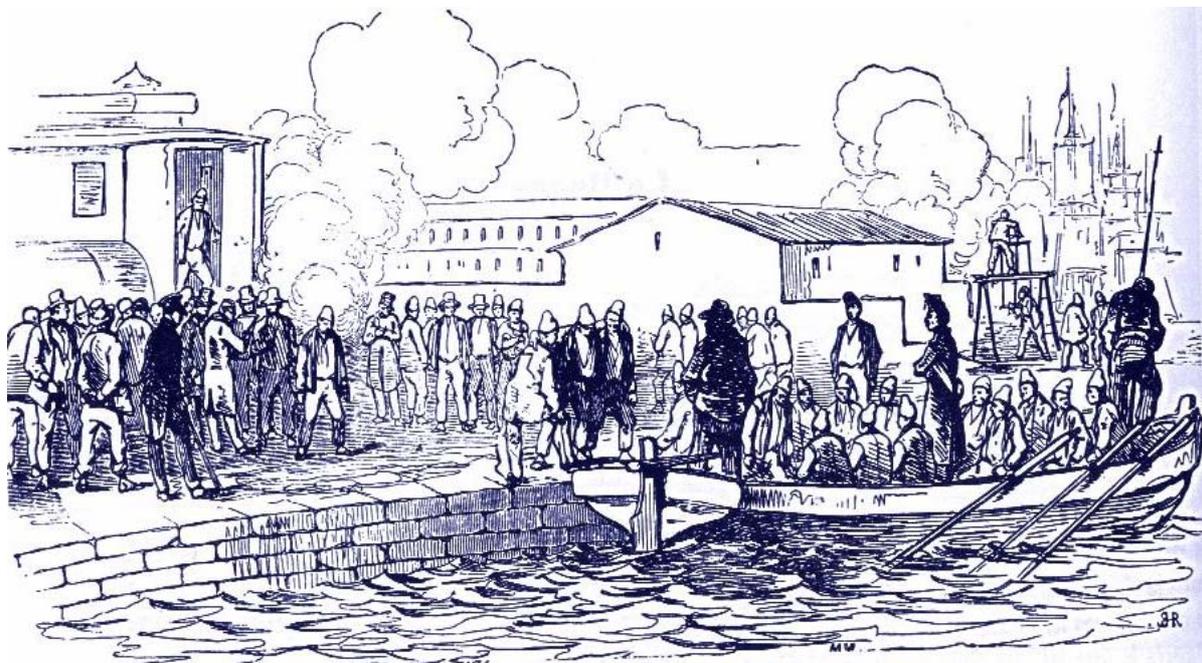


# « Le voyage de la chaîne »

(Scènes quotidiennes de la vie des bagnes maritimes au XIX<sup>e</sup> siècle)

## Fiche pédagogique n° 4 / Deuxième partie



*Des décennies plus tard, le transport se fit par voiture cellulaire,  
comme ici à l'arrivée de forçats au bague  
(Lithographie de Pierre Lethuaire)*

« ... Malgré le contrôle du commissaire de Marine qui accompagne chaque chaîne les forçats demeurent soumis à l'arbitraire et aux mauvais traitements qu'exercent le capitaine et ses sbires. Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, un rapport présente les gardes de la chaîne comme des « gens de toute espèce qu'ils (les conducteurs de chaînes) ramassent dans Paris ». Il est probable que les gardes soutirent toujours de l'argent aux condamnés ou trafiquent avec eux. A Bicêtre même, on voit que les policiers font parfois main basse sur les objets de quelque valeur appartenant aux forçats : celui-ci réclame « une boîte d'or à quatre portraits de la valeur de 40 louis » ; celui-là voudrait bien retrouver « une paire de rasoir à manche d'ivoire »...

Toutefois, il est aussi certain que les responsables des deux grandes chaînes, celle de Brest et celle de Toulon, connaissent fort bien leur « métier », et qu'ils parviennent à conduire avec un minimum de pertes, deux à trois fois par an, des convois comptant chacun 150 à 250 hommes, voire plus ... Evasions et révoltes en cours de route surviennent peu fréquemment, et sont presque toujours liées à des circonstances exceptionnelles.

En 1793, au moment de renouveler les traités des chaînes, le conseil exécutif de la Marine, envisage de faire désormais appel à la gendarmerie pour la « translation » des forçats. Ce projet est abandonné, faute de réponse du ministre de la Justice, et le conseil de la Marine

revient à l'ancien système qui a fait ses preuves. Or l'on a beaucoup trop attendu, si bien qu'au printemps 1793, les prisons « regorgent de malfaiteurs ». La chaîne de Brest quitte Paris le 29 mai 1793. Vers les premiers jours de juin, elle parvient à Alençon avec 107 forçats qui sont escortés par 24 gardes à la solde de l'entrepreneur, plus un renfort d'un brigadier et de quatre gendarmes. Au cours de la nuit du 4 au 5 juin, après avoir fracturé un volet, trois forçats s'échappent de l'écurie du citoyen Delilée, aubergiste et maire de Pré-en-Pail. Le 7 juin, la chaîne est à Laval. Son effectif, accru par les « cordons » secondaires, se monte maintenant à 273 hommes. Le 12 juin, elle atteint Rennes, où elle prend encore 13 condamnés, ce qui ne lui donne pas moins de 286 hommes. Les incidents notables se produisent après Rennes, lorsque la chaîne a presque fait son plein de condamnés. Le 16 juin, à Lamballe, les forçats tentent une première fois de se mutiner alors qu'ils ont été enfermés pour la nuit dans l'église des « ci-devant Augustins » ... Le lendemain soir, au bourg de Broons-sur-Vilaine, les condamnés se soulèvent à nouveau. Couchés sur le carreau de la halle, ils exigent que le chef de la chaîne leur fournisse à chacun une botte de foin. Le conducteur se résigne, se procure le foin, mais le tumulte a permis à une quarantaine de forçats de couper leurs fers, au moyen de couteaux dentelés et de limes qui leur avaient été glissés. Il faut faire appel à la Garde nationale. La chaîne arrive à Brest le 21 juin. Malgré la lourdeur de l'effectif (330 hommes au total), les pertes sont limitées : 20 évadés depuis Alençon et 7 morts, « *les uns de fièvre putride et les autres de dysenterie* ».

Nous pourrions multiplier les exemples. Ainsi, durant la Révolution, en dépit des troubles et des événements, les chaînes parviennent à bon port, sauf lorsque Toulon est aux mains des royalistes et des Anglais. Pourtant, dans les départements de l'Ouest, l'on craint à plusieurs reprises que les Chouans tentent un coup de main sur la chaîne de Brest, « *afin de se grossir des ... scélérats qui y sont attachés* ». Mais rien de tel ne s'est jamais produit. De même, dans la région de Blois, en 1793, des bruits concernant des volontaires qui « *se proposaient de délivrer un grand nombre de condamnés* » se révèlent sans fondement.

Quels que soient les régimes politiques, les convois de forçats ont donc poursuivi leur route... Cette continuité est celle du vieux théâtre punitif qui connaît son ultime prolongement et ses ultimes manifestations avec le mécanisme de la « chaîne ». Or ce système est liquidé au début de la Monarchie de Juillet. En 1836, le ministre de l'Intérieur remet à Louis-Philippe un rapport sur le transport des forçats. Après avoir décrit l'organisation en vigueur, l'auteur du rapport critique son fonctionnement. Les rassemblements des condamnés aux travaux forcés, qui attendent durant plusieurs mois leur transfert au bagne, provoqueraient un engorgement des prisons. Ces concentrations de criminels dans les maisons de justice, où ils ne sont pas toujours séparés des autres détenus, représenteraient un danger pour l'ordre public. Mais le plus important tient sans doute à la remise en cause de la valeur exemplaire de la « chaîne » : « *Ce triste convoi offre, sans aucun doute, un mauvais spectacle aux populations dont il traverse le territoire ; et l'on peut soutenir que cette exposition prolongée ne peut qu'endurcir des hommes que tout, dès le moment de leur condamnation, doit tendre à réformer* ». Le rapport conclut sur « *la nécessité morale de supprimer l'appareil des chaînes.* » Il est suivi par l'ordonnance du 9 décembre 1836, qui décide qu'à l'avenir « *le transport des forçats aux bagnes de Brest, de Rochefort et de Toulon s'opérera dans des voitures fermées et par des moyens accélérés* ». Des véhicules sont construits à cet effet. Chacun d'entre eux comporte douze « cabines », où les condamnés sont rivés sur un siège percé recouvert d'un coussin. Le silence y est de rigueur. En cas de mauvaise conduite, ce sont les menottes, la privation du coussin, une ration réduite au pain et à l'eau. Ce nouveau système donne toute satisfaction. Les condamnés au bagne sont maintenant acheminés aussi rapidement et discrètement qu'il est

possible. Quel progrès ! Au départ de Paris, les voitures cellulaires gagnent le bagne de Brest en trois jours, tandis qu'il fallait trois semaines de tribulation avec le vieil et répugnant « appareil des chaînes ».



L'ordonnance de 1836, surtout si on la justifie par la nécessité morale » ; signifie bien plus qu'un simple aménagement technique, qu'une accélération du transport des forçats. Dans son *Surveiller et punir*, Michel Foucault a montré que le remplacement des chaînes par une mécanique cellulaire marque une étape essentielle, celle de la quasi

disparition de l'ancienne économie des châtiments. Une autre disposition de la loi de 1836 mérite d'être évoquée. En supprimant les chaînes, la loi élimine aussi, à l'article 2, la ventilation des condamnés aux travaux forcés selon la durée de leur peine. Le rapport préliminaire contient déjà une remise en cause des bagnes, ou plus exactement de leur possible réforme : « *Le but moral que se proposait l'ordonnance de 1828 n'ayant pas été atteint, l'intérêt du Trésor, comme celui de la santé des forçats, et même de la sûreté publique, conseille donc, après une expérience de huit ans, de renoncer aux classifications.* » Il ne s'agit pas seulement d'une mesure dictée par l'économie et le bon sens. Le constat de l'échec moral des classifications prépare aussi, après l'abolition des chaînes, la suppression de ce bagne incorrigible et dangereux qui n'a jamais pu se débarrasser de ses odeurs de galère...<sup>1</sup>

### Lien utile

Sylvain Rappaport, *La Chaîne des forçats*. 1792-1836, Paris, Aubier, 2006, 346 p. ISBN: 2-700-723-414.

<http://rh19.revues.org/document1402.html>

### Quelques mots sur les transferts des détenus à travers l'histoire...

Sous la Restauration, le condamné va de la prison de la Conciergerie à la place de Grève sur une charrette lourde et découverte qui est son lieu d'exposition, et traverse pour cela lentement la foule de l'après midi, au milieu des quolibets ou des signes de solidarité tacite.

Après 1832, évolution des mœurs sans doute, le trajet plus secret relie Bicêtre à la barrière Saint-Jacques dans une voiture rapide et complètement close qui croise néanmoins les charrettes de maraîchers se dirigeant vers les Halles.

---

<sup>1</sup> Jacques- Guy Petit, Nicole Castan, Claude Faugeron, Michel Pierre, André Zysberg, *Histoire des Galères, Bagnes et Prisons – XIII<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> siècles* – Préface de Michelle Perrot, Bibliothèque historique Privat, 1991, p. 217-219.

En 1838, l'inauguration du dépôt des condamnés à mort de la Roquette rend le trajet vers la barrière Saint-Jacques plus incommode, à travers l'obscurité épaisse des quartiers populaires de l'est. La barrière Saint-Jacques est alors abandonnée au profit du rond point de la Roquette en juin 1851. C'est donc maintenant sur l'itinéraire du condamné entre sa cellule et l'échafaud que l'attention de la foule se mobilise. Ironie du sort, le quartier de la Roquette, dans un arrondissement réputé indocile, est comme voué à la mort par la proximité du cimetière du Père Lachaise. L'emplacement permet presque de contourner l'obligation de publicité – assignée à l'exécution – d'autant que c'est désormais dès six heures du matin que tombe le couperet de dame guillotine, cette merveilleuse invention révolutionnaire.

### **Le transfert en maison centrale**

Le transfert des détenus condamnés a lieu plusieurs fois par an : à pied au début du XIXe siècle, en voiture cellulaire divisée en compartiments clos, ensuite, en train le plus souvent sous le contrôle de la gendarmerie.

En 1837, la chaîne des forçats est remplacée par la voiture cellulaire. Le fourgon cellulaire photographié ci-dessus par Atget sert au transfert des détenus. Six cellules sans fenêtre, placées de part et d'autre d'un couloir, accueillent ces derniers, qui voyagent anneaux aux pieds, assis sur un entonnoir en zinc. La cérémonie de la souffrance qu'offrait la chaîne des forçats a été remplacée par une « prison roulante, un équivalent mobile du Panoptique » selon Michel Foucault. Les historiens jugent aujourd'hui cette thèse exagérée qui tend à présenter comme un mal une évolution représentant pourtant un progrès évident dans le traitement des prisonniers.

En ce qui concerne les femmes, après leurs procès, elles sont transférées dans un autre quartier, de la même prison le plus souvent, à Paris, le « quartier des jugées » de Saint-Lazare, puis après 1892, en maison centrale si la peine ou le reliquat de la peine dépasse un an.

Le transfert est redouté par les prisonnières car elles savent combien la vie est plus dure, plus monotone en centrale, et la discipline plus sévère. Quelquefois un séjour à l'infirmerie au moment opportun permet d'y échapper quelques mois supplémentaires... Enfin la distance est souvent grande (car le nombre des centrales de femmes diminue considérablement avec le domicile...)

Les femmes détenues bénéficient très tôt d'une faveur non négligeable : n'être pas astreintes au port des sabots pendant les transferts. Elles sont autorisées à porter des souliers. Il est même précisé que « les femmes ne seront pas enchaînées, quelle que soit la nature de leur peine ». On tient compte alors de leur fragilité et de leur délicatesse, étant entendu que, physiquement, les femmes sont moins robustes que les hommes. On ne sait dire aujourd'hui s'il était question de plus grand respect ou de compassion à leur égard.

### **Différentes voitures utilisées à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour assurer les transferts des détenus.**

En 1898, Géo Bonneron dans Les Prisons de Paris, nous fournit un descriptif minutieux des véhicules utilisés pour les transferts.

Les paniers à salade : La nuit, de une heure à deux heures et demie, les voitures de permanence viennent déverser les individus qu'elles ont pris dans les postes de police, et qui ont été arrêtés dans la soirée. Ces voitures vulgairement appelées « paniers à salade » sont d'un gris sombre. Les parisiens les voient tous les jours aller de poste en poste ramasser les voyageurs pour le Dépôt.

### **Les omnibus de la Préfecture de police :**

De huit à dix heures du matin, arrivent par les omnibus les individus pris dans les autres prisons de la Seine, et que pour une raison quelconque, on amène au Dépôt, à la Souricière. Les omnibus de la Préfecture de Police sont peints en jaune clair et sont plus propres que les horribles paniers à salade.

De trois heures et demie à six heures les voitures de la Préfecture amènent de Saint-Lazare les femmes libérées qui doivent encore, avant leur mise en liberté, passer une visite sanitaire au Dispensaire. Les femmes jugées guéries par le médecin de Saint-Lazare ne sont en effet, élargies qu'après avoir été examinées en dernier ressort au Dispensaire de la Préfecture de Police.

De quinze à dix sept heures, on envoie à Saint-Lazare, par les voitures de la Préfecture, les prostituées valides ou malades punies administrativement.

Les omnibus marron du Palais : A huit heures et demie, le Dépôt évacue sur les autres prisons les individus qu'il n'a pas à garder. Les prisons de Mazas et Saint-Lazare récupèrent le plus grand nombre.

L'omnibus spécial : A six heures du matin, un omnibus spécial, commun et plus confortable, vient chercher pour les conduire à l'établissement de Nanterre, les hospitalisés (une vingtaine par jour).

Les voitures du Ministère de l'Intérieur, Administration Pénitentiaire : Suivant les besoins, elles viennent presque tous les jours, prendre pour les conduire aux gares les individus à destination des frontières ou des maisons centrales. Les omnibus du Ministère sont peints en marron, ils sont attelés de quatre chevaux et ne manquent pas d'un certain air. « On sent tout de suite qu'ils ne sont pas destinés au fretin banal des vagabonds et des prostituées ».

Le Service des transfèrements cellulaires est rattaché aux établissements de Fresnes en 1936. Auparavant il a son siège au Ministère. La direction générale du service, complètement indépendante de celle des prisons de Fresnes, est installée dans la partie nord du bâtiment d'administration de l'Ecole de préservation. Au 1er janvier 1938, il est dirigé par un sous-directeur, trois surveillants-chefs et un premier-surveillant. Cette même année, on procède à une nouvelle réorganisation du service et la direction, à compter du 1er avril 1938, réintègre le Ministère.

### **Le centre automobile**

En 1932, trente et un centres sont créés, en vue d'effectuer les transfèrements administratifs, c'est-à-dire pour acheminer les condamnés vers leur destination pénale.

Le Centre automobile de Fresnes est également chargé des translations des prévenus et des accusés du Palais de Justice à l'établissement (et inversement). Il assure donc les déplacements des détenus non-condamnés dont l'affaire est en cours d'instruction. Ainsi, pour ce service dit encore « de la Souricière », un chauffeur, toutes les après midi à partir de quinze heures, se rend au Palais afin d'y conduire les détenus qu'il ramène, parfois tard le soir, après vingt et une heure.

### **La création du service aux Prisons de Fresnes**

Le 12 mars 1941, une note de service informe le directeur qu'un service de transfert par chemin de fer va être organisé dans la zone occupée : pour éviter de distraire sans cesse des prisons des surveillants chargés de convoier des détenus. Il lui appartient de constituer une équipe volante composée d'un gradé et de deux surveillants, « offrant toutes garanties : être très robuste, dévoué et actif » ...On voit fonctionner ce service pour la première fois. L'équipe est dirigée sur la Maison d'arrêt de Quimper pour accompagner par chemins de fer sept détenus de cet établissement à la maison d'arrêt de Dinan.

Notons qu'en septembre 1942, il y eut 621 transférés, en octobre 1942, 1 112 transférés durant tout le mois, dont plus de la moitié (601) pendant la seule journée du 15 octobre.

L'affaire de l'évasion d'une politique survenue le 17 août 1942 en gare de Montparnasse est restée célèbre : elle faisait partie d'un convoi de seize femmes qui devaient être transférées à Rennes par le train de 8h 40. L'escorte était constituée d'un premier surveillant, chef de convoi, de deux agents pénitentiaires et de deux gendarmes. Dans le train encore à quai, la fugitive a profité de l'affluence pour se mêler à la foule qui encombrait les compartiments et les couloirs.

« Après sa fuite, les gardiens responsables du transport ont été licenciés. Mais surtout une réglementation plus stricte concernant les transferts a été instaurée, plaçant les détenues sur le même plan que leurs semblables masculins. Désormais les femmes étaient censées être attachées lors des transferts, alors qu'auparavant elles étaient accompagnées mais non menottées. »

Philippe Poisson – Formateur des Personnels

Extraits d'un document rédigé le 19 décembre 2005 / **Scènes de transfert** / ENAP –

Le dessin représentant *Des décennies plus tard, le transport ce fit par voiture cellulaire, comme ici à l'arrivée de forçats au bagne* (page 1) au bagne de Toulon est de Pierre Letuaire (*Bagnards et forçats* d'après les dessins de **Pierre Letuaire** (1798-1885), correspondant de presse à « l'Illustration ») .

Pierre Letuaire (dessinateur rapporteur) – Né à Toulon le 6 août 1798, il est le fils de Jacques Letuaire, taillandier à l'arsenal maritime, et de Marie-Anne Courtes.

Devant abandonner une carrière militaire, il exercera divers petits métiers mettant en pratique son don du dessin et son goût du détail. De dessins en lithographies (après 1816), il donnera bientôt ses premiers cours puis enseignera au collège, au poste de maître de dessin, pendant près d'un demi-siècle (jusqu'en 1868), restant fidèle à sa ville natale.

En 1828, il obtient son brevet d'imprimeur-lithographe, et, en 1835, il est reçu membre titulaire de l'Académie du Var.

1844 est l'année qui le voit devenir correspondant de presse pour la très fameuse revue « L'Illustration » fondée par J-B. Paulin un an plus tôt. Dans la rubrique « Les grands reportages » il publie la série de lithographies sur le sujet des bagnards (dont la lithographie de la page 1 de la fiche pédagogique).

Il travaillera aussi pour d'autres revues, illustrera des livres et publiera nombre de ses réalisations.

Il sera décoré de la Légion d'Honneur par Napoléon III en 1860 et les palmes académiques lui seront décernées en 1897. Il mourra à l'âge de 87 ans, le 2 septembre 1885, dans sa ville natale de Toulon où il était aussi conseiller municipal (depuis 1868) et à laquelle on nom restera à jamais lié...

## Petit lexique

### Argousin

Ce mot apparaît en français en 1538. Il vient du portugais *Algoz*, de l'arabe *Alghozz* (influence d'*Alguazil*). Certains lui donnent une origine italienne : *aguzzino*. A l'origine, c'est un sous-officier dans les **galères**.

Chargés de surveiller les galériens, les **argousins** étaient réputés pour leur dureté, d'où l'utilisation d'un mot (d'usage maritime) signifiant **bourreau**.

En français moderne, il désigne par dénigrement, un **policier** et il est associé au langage des mauvais garçons. « *J'ai toujours dédaigné de battre un argousin* ». Victor Hugo.

### Casaques rouges et bonnets verts

Tout condamné aux travaux forcés est selon le code pénal de 1791 puis celui de 1810 un être à part, un homme longtemps meurtri dans sa chair (jusqu'en 1832, il est d'usage de marquer au fer rouge certains condamnés) et toujours vêtu de manière très reconnaissable. Dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la couleur du bonnet indique la durée de la peine : **bonnets verts** et travaux pénibles de la « grande fatigue » pour les condamnés à perpétuité, **bonnets rouges** et travaux

moins durs de la « petite fatigue » pour les condamnés à temps. Simplification outrancière dont on s'aperçoit au début du XIX<sup>e</sup> siècle qu'elle ne rend pas compte des possibilités d'amendement ni du comportement réel du condamné. Ainsi crée-t-on quatre classes de forçats à Toulon et trois à Brest et à Rochefort<sup>2</sup> ...

### **Chaloupier**

Celui qui examine les fers des forçats (le ferreur)

### **Comite ou Côme**

Agent chargé de la police des salles dans les bagnes maritimes.

### **Note biographique**

**François-Eugène Vidocq** est né à Arras en 1775. Il acquiert dans sa jeunesse quelque notoriété dans la pègre, mais plus par ses évasions de la prison de Douai et des bagnes de Brest et Toulon que par ses délits. Las d'être en cavale, il propose en 1809 à la préfecture de police de trahir ses anciens amis en échange de sa liberté. Mouchard à l'essai dans les prisons de Bicêtre et de la Force, puis lâché dans Paris, il montre une telle efficacité, une telle intelligence et une telle intuition que, au grand scandale de beaucoup de monde, il devient le premier chef de la brigade de sûreté, en 1812. Nommé sous Napoléon I<sup>er</sup>, il le restera sous Louis XVIII et Charles X, en dépit de multiples ennemis et malgré les pièges qui lui sont constamment tendus pour le faire tomber ( Eric Perrin, *Vidocq, Bagnard, mouchard et grand policier*, Perrin, 1995, 295 pages)...

---

<sup>2</sup> *La légende noire du bagne, Le journal du forçat Clémens* présenté par Michel Pierre, Découverte Gallimard albums, 1992, p. 54