la pénalité. — Elle est un anachronisme à l'époque actuelle où le principe spiritualiste régit la pénalité	8
§ III. — Les illusions de la politique du débarras et les difficultés qu'elle rencontre dans l'inadmissibilité de la transportation pénale à tous les points de vue juridique, moral, historique, philosophique; pratique et financier. — Opinions de la Cour de cassation et des Cours d'appel	12
§ IV. — Suite du précédent. — Inadmissibilité de la transportation pour la répression de la récidive. — Absence d'un péril social et d'une insuffisance des lois existantes. — Le mal n'est pas dans l'aggravation de la récidive, mais dans sa fréquence. — La tendance pessimiste.	17
§ V. — La politique du débarras et l'emprisonnement individuel.	19
§ VI. — Le principe de la durée comme moyen de remédier à la fréquence de la récidive. — Les circonstances atténuantes. — Les récriminations exagérées contre les maisons centrales.	21
§ VII. — Simple exposé de quelques mesures proposées pour réprimer la fréquence de la récidive.	25

138

LA TRANSPORTATION PÉNALE

A L'OCCASION

DE LA NOTICE PUBLIÉE PAR LE MINISTÈRE DE LA MARINE

SUR

LA GUYANE FRANÇAISE ET LA NOUVELLE-CALÉDONIE.

M. Charles Lucas : J'ai en main un document important publié par le ministère de la marine qui en a adressé un exemplaire à l'Académie, et a bien voulu en envoyer un à moi-même. Ce document intitulé : *Notice sur la transportation à la Guyane française et à la Nouvelle-Calédonie* pendant les années 1871, 1872, 1873, 1874 et 1875, atteste la sollicitude active et éclairée avec laquelle le ministère de la marine travaille au développement de la transportation qui lui a présenté tant de difficultés à vaincre à la Guyane, et qui s'offre dans de meilleures conditions à la Nouvelle-Calédonie.

Ce document est trop important pour en parler incidemment, et je me réserve d'en faire l'objet d'un examen spécial. Je ne veux soumettre en ce moment à l'Académie que quelques considérations générales se rattachant à la transportation pénale, qui a récemment donné lieu au sein du Conseil supérieur des prisons à une mémorable discussion dont la presse a remarqué et signalé l'importance. J'ai pris à cette discussion une large part, mais pas aussi large encore que l'auraient réclamée les développements de mon opinion sur plusieurs points, et notamment sur celui de la transporta-

134

tion pénale, envisagée comme n'ayant toujours été et n'étant encore que le système matérialiste du débarras. Plus la bienveillante attention du Conseil m'accordait de latitude, plus je devais m'imposer de réserve et ne pas empiéter sur le temps que réclamait l'exposé respectif des opinions contradictoires, et qui a été si bien rempli par les membres entendus dans cette brillante discussion.

Je suis heureux que l'occasion me soit offerte, par la notice du ministère de la marine sur la transportation pénale à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie, de soumettre à l'Académie les développements que je n'avais pu présenter au Conseil supérieur des prisons sur ce grave et important sujet, et surtout à un point de vue où il a été jusqu'ici peu étudié, celui du système de débarras qui est le principal côté, selon moi, par lequel la transportation se rattache à l'histoire de la pénalité.

Dès 1827, je me suis prononcé contre la transportation pénale; j'en suis demeuré depuis le persévérant adversaire. Dans les deux séances des 29 janvier et 5 février 1853, que l'Académie consacra à la discussion de la transportation pénale substituée l'année suivante par la loi de 1854 à la peine des travaux forcés, j'ai signalé avec toute l'énergie de ma conviction la faute que la France allait commettre en entrant dans cette mauvaise voie, au moment où l'Angleterre venait d'en sortir, et nous léguait la leçon de son expérience à utiliser. Je ne prétends pas revenir sur le fait accompli. Je laisse se poursuivre le cours de cet essai sans récriminations et avec même le patriotique désir de ne pas voir se réaliser les sombres prédictions que j'éprouve le regret de ne pouvoir démentir. Il ne faudra pas du reste s'en

140

prendre à la faute des hommes, mais à la force des choses. Toutefois il est une tendance que je sens le besoin et le devoir même de signaler et de combattre, c'est celle par laquelle on conseille à la France de s'avancer davantage encore dans la mauvaise voie où elle est entrée par la loi de 1854.

I

Deux courants contradictoires se produisent en ce moment, l'un, dans l'ordre des faits, et l'autre dans l'ordre des idées.

Les documents officiels corroborent de jour en jour la déclaration des enquêtes parlementaires que l'une des principales causes de l'échec de l'expérience anglaise fut l'accroissement de la criminalité dans la métropole déterminé par l'appât de la transportation en Australie.

La même cause, l'attrait de la transportation dans la Nouvelle-Calédonie, a déjà produit en France le même effet, et un projet de loi doit être prochainement présenté aux Chambres, en vue de la répression des crimes commis dans les maisons centrales par les détenus qui envient aux condamnés aux travaux forcés leur transport à la Nouvelle-Calédonie.

Comment concevoir que de pareils faits, qui semblaient devoir détruire la confiance dans l'efficacité répressive de la transportation pénale, aient eu au contraire pour résultat de l'accroître? J'ai deux exemples à en citer. J'ai déjà eu l'occasion d'en signaler un à l'Académie, lorsqu'en rendant compte à la séance du 10 mars 1877 de l'ouvrage remarquable sur *l'étude des peines* par l'habile directeur des colonies, j'ai indiqué le conseil qu'il donnait d'étendre la transportation aux

réclusionnaires si envieux du sort, à la Nouvelle-Calédonie, des condamnés aux travaux forcés, parce qu'ayant alors ce qu'ils désiraient, ils ne commettraient plus de crimes pour l'obtenir. Je faisais remarquer qu'il n'était guère dans l'esprit et dans l'intérêt de l'efficacité de la répression de consulter les préférences des malfaiteurs pour y donner satisfaction.

Il faut dire, il est vrai, que la pensée de l'honorable directeur des colonies visait évidemment plus haut et plus loin. Adversaire, de l'extension du régime cellulaire aux condamnés à long terme, parce que son sens pratique lui révélait l'impossibilité pour ce système d'organiser sérieusement le travail, et parce que son sens philosophique ne pouvait admettre, comme il l'a si bien dit, que pour sauver la conscience il fallut tuer la raison, l'honorable directeur des colonies tend évidemment à n'avoir en France que deux systèmes : celui de l'emprisonnement individuel dans les prisons départementales pour les condamnés à un [an et au-dessous, et celui de la transportation pour les condamnés à plus d'un an. Ce conseil d'extension de la transportation, émanant d'une source aussi autorisée, avait une incontestable gravité. Mais récemment s'est produite une proposition qui présente plus de gravité encore. Elle émanait d'un honorable membre du Conseil supérieur des prisons, M. le vicomte d'Haussonville, et avait pour objet de rendre la transportation applicable aux récidiviste ayant précédemment subi deux condamnations à la réclusion, ou cinq condamnations à l'emprisonnement correctionnel. Sur le rapport imprimé de la commission d'études du Conseil qui l'avait accueillie, en la modifiant, elle est devenue l'objet dans ce Conseil d'une discussion brillante et prolongée.

On se demande comment s'expliquer, en face des échecs de l'expérience anglaise et des crimes commis dans les maisons centrales, ce redoublement de confiance dans l'efficacité répressive de la transportation, et il n'y a pas désaccord à cet égard avec une partie de l'opinion du public qui, envers et contre tout, conserve en France une propension assez sympathique à la transportation. Cette réaction, je dirai presque cette insurrection des idées et des sentiments contre le témoignage des faits, telle est la question qu'il importe d'examiner et dont je viens chercher l'explication. L'Académie en comprendra l'intérêt historique, philosophique et pratique, et je la prierai de m'accorder sa bienveillante attention pour les développements dans lesquels je suis obligé d'entrer.

La propension persévérante d'une portion du public en France en faveur de la transportation pénale est plus facile à expliquer qu'à justifier. Ce n'est pas par la puissance des arguments ni par l'autorité de l'étude scientifique et de l'observation pratique que la transportation s'est accréditée et a obtenu quelque popularité. La transportation n'est pas seulement attrayante pour l'esprit aventureux du condamné, mais aussi pour l'imagination du romancier et du poète qui aiment à rêver le merveilleux dans ses horizons lointains. Combien les poètes et les romanciers n'ont-ils pas chanté les miracles imaginaires de Botany-Bay et de la transportation en Australie dont les enquêtes parlementaires en Angleterre constataient les échecs et les désastres ! Mais les spécialistes ont seuls lu les enquêtes, tandis que la poésie et le roman ont rendu légendaires les brillants mensonges de Botany-Bay, et une partie du public vit encore en France sur cette

égende dont le crédit fut tel à son début que quarante-cinq conseils généraux émirent le vœu de la création d'un Botany-Bay français.

J'opposai alors aux inventions de la poésie et du roman les relations authentiques des documents officiels : Le vénérable Barbé de Marbois fit mieux : il publia une brochure historique qu'il adressa aux Conseils généraux et les vœux ne se renouvelèrent plus.

II

Mais c'est dans un autre ordre de considérations qu'il faut entrer pour expliquer la persévérante propension des hommes d'État à user de la transportation pénale, sans tenir compte du témoignage des faits qui doivent en dissuader. Au milieu des difficultés qui l'assiègent, au milieu des préoccupations et des solutions à leur donner, l'homme d'État qui éprouve le besoin du débarras, est naturellement assez enclin à en admettre les expédients et à pratiquer ce qu'on peut appeler la politique ou le système du débarras. Or, c'est à ce système qu'appartient l'expédient de la transportation pénale. C'est ce système qui nous explique pourquoi, comme l'atteste l'histoire, l'Angleterre s'est jetée dans la transportation pénale et après les cruelles déceptions de son début dans l'Amérique du Nord elle s'est retournée vers l'Australie; pourquoi malgré les échecs et les leçons de l'expérience elle a tant reculé devant le moment d'aborder dans la métropole la solution du redoutable problème des libérés, auquel elle aurait voulu se soustraire. C'est ce système du débarras qui explique pourquoi le gouvernement en France entra en 1854 dans la voie de la transportation

pénale, malgré les échecs de l'expérience qui venait de déterminer l'Angleterre à en sortir. C'est ce système du débarras qui explique pourquoi l'honorable directeur des colonies croyait utile et opportun d'étendre la transportation aux réclusionnaires pour délivrer les maisons centrales des crimes que l'attrait de la transportation à la Nouvelle-Calédonie y faisait commettre. C'est encore le système du débarras qui a inspiré la proposition de l'honorable M. d'Haussonville, comme j'aurai l'occasion de le montrer dans la suite de mes développements, et comme il en a fait du reste l'aveu lui-même dans le cours des délibérations du Conseil supérieur des prisons.

Ce système du débarras qui en principe, comme je le dirai bientôt, appartient au point de départ des pénalités les plus barbares, ne se produit pas aujourd'hui en fait dans l'expédient de la transportation pénale avec l'empreinte de la cruauté de ces temps. La transportation exagère même l'adoucissement de la pénalité à notre époque. Elle prodigue aux transportés les conditions du bien-être matériel. Ces voleurs qu'on livrait jadis aux plus affreux supplices, elle leur accorde jusqu'à des concessions de terre; et si en les transformant en propriétaires elle a chance que ces voleurs cessent de l'être, elle n'encourage que trop ainsi ceux qui ne le sont pas encore à le devenir. Ce n'est donc pas la philanthropie, c'est la répression qui a de sérieux et légitimes griefs à articuler contre la manière dont s'applique en fait la transportation pénale.

Mais en examinant la transportation pénale, qu'on représente comme un progrès de la civilisation moderne, on trouve au contraire qu'en principe elle re-

monte à l'époque la plus reculée et la plus barbare de la pénalité.

Le droit criminel à notre époque de civilisation doit, selon nous, se définir la science de préservation sociale, ayant pour objet la prévention et la répression du crime et du délit et ensuite de la récidive.

Cette définition qui convient à notre temps ne s'adapte plus à ceux qui l'ont précédé, pour peu qu'on remonte vers le moyen-âge. Il y a, en effet, deux époques dans l'histoire de la pénalité, l'une l'époque matérialiste, et l'autre l'époque spiritualiste. Or, c'est précisément le principe du système du débarras qui domine à la première époque et qui la caractérise. Le seul but de la pénalité, à cette époque, est de se débarrasser du crime et de la récidive en aspirant à les supprimer l'un et l'autre. En vain, le système du débarras s'efforça-t-il de supprimer le crime en s'attachant de dépasser encore par la barbarie des lois celle des mœurs, il n'aboutit qu'à accroître le mouvement et l'atrocité de la criminalité. C'est, qu'en effet, le crime ne se supprime pas; et si l'on parvient à en diminuer la gravité et la fréquence, ce n'est pas par la voie matérialiste du système du débarras, mais en s'inspirant des principes de la philosophie spiritualiste et de ceux de l'économie politique, qui est aussi, comme l'appelle Adam Smith, la sagesse des nations.

Le système du débarras échoua donc dans la première partie de sa tâche; mais il en fut autrement pour la seconde. Du moment où il ne considérait l'homme que comme une chose, et le condamné que comme un obstacle à détruire, ce système put arriver à supprimer la récidive par la peine de mort ou la perpétuité de la

captivité. Il en fut ainsi jusqu'au jour où le principe spiritualiste ne permit plus de voir dans le coupable qu'un être moral et responsable, et imposa ainsi à la justice humaine l'introduction de peines temporaires, afin d'élever une échelle répressive nécessaire pour proportionner le châtement à l'appréciation de la gravité de l'acte et de l'intentionnalité de l'agent.

On voit ainsi que le système de la transportation préconisé comme un progrès de civilisation la fait rétrograder au contraire en principe jusqu'à l'époque matérialiste des plus mauvais jours de la pénalité. On voit qu'en vain ce système matérialiste du débarras s'efforce-t-il de dissimuler son origine, en exagérant à notre époque l'adoucissement de la pénalité jusqu'à énerver l'efficacité de la répression nécessaire à l'ordre social, il ne peut réussir à répudier son principe, celui de la perpétuité, sans lequel il ne serait plus le système du débarras et n'aurait plus par conséquent sa raison d'être. Sous la pression du principe spiritualiste, il a eu l'inconséquence, il est vrai, dans la loi de 1854, d'admettre une application temporaire, afin de répondre aux besoins moraux de la graduation du châtement. Mais cette inconséquence lui a été avec raison vivement reprochée, par le rapport de la commission d'études du Conseil supérieur des prisons et par les délibérations mêmes de ce Conseil. On y a généralement avoué la faute commise par la loi de 1854, qui avait admis la transportation à titre temporaire, et on a reconnu la révision nécessaire de cette loi dans le sens de la perpétuité.

Aussi l'honorable M. d'Haussonville dans sa proposition, et la commission d'études dans son projet, n'ont-

ils logiquement admis qu'à perpétuité l'application de la transportation aux récidivistes.

Je crois donc avoir ainsi démontré que la transportation pénale est un anachronisme que doit répudier notre époque comme incompatible avec le principe spiritualiste qui caractérise aujourd'hui la mission de la justice humaine, et les besoins moraux de son efficacité pour la préservation de l'ordre social.

Je veux maintenant aller plus loin et montrer que sous la trompeuse apparence d'un débarras, la transportation est, au contraire, quand on va au fond des choses, un embarras plein des plus graves complications et d'insolubles difficultés. La mémorable et récente discussion du Conseil supérieur des prisons va me fournir l'occasion de le démontrer.

III

Le rapport de la commission du Conseil s'attachait à établir les deux points suivants :

1° Le péril social, résultant de l'aggravation de la récidive et de l'insuffisance des lois actuelles, exige une loi nouvelle pour la répression des récidivistes qui, après avoir encouru deux condamnations pour crimes ou trois à l'emprisonnement correctionnel seraient de nouveau condamnés à plus d'un an d'emprisonnement.

2° La peine nouvelle qu'on pourrait appliquer aux récidivistes serait celle de la transportation.

Ayant le premier pris la parole bien longuement et plus longuement même peut-être que la bienveillante attention du Conseil n'aurait dû m'y autoriser, j'ai suivi la commission sur le terrain où elle s'était placée et je me suis attaché à établir :

En premier lieu, qu'aucas même où il y aurait nécessité d'une peine nouvelle pour la répression de la récidive, la transportation ne saurait être cette peine.

J'ai successivement démontré, en effet, qu'elle serait

1° Inadmissible au point de vue juridique, parce qu'elle ne pouvait entrer dans le cadre normal de la pénalité, même à titre de perpétuité pour le système du débarras; que la peine de mort et celle de l'emprisonnement à perpétuité dont la place se restreint de jour en jour dans les codes pénaux, ont le caractère de peines, parce qu'elles peuvent se généraliser et que chaque nation a la possibilité d'en régler l'usage suivant les besoins et les progrès de la civilisation, tandis que la transportation n'est qu'un expédient limité aux nations maritimes;

2° Inadmissible au point de vue historique, parce que l'exemple même de la nation maritime la plus puissante, et qui a fait la plus longue expérience de cet expédient, atteste les nombreux et graves échecs qui ont dû l'y faire renoncer; qu'on y voit notamment que la transportation devient un appât à la criminalité à laquelle elle devait servir de débarras, véritable tonneau des Danaïdes qui se remplit d'un côté tandis qu'il se vide de l'autre;

3° Inadmissible au point de vue moral, parce que la transportation pénale n'est qu'un expédient du déplacement de la criminalité, déplacement immoral lorsqu'une nation la déverse sur un autre, et justement flétrie par l'éloquente protestation de Franklin contre la transportation par l'Angleterre de ses malfaiteurs dans l'Amérique du Nord; et lorsque l'Angleterre se retourna vers l'Australie, elle ne fait que continuer l'immoralité de son procédé; car il ne faut pas plus corrompre l'enfance

de l'homme collectif, qui s'appelle peuple, que celle de l'individu, et jeter l'écume de sa criminalité sur une colonie naissante, jusqu'au moment où elle pourra avoir assez de virilité pour repousser cet élément impur ;

4° Inadmissible au point de vue philosophique, parce qu'on ne peut arriver à la colonisation pénale que par la famille ; à la famille que par le mariage ; au mariage que par l'union des deux sexes ; or, il en est un qui fait défaut à la transportation, c'est le sexe féminin, ainsi que je l'ai démontré dans la discussion à laquelle la question de la transportation donna lieu devant l'Académie, dans les deux séances des 29 janvier et 5 février 1853 ;

5° Inadmissible au point de vue pratique, parce que c'est en vain que la transportation veut résoudre l'insoluble problème de la juxtaposition de la colonie pénale et de la colonie libre. L'histoire nous montre, en effet, partout et toujours l'expulsion de la colonie pénale aussitôt que la colonie libre a assez de forces viriles pour s'en débarrasser ;

6° Enfin, la transportation est inadmissible encore au point de vue financier, parce qu'elle ajoute à l'élévation des frais de transport, de journée de nourriture et d'entretien, et de premier établissement, en travaux de construction et appropriation, la ruineuse perspective de voir toutes ces dépenses de premier établissement frappées de stérilité, le jour où la colonie libre, arrivée à la vitalité, ne voudra plus recevoir l'écume de la métropole.

C'est ainsi qu'en examinant successivement la transportation à tous ces points de vue juridique, historique moral, philosophique, pratique et financier, on doit rester convaincu qu'elle était de tous points inadmissible.

Il est un argument que je dois loyalement citer, parce qu'il a été invoqué à plusieurs reprises dans le cours de la discussion du Conseil, c'est que la cour de cassation et toutes les cours d'appel moins une avaient été d'avis d'appliquer la transportation aux récidivistes lorsqu'elles furent consultées à ce sujet par la commission d'enquête parlementaire sur le régime pénitentiaire.

Je dirai que lorsque les cours sont consultées sur des questions juridiques qui entrent dans les études spéciales de la magistrature, je m'incline avec respect devant le résultat de leurs délibérations ; mais, sans être moins respectueux, je ne suis pas aussi confiant dans l'opinion qu'elles ont été appelées incidemment à exprimer sur des questions étrangères à leurs méditations habituelles, telles que celle de la transportation. Cette question, qui demande à être éclaircie par l'étude de l'expérience anglaise et des enquêtes parlementaires qui s'y rattachent, rentre plus particulièrement dans la compétence des spécialistes initiés à la connaissance historique et pratique des faits pertinents. Aussi les cours n'attachent-elles pas à ces appels accidentels à leur opinion autant d'importance qu'on l'a supposé. On commence par s'enquérir, en pareil cas, s'il se rencontre parmi les membres de la cour quelques conseillers initiés à la question par une étude spéciale et leur opinion contribue naturellement pour beaucoup à faire celle de la cour, qui ne procède guère en pareil cas à une sérieuse délibération en Chambres réunies.

Je n'entends pas contester du reste le mérite de la rédaction des avis, en réponse à la question spéciale qui a été posée, et je les prends au contraire en sérieuse

considération. Il ne faut pas croire d'ailleurs que l'administration de la justice criminelle suffise pour initier la magistrature à la science pratique de l'administration pénitentiaire, et ce qui le démontre c'est la proposition de translation de l'administration pénitentiaire au ministère de la justice, que doit examiner à sa prochaine session le Conseil supérieur des prisons, et sur laquelle je n'ai pas en ce moment à me prononcer. Cette proposition est évidemment motivée sur l'avantage qu'il y aurait pour l'administration de la justice criminelle à avoir sous les yeux le laboratoire de l'expérimentation pratique qui lui manque en ce moment et qu'elle trouverait dans cette translation de l'administration pénitentiaire.

Je suis de ceux qui pensent que les sciences morales doivent suivre, comme les sciences physiques, la méthode d'observation, c'est-à-dire observer les faits avec une scrupuleuse attention, les recueillir avec une grande exactitude, les généraliser avec le plus de discernement possible, et arriver des faits ainsi observés, recueillis et généralisés aux principes qu'on se sent ainsi autorisé à en déduire. C'est la méthode que j'ai toujours, pour mon compte, soigneusement pratiquée dans l'étude de la science pénitentiaire, et ce qui me prouve l'excellence de cette méthode, c'est que si je n'ai à rétracter aucun des principes que j'ai émis sur cette science en voie de formation dans le cours de mes nombreux écrits, c'est à cette méthode seule que je le dois.

La conséquence de cette méthode c'est que l'étude des sciences morales, comme celle des sciences physiques, exige des observateurs spéciaux, autrement dit des spécialistes. Il faut être spécialiste en jurispru-

dence, en économie politique, aussi bien qu'en matière de chimie, de physique, d'astronomie, etc.

Pour revenir à l'opinion des cours sur la transportation, je dirai que si à l'époque où les cours furent consultées sur l'application de la transportation pénale aux récidivistes, elles avaient su les crimes commis par les détenus des maisons centrales, pour se procurer par la condamnation aux travaux forcés l'envoi à la Nouvelle-Calédonie, et l'appel fait aux lumières du Conseil supérieur, sur les mesures répressives à prendre à cet égard, les cours, suffisamment édifiées, se seraient unanimement prononcées contre la transportation, qui offrait aux malfaiteurs une si attrayante pénalité.

IV

La seconde question que j'avais à examiner devant le conseil supérieur des prisons, pour suivre sa commission d'études sur le terrain où elle s'était placée, c'était celle de savoir s'il y avait réellement péril social résultant de l'aggravation de la récidive et de l'insuffisance des lois actuelles à la réprimer. Je ne reproduirai pas ici devant l'Académie les longs développements dans lesquels je suis entré devant le Conseil supérieur pour établir, d'après le témoignage de la statistique et celui des faits, qu'il n'y avait pas aggravation dans l'état de la récidive, qu'il n'y avait pas d'avantage insuffisance pour sa répression dans les lois existantes; que le mal était uniquement dans la fréquence de la récidive qui ne pouvait constituer un péril social, ni justifier le besoin de recourir à une pénalité nouvelle.

Je n'ai cessé, en toute occasion, de combattre la tendance pessimiste qui, contrairement au témoignage

113

de la statistique, abaisse la moralité de notre pays aux yeux des nations étrangères en jetant le cri d'alarme contre un accroissement de criminalité qui n'existe pas, contre une aggravation de la récidive qui n'existe pas davantage. La vérité, c'est que l'accroissement est, le le répète, dans le délit et non dans le crime, et que je mal de la récidive ne se trouve pas dans son aggravation, mais dans sa fréquence. Voilà ce que je n'ai cessé d'affirmer devant l'Académie. Voilà ce que j'affirmais au moins de juin dernier en présidant la séance d'installation de la Société générale des prisons, voilà ce que j'ai affirmé de nouveau devant le Conseil supérieur.

J'ai été heureux d'entendre devant ce conseil la voix si autorisée de l'éminent directeur de l'administration pénitentiaire qui, avec le témoignage de la statistique des établissements pénitentiaires publiée sous son habile direction, est venu démontrer que le délit seul s'était accru, et que ce n'était pas l'aggravation, mais la fréquence qu'il fallait reprocher à la récidive (1).

Mais je dois dire qu'il est une grave responsabilité qui pèse sur tous les ministres de l'intérieur, c'est celle d'avoir laissé se perpétuer le déplorable abus de l'agglomération qui est l'insurmontable obstacle à l'intro-

(1) Il faut féliciter l'honorable M. Choppin d'avoir, à la séance du 16 février, comme commissaire du gouvernement dans la discussion du budget de l'intérieur, porté les mêmes déclarations à la tribune, d'y avoir dit que la criminalité véritable qui menace la société tend plutôt à diminuer qu'à s'accroître, et d'avoir énergiquement protesté au nom de tous ses prédécesseurs et de tous les ministres de l'intérieur contre cette phrase citée à la tribune et empruntée au compte-rendu de l'enquête pénitentiaire de 1872, « que le régime des prisons allait en s'aggravant au lieu d'aller en s'améliorant. »

154

duction d'un véritable régime pénitentiaire dans les maisons centrales. Espérons qu'enfin va commencer une réaction de patriotisme, de justice et de vérité contre cette tendance pessimiste qui s'obstine à nier tout mouvement progressif dans la marche de la réforme des prisons, à laquelle il reste sans doute beaucoup à faire, mais sans qu'on puisse méconnaître ce qu'elle a déjà réalisé. Cette tendance pessimiste a fait bien du mal en semant la défiance et le découragement; car rien n'est plus préjudiciable à une réforme que d'ébranler la foi dans son efficacité.

Au résumé donc, on ne peut invoquer le péril social pour justifier le recours à l'application de la transportation pénale aux récidivistes, et dès lors ce recours ne saurait s'expliquer que par le système du débarras. Je vais me prévaloir à cet égard du loyal aveu de l'honorable M. d'Haussonville lui-même.

V

La proposition dont M. d'Haussonville avait pris l'initiative énonçait que *tout individu* qui après avoir subi deux condamnations à une peine criminelle ou *cinq condamnations* à une peine correctionnelle, subirait une nouvelle condamnation, s'élevant au moins à *un mois d'emprisonnement*, pourrait à l'expiration de cette peine, être transporté dans une colonie pénale. La commission avait apporté trois modifications à la proposition de M. d'Haussonville: elle avait d'abord réduit de cinq à trois le nombre des condamnations correctionnelles précédemment subies qui pourraient donner lieu à la transportation par la nouvelle condamnation encourue. Elle avait ensuite élevé d'un mois à

un an le minimum de la nouvelle condamnation encourue qui rendait passible de la transportation les libérés condamnés pour rupture de ban.

L'honorable M. d'Haussonville, dans un exposé fort lucide des motifs qui ne lui permettaient pas d'adhérer aux changements apportés à sa proposition par la commission, répondant d'abord à l'objection que sa proposition appartenait à la politique du débarras, déclara qu'elle acceptait l'objection et la définition même de politique de débarras, qui dans cette circonstance était la sienne. Le grand intérêt à ses yeux de la situation, l'intérêt suprême, a été d'écarter du système de l'emprisonnement individuel dont la loi de 1875 a autorisé l'application aux prisons départementales, tout ce qui pourrait compromettre le succès. Or, l'élément des récidivistes lui a paru fort compromettant, et c'est pour en délivrer l'essai de l'emprisonnement individuel qu'il avait jugé prudent de recourir à la transportation. Il ajoutait que son but ne pouvait être atteint si l'on prenait un an au lieu d'un mois pour point de départ, et si on laissait en dehors de la transportation les libérés condamnés pour rupture de ban qui viendraient encombrer les cellules des prisons départementales.

Tout cela était fort logique, mais tout en désirant autant que l'honorable M. d'Haussonville le succès de l'essai de l'emprisonnement individuel limité aux prisons départementales, je crois qu'il venait singulièrement compromettre l'intérêt bien entendu de l'emprisonnement individuel, qu'il voulait sauvegarder, en unissant la cause de cet emprisonnement à celle de la transportation. C'est ce qui fut parfaitement compris par l'honorable M. Fernand Desportes, quand il a dit que rien ne

serait plus imprudent pour le succès de l'emprisonnement individuel dans les prisons départementales que de compliquer une situation budgétaire déjà si difficile, par l'accroissement des dépenses de la transportation.

C'est ce que sentit fort judicieusement à un autre point de vue M. le président Béranger, qui fit observer que ce qu'il y aurait de plus compromettant pour l'emprisonnement individuel, ce serait de pousser le cri d'impuissance devant la fréquence des récidives et de recourir à la transportation pour se débarrasser des récidivistes.

Je crois avoir démontré par l'ensemble de ces considérations et de ces faits, que la transportation n'était qu'un expédient inadmissible dans le cadre normal de la pénalité; que cet expédient n'appartenait qu'au système et à la politique du débarras, et qu'il ne justifiait même pas ce titre, car lorsqu'on allait au fond des choses, c'était plutôt un système d'embarras plein de complications et de difficultés insolubles.

VI

Je n'ai pas voulu, devant le Conseil supérieur, m'en tenir à un rôle, purement critique qui rejetait les mesures présentées sans rien proposer à la place; mais je ne reproduirai pas devant l'Académie les développements dans lesquels je suis entré, et me bornerai à en rappeler l'objet dans un rapide résumé.

Il s'agissait d'utiliser le témoignage de la statistique qui, en révélant que le mal de la récidive était dans sa fréquence, et que sa fréquence était en raison de la brièveté des détentions, conduisait ainsi à rattacher au principe de la durée l'état présent des choses, et à trouver dans l'insuffisance de son application la cause

du mal, et dans sa prolongation l'indication du remède à y apporter.

J'ai signalé alors les deux garanties que le principe de la durée était appelé à donner à l'ordre social : l'une, la garantie matérielle de la captivité d'une efficacité absolue, puisque, par la privation de la liberté, elle mettait le condamné hors d'état de nuire ; mais restreinte de jour en jour dans son application par le progrès de la civilisation, c'est-à-dire par l'influence des mœurs sur les lois et des lois sur les mœurs ; l'autre, la garantie morale, résultant du principe de l'intimidation et de celui de l'amendement, garantie d'une efficacité purement relative et subordonnée en si grande partie à l'action du temps sans lequel l'impression répressive de l'intimidation ne laisse aucune empreinte durable et la discipline pénitentiaire est aussi impuissante à déraciner les habitudes vicieuses qu'à inspirer des habitudes meilleures.

Passant alors de l'ordre des principes à celui de faits, je suis arrivé à l'examen de l'usage par la magistrature de ce témoignage d'une confiance si étendue que lui a donné le législateur par l'article 463, relatif aux circonstances atténuantes. J'ai montré que la magistrature était entrée dans la bonne voie, lorsqu'au lieu de suivre le procédé purement numérique conseillé par le projet de loi de la commission du Conseil pour évaluer le péril social qui pouvait résulter de la récidive ; elle a pensé que ce n'était pas à additionner les cas de la récidive que l'appelait sa haute mission, mais à apprécier dans chacun de ces cas la matérialité du fait et l'intentionnalité de l'agent pour déterminer la gravité de la récidive par rapport soit à chacun de ces cas en particulier, soit à la tendance de leur généralité. Mais je

n'ai pas dissimulé qu'il y avait à regretter que la magistrature n'eût pas paru assez convaincue du rôle que le principe de la durée était appelé à jouer dans l'ordre social, non-seulement au point de vue de la garantie matérielle de la captivité, mais encore à celui de la garantie morale qu'on devait attendre des deux principes d'intimidation et d'amendement. Je n'ai pas dissimulé que la magistrature était allée trop vite et trop loin dans l'abréviation de la captivité temporaire, et qu'il serait désirable que le ministère de la justice pût réagir dans ses circulaires contre cette tendance, qui n'avait que trop contribué à déterminer la fréquence de la récidive par l'abréviation de la captivité temporaire.

Il est vrai de dire que cette tendance pessimiste que j'ai déjà signalée, et qui lance contre le régime des prisons en France l'injuste et fautive accusation d'aller plutôt en s'aggravant qu'en s'améliorant, a pu étendre sa funeste influence sur l'esprit de la magistrature elle-même. La magistrature pouvait, en effet, se croire autorisée à penser que plus on séjournait dans les maisons centrales, plus on devait s'y corrompre, et qu'il fallait ainsi y prolonger le moins possible les séjours.

Il est temps de faire justice de ces récriminations exagérées contre les maisons centrales. Chacun sait que l'abus de l'agglomération rend impossible l'organisation d'un régime pénitentiaire dans les maisons centrales. La tendance pessimiste semble seule l'ignorer. Chose remarquable, et qui a été fort remarquée, quand elle récrimine contre les maisons centrales, elle ne parle pas de cet abus, comme s'il n'existait pas, évitant ainsi avec soin d'avoir à reconnaître *inde mali labes*. C'est pourtant le point de vue auquel il faut se placer pour arriver à d'équitables appréciations du mérite des

efforts qu'il a fallu faire en face de cet irrémédiable abus de l'agglomération, pour arriver aux résultats relativement obtenus. N'est-ce donc rien que d'avoir introduit et maintenu l'ordre matériel et l'obéissance à la discipline parmi cette multitude de malfaiteurs sans recourir même aux châtimens corporels, ni surtout à la bastonnade, qu'on déclare indispensable dans le régime du bagne? N'est-ce donc rien d'avoir organisé le travail en armant les bras de tous ces malfaiteurs d'un outillage qui, sans l'ascendant moral de la discipline, serait un périlleux instrument d'insurrection? N'est-ce donc rien d'avoir procuré par le produit du travail un profit à l'État, un bénéfice à l'entrepreneur et un pécule au condamné, en réduisant toutefois la part du récidiviste dans la quotité du salaire à lui revenir? N'est-ce donc rien d'avoir donné à la production et à la confection du travail une telle activité, que l'atelier libre s'inquiète et bien à tort, selon nous, de sa concurrence? N'est-ce donc rien d'avoir développé l'instruction élémentaire, et donné au sentiment religieux l'édifiante solennité des célébrations du culte? On ne peut donc prétendre que les maisons centrales ne remplissent aucune des conditions du régime pénitentiaire. Mais ce qu'il est vrai de dire, c'est que beaucoup leur manque et notamment la plus essentielle, celle qui doit servir de point de départ à toutes les autres, c'est-à-dire un effectif normal de population qui ne devrait guère excéder 400.

Mais la science de la législation criminelle ne se compose pas du seul principe pénitentiaire : elle en veut un autre, le principe répressif; c'est l'alliance de ces deux principes répressif et pénitentiaire qui, je ne cesse de le répéter, est le fondement de la théorie de

l'emprisonnement. Le principe répressif est celui qui joue le rôle le plus étendu. L'intimidation, en effet, est appelée à la fois à combattre le mouvement de la criminalité et celui de la récidive, tandis que le principe pénitentiaire ou de l'amendement n'est relatif qu'au second. Or, je n'ai entendu personne contester que le régime des maisons centrales ne fût répressif.

Eh bien! n'est-on pas fondé à dire que plus l'application d'un régime répressif se prolonge, plus il laisse sur le détenu qui y est soumis, l'empreinte durable du principe de l'intimidation?

Les détenus, à plus d'un an et à moins de deux, qui ne passent que quelques mois dans la maison centrale, échappent à l'empreinte de la discipline répressive par la brièveté du séjour, et voilà pourquoi ils sont dans ces établissements l'élément le plus fréquent de la récidive, et voilà pourquoi aussi je n'ai cessé de demander que le minimum du séjour à la maison centrale eût pour point de départ la condamnation à deux ans.

On doit concevoir maintenant comment il est vrai de dire, avec le témoignage de la statistique, que la fréquence de la récidive est généralement en raison de la brièveté de la captivité. Ce fait, qui se produit dans chaque maison centrale, se reproduit également dans l'examen comparé de ces établissements. Quelle est la maison centrale où la récidive atteint le chiffre le plus élevé, un chiffre exorbitant? C'est celle de Poissy, parce qu'elle ne reçoit que des condamnés correctionnels et qu'elle est celle où s'abaisse davantage la durée des séjours.

VII

Comme demander trop aboutit souvent à ne rien ab-

tenir, j'ai été fort réservé dans les mesures proposées au Conseil supérieur des prisons, d'autant qu'il ne s'agissait pas du point de vue préventif de la récidive qui embrassait l'horizon tout entier de la réforme pénitentiaire, mais du point de vue des mesures à prendre moins à l'égard de l'aggravation que de la fréquence de la récidive.

Je me suis borné à proposer de faire commencer à partir de la condamnation à plus d'un mois d'emprisonnement la récidive légale, qui ne part aujourd'hui que de la condamnation à plus d'un an, afin d'armer le magistrat du pouvoir nécessaire pour réfréner cette récidive réelle qui pullule, pour ainsi dire, au-dessous d'un an.

J'ai renouvelé ensuite ma proposition d'ancienne date, adoptée par quelques législations étrangères, qui n'admet pas de condamnations de plus d'un an à moins de deux ans, ce qui constitue une ligne de démarcation bien nécessaire à établir entre les maisons centrales et les prisons départementales, en donnant aux unes un an pour maximum de la durée du séjour et aux autres deux ans pour minimum.

J'ai proposé par conséquent en troisième lieu que les maisons centrales ne recevraient plus à l'avenir de condamnés à moins de deux ans, et j'ai déjà dit l'utilité de cette mesure.

J'ai demandé en quatrième lieu que le ministère de la justice appelât par ses circulaires l'attention des magistrats sur l'influence fâcheuse que la brièveté des détentions exerçait sur la fréquence des récidives.

Toutes ces mesures précitées sont d'une exécution simple et facile et n'entraînent aucune dépense pour le budget de l'État. Une seule que j'ai ajoutée, et qui

est de ma part une proposition de vieille date, exigerait une allocation supplémentaire au chapitre des travaux de constructions et appropriations des maisons centrales, ce serait la création de *quartiers d'exception* pour les récidivistes endurcis et pour ceux des détenus qui dès leur premier séjour montrent une perversité plus dangereuse que bien des récidivistes à leur troisième ou quatrième condamnation.

Je n'oserais encore ajouter à ces demandes, celle du régime cellulaire de nuit, dont la dépense ne saurait pourtant longtemps s'ajourner dans nos maisons centrales.

Je n'ai pas voulu, en proposant ces mesures, à l'occasion du projet de la commission d'études en faire l'objet d'un contre-projet qui aurait exigé une trop longue discussion et excédé le temps que le Conseil supérieur des prisons consacre habituellement à chaque session. Je me suis borné à ces propositions à titre pur et simple d'un vœu que je soumettais à l'appréciation bienveillante et éclairée du Conseil supérieur des prisons qui apprécierait dans sa sagesse l'utilité et l'opportunité de sa réalisation.

J'ai pensé qu'il convenait de porter à la connaissance de l'Académie, qui a témoigné à la réforme pénitentiaire une sollicitude si persévérante, l'ordre des idées et des faits dont je viens de développer le trop long exposé que l'Académie a bien voulu écouter avec une bienveillante attention dont je lui suis profondément reconnaissant.

Un mot encore :

Ces considérations générales, que j'ai présentées à l'occasion de la notice publiée par le ministère de la marine, se produisent à deux points de vue : à celui d'abord du fait accompli par la loi de 1854, qui substitue

la transportation pénale à la peine des travaux forcés, et à celui ensuite de la tendance à l'extension de ce fait accompli aux réclusionnaires et aux récidivistes.

Je combats énergiquement cette tendance qui, procédant au mépris de l'autorité des faits et du témoignage de l'expérience, me paraîtrait devoir entraîner les plus déplorables conséquences. Mais quant au fait légalement accompli, les considérations générales que j'ai développées ne sauraient rendre l'administration de la marine responsable d'un mauvais système auquel elle a été appelée par la loi à chercher et trouver une bonne exécution. J'ai loué ses efforts méritoires à cet égard dans le présent; et s'ils devaient être impuissants à résoudre des difficultés que je crois insolubles, cette démonstration est un service à lui rendre, puisqu'elle l'exonère de la responsabilité de l'avenir.

11 164 F12f 5-11

NOTE CHRONOLOGIQUE

DANS L'ORDRE DES IDÉES ET DES FAITS

SUR LA

FONDATION DE LA COLONIE D'ESSAI DU VAL-D'YÈVRE

COMME ÉTABLISSEMENT PRIVÉ

ET SA TRANSFORMATION EN COLONIE PUBLIQUE¹

La pensée de la fondation de la colonie d'essai du Val-d'Yèvre qui, dans l'ordre des idées, remonte aux pétitions de M. Ch. Lucas aux deux Chambres, en 1827 et 1828, pour la création des établissements spéciaux de jeunes détenus; qui se précise ensuite par la théorie de l'amendement de l'enfant par la terre et la terre par l'enfant, applicable au défrichement des terres incultes et fertilisables; et qui se réalise enfin par l'établissement privé de la colonie d'essai du Val-d'Yèvre, transformée ultérieurement en colonie publique, date ainsi aujourd'hui de cinquante ans.

Cette note chronologique brève et sommaire est divisée en deux parties :

L'une est consacrée, dans l'ordre des idées et des faits, au développement successif, théorique et pratique, de la pensée de la fondation de la colonie d'essai du Val-d'Yèvre pendant

1. Le projet de loi d'acquisition du Val-d'Yèvre devant être prochainement présenté, conformément aux engagements et aux intérêts de l'État, cette note a pour objet d'indiquer les éléments nécessaires à l'appréciation des résultats, au double point de vue scientifique-et pratique, de cette colonie d'essai de l'application au défrichement de la théorie de l'amendement de l'enfant par la terre et de la terre par l'enfant.