

LA  
**TRANSPORTATION**

AU CONGRÈS DE PARIS

PAR

**JOSEPH DUBOIS**

(DE DREUX)

---

EXTRAIT DE LA *Nouvelle Revue* DU 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1895.

---

PARIS

LIBRAIRIE DE LA "NOUVELLE REVUE"

190, BOULEVARD MALESHERBES

1895

T 7 A 14

*A Monsieur Tarde  
Hommage de respectueux  
Salut*

LA

# TRANSPORTATION

## AU CONGRÈS DE PARIS

PAR

JOSEPH DUBOIS

(DE DREUX)



EXTRAIT DE LA *Nouvelle Revue* DU 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1895.

PARIS

LIBRAIRIE DE LA "NOUVELLE REVUE"

190, BOULEVARD MALESHERBES

1895

# LA TRANSPORTATION

## ·AU CONGRÈS DE PARIS

---

Au cours d'une visite faite en juin dernier à M. le président du Conseil par les membres du bureau de la Société générale des prisons, une discussion assez vive s'éleva au sujet de la transportation entre M. Ribot et M. Leveillé. L'ancien ministre des finances se plaignit des charges très lourdes dont l'exécution de cette peine grevait le budget; sa conclusion fut que le retour aux anciens bagnes pourrait un jour s'imposer. M. Leveillé, comme bien on pense, défendit chaudement la transportation; on ne dit pas s'il réussit à convaincre son éminent contradicteur.

Quelques jours plus tard, le cinquième Congrès pénitentiaire international se réunissait à Paris; à son programme figurait la question de la transportation. Bien que la question soit ancienne, les controverses qu'elle soulève sont aussi vives qu'au premier jour. La discussion, loin d'apaiser les dissentiments, semble avoir pour résultat de les aviver et de les perpétuer. Partisans et adversaires sont irréductibles. — La transportation, disent les uns, est aujourd'hui jugée; les faits l'ont irrémédiablement condamnée. Alors que certains peuples, comme l'Allemagne ou la Belgique, ne l'ont que peu ou pas du tout connue, d'autres, comme l'Angleterre, après l'avoir pratiquée, ont dû y renoncer, et les peuples routiniers qui, comme la France et la Russie, s'entêtent à conserver dans leur arsenal pénitentiaire cette arme démodée, ne peuvent, après bien des expériences, que confesser leurs échecs répétés. Un système dont toutes les applications ont échoué est un système non viable; il doit disparaître de la pratique des peuples civilisés. — Halte-là! répondent les autres. De ce qu'un système n'a pas donné tous les résultats qu'on espérait, on peut seulement conclure que les applications qui en ont

été faites ont été défectueuses, mais nullement que le principe même en soit mauvais. Les échecs de la transportation dans le passé s'expliquent aisément. L'histoire de ses vicissitudes ne serait le plus souvent que le tableau des erreurs de ceux qui ont eu pour mission de la faire fonctionner. La transportation peut et doit être organisée suivant des bases nouvelles, rationnelles; son rôle, loin d'être terminé, ne fait que commencer.

Telles sont les deux thèses qui ont été soutenues, avec une égale conviction et un égal talent, devant le Congrès de Paris. La bataille, on va le voir, a été chaude et la discussion passionnée.

## I

Une question préjudicielle se pose tout d'abord. Qu'est-ce au juste que la transportation? Une peine, au vrai sens du mot, ou un simple expédient (1)? N'est-elle, comme ses adversaires le prétendent, que la mise en œuvre coûteuse d'un procédé purement empirique pour débarrasser la métropole des malfaiteurs qui l'encombrent? Est-elle, au contraire, la réalisation d'un système fondé sur les vrais principes de la science pénitentiaire et se rattachant à une conception morale très élevée, la régénération du coupable par la propriété, le travail, la famille?

La transportation, d'une façon générale, peut être envisagée à un double point de vue : 1° comme peine; 2° comme instrument de colonisation.

Comme peine, la transportation, au dire de ses défenseurs, présente des avantages que n'a pas l'emprisonnement. Le but de toute peine est double : il s'agit d'abord d'infliger un châtement au coupable, en même temps que de protéger la société; il s'agit ensuite d'amender le condamné (dans la mesure du possible, bien entendu) et de le reclasser, lors de sa libération. *Parum est coercere improbos pœna, nisi probos efficias disciplina.*

L'emprisonnement ne résout que la première moitié du problème : c'est un châtement, ce n'est pas un moyen de rédemption. Il pourvoit, dans des conditions d'ailleurs le plus souvent défec-

(1) M. le sénateur Pessina (Italie) a proposé l'amendement suivant, repoussé par la première section : *La transportation est une mesure d'opportunité, mais non une peine.*

tuées, à l'exécution même de la peine, il ne pourvoit pas du tout au lendemain de la peine. Or « le difficile n'est pas d'emprisonner un homme, c'est de le relâcher ». L'emprisonnement, fait remarquer M. Leveillé, commence par épuiser le condamné, par briser sa famille, par détruire son industrie et son commerce. L'emprisonnement finit par rejeter le libéré, nu, désarmé, flétri, dans une société qui méprise ce malheureux, ne veut plus l'employer et l'accule promptement à la récidive par la misère et par la honte. Alors que la loi n'a condamné que pour un temps, l'opinion publique, elle, condamne à perpétuité. Pour ces raisons, l'emprisonnement a été qualifié d'« impasse » (Lamartine); M. Leveillé n'y voit qu'une demi-solution du problème pénal.

La transportation, au contraire, offre une solution intégrale du même problème. « Par elle, disait le comte de Foresta au Congrès de Londres (1872), le premier objet de la peine — la protection de la société — est atteint, puisque les criminels les plus dangereux sont rejetés du sein de la société, et qu'en même temps qu'on supprime les causes de récidive, on effraye ceux qui pourraient devenir criminels... Le second — la moralisation des condamnés — l'est aussi, puisqu'il donne à ces derniers à la fois et l'espérance et les moyens de devenir utiles à eux-mêmes et à la société. » La transportation ne disloque pas nécessairement la famille du condamné; celle-ci peut obtenir de rejoindre son chef; en Russie, même, elle le suit dès le début. Dans un monde nouveau, « où le changement d'air a chance d'entraîner le changement même de l'homme », le libéré, pour ainsi dire, fait peau neuve. L'espérance lui est rendue : propriété, famille, rapports sociaux, estime de lui-même, tout lui redevient possible. Dangereux dans la métropole, il est utile dans la colonie.

La transportation n'est pas seulement, en effet, une peine excellente; bien comprise et bien pratiquée, elle peut servir efficacement aux intérêts de la colonisation. Lorsqu'une colonie, encore peu habitée, dispose d'immenses espaces de terre inculte, la transportation aide à son développement ultérieur, en appliquant la main-d'œuvre des forçats à la construction des routes, au défrichement du sol, aux premiers travaux de culture, à l'exploitation des richesses naturelles, au creusement des ports, à la construction des établissements publics, etc. Au moyen des libérés, elle forme le premier noyau de la population future. On objecte, il est vrai, que si elle prépare les voies à la colonisation

libre, elle est obligée plus tard de lui céder la place. Dès que les colonies sont devenues assez fortes pour se suffire à elles-mêmes, la transportation doit s'en éloigner (1) et porter ailleurs « son activité toujours renouvelée et toujours impuissante », en laissant derrière elle, inutiles et improductives, les dépenses considérables qu'elle a rendues nécessaires. C'est, dit-on, une loi sociale, pleinement confirmée par l'expérience anglaise, que « plus la transportation obtient de succès économique et colonisateur, plus elle doit être abrégée dans sa durée historique » (Holtzendorff); est-ce à dire cependant que son œuvre soit vaine et qu'il n'en reste rien? A-t-elle donc été stérile, l'œuvre de la transportation anglaise, qui disparaît en laissant derrière elle l'Australie?

Bref, la transportation agit, pourrait-on dire, comme une sorte de tout à l'égout. De même que les eaux polluées des grandes villes, épandues, dans de certaines conditions et avec certaines précautions, dans les campagnes voisines, s'y purifient et, dépouillées de leurs germes malsains, fertilisent le sol, de même la transportation débarrasse la métropole d'éléments corrompus, les transforme et les fait servir à la richesse et à la prospérité des colonies qui les reçoivent.

## II

A cette apologie, les adversaires de la transportation opposent une double critique. Théoriquement, la transportation n'a aucun des caractères d'une peine. Pratiquement, la transportation coûte très cher et n'a jamais produit rien de bon.

I. — La transportation, dit-on, ne répond à aucun des *desiderata* que doit remplir une peine.

(1) Il est à remarquer pourtant que chez nous les colonies n'ont jamais sérieusement protesté contre la présence des forçats. Le 21 décembre 1888, une délibération du conseil général de la Guyane a bien déclaré que le territoire libre de la colonie ne devait pas subir l'humiliant contact de la transportation. Mais, le 3 avril 1889, une protestation énergique et motivée des propriétaires, négociants, industriels et habitants de Cayenne réclamait son maintien, en faisant ressortir les services rendus par les forçats admis, après une épreuve suffisante, à travailler dans la ville. De même, la Nouvelle-Calédonie, au Congrès colonial de 1890, s'est bornée à demander des garanties et des mesures de protection plus efficaces en faveur des colons libres.

a) La peine doit être équitable; elle doit se mesurer à la gravité du délit. La transportation est une peine injuste; elle n'est pas proportionnée à l'infraction commise. Elle frappe également les criminels d'habitude et les criminels d'accident. Elle pèse sur les condamnés en raison inverse de leur degré de perversion: c'est aux plus intéressants, à ceux qui, au sein même de leur dépravation, ont conservé encore quelques sentiments honnêtes, inspirés par l'amour de la famille, par l'amour du pays, par le regret du passé, qu'elle apporte toutes les douleurs, tous les désespoirs d'un exil perpétuel.

Mais, à bien examiner, n'en est-il pas ainsi de toutes les peines? Ne sont-elles pas plus dures aux natures délicates qu'aux natures grossières et irrémédiablement déchues? L'emprisonnement représente-t-il pour tous les individus une somme égale de souffrances et de privations? Ou, bien plutôt, les souffrances et les privations qu'il comporte ne sont-elles pas en proportion de la sensibilité morale du condamné et des besoins de toute sorte qu'il se trouve mis dans l'impossibilité de satisfaire?

Rien n'empêche, d'ailleurs, qu'on fasse deux parts des condamnés: ceux dont on peut encore et ceux dont on ne peut plus espérer le relèvement. Cette sélection, opérée avec soin dans la métropole même, d'après les circonstances du crime, les antécédents et le caractère individuel des coupables, n'entraînerait pas seulement la séparation dans une même colonie; elle permettrait encore d'assigner pour séjour aux deux catégories de condamnés des colonies différentes. C'est ce qui se passe actuellement en France, où l'administration envoie à la Guyane les individus dont la peine capitale a été commuée, ainsi que les condamnés à temps récidivistes, tandis que la Nouvelle-Calédonie est réservée aux condamnés plus intéressants.

Enfin, quoi qu'on veuille bien dire, entre condamnés d'une même catégorie, les meilleurs auront toujours un sort plus favorisé: par cela même que leur amendement sera plus rapide et leur reclassement plus facile, l'heure de la libération viendra plus tôt pour eux que pour les autres. C'est un des mérites de la transportation de permettre le relèvement progressif des coupables, en accordant une prime (et quelle prime: la liberté, la propriété, l'honorabilité reconquise!) à la bonne conduite et au repentir.

b) La peine doit être inflictive et exemplaire. « Paradis sou-

haité des pires criminels, enfer redouté des meilleurs » (Tarde), la transportation n'a aucune vertu intimidatrice. L'idée de châtiement disparaît pour faire place à celle de voyage et de villégiature. En Angleterre, lorsque la transportation était encore pratiquée, tous les condamnés, d'après les rapports officiels, avaient « un ardent désir d'aller aux colonies » et considéraient leur envoi là-bas comme un bienfait et une faveur; en France, il y a quelques années, la transportation exerçait un tel attrait sur l'imagination des malfaiteurs condamnés à la réclusion que, pour enrayer l'épidémie de crimes commis dans l'intérieur des maisons centrales à seule fin d'être envoyés à la  *Nouvelle* , une loi du 25 décembre 1880, modifiant l'échelle des peines, dut décider qu'à l'avenir les condamnations aux travaux forcés, prononcées pour crimes de cette nature, seraient exécutées dans les maisons centrales.

Troublés par ce reproche, dont ils reconnaissent dans une certaine mesure le bien fondé, des partisans de la transportation ont proposé que les condamnés, avant d'être transportés, fussent astreints à faire, dans la métropole, une partie de leur peine en cellule (1); ils y subiraient un stage plus ou moins long, en passant par une série d'épreuves graduées, telles qu'en comporte le système dit progressif ou irlandais. La transportation ne serait alors que le mode de libération provisoire appliqué aux longues peines et aux peines perpétuelles. On a ainsi parfois proposé d'ordonner la cellule au début de toute pénalité, comme on ordonne le lit et la diète au début de tout traitement médical. Mais on oublie que la diète seule ne suffit pas pour refaire un tempérament et que, dans les maladies un peu graves, un bon régime et une médication tonique paraissent mieux appropriés. Les malfaiteurs soumis à la transportation ont déjà subi, pendant la prévention, un temps plus ou moins long d'emprisonnement individuel; si le même régime devait encore leur être appliqué pendant des années après leur condamnation, il n'aurait d'autre effet que d'affaiblir des individus qui ont besoin de toutes leurs forces pour les rudes travaux auxquels ils sont destinés et de les trop bien préparer par l'anémie des cellules à l'anémie coloniale.

La transportation doit et peut par elle-même constituer une

(1) Un amendement en ce sens a été présenté au Congrès et repoussé par la 1<sup>re</sup> section.

peine suffisamment afflictive. Et d'abord, si on l'apprécie dans son idée abstraite, il est bien difficile de ne pas lui reconnaître une signification répressive incontestable. L'exil perpétuel, avec toutes les souffrances qu'il comporte, la rupture des liens antérieurs et des habitudes, les fatigues et les angoisses d'un long voyage, la rude discipline et les travaux pénibles auxquels doivent être astreints les forçats dans les colonies, tout cela suffit pour donner à la transportation, à cette peine qui prive tout à la fois de la liberté et de la patrie, les caractères d'un châtiement fort grave.

Qu'un excès d'indulgence ait parfois dénaturé le caractère de la transportation et compromis les bons effets qu'on en pouvait attendre, ce n'est que trop vrai, et l'histoire de la transportation française en fournit de malheureux exemples. Il était vraiment difficile de considérer comme le plus dur châtiement après la peine de mort une peine qui assurait aux pires criminels, sous un climat incomparable, dans un paysage enchanteur, « une besogne modérée, des salaires, un avancement rapide, une terre gratuite, une maison et une femme ». Ces abus sont aujourd'hui corrigés. Au surplus, il ne faut rien exagérer. Ce n'est jamais qu'exceptionnellement que des gens seront conduits au crime, uniquement séduits par la douce perspective d'un séjour aux colonies. Les adversaires de la prison pourraient tout aussi bien, généralisant quelques faits isolés, soutenir qu'avec leur organisation confortable et parfois luxueuse, par la satisfaction qu'ils donnent à tous les besoins essentiels des prisonniers, les lieux de réclusion actuels sont bien faits pour décourager les pauvres gens de l'honnêteté.

La transportation doit et peut exercer une salubre intimidation si elle reçoit le caractère d'extrême rigueur que les rédacteurs du Code pénal (article 15) et de la loi du 30 mai 1854 (articles 2 et 3) avaient entendu lui donner, qu'une pratique défectueuse lui avait fait perdre et que les dernières réformes ont entrepris de lui restituer. Comme le demande dans son rapport M. le conseiller Petit, les différences entre elle et l'emprisonnement doivent être profondes. Que le travail soit le travail le plus pénible de la colonisation, que le régime alimentaire soit réduit au strict nécessaire, qu'une discipline de fer maintienne le bon ordre, qu'une juridiction spéciale assure la répression énergique et immédiate de tous les méfaits commis, soit par les trans-

portés en cours de peine, soit par les transportés libérés, enfin que les concessions de terre ne soient accordées aux forçats qu'après une suffisante expiation et avec des garanties sérieuses pour l'avenir, — et la légende qui faisait de la Nouvelle-Calédonie un Eldorado aura vécu.

II. — Mais ce n'est pas tout. La transportation, dit-on (et c'est un argument qui, par ce temps de gêne budgétaire, a son importance), coûte très cher. Sur les chiffres qu'on cite, bien des retranchements seraient sans doute à faire. Certaines dépenses sont imputées au budget de la transportation qui, équitablement, ne devraient pas y figurer; d'autres ont trait à des frais de premier établissement; d'autres encore sont justifiées par une pensée d'encouragement aux intérêts de la colonisation et non par une nécessité simplement pénale. En outre, l'État n'a pas jusqu'ici profité comme il l'aurait pu du travail des forçats; il en a trop généreusement abandonné le bénéfice aux autres, colonies ou simples particuliers. Il y a eu de scandaleux abus auxquels on vient seulement de mettre un terme. Mais, même en admettant que la transportation coûte cher, plus cher même que l'emprisonnement, serait-ce une raison suffisante pour y renoncer? « Rien ne coûte plus cher que le crime, disait M. Michaux, et le système qui diminue le plus la criminalité est toujours le plus économique. » La France a essayé de tous les systèmes pour l'application des longues peines aux criminels endurcis. Elle a pratiqué le bagne, la prison, la transportation. Lequel de ces trois modes de répression a produit le plus de récidivistes? Car c'est le point essentiel, la pierre de touche d'un régime vraiment moralisateur : tout système qui ne rend pas compte de ses libérés est suspect. Tandis que l'ancien bagne produisait, sur 100 libérés, 95 récidivistes, tandis que la prison en donne encore 50, la transportation actuelle, malgré ses imperfections, n'en fournit plus que 5, et sur ces 5 récidives, la moitié doit être imputée à des tentatives d'évasion, le plus excusable, en somme, de tous les crimes. Tels sont les chiffres; ils sont assez éloquentes par eux-mêmes pour n'avoir besoin d'aucun commentaire. Mais il y a mieux encore : pas un crime n'a été commis dans nos colonies par des femmes ou des enfants de forçats. L'épuration des éléments livrés à la transportation est ainsi complète dès le second degré.

La prison, c'est le bouillon de culture des récidivistes! La

transportation, c'est le creuset où, avec les déchets et les rebuts des vieilles sociétés, s'élaborent et se préparent les futurs colons!

### III

Reste la grosse objection qu'on prétend tirer de l'histoire. Toutes les expériences qui ont été faites de la transportation, à quelque époque et dans quelque pays que ce soit, ont, dit-on, misérablement échoué. Que faut-il penser de ce reproche? Sans doute, la transportation, à cause des difficultés particulières que son application présente, n'a pu être encore nulle part organisée d'une façon tout à fait satisfaisante; mais, pour être franc, l'emprisonnement non plus : est-ce une raison pour supprimer les prisons en même temps que la transportation? L'expérience de la transportation a été poursuivie surtout dans trois pays : l'Angleterre, la Russie et la France (1). Cette expérience fournit aux partisans de la transportation d'utiles enseignements : elle ne leur inspire aucun découragement.

I. *Transportation anglaise.* — L'Angleterre est le premier peuple qui, dans son droit criminel, ait fait à la transportation une place régulière et distincte. Pendant longtemps, les transportés furent presque exclusivement dirigés sur l'Amérique du Nord. Mais la population, d'abord peu nombreuse, vint à se développer peu à peu et des protestations commencèrent à s'élever. Les colonies dénièrent à la métropole le droit de déverser sur elles ses pires criminels. « Que dirait l'Angleterre, disait Franklin, si l'Amérique lui envoyait ses serpents à sonnettes? »

Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'Australie, nouvellement découverte par le capitaine Cook, remplaça l'Amérique comme lieu de transportation. A l'origine, la transportation n'entraînait pas le travail forcé : le condamné était simplement tenu de vivre dans la colonie pendant un laps de temps déterminé. Le statut

(1) Sur la *transportation russe et anglaise*, le lecteur consultera avec intérêt le récent ouvrage de MM. Foinitski et Geo. Bonet-Maury (Paris, Lecène, 1895). Sur la *transportation française*, on trouvera un historique complet et en quelque sorte *vécu* dans le remarquable rapport de M. Leveillé qui forme un chapitre du volume publié à l'occasion du Congrès de Paris par la Société générale des prisons : *les Institutions pénitentiaires de la France en 1895*.

de 1823 organisa le régime des travaux publics pour les condamnés hommes : le gouverneur pouvait, soit les employer directement, soit les céder à des particuliers. Les transportés, et surtout ceux d'entre eux qui venaient à commettre de nouveaux crimes, furent employés aux travaux les plus pénibles, comme le défrichement des terres et la construction des routes. La discipline était sévère et souvent renforcée par l'application des fers et du fouet. Grâce à ce régime, la colonisation pénale, dirigée par des hommes énergiques et intelligents, tels que le commodore Philip et le commodore Macquarie, prépara efficacement la colonisation libre. Ce sont les transportés, de l'aveu de Mossmann, qui ont fait l'Australie : par eux, le crime ouvrit la voie à la civilisation et lui servit de pionnier.

Au point de vue qui nous occupe, on peut diviser en trois périodes l'histoire de la colonisation en Australie. Dans la première, l'Australie ne connaît que la colonisation pénale et sert uniquement de pénitencier pour les criminels de la métropole. Dans la seconde, l'émigration libre se mêle à la colonisation pénale. L'Australie disposait de vastes espaces, habités par une population peu nombreuse, mais paisible ; elle offrait un climat salubre, de riches pâturages, un sol fertile. Les colons australiens, tant que la main-d'œuvre fut pour eux un objet de préoccupation, furent trop heureux d'accepter le concours des forçats. Les conditions auxquelles ils leur assuraient du travail étaient même si avantageuses que les criminalistes anglais s'en émurent et qu'une commission parlementaire, nommée en 1831, jugea que la transportation, ainsi pratiquée, devait être plutôt considérée comme un privilège que comme une peine ; ce furent alors les colons qui en réclamèrent énergiquement le maintien. Dans une dernière période, qui ne s'est terminée que de nos jours avec le bill de 1868, l'émigration libre, sollicitée par la découverte des mines d'or, s'accrut dans de telles proportions qu'elle put se suffire à elle-même. Les colons repoussèrent avec hauteur le concours des forçats ; ils émirent même et firent triompher la prétention d'interdire aux transportés de la métropole l'accès des stations nouvelles qui réclamaient l'assistance de la colonisation pénale au même titre et dans le même intérêt que les premiers colons l'avaient réclamée au début. Devant un mécontentement qui allait croissant et menaçait de dégénérer en révolte, l'Angleterre fut obligée de céder. Mais il importe de retenir ce témoignage

de sir Georges Arney, ancien grand-juge à la Nouvelle-Zélande et délégué du gouvernement de ce pays au Congrès de Stockholm : « C'est sous la pression de l'opposition des colonies que la transportation a été abandonnée en Angleterre, et non parce que le système lui-même a été reconnu mauvais. »

II. *Transportation russe.* — Les modes de transportation actuellement pratiqués en Russie peuvent se ramener à quatre :

1° La déportation administrative pour cause politique ou religieuse, prononcée, soit par les gouverneurs de provinces, soit exceptionnellement par les ministres. Les déportés sont envoyés au Caucase ou en Sibérie ; ils peuvent se choisir librement une occupation dans les localités où ils ont été transférés, mais ils restent soumis à la surveillance de l'administration.

2° L'exil communal, prononcé par le *Mir*, à la majorité des deux tiers de ses membres, contre les insolubles, les ivrognes ou les indignes, notamment contre ceux qui, condamnés pour un délit correctionnel et sur le point d'arriver à l'expiration de leur peine, sollicitent leur réintégration dans la commune. Les exilés sont envoyés dans la Sibérie occidentale (1).

Ces deux premiers modes d'expatriation ont ce caractère particulier de n'être pas prononcés par l'autorité judiciaire. Leur durée est généralement de cinq ans.

3° La transportation simple, applicable aux condamnés pour vol qualifié ou pour des violences n'ayant pas mis la vie humaine en danger. Elle s'exécute dans la Sibérie centrale et ne comporte aucun travail obligatoire. La durée de la peine est variable ; à son expiration, les condamnés, jusqu'à leur grâce, errent et vagabondent librement à travers la Sibérie et constituent pour la sécurité publique un danger qui va chaque année croissant.

Les condamnés à l'un de ces trois modes de transportation, qu'on désigne parfois sous le nom de transportés-colons (*ssylno poselentsy*) (2), ont ce caractère commun de n'être pas astreints

(1) Il ressort d'une communication faite au Congrès par M. Likhatchew, inspecteur général des prisons à Saint-Petersbourg, que, malgré les conditions défectueuses dans lesquelles s'exécute actuellement cette peine, il est sans exemple qu'un individu transporté en Sibérie par décision du *Mir*, et retourné ensuite dans sa commune, ait provoqué contre lui un nouvel arrêt d'expatriation. La transportation est donc efficace, dans ce cas, pour empêcher la récidive.

(2) Il ne faut pas confondre ces transportés-colons avec les transportés-

au travail, de n'être pas suffisamment isolés de la population libre et d'être soumis à un régime qui punit mal, n'amende pas et surtout ne reclasse pas. C'est à ce régime, d'ailleurs condamné et que le nouveau projet de Code pénal fait disparaître, qu'il faut imputer l'unique responsabilité des critiques trop justement adressées à la transportation russe: qu'elle développe et favorise le vagabondage, qu'elle augmente le chiffre des récidives et que, par contagion, elle répand dans toute la population sibérienne la dépravation et les vices des forçats. C'est à ce régime, mais à ce régime seulement, que peut s'appliquer le jugement sévère de M. le professeur Foinitski: « L'expérience que la Russie a faite de la transportation au cours de plusieurs siècles n'a fait que ressortir les sombres côtés de cette pénalité; elle est en effet très coûteuse et elle a une influence malsaine sur le développement de la Sibérie. » Cette condamnation, qui équitablement ne s'applique qu'au passé de la transportation russe, ne saurait être définitive: elle réserve l'avenir. « Il ne faut pas conclure de l'expérience faite en Russie, dit très justement M. le professeur Tagantsew, que la transportation n'est pas applicable comme mode de peine, mais simplement que l'organisation actuelle de la transportation ne répond pas à ses fins et qu'une réforme radicale s'impose. »

Cette réforme, un homme d'une haute intelligence et d'un grand cœur, l'éminent directeur de l'administration générale des prisons de Russie, S. E. Galkine-Wraskoy, y consacre depuis plusieurs années toute son expérience et tout son dévouement. Des diverses formes de transportation pratiquées en Russie, une au moins, la quatrième, échappait aux critiques que nous avons formulées; améliorée et généralisée, elle pouvait servir de type pour les projets de réforme. Nous voulons parler de la transportation avec travaux forcés (*katorga*) qui, prononcée dans les cas de meurtre, d'incendie ou de viol, s'exécute dans la Sibérie orientale et surtout, depuis quelques années, dans l'île Sakhaline.

Cette île, située dans la mer d'Okhotsk, au nord du Japon, est une contrée sauvage, presque déserte, occupée par des forêts, des prairies et quelques terres propres à la culture, par-

forçats qui ont été condamnés à la transportation avec travaux forcés (voir plus loin) et qui deviennent aussi, après leur libération, des transportés-colons.

ticulièrement à la culture des légumes. Elle est abondante en mines de houille et autres richesses naturelles. Le climat y est rigoureux, mais sain. L'île est assez vaste (63,600 kilomètres carrés) pour ouvrir à la colonisation pénale un avenir presque indéfini. Les premiers essais d'exploitation tentés, il y a une quarantaine d'années, avec quelques compagnies de forçats de la région de l'Amour, n'eurent pas une brillante fortune; cet échec doit être attribué surtout à la possibilité que la loi russe laisse au forçat libéré de quitter la colonie et de rentrer dans la mère patrie. La colonisation libre ne réussit pas davantage à s'y implanter. En 1879, l'île ne comprenait, en dehors de quelques piquets militaires et d'une soixantaine de villages d'aborigènes, peuplés d'environ 3,000 âmes, que quatre colonies de déportés.

C'est surtout depuis 1882, à la suite d'un voyage fait dans l'île par S. E. Galkine-Wraskoy, nouvellement promu à la direction générale des prisons de Russie, que l'œuvre de colonisation (facilitée d'ailleurs par la récente formation de la Société de la flotte volontaire, qui allait rendre possible le transport des forçats et leur ravitaillement par mer) prit un nouvel essor. L'île compte aujourd'hui trois circonscriptions administratives, bon nombre de maisons de force où sont enfermés plus de 5,000 condamnés, environ 80 colonies comptant une population de 10,000 forçats libérés, et reliées entre elles par 500 verstes (550 kilomètres) de chemins de charroi. Bien que la population féminine ne représente qu'un tiers de la population totale, le nombre des enfants, élevés dans les écoles primaires ou recueillis dans les orphelinats, dépasse un millier. Les transportés ont été employés aux travaux les plus pénibles, tels que le percement de chemins et de trouées à travers la forêt vierge (*taïga*), l'essouchement des bois, la construction de ponts, de stations, de remblais, de routes, etc. C'est à eux encore qu'on doit l'installation des communications télégraphiques avec le continent, la construction d'un fort à Alexandrovsk, de divers édifices, d'un moulin à vapeur, d'une scierie, de fonderies, de salines, et l'exécution de travaux importants dans les mines de charbon de Doué. Tous les travaux de l'île sont exécutés par les forçats; l'industrie occupe surtout les condamnés en cours de peine, l'agriculture les forçats libérés. En 1894, l'île produisit près de 160,000 pouds (2,560,000 kilogrammes) de grain et 530,000 pouds (8,480,000 kilogrammes) de pommes de terre. Bien que l'île ne puisse pas

encore se suffire complètement à elle-même, ces chiffres n'en sont pas moins, au point de vue économique, très satisfaisants. Mais il y a mieux au point de vue moral : le chiffre des punitions ne monte guère qu'à 10 pour 100 pour les forçats et n'atteint pas 1 1/2 pour 100 pour les forçats libérés. Ce sont là des résultats qui, obtenus en moins de quinze ans, permettent de bien augurer de la nouvelle transportation russe.

III. — *Transportation française.* — Comme nous l'avons fait pour la Russie, il y a lieu de distinguer en France plusieurs formes de transportation : 1° la déportation pour cause politique, organisée par le décret de 1850; 2° la relégation des récidivistes, organisée par la loi de 1885; 3° la transportation des forçats, organisée par la loi de 1854; 4° enfin la transportation volontaire, introduite dans le nouveau projet de Code pénal.

La déportation, on l'a justement dit, est un système mort-né. Les déportés peuvent refuser de travailler; ils comptent sur les amnisties périodiques pour revenir en France. On ne colonise ni avec des oisifs, ni avec des passants, encore moins avec des hommes politiques momentanément retraités. Très sagement, le projet de révision du Code pénal supprime la déportation et la remplace par la détention perpétuelle en France ou en Algérie.

La relégation des récidivistes reposait sur un principe juste. Lorsque des individus ont subi de nombreuses condamnations et qu'à leur égard tous les moyens de correction ont échoué, une peine éliminatoire doit être prononcée; la société doit rejeter hors de son sein ces éléments où le penchant antisocial l'emporte (1). Malheureusement, la loi de 1885 a fait de cette idée juste une application défectueuse. Le projet primitif n'astreignait le relégué à aucun travail obligatoire, à aucune résidence fixe. La loi, même modifiée sur ces deux points par le Sénat, reste une loi mal venue. Elle présente encore deux graves défauts : 1° les récidivistes ne sont relégués qu'après l'expiration de la dernière peine prononcée contre eux, de sorte qu'ils arrivent dans la colonie anémiés et épuisés; 2° les récidivistes, après six années

(1) Tous les États pratiquent plus ou moins ouvertement cette politique de *débarras*. Ceux qui ne transportent pas leurs criminels les exportent clandestinement au delà de leurs frontières, comme la Belgique, que M. Leveillé comparait spirituellement à « une usine, menée par des ingénieurs intelligents et économes, qui ne consomme pas elle-même sa propre fumée, mais qui la répand largement, libéralement sur les champs voisins ».

de séjour dans la colonie, peuvent demander au tribunal local l'autorisation de revenir en France : ils conservent donc l'esprit de retour. Le législateur a pensé que l'espérance d'être rendus à leur patrie serait pour ces malheureux le plus efficace des encouragements. Mais, dès 1874, dans son remarquable rapport sur le régime des établissements pénitentiaires, M. le vicomte d'Haussonville constatait déjà comme un fait généralement établi (et l'histoire de la transportation russe le confirme) que tous les transportés ayant devant eux la perspective, si éloignée qu'elle fût, du retour dans leur patrie, formaient un élément absolument rebelle à la colonisation. « L'expérience, écrivait-il, a prononcé d'une façon décisive : ou bien il faut renoncer à la transportation, ou bien il faut qu'elle soit perpétuelle. » La commission de révision du Code pénal a remanié le système de la relégation et l'a presque assimilé, en fait, à celui de la transportation.

Depuis la loi de 1854, la transportation, soit à la Guyane, soit à la Nouvelle-Calédonie, a remplacé, comme mode d'exécution de la peine des travaux forcés, l'internement dans les bagnes de Brest, Rochefort et Toulon. Les travaux forcés peuvent être prononcés, soit à temps (cinq à vingt ans), soit à perpétuité (sous réserve d'une commutation de peine ou d'une grâce, toujours possibles). D'après la loi, les condamnés, pendant la période d'exécution de la peine, doivent être employés aux travaux les plus pénibles de la colonie; ils n'ont droit à aucun salaire; ils sont soumis à un régime disciplinaire sévère. S'ils ont été condamnés à huit ans au moins de travaux forcés, ils doivent résider toute leur vie dans la colonie pénitentiaire. Pendant la période voisine de la libération, les condamnés *qui se sont distingués par leur bonne conduite, par leur travail et par leur repentir*, peuvent, à titre de récompense individuelle et après un long temps d'expiation, être admis à travailler en dehors des chantiers de l'État, soit pour le compte des administrations locales, soit pour le compte des particuliers. Ils peuvent se marier. Ils peuvent recevoir une concession de terre et la cultiver pour eux. Ils peuvent enfin recouvrer l'exercice de quelques-uns des droits civils et même civiques dont ils avaient été privés.

La loi de 1854 établit donc une juste balance entre « les rigueurs nécessaires et les générosités intelligentes »; à ce titre, M. Leveillé la considère comme le « chef-d'œuvre de notre arsenal pénitentiaire ».

Malheureusement, une pratique défectueuse a gâté, en les méconnaissant, les excellentes dispositions de la loi. Une indulgence excessive a énervé la peine, et c'est de cet énervement qu'est née, dans les maisons centrales, la légende du *paradis calédonien* et de la *villégiature transocéanienne*. Les forçats ayant leur nourriture à peu près assurée, on a eu ce spectacle étrange de condamnés aux travaux forcés qui ne faisaient rien. A ceux qui travaillaient ou qui en avaient l'air, l'administration, malgré le Code, accordait un salaire. La peine du fouet ayant été abolie en 1880 et n'ayant été remplacée par aucune aggravation dans le régime disciplinaire, les infractions nouvelles commises dans la colonie restaient, en fait, impunies. Au bout d'un délai souvent très court, parfois même dès leur débarquement, les forçats jouissaient d'une demi-liberté, étaient admis à quitter le pénitencier et à travailler chez un patron, qui devenait ainsi le vrai maître de l'exécution de la peine. Plus tard, sans expiation suffisante ni garanties sérieuses pour l'avenir, ils recevaient une concession gratuite de terre, avec des outils, quelques têtes de bétail et des vivres assurés pendant trente mois, de sorte qu'on a pu dire sans paradoxe que le crime devait être compté dans nos lois au nombre des modes légitimes d'acquérir la propriété. Légalement, les forçats en cours de peine ne pouvaient ni céder leur concession ni l'hypothéquer; en fait, ils l'engageaient entre les mains d'usuriers, vrais parasites du bagne, qui, lors de la libération définitive des concessionnaires, s'armaient des billets souscrits par eux, saisissaient leurs immeubles et les expropriaient. Ces malheureux, libres désormais de toute surveillance et de toute obligation de résidence, erraient dans la colonie, sans autres moyens d'existence que ceux qu'ils pouvaient trouver dans l'intimidation, le vol et le crime.

Un état de choses aussi déplorable ne pouvait que compromettre gravement l'avenir même de la transportation : il était urgent d'aviser. M. le professeur Leveillé — dont on est bien obligé, dans une étude sur la transportation, de citer à chaque instant le nom et les idées — alla faire une enquête sur place dans les pénitenciers de la Guyane et jusqu'au terminus du chemin de fer transcaspien. Rentré en France, il saisit l'opinion publique, dénonçant le mal en même temps qu'il indiquait le remède. Il n'eut de cesse qu'une commission administrative fût créée au ministère des colonies, sous le titre de commission per-

manente du régime pénitentiaire colonial. Par extraordinaire, cette commission fit de la rapide et bonne besogne. Tout l'édifice de la transportation a été repris en sous-œuvre. La tâche de restauration et de consolidation, menée avec autant d'énergie que d'intelligence, touche aujourd'hui à son terme. De 1889 à 1891, une série de décrets et règlements administratifs, que nous ne pouvons malheureusement ni analyser ni même énumérer, a corrigé les abus, restauré l'ordre dans nos pénitenciers et rétabli la hiérarchie des peines dans notre droit. La peine a été retrempee; elle est redevenue à la fois ferme et souple. Au point de vue économique, pour mettre une fin aux trafics illégaux et aux contrats scandaleux dont nous avons déjà parlé, il a été décidé que l'administration ne pourrait plus, pour une rétribution souvent dérisoire et bien inférieure au prix de revient, engager ou louer à des particuliers le travail des forçats; il a été déclaré en outre que la concession gratuite des condamnés à une colonie constituait une subvention détournée et que, par conséquent, elle devait être expressément autorisée par un vote formel du parlement. Grâce à ces mesures, l'État ne sera plus le seul à ne pas savoir profiter du travail de ses condamnés, et le budget de la transportation, où ne figuraient guère jusqu'ici que des dépenses, pourra, si on le veut, compter de sérieuses recettes (1).

Nous avons dit, enfin, que la Commission de revision du Code pénal avait introduit dans son projet un quatrième mode de transportation, la transportation volontaire. Après avoir subi dans une prison de la métropole un quart au moins de la peine prononcée contre lui, le condamné, qui a le désir et l'espoir de se créer, au moment de sa libération, une vie nouvelle, peut solliciter la faveur d'être transporté dans une colonie : là il subira le second quart de sa peine. Après avoir ainsi accompli la moitié de

(1) Il est clair que la main-d'œuvre pénale devra être employée intelligemment et non, comme par exemple en Calédonie, à construire des kilomètres de route « ne conduisant à aucun centre de production, ne servant à aucun transit ». En Algérie, cette main-d'œuvre, sous la direction de l'autorité militaire, a donné de très utiles résultats; à la Nouvelle-Calédonie, elle a permis de reconnaître l'existence d'un important gisement houiller (voir l'article de *l'Illustration* du 14 septembre 1895) et fournira les bras nécessaires pour l'exploiter. Enfin, en dehors des pénitenciers de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie, des équipes temporaires de forçats pourraient être formées pour aller faire, dans les parties encore inorganisées de notre immense empire colonial, les travaux pénibles de premier établissement.

son temps, il sera libéré conditionnellement et devra résider dans la colonie un temps égal à la durée de la peine qu'il avait encourue. On espère, au moyen de ces transportés par persuasion, constituer un personnel d'élite, qui fournira des cadres à la colonisation pénale (1).

On a proposé, en outre, pour mettre un obstacle au retour des anciens abus, de créer un conseil supérieur des peines coloniales, qui aurait le pouvoir et le devoir de surveiller l'exécution des peines lointaines.

En résumé, rien dans l'expérience anglaise, russe et française, n'autorise à prononcer contre le principe de la transportation une condamnation définitive. En Angleterre, si la transportation a été, en fait, sinon en droit, abandonnée, ce n'est pas parce que les critiques dirigées contre ce système ont triomphé dans l'esprit des législateurs anglais, c'est parce que le refus absolu et presque comminatoire opposé par les colonies à tout envoi nouveau de condamnés a forcé la métropole de se mettre en quête d'un nouveau système pénal. En 1886, le chef de l'administration centrale pénitentiaire anglaise, interrogé par M. Leveillé sur le point de savoir si son pays recommencerait la transportation, dans le cas où il pourrait la reprendre, lui répondit : « Indubitablement. » En Russie et en France, la transportation, loin de présenter les signes de la décrépitude et de l'épuisement, s'est au contraire rajeunie et retrempee. Ses partisans continuent à avoir en elle une foi entière. Les premiers résultats obtenus à la suite des dernières réformes sont de nature à justifier toutes les espérances.

## IV

Ces espérances, le congrès de Paris a voulu les encourager. Pour bien apprécier la valeur de la résolution qui a été votée, il convient de rappeler que le premier congrès pénitentiaire international, réuni à Londres en 1872, avait prononcé contre la transportation une condamnation absolue. Au congrès de Stockholm,

(1) M. le conseiller Petit, dans son rapport, demande que, pour des raisons de discipline, ces expatriés volontaires ne soient pas envoyés dans les mêmes lieux ni soumis au même régime que les transportés ordinaires.

en 1878, la sentence fut maintenue, à peine mitigée dans la forme. Pour la première fois, en 1891, le congrès de Saint-Petersbourg, dans une formule très large et très éclectique, sembla accorder une égale faveur au système de la transportation et à celui de la prison, en faisant une place à l'idée de la libération conditionnelle, qui est la base du système dit progressif ou irlandais. La question revenait cette année devant le congrès de Paris, et tous, adversaires et partisans de la transportation, sentaient que la rencontre devait être décisive et que la résolution qui serait votée clôrait pour longtemps le débat.

La deuxième des questions soumises à la première section (Législation pénale) du congrès était ainsi formulée : « La transportation, dans le sens le plus large, peut-elle être admise dans un système rationnel de répression et, dans l'affirmative, quel rôle particulier serait-elle appelée à remplir? »

Les administrations pénitentiaires russe et française qui, avec l'aide et la collaboration d'éminents criminalistes, poursuivent depuis de longues années la réforme et l'amélioration progressive du régime de la transportation, pouvaient s'étonner qu'on semblât ainsi mettre en question la légitimité de leur tentative et qu'en condamnant et flétrissant leurs efforts, au nom d'une science intolérante, on prétendit les contraindre à y renoncer. Il est juste cependant de reconnaître que, malgré le caractère en quelque sorte agressif et un peu offensant de cette motion, la discussion, bien que très vive, n'a pas cessé d'être courtoise et élevée.

La transportation, violemment combattue par une partie des délégués belges et russes, n'a guère été défendue que par les criminalistes français et par les représentants de l'administration pénitentiaire russe : les autres nations ont semblé se désintéresser du débat. M. Prins (Belgique), avec son talent habituel et son ordinaire largeur de vues, développa les avantages, au point de vue colonial, de l'émigration libre sur la transportation. MM. Foïnitski, Drill, Woulfert (Russie), avec l'assurance d'une conviction déjà ancienne, mais avec des arguments peut-être insuffisamment renouvelés, critiquèrent le passé de la transportation, que nul d'ailleurs ne songeait à défendre. Interrogés sur la nouvelle forme de transportation qui s'exécute dans l'île Sakhaline, ils prétendirent ne rien savoir. Heureusement, les chefs de l'administration pénitentiaire russe, S. Exc. Galkine-Wraskoy et son adjoint M. Li-

khatchew, donnèrent au congrès, avec chiffres et faits à l'appui, l'assurance officielle des bons résultats obtenus jusqu'à ce jour. A leur tour, les représentants de la science française, M. Leveillé, MM. Petit et Babinet, conseillers à la Cour de cassation, M. le pasteur Jules Arboux, firent de la transportation une défense convaincue, autorisée, éloquente. Après des débats passionnés, deux jours de discussion en section et une longue lutte en assemblée générale (1), le congrès, repoussant les amendements qui, sous prétexte que « l'état actuel de la question ne présentait pas assez de données pour la solution *définitive* et *uniforme* de la question », tendaient à en faire ajourner la solution, vota à une grande majorité les conclusions suivantes : « La transportation, sous ses formes diverses, avec les améliorations déjà réalisées et celles dont elle est encore susceptible, a son utilité, soit pour l'exécution des longues peines pour de grands crimes, soit pour la répression des criminels d'habitude et récidivistes obstinés. »

Cette résolution peut paraître modeste, elle n'en a pas moins une signification bien nette et une importance considérable. D'abord elle ne vise que la transportation des forçats et la relégation des récidivistes, excluant par conséquent toutes les formes de déportation politique ou administrative. Elle consacre l'indépendance des divers gouvernements et leur laisse la faculté d'organiser à leur gré le régime de la transportation. Elle reconnaît les améliorations déjà réalisées et escompte, en les approuvant, celles qui pourront être encore tentées à l'avenir. La transportation, ainsi comprise, a son utilité. Donc on ne prétend point, on n'a jamais prétendu donner à la question une solution *définitive* et *uniforme*. On ne songe point à imposer la transportation, ni aux peuples qui, par suite de certaines conditions géographiques, politiques ou économiques, ne peuvent la pratiquer, ni aux peuples qui, par suite de préférences théoriques pour tel autre système de répression, bagnes ou cellules, ne veulent pas l'adopter. Mais ce que la résolution, adoptée par le congrès de Paris, consacre d'une manière formelle et, espérons-le, définitive, c'est le droit absolu pour les pays qui, comme la France et la Russie, sont engagés depuis longtemps dans la pratique de la

(1) Le congrès, désireux d'épuiser son ordre du jour, a malheureusement dû prononcer la clôture de la discussion avant d'avoir pu entendre M. le sénateur Béranger, adversaire de la transportation. Tous les assistants, de quelque opinion qu'ils fussent, ont été d'accord pour le regretter.

transportation, de poursuivre en paix l'expérience à laquelle ils sont attachés.

On aura pu remarquer que les Français et les Russes, procédant séparément, ont abouti, en fait de transportation pénale, aux mêmes conclusions. Ces conclusions, dont l'accord est une garantie pour les deux peuples, se dégagent assez nettement de cette étude pour que nous jugions inutile de les résumer ici. Elles peuvent se ramener à cette double formule : La colonisation est la raison d'être de la transportation, comme elle doit en être le but. Les exigences de la colonisation ne sont nullement inconciliables avec celles d'une énergique répression.

Nous concluons avec M. Leveillé qu'il n'y a pas lieu de désespérer de la transportation, à la condition que l'avenir ne reproduira pas les fautes du passé. « La prison, — et ce mot pourrait servir de paraphrase à la résolution votée par le congrès de Paris, — c'est l'engin brutal et simpliste du passé. La transportation, c'est la machine perfectionnée de l'avenir ! »

---

11060. — Lib.-Imp. réunies, MAX et MOTTIEROZ, Directeurs,  
7, rue Saint-Benoît, Paris.

---