

Gilles Malandain

**Sylvain Rappaport, *La Chaîne des forçats. 1792-1836*, Paris, Aubier, 2006, 346 p. ISBN : 2-700-723-414. 25 euros.**

---

#### Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

#### Référence électronique

Gilles Malandain, « Sylvain Rappaport, *La Chaîne des forçats. 1792-1836*, Paris, Aubier, 2006, 346 p. ISBN : 2-700-723-414. 25 euros. », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 34 | 2007, mis en ligne le 03 novembre 2008. URL : <http://rh19.revues.org/index1402.html>  
DOI : en cours d'attribution

Éditeur : Société d'histoire de la révolution de 1848

<http://rh19.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://rh19.revues.org/index1402.html>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

Tous droits réservés

## COMPTES RENDUS

Sylvain RAPPAPORT, *La Chaîne des forçats. 1792-1836*, Paris, Aubier, 2006, 346 p. ISBN : 2-700-723-414. 25 euros.

D'abord spécialiste des modèles de vertu <sup>1</sup>, Sylvain Rappaport s'est tourné vers le sort des réprouvés en consacrant une étude, à la fois très précise et très stimulante, à la terrible chaîne qui conduisait les forçats des prisons vers les bagnes portuaires, entre 1793 et 1836. Il en justifie largement l'intérêt historiographique en multipliant les questions et les éclairages sur les divers aspects du sujet : mode de transport, voyage forcé, pratique disciplinaire, et « spectacle » offert aux foules par cette impressionnante « démultiplication » sur toutes les routes de France de l'exposition des condamnés prévue par la loi. Son analyse comble un vide et permet de croiser deux grands objets d'histoire : les institutions carcérales, d'une part, et le supplice public, d'autre part, durant une période-charnière, traversée d'hésitations décisives sur le système punitif. Sa démarche est toujours rigoureuse : elle s'appuie sur une lecture méthodique des diverses sources (archives administratives, articles de presse, témoignages et œuvres littéraires) – dont on peut regretter parfois qu'elles ne soient pas davantage présentées – et sur les apports de l'histoire des savoirs, des représentations ou des sensibilités, pour comprendre la chaîne et la fascination qu'elle exerce. En revanche, le plan adopté, éclaté en onze chapitres chronologico-thématiques, a l'inconvénient de diluer un peu les lignes de force.

La chaîne est évidemment un héritage de l'Ancien Régime et du temps des galères : supprimée en 1789, elle est rétablie pratiquement à l'identique dans la foulée du code pénal de 1791, qui prévoit les travaux forcés, et en réponse à l'engorgement des prisons de la République. Encadré par le ministère de l'Intérieur, représenté par un commissaire, le convoi des forçats est adjudgé à un entrepreneur privé, chargé de toute l'organisation et de la surveillance des prisonniers – marché au demeurant rentable et manifestement

---

1. Sylvain Rappaport, *Images et incarnation de la vertu : les Prix Montyon (1820-1852)*, thèse d'histoire sous la direction d'Alain Corbin, Université Paris I, 1999. On peut également se référer à Sylvain Rappaport, « Le temps de la vertu : vertu de la lenteur », *Revue Historique*, n° 621, 2002, p. 51-76.

très convoité. Plusieurs fois dans l'année, une chaîne partait de Bicêtre pour Toulon, Brest, Rochefort ou Lorient, qu'elle atteignait en trois à cinq semaines. Le convoi grossissait au fur et à mesure de ses étapes, jusqu'à atteindre 300 à 400 forçats, voire jusqu'à 600 dans la période la plus intensément répressive, c'est-à-dire de la fin de la Révolution aux premières années de la Restauration. Les prisonniers étaient attachés par un collier de fer et groupés en « cordons » de 24 à 26 hommes; ils faisaient le trajet à pied, en charrette ou encore en bateau (sur le Rhône). Ils étaient accompagnés d'un officier de santé et escortés par une vingtaine de gardes ou « argousins », dont Sylvain Rappaport parvient, malgré des sources peu prolixes, à esquisser le portrait social. Il interroge aussi à juste titre la mauvaise réputation de ce petit personnel au statut incertain, proche des condamnés à bien des égards : la brutalité qui leur est toujours prêtée doit beaucoup, en effet, à la distance sociale et culturelle qui les sépare de ceux qui les jugent.

Née au XVII<sup>e</sup> siècle, la chaîne participe bien de l'ancienne pratique des supplices « éclatants », à la fois cruels et ostentatoires. Dès la grande cérémonie du ferrement initial, dans la cour de Bicêtre, elle met à l'épreuve le corps et l'âme du condamné, dont elle aggrave finalement la peine. Il y a la souffrance physique due à l'enchaînement et aux conditions éprouvantes du voyage, qui assimilent les hommes à des animaux, voire à des marchandises, et les exposent à de nombreuses affections (dont témoignent les mémoires justificatifs du praticien attaché à la chaîne). Les séquelles du voyage sont lourdes, au moins jusqu'à la période 1815-1820, au grand dam d'ailleurs de l'administration des bagnes qui voit arriver des hommes harassés et diminués. Mais le « chemin de croix » des forçats doit encore plus à l'humiliation constante qu'ils subissent, en particulier lors de la mise à nu collective qui prélude à la « visite », c'est-à-dire la fouille au corps, plusieurs fois réitérée durant le voyage. Or cette mise en scène de la soumission des corps se fait en public, comme l'ensemble du voyage d'ailleurs, y compris le ferrement, auquel accèdent proches et « curieux » privilégiés (les femmes restant aux fenêtres). Tout est fait pour que, d'un bout à l'autre, les spectateurs du « hideux convoi » soient nombreux et qu'ils puissent se pénétrer des redoutables conséquences du crime. Sylvain Rappaport insiste beaucoup sur cette « dimension symbolique » ou « pédagogique » de la chaîne qui, autant que sa relative efficacité – le taux d'évasion est très faible –, assure sa pérennité jusqu'au milieu des années 1830.

Il s'intéresse donc de très près à ce « théâtre ambulante », aux foules qui accourent pour voir passer la chaîne, à la forte impression que devait faire le long convoi « funèbre et cacophonique », aux images qu'il a laissées dans les récits et témoignages : le troupeau, la ménagerie, la caravane d'esclaves, ou encore l'effrayant mille-pattes colossal de Victor Hugo, observateur essentiel ici. Particulièrement saisissante est l'évocation du « sabbat » auquel se livrent les forçats dès le soir du ferrement puis sur les routes. L'enchaînement ne les

muselle pas (ou pas tous), au contraire : au regard réprobateur auquel ils sont soumis, ils opposent un constant « défi », fait d'invectives, de blasphèmes et d'attaques jubilatoires contre « tous les champs de la bienséance », de chants de colère et d'espoir enfin, qui, entonnés à l'unisson, devaient marquer les esprits. L'auteur analyse très finement cette « parade » agressive, mais ironique et codée aussi, et la rapproche de la culture des tréteaux et du carnaval. Pourquoi laissait-on les forçats se défouler et s'exprimer ainsi ? Le paradoxe n'est qu'apparent : en agissant de la sorte, les forçats confirmaient la « nature » monstrueuse que leur condamnation laissait supposer, et justifiaient d'une certaine façon l'exclusion radicale à laquelle les promettait le bagne. Par contraste, une minorité des hommes enchaînés laissaient deviner, par leur bon comportement – le silence et les pleurs en particulier – de meilleures dispositions. La chaîne se prêtait ainsi à une « quête des signes » permettant de « trier » entre bons et mauvais forçats, et à un regard ambivalent où la répulsion pouvait au total équilibrer la compassion.

La critique monte cependant, inexorablement, à l'encontre d'une institution de plus en plus disqualifiée comme « barbare » et dangereuse pour la « moralité publique ». Jusqu'en 1815, les résurgences du scrupule « humanitaire » sont discrètes et n'entraînent guère de réforme. Sous la Restauration, et plus encore après la révolution de Juillet <sup>2</sup>, l'« avilissement » que la chaîne fait subir non seulement aux condamnés (et notamment aux plus « récupérables » d'entre eux) mais aussi au peuple inculte qui jouit de leur spectacle, suscite une protestation croissante, qu'il faut bien sûr mettre en rapport avec le nouvel essor de la philanthropie, dont Benjamin Appert est la figure phare, et avec l'évolution des sensibilités plus largement (la moindre tolérance au spectacle de la douleur, mais aussi ce que Sylvain Rappaport appelle le « recul de la figure du démon »). Progressivement, l'administration tente de rationaliser le système et de répondre au « sentiment d'humanité » en veillant à mieux « préserver les corps » et en renforçant le contrôle du commissaire sur l'entrepreneur. Mais aux critiques philanthropiques s'ajoutent les griefs que les autorités locales hésitent de moins en moins à exprimer : encombrement des prisons (le passage de la chaîne étant trop rare), coût de la prise en charge du « logement » des forçats, craintes que suscite leur passage, en particulier lors de l'épidémie de choléra. Les réformes s'accélérent à partir de 1831, mais en 1836, alors que la rumeur annonce la fin prochaine de l'institution, et que le ferrement a enfin été interdit au public, une foule plus immense que jamais – peut-être 40 000 personnes, dont 1 500 « équipages élégants » – attend la chaîne à la sortie de Bicêtre, dans une atmosphère de fête qui consterne les observateurs. Dès lors, ne pouvant voyager de nuit, la chaîne est condamnée, d'autant qu'une invention nouvelle, le fourgon cellulaire, semble offrir une

2. À ce sujet, on peut évoquer Patrick Harismendy [dir.], *La France des années 1830 et l'esprit de réforme. Actes du colloque de Rennes (6-7 octobre 2005)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

alternative en tout point favorable au regard des conceptions punitives désormais dominantes. Disparue, la chaîne reste longtemps un souvenir fascinant et, comme le montre bien ce livre, un objet d'histoire fort instructif.

Gilles Malandain

Vincent MILLIOT [dir.], *Les mémoires policiers (1750-1850). Écritures et pratiques policières, du siècle des Lumières au Second Empire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, 415 p. ISBN : 2-7535-0263-3. 22 euros.

L'ouvrage collectif dirigé par Vincent Milliot, professeur d'histoire moderne à l'Université de Caen Basse-Normandie, s'inscrit dans le sillage d'un renouveau d'intérêt pour l'histoire de la police : dictionnaire, articles, ouvrages divers, à l'instar de ceux de John Merriman ou de Clive Emsley et Haia Shpayer-Makov<sup>3</sup>. Jusqu'à une date récente cependant, l'histoire de la police, du moins pour la période concernée, s'est surtout attachée à la description des grands rouages, à la présentation des organigrammes de l'institution ou encore à des portraits de quelques policiers « célèbres », comme ceux de Canler ou de Monsieur Claude, tous deux anciens chefs du service de Sûreté. On le sait, les approches relatives à l'écriture policière ne peuvent totalement se déprendre du *Traité de police* de De Lamare (1705). Son œuvre n'est certes pas celle d'un mémorialiste, mais d'un essayiste présentant son travail comme une sorte de manuel systématique. Ces aspects ont arrêté Michel Foucault qui en avait fait en quelque sorte le point de départ de la systématisation de la pratique administrative française. En effet, « la société et les hommes en tant qu'être sociaux, individus forts de tous leurs rapports sociaux : tel est désormais le véritable objet de la police »<sup>4</sup>. Pour le XIX<sup>e</sup> siècle, Dominique Kalifa a livré une étude particulièrement fouillée sur les écrits des policiers, sans doute inaugurés par Vidocq (1828). Cernant l'émergence d'un genre, suivant son épanouissement, puis sa relative banalisation, s'interrogeant sur ce que prendre la plume veut dire et s'attardant sur la « gloire de l'enquêteur », il montre que s'ils n'ont au bout du compte rien de très spécifique, ils participent en revanche d'une entreprise de réhabilitation du métier de policier, acteurs de l'ombre et des pratiques inavouables, devenus héros des temps modernes<sup>5</sup>. Le parti pris de Vincent Milliot consiste à dire

3. John Merriman, *Police Stories. Building the French State, 1815-1851*, Oxford, Oxford University Press, 2006 (voir notre compte rendu dans la *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, n° 33-2006/2) ; Clive Emsley et Haia Shpayer-Makov, [dir.], *Police Detectives in History, 1750-1950*, Londres, Ashgate, 2006.

4. Voir Michel Foucault, « The Political Technology of Individuals », dans Luther H. Martin, Huck Gutman et Patrick H. Hutton (ed.), *Technologies of the Self*, Amherst : University of Massachusetts Press, 1988.

5. Dominique Kalifa, « Les mémoires de policier au XIX<sup>e</sup> siècle : l'émergence d'un genre ? », dans *Crime et culture au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Perrin, 2005, p. 67-102.