

## Chapitre premier

# DU PROBLÈME DES PEINES COLONIALES

La détermination des faits punissables, l'organisation de la procédure et la fixation de la sanction n'épuisent pas toute la matière des sciences criminologiques. Appréhendé, jugé, condamné, l'individu doit alors purger sa peine. Dans nos sociétés modernes, l'exécution de la peine n'est pas laissée au hasard des circonstances. De même que la règle pénale, la règle pénitentiaire obéit à des principes, répond à des buts, remplit des fonctions. Le problème de l'exécution de la peine revêt des aspects divers et soulève de nombreuses difficultés. Du seul point de vue du lieu d'exécution, les solutions proposées sont d'une infinie variété. Nous retiendrons seulement le phénomène de l'exécution coloniale : la Transportation des criminels.

En tous temps et en tous lieux, il est loisible de constater, dans l'arsenal pénitentiaire d'un peuple, la présence de pénalités dont l'exécution est procurée en dehors du territoire national. La diversité des dénominations sous lesquelles apparaît la Transportation des criminels, les modalités qui en règlent le fonctionnement, n'altèrent en rien le caractère d'universalité du phénomène. Des Juifs de l'Exode, aux Français du  $xx^e$  siècle, de la Russie à l'Espagne, du Chili à la Grèce, qu'il s'agisse de l'ostracisme ou des travaux forcés, la pratique de la transportation est constante. L'institution est donc conforme à l'ordre de la nature et répond à un besoin permanent de l'humanité. « Les historiens du droit ont souvent remarqué que la réaction défensive, dont le système répressif est l'expression, est, elle aussi, comme un reflet du milieu social et politique ». Les rapports humains, économiques et juridiques, philosophiques et religieux deviennent de plus en plus nombreux, et l'histoire de la règle péniten-

taire, loin de révéler une « abolition constante », montre, au contraire, une création continue.

Il importe de rechercher dans quelles limites le phénomène de la transportation est fonction du milieu social et politique, et la mesure dans laquelle il est conditionné par les préoccupations pénitentiaires.

A première vue, le problème de la transportation semble devoir se poser dans la législation d'un pays pourvu de possessions coloniales. Certes, la peine coloniale n'est pas étrangère à la transportation ; mais elle est seulement un aspect. La pénalité coloniale revêt, dans la terminologie pénitentiaire, un sens économique : c'est une pénalité visant à la colonisation. Mais la science pénitentiaire dépasse le cadre de la distinction de la métropole et des colonies. Si cette distinction, propre au langage économique et participant du droit public, est commode, elle ne doit pas être prise à la lettre. La Transportation a précédé la colonisation et est souvent demeurée indépendante des doctrines d'expansion. Dans la réalité, il faut aller chercher l'explication du phénomène de l'exécution pénitentiaire coloniale dans les soucis d'ordre pénologique.

Le système répressif des sociétés primitives comporte des pénalités emportant exclusion du groupe. Le châtement s'exécute au-delà du territoire de ce groupe : c'est l'aspect initial de la transportation. Dans la technique pénitentiaire rudimentaire de ces sociétés, la peine remplit deux fonctions. C'est d'abord la sanction de l'anti-sociabilité : le coupable est chassé parce que dangereux pour l'existence du groupe. On tend à prévenir les manquements, on veut se défendre, se préserver.

Mais la fin de toute peine est aussi de priver le coupable d'un bien qui lui appartienne et qui lui est cher. La solidarité, la cohésion du groupe est la condition de toute vie matérielle pour l'individu. Livré à lui seul, trop faible pour vaincre les dangers l'environnant, l'individu est appelé à souffrir et à disparaître. Détaché du groupe, privé des biens intellectuels et sentimentaux qui le soudent à la collectivité, l'homme isolé est voué aux pires tourments. Rompre toutes relations avec le coupable, en le « transportant » hors du groupe, telle est la forme la plus simple de l'exécution pénitentiaire externe. La transportation a commencé par n'être en fait, que l'amputation d'un membre rompu, la fermeture des frontières du territoire collectif pour un

délinquant. Les principes se bornent à l'obligation pour le coupable de déguerpir ; peu importe où et comment.

La suppression ou la limitation du choix du lieu d'exil, l'assignation d'un lieu d'exécution changèrent ce bannissement pur et simple en véritable transportation dans les sociétés plus évoluées.

Enfin, si l'on ajoute à la transportation certains problèmes dont la solution exige une action prolongée sur le délinquant, placé sous la surveillance de l'Etat, on constitue la pénalité d'exécution externe des temps modernes.

Mais le phénomène de la transportation n'est pas seulement conditionné par des fins pénitentiaires. Des causes nombreuses et difficilement saisissables le déterminent. Pour une grande part, la science pénitentiaire est œuvre de l'opinion.

Parmi les phénomènes extra-criminologiques qui peuvent agir sur l'exécution externe de la peine, il est possible d'isoler l'économique et le politique. Tour à tour quelquefois ensemble ils ont constitué le schéma moteur de la transportation.

L'apparition du travail forcé dans la transportation, l'utilisation de la main-d'œuvre pénale, ont rejeté dans l'ombre les points de vue pénologiques. La découverte de la route des Indes et du continent américain a bouleversé la technique de la transportation.

A ces ingérences économiques se sont joints des soucis d'ordre politique. La transportation aux colonies a fait naître des conflits entre la métropole et les colonies ; dans un autre ordre d'idées, divers gouvernements ont cru trouver dans ces possessions éloignées l'exutoire rêvé pour mettre à la raison des adversaires turbulents.

Et ce n'est pas sans raison que M. MIOMANDRE écrit : *Le problème de la transportation est, dès lors, extrêmement délicat et fort complexe, puisqu'il touche en même temps à la sociologie, à la philosophie, à l'économie politique et au droit criminel. Suivant qu'on l'envisage sous tel ou tel de ses divers aspects, on est naturellement enclin à employer, pour le résoudre, des méthodes très dissemblables ayant des objectifs absolument différents. Cela suffirait à expliquer les hésitations et volte-face des législateurs et des administrateurs qui se sont occupés de la question, ainsi que les fâcheuses incohérences et contradictions*

*qui fourmillent dans les textes obscurs émanés de leurs débats confus.*

D'où une certaine instabilité, une confusion de tous les instants, dans l'étude des pénalités coloniales.

## 1. QU'EST-CE QUE LA PEINE COLONIALE ?

Il convient dès à présent, de rechercher une définition plus complète des pénalités nécessitant la transportation. A côté de l'obligation de déguerpir, qui est leur trait fondamental, il est possible de découvrir des caractères communs aux pénalités coloniales.

Cela nous permettra, en même temps, de limiter les influences des phénomènes économiques et politiques sur l'exécution externe de la peine.

L'idée est répandue qui assigne aux pénalités coloniales un but de colonisation. La transportation viserait à l'exploitation, voire au peuplement des colonies ; elles seraient une mesure « coloniale » non seulement parce qu'elle a lieu aux colonies, mais encore parce qu'elle tend au développement économique et humain du domaine colonial. Ces vues, à notre sens, ne correspondent pas à la réalité ; elles sont inexactes et n'embrassent pas la totalité des institutions pénitentiaires coloniales.

La dénomination de peine coloniale est récente ; elle est apparue avec les colonies. La transportation, avons-nous montré, a existé avant les doctrines d'expansion. Certes, les expressions qualifiant les pénalités ont pu varier, mais les réalités qu'elles ont désignées ne sont pas altérées. L'histoire des institutions humaines montre l'existence, avant la lettre, de nombreuses constructions pénitentiaires. Nous ne nous dissimulons point que nous devons l'expression de peine coloniale aux actions combinées des éléments politique et économique sur la discipline pénitentiaire. Mais il s'en faut de loin que ces influences déterminent les données pénologiques du problème.

Historiquement, la transportation participe du droit pénal. La transportation du bannissement, forme primitive de la pénalité coloniale, s'est opérée sous le coup de préoccupations pénologiques. Dans les sociétés primitives, il suffisait de chasser le

coupable du groupe, pour l'atteindre dans son bien le plus cher. Cette sanction présuppose un milieu où règne l'égalité des individus, où la liberté ne connaît pas de hiérarchie. Mais dans le monde antique, à Rome, par exemple, la personnalité civile accuse des nuances variées. L'individu est soumis à trois *status*, à trois états. À côté du *status familiae*, de l'état civil et de la famille, existent le *status civitatis* et le *status libertatis*. celui-là a trait aux droits civiques et politiques, la liberté fait la matière du *status libertatis*. La société romaine est composée d'affranchis et de citoyens, d'ingénus et d'esclaves. Pour les gens qui n'avaient ni droits civiques ni droits politiques ou qui étaient simplement asservis, il était établi un système particulier de pénalités. Pour eux était inapplicable le bannissement, car il était impossible de les atteindre dans le *status civitatis*, dont ils étaient dépourvus. Il fallait donc les affliger dans les biens qu'ils possédaient, qui leur étaient chers. Or, l'esclave n'a même pas la disposition de sa personne physique, son corps appartient à son maître ; mais l'être physiologique constitue le seul endroit que l'on peut atteindre chez l'individu privé de liberté ; c'est par là seulement qu'on peut le faire souffrir. Dès lors, force fut de recourir aux châtiments corporels. Et pour l'esclave coupable d'un délit emportant bannissement pour l'ingénu, l'Etat, incapable d'infliger incessamment les verges au détenu, point n'étant le désir de faire mourir, astreignit celui-ci aux travaux les plus pénibles. La punition consistait à vouer le criminel aux besognes les plus dures. Ainsi apparut le travail forcé, conséquence pénitentiaire inattendue de la transportation.

L'aspect économique de la transportation, l'obligation aux travaux forcés, est donc né des préoccupations pénologiques. Mais les pénalités coloniales n'intègrent pas nécessairement dans leurs objectifs un intérêt colonisateur, voire un but économique. Cela est vrai pour le passé et vaut pour le présent. Dès lors, il est vain de rechercher en dehors des sciences criminologiques le critère des pénalités coloniales. À vrai dire, la transportation, comme la science pénitentiaire dont elle n'est qu'un chapitre, n'est pas étrangère à l'économie politique. L'interpénétration des sciences aboutit à créer des notions communes à des disciplines variées. Mais une bonne méthode et la réalité même des choses commandent une définition dans le cadre le meilleur. C'est pourquoi, nous rejetons le critère tiré de la colonisation et le qualificatif de la transportation. La science criminelle nous

paraît seule apte à fournir les éléments permanents nécessités par une bonne définition. Elle seule permet d'élaborer un ensemble de principes ne comportant pas de trop nombreuses exceptions.

Il ne faudrait pas non plus se placer dans la cadre de la distinction de la métropole et des colonies, pour caractériser la pénalité coloniale. La pénalité coloniale, la sanction d'une infraction perpétrée aux colonies, peut être, en effet, d'exécution interne ou externe.

Dans tout système de colonisation, il y a des « colonies assimilées » et des « dominions », d'une part ; des colonies « non assimilées » et des *crown colonies*, d'autre part. A côté de leur système répressif particulier, ces catégories coloniales peuvent user aussi de la transportation. A cela, rien d'anormal, l'exécution externe ayant pour but initial et principal de procurer l'éloignement du malfaiteur.

Ainsi, nous constatons que la transportation n'a pas seulement trait aux malfaiteurs de la métropole : les délinquants coloniaux sont susceptibles d'être transportés. La pénalité coloniale dépasse la distinction politique ou économique de la métropole et des colonies : l'exécution pénitentiaire coloniale fait fi des rapports de sujétions existant entre les pays. La transportation tend, avant et par-dessus tout, à éloigner de son milieu, à le chasser du centre de ses affections, le criminel quel qu'il soit, métropolitain ou colonial.

Cela étant, qu'advient-il de l'individu coupable d'un crime entraînant la transportation, lorsque ce crime a été commis dans la colonie pénitentiaire même ? Par exemple, quel est le sort réservé à un individu condamné à la peine des travaux forcés par la Cour d'assises de la Guyane ? En fait, cet individu n'est pas transporté ; il continue de demeurer dans les établissements pénitentiaires guyanais destinés à l'exécution de la peine de travaux forcés.

La doctrine qui assigne à la transportation aux travaux forcés un but colonisateur est, à notre sens, impuissante à expliquer cette hypothèse. Car il serait, en effet, puéril de vouer un aborigène à l'exploitation de son pays, par une décision de justice ; libre, ce « native » semble plus apte à remplir cette fonction. Au demeurant, une pratique coloniale constante impose le travail obligatoire aux aborigènes, par des moyens coercitifs exorbitants du droit criminel.