

REVUE PÉNITENTIAIRE

SOMMAIRE.— 1. Bibliographie de la récidive.— 2. La transportation anglaise : A Notes de M. Tallack; B Lettre de M. Chadwick. — 3. Informations diverses.

I

Bibliographie de la récidive.

Au moment où la Société générale des prisons étudie le projet de loi sur la relégation des récidivistes, nous avons pensé qu'il ne serait peut-être pas inutile de placer sous les yeux de ses membres la liste des ouvrages qui ont traité de la récidive.

- BAZOT. — *De la récidive.* — Paris, 1864.
BENOITON DE CHATEAUNEUF. — *De la colonisation des condamnés.* — Paris, Santelet, 1828.
BERTAULD. — *De la récidive (Revue pratique, t. V, p. 278.*
BERTHEAU. — *De la transportation des récidivistes incorrigibles.* — Paris, Maresq, 1881.
BÉRENGER. — *De la répression pénale.* — Paris, Cosse, 1855.
R. BÉRENGER. — *Rapport de la loi sur le régime des prisons départementales (V. notamment tableaux annexés I-V) 7^e volume de l'Enquête de 1872.*
BONNEVILLE DE MARSANGY. — *De la récidive.* — Paris, Cosse, 1844.
— *De l'amélioration de la loi criminelle.* — Paris, Cosse, 1864.
BUFFE. — *Du cumul des délits et de la récidive.* — Paris, Goupil, 1868.

- CHASSAN. — *De la récidive (Revue du Droit français et étranger, t. VIII, p. 458).*
BOURBEAU. — *De la récidive et des moyens de la réprimer.* — Besançon, Jacquin, 1879.
DE CROOS. — *De la récidive et de l'amendement des détenus (France judiciaire, 16 mai 1882).*
F. DESPORTES. — *La réforme des prisons.* — Paris, Leclère et Durand, 1862.
F. DESPORTES ET L. LEFÉBURE. — *La science pénitentiaire au congrès de Stockholm.* — Paris, Chaix et Pédone Lauriel, 1880.
DUMANS. — *De la récidive.* — Caen, Leblanc-Hardel, 1877.
HOMBERG. — *De la répression du vagabondage.* — Paris, Pédone Lauriel, 1880.
HOOREBECQ. — *De la récidive dans ses rapports avec la réforme pénitentiaire.* — Gand, 1846.
JEANVROT. — *Progrès de la procédure criminelle en France.* — Paris, Cotillon, 1880.
LABBÉ. — *De la récidive au sujet de la loi de 1863 (Revue critique de législation, t. XXIV, p. 298).*
LAJOYE. — *Études sur le Code pénal.* — Paris, Pédone-Lauriel, 1879.
LEFORT. — *De la récidive et de la transportation en France et à l'étranger. (Économiste français, janvier 1882).*
LEGORCE. — *La récidive en droit romain.* — Paris, 1862.
LEGRIX. — *De la récidive.* — Caen, 1828.
CH. LUCAS. — *La transportation pénale ou la politique de débaras.* — Orléans, 1878.
— *La transportation pénale à l'occasion de l'ouvrage de M. Michaux.* — Orléans, 1878.
— *Opinions sur les mesures répressives de la récidive et particulièrement sur celle de la transportation pénale.* — Paris, 1878.
MAIRET. — *De la récidive.* — Dijon, Barantière, 1882.
MEYNADIER. — *Des récidives en matière criminelle.* — Paris, 1836.
MICHAX. — *Étude sur la question des peines.* — Paris, Challamel, 1872.
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR. — *Statistique des prisons et établissements pénitentiaires, publiée annuellement.*

MINISTÈRE DE LA JUSTICE. — *La justice criminelle en France de 1826 à 1880* (Rapport au Président de la République, 3^e partie, p. LXXXII. Tableaux p. CL et CLI, carte n^o 7). — Paris, Imprimerie nationale, 1882.

— *Comptes rendus annuels de la justice criminelle.*

MINISTÈRE DE LA MARINE. — *Notices sur la transportation à la Guyane française et à la Nouvelle-Calédonie*, publiées en 1867, 1869, 1874, 1877. — Paris, Imprimerie nationale.

MITTERMAYER — *Procédure criminelle*, traduction de M. Chauffart, Paris, 1868.

MOLINIER. — *De la récidive en matière de crimes* (*Revue critique de législation*, t. I, p. 46).

— *De la récidive en matière de délits* (*ibid.* p. 421).

MONTLINOT. — *Essai sur la transportation comme récompense et la déportation comme peine.* — Paris, Gratiot, an V.

NIVELLE — *De la récidivité au point de vue pénitentiaire.* — Paris, Dentu, 1880.

Observations sur le vote de 41 Conseils généraux concernant la déportation des forçats libérés. — Paris, Sautet, 1828.

D^r OLIVECRONA. — *Des causes de la récidive et des moyens d'en restreindre les effets.* — Paris, Pédone-Lauriel, 1873.

PETITON. — *La récidive.* — Paris, Cosse et Marchal, 1880.

PROUST. — *La transportation judiciaire.* Amiens, Glorieux, 1872.

REINACH. — *Les récidivistes.* — Paris, Charpentier, 1880.

SÉVIN-DESPLACES. — *Récidivistes et patronage des libérés.* — Paris, Maisonneuve, 1882.

SCHOUMACKER et CÉSAR ÉTIENNE. — *Les récidivistes devant la transportation.* — Lille, Massart, 1881.

TISSOT. — *Étude sur la récidive en matière pénale.* — Paris, Rousseau, 1880.

F. THOMAS. — *De l'urgence des lois contre les récidivistes.* — (*Revue nouvelle*, novembre 1882).

YVERNÉS. — *De la récidive et du régime pénitentiaire en Europe.* — Paris, Guillaumin, 1874.

Consulter le commentaire des articles 56-58 du Code pénal dans les traités généraux sur le droit pénal de

MM. BERTAULD, BOITARD, CARNOT, FAUSTIN HÉLIE et CHAUVEAU, LEGRAVEREND, ORTOLAN, etc.

Consulter les Rapports et Documents présentés au Congrès de Stockholm dans le RECUEIL OFFICIEL des actes du Congrès.

Consulter enfin les réponses faites par la COUR DE CASSATION et les COURS D'APPEL aux 4^e, 5^e et 6^e questions du § 3 (réformes législatives) du questionnaire de la Commission d'enquête sur le régime des établissements pénitentiaires, dans les volumes 4 et 5 de l'enquête, et les rapports de MM. D'HAUSSONVILLE et BÉRENGER.

Études et documents publiés par le Bulletin de la Société générale des Prisons.

C^o SOLLOHUB. — Rapport sur la répression de la récidive.	t. I. p. 44
<i>De la récidive dans le royaume de Prusse.</i>	— 76
<i>Discussion sur la répression de la récidive au Conseil supérieur des Prisons</i>	t. II. p. 156
CH. PETIT. — <i>La répression de la récidive.</i>	— 168
<i>Discussion sur les moyens de combattre la récidive à la Société générale des Prisons</i>	244, 342
<i>Enquête sur la récidive.</i>	— 253
<i>La récidive en Russie</i> , par M. DE GROU.	— 254
— <i>en Italie</i> , par M. BELTRANI-SCALIA	— 268
— <i>en Belgique</i> , par M. STEVENS.	— 262
— <i>en France: résumé de l'avis des conseils généraux sur la transportation des mendiants récidivistes</i> , par M. BOURNAT.	— 265
— <i>en Hollande</i> , par M. GODEFROY	— 352
— <i>en Angleterre</i> , par M. MURRAY-BROWNE	— 359
— <i>en Prusse</i> , par M. LE D ^r ENGEL	— 573
— <i>en Espagne</i> , par M ^{me} CONCEPCION ARENAL	— 575
BARWICK-BAKER. — <i>La lutte contre le crime.</i>	— 434
BONNEVILLE DE MARSANGY. — <i>De la libération conditionnelle des condamnés amendés</i>	— 553

BARWICK BAKER. <i>Le système des peines cumulées en Angleterre.</i>	t. II.	720
DELPECH. — <i>De l'influence du système pénitentiaire français sur la récidive.</i>	—	851
HOMBERG. — <i>L'emprisonnement cellulaire appliqué aux vagabonds.</i>	—	877
REITLINGER. — <i>La libération provisoire en Allemagne.</i>	—	896
L.-T. CAVE. — <i>La libération provisoire en Angleterre.</i>	t. III. p.	67
D ^r BOENS. — <i>Note sur le vagabondage.</i>	—	108
P ^r ARBOUX. — <i>La transportation dans l'Inde anglaise.</i>	—	117
B. BAKER. — <i>Surveillance de la police en Angleterre.</i>	204,	576
L.-T. CAVE. — <i>Surveillance de la police en Angleterre.</i>	—	429
W. TALLACK. — <i>La récidive d'habitude en Angleterre.</i>	—	971
PETITON. — <i>La récidive.</i>	t. IV. p.	697
C. E. H. VINCENT. — <i>La libération conditionnelle et la police à Londres.</i>	—	815
SORET DE BOISBRUNET. — <i>La libération conditionnelle.</i>	876	
B. BAKER. — <i>La récidive.</i>	t. V. p.	484
JULIEN et autres. — <i>Proposition de loi sur les récidivistes.</i>	t. VI. p.	88
P ^r ROBIN. — <i>Des mesures de répression projetées contre les récidivistes.</i>	—	187
R. LAJOYE. — <i>Le transfèrement des réclusionnaires en Algérie.</i>	—	256
WALDECK-ROUSSEAU. — <i>Proposition de loi relative à la transportation des récidivistes.</i>	—	292
THOMSON. — <i>Proposition de loi de la transportation des indigènes en Algérie.</i>	—	300
<i>La récidive au Congrès de Stockholm (Extrait du compte rendu officiel)</i>	400 et	544
CH. LUCAS. — <i>Lettre à M. le ministre de l'intérieur sur le projet de loi relatif à la transportation des récidivistes.</i>	—	725
<i>Projet de loi sur la relégation des récidivistes.</i>	—	763

FERNAND DESPORTES. — *Rapport sur le projet de loi relatif à la relégation des récidivistes.* t. VI. p. 850

II

La transportation anglaise.

Nous avons reçu, sur la transportation anglaise, des documents qu'il est intéressant de faire connaître.

Le premier est une note de notre honorable collègue, M. Tallack, travail qui contient également sur la transportation française des réflexions utiles à méditer.

Le second, une lettre adressée par un éminent jurisconsulte anglais, M. Chadwick, correspondant de l'Académie des sciences morales et politiques (section de morale), à M. Ch. Lucas, doyen de cette section.

A. — Quelques notes sur la transportation anglaise en Australie.

En 1837, la Chambre des communes nomma un Comité spécial pour faire une enquête sur la transportation dans les colonies australiennes. Ce comité dont sir William Molesworth était le président, comprenait quelques-uns des hommes d'État les plus considérables du pays, notamment sir Robert Peel (depuis premier ministre), lord John Russell (depuis premier ministre), lord Howick (depuis comte Grey), sir Georges Grey (depuis secrétaire d'État pour l'intérieur) et d'autres personnages d'une haute situation.

En 1838, ce Comité, après avoir interrogé un grand nombre de témoins, concluait formellement en ces termes :

« Les deux principaux caractères de la transportation considérée comme peine sont d'être inefficace pour détourner du crime et d'être remarquablement efficace, non pour amender, mais pour corrompre beaucoup plus les criminels qui lui sont soumis (1). »

Néanmoins, dix-huit ans plus tard, en 1856, un autre

(1) « The two characteristics of transportation, as a punishment, are inefficiency in deterring from crime, and remarkable efficiency, not in reforming, but in still further corrupting those who undergo the punishment. »

comité parlementaire conclut d'une façon absolument contraire : « La peine de la transportation est plus efficace et plus exemplaire, plus propre à obtenir, en dernière analyse, l'amendement des *convicts*, et plus avantageuse pour le pays, que toute autre peine secondaire qui ait été jusqu'ici appliquée aux crimes graves (1). »

La contradiction entre ces deux rapports officiels représente celle qui existe entre les opinions d'un grand nombre de personnes appartenant ou n'appartenant pas au monde officiel, sur ce sujet.

Ces opinions si différentes peuvent toutefois se concilier et se justifier par des faits.

Pour la très grande majorité, la transportation anglaise a été horrible et brutale ; elle a pleinement justifié la sévère condamnation prononcée contre elle par le comité parlementaire de 1838. Ceux-là ont en vue la transportation telle qu'elle était habituellement pratiquée, avec la chaîne des forçats, la dépravation de la prison commune, les travaux dans les mines, les docks, les routes, etc. Chaque jour voyait se renouveler des rixes, des attentats de toutes sortes, des meurtres fréquents et même, à l'occasion, des actes de cannibalisme commis par les *convicts* !

Finalement la grande population libre des colonies d'Australie éleva de si fermes protestations contre cet horrible système et prit une attitude tellement menaçante vis-à-vis de la métropole, qu'elle contraignit le gouvernement anglais à renoncer enfin à la transportation et à ne plus la pratiquer dans aucune colonie, si ce n'est dans l'Australie occidentale (la Rivière du Cygne), district très peu peuplé, où sont encore maintenus quelques-uns des *anciens convicts*.

Mais, même dans cette partie de l'Australie, le gouvernement a cessé depuis longtemps d'envoyer de nouveaux condamnés.

Aujourd'hui, la transportation est absolument abandonnée par la Grande-Bretagne.

L'île de Norfolk, Port-Arthur, Port-Puez, la rade de Macquensie, Botany-Bay, toutes ces stations de *convicts* et d'autres encore si connues, en Australie et en Tasmanie, étaient autant d'*enfers sur la terre*, de vrais *pandemonium*.

(1) The punishment of transportation is more effectual and deterring, better adapted for the ultimate reformation of convicts, and more beneficial to the country, than any other secondary punishment, for serious crimes, which has been yet tried.

Elles justifiaient *complètement* la solennelle condamnation du système prononcée par le comité parlementaire de 1838.

Et cependant, d'un autre côté, il y avait, en même temps, un certain mode de transportation utile et efficace, pratiqué sans doute sur une très petite échelle, mais qui méritait l'approbation donnée par le comité de 1856. Un certain nombre de *convicts* étaient, après une courte détention, quelquefois même immédiatement après leur débarquement en Australie, placés individuellement chez des colons libres ou des fermiers, comme laboureurs et domestiques. D'autres encore étaient mis en état de libération conditionnelle et autorisés à gagner eux-mêmes leur vie dans l'industrie et le commerce. Beaucoup d'entre ceux-là s'enrichirent. Et parmi les *convicts* qui furent ainsi soustraits à l'odieuse contagion de la détention commune et à la discipline brutale que l'Administration imposait alors aux autres condamnés, un très grand nombre finirent par s'amender et se reclasser mieux que sous l'influence de n'importe quel système d'emprisonnement, fût-ce le meilleur.

Mais ce bien, cette séparation, cet amendement, ce ne fut qu'une exception dans l'ensemble du système. La transportation, en somme, a été un insuccès.

La preuve en est que les colonies où ce système était en réalité le mieux connu pressèrent le gouvernement lointain de la métropole de l'abandonner. Les membres de ce gouvernement lointain auraient voulu le maintenir ; ils en connaissaient moins les horreurs. Mais les colons, placés sur les lieux, étaient mieux informés ; ils combattirent avec succès le gouvernement ; les faits l'emportèrent sur la résistance théorique des régions officielles ; les faits vinrent à bout de la transportation anglaise ; et c'est fini d'elle.

Quant à la France, mon opinion personnelle est que, dans ce pays également, la question de la transportation peut être envisagée à un double point de vue. D'un côté, si la France suit encore le vieux système de la chaîne, du travail forcé en commun, de la discipline brutale, comme en Australie, elle échouera comme l'Angleterre ; comme, du reste, elle a échoué déjà à Cayenne. Mais, ainsi que l'ont établi en 1878, au Congrès pénitentiaire de Stockholm, MM. Michaux et Fernand Desportes, il se peut également qu'un bon et utile système de transportation

soit mis en pratique, tel que l'indique dès à présent une partie des résultats du système appliqué en Nouvelle-Calédonie.

Mais cela ne peut être que la conséquence de l'observation de deux grands principes : la loi morale de la séparation des mal-fauteurs, les lois physiques de l'union des sexes, de la santé, etc. Ces lois fondamentales, les autorités anglaises les ont si grossièrement méconnues qu'elles ont été obligées d'avouer devant le monde civilisé qu'elles avaient agi comme des fous et que leurs libres colonies ont refusé d'être plus longtemps le théâtre d'une aussi absurde folie.

Mais la France, au moins en Nouvelle-Calédonie, a montré plus de sagesse. Elle n'a pas complètement réussi, mais elle a fait beaucoup mieux que le gouvernement anglais en Australie.

Si la France peut maintenir la transportation dans des limites modérées, quant au nombre des transportés ; si elle peut les répartir, en les isolant les uns des autres, sur des terres fertiles, et les pourvoir de femmes et de livres et d'écoles et d'une tutelle religieuse et morale, alors elle pourra montrer au monde un système de transportation réellement efficace et bienfaisant.

Mais elle a deux terribles précédents, deux tristes fantômes sous les yeux, l'expérience passée de l'Australie et de Cayenne !

Puissent ces précédents lui être une utile leçon et lui inspirer la sagesse nécessaire au succès de son entreprise !

En ce qui concerne la question de savoir si la population des convicts a été absorbée par la population libre, sans doute, dans les premiers jours des colonies australiennes, le contact des convicts fut une flétrissure pour la population. Mais alors les colons libres étaient comparativement en petit nombre.

Dans les derniers temps, depuis la découverte de l'or, le flot de l'émigration libre en Australie a été si grand, que la flétrissure résultant du contact des convicts s'est effacée en grande partie, bien qu'incomplètement.

Même le meilleur mode de transportation doit avoir ses inconvénients ; sans doute il en sera toujours ainsi, quel que soit le système.

Mais, en ceci comme en toute autre matière, il est nécessaire de peser les avantages et les désavantages, et d'agir en conséquence de la prépondérance des uns sur les autres, et de chercher à la fois à diminuer les désavantages pour développer les avantages.

B. — Lettre de M. Chadwick à M. Ch. Lucas.

29 décembre 1882.

Mon cher confrère,

J'ai vu aujourd'hui un de nos officiers du génie les plus distingués, le colonel sir Andrew Clark, qui a résidé pendant plus de six années en Australie et a dirigé de très grands travaux. Il a employé beaucoup d'ouvriers et, mieux que personne, il s'est trouvé à même de faire des observations.

Il déclare que très certainement les convicts, en tant que classe, ont laissé peu ou point de descendants ; qu'hommes et femmes, ils ont été stériles. Il y a eu un petit nombre de convicts, d'une condition plus relevée, qui se sont faits forestiers. Quelques-uns se sont sauvés en Amérique. Mais aujourd'hui les forestiers eux-mêmes ont presque complètement disparu. Leur nombre était peu considérable. La masse des convicts paraît avoir été encore plus stérile que ne permettait de le supposer leur infériorité physique.

Il déclare qu'en somme, ils ont disparu et qu'il ne reste d'eux aucune trace dans la société coloniale.

Il y a eu un condamné politique, un Irlandais, qui a fait preuve de beaucoup de talent comme membre de la législature et a eu l'honneur d'être investi d'une fonction élevée. Il y a eu quelques notabilités semblables ; mais le nombre en a été trop restreint pour pouvoir modifier la conclusion générale qu'il faut tirer de l'impuissance de la masse des convicts à exercer aucune influence sur la condition sociale des colonies.

Voulez-vous, Monsieur, pousser votre enquête plus loin ? C'est à vous d'en décider.

Quant à moi, j'accepte les conclusions de M. Andrew Clark et suis d'avis qu'elles peuvent être rendues publiques.

J'ai l'honneur, etc.

III

Informations diverses.

— Dans les grands États occidentaux de la Confédération américaine ainsi que dans la région du Colorado, les établissements pénitentiaires et les écoles de réformes fondés et

entretenus par les différents gouvernements sont maintenant sous une excellente discipline, les édifices en sont bien construits et bien aménagés. Dans chaque pénitencier d'État, dans chaque maison de correction et dans chaque école, il existe quelque industrie, quelque métier pour le plus grand avantage, non seulement du trésor public, mais encore des détenus eux-mêmes qui peuvent ainsi se préparer à mener une vie honnête après leur libération. Une instruction morale et religieuse leur est donnée et considérée comme un des éléments nécessaires de leur amendement.

On ne saurait en dire autant des prisons de comtés et de villes. Elles sont extrêmement défectueuses sous le rapport de la construction des bâtiments et de la distribution intérieure ; il n'existe aucune classification parmi les détenus entassés dans une déplorable promiscuité, sans égard pour leur âge ou pour la nature de leurs fautes, ce qui entraîne une excessive démoralisation. Il n'apparaît pas que les commissaires des comtés soient disposés à faire le moindre effort pour élever des prisons convenables et y faire le nécessaire. Ils ne songent qu'à épargner les deniers des contribuables sans comprendre qu'ils leur feraient réaliser de grandes économies s'ils parvenaient à amender et corriger les délinquants.

— La Société de patronage des libérés du Maryland obtient les résultats les plus satisfaisants en exerçant sur les convicts libérés une surveillance attentive, en leur venant en aide et en leur procurant du travail. Grâce à elle, le pénitencier du Maryland qui renfermait, en 1879, 982 détenus, n'en a plus reçu que 524 en 1881. Elle a récemment organisé une Société dont le but est de protéger les enfants contre les mauvais traitements et l'immoralité, laquelle a été reconnue d'utilité publique.

— On lit dans *la Liberté* du 13 décembre dernier :

Nouvelles Prisons. — Un projet de construction de trois nouvelles prisons vient d'être soumis à l'administration compétente. La première de ces maisons de détention serait construite dans le XIII^e arrondissement, sur des terrains situés entre les rues Nationale et du Château-des-Rentiers, et comprenant 250 cellules pour les jeunes détenus ; — la deuxième, conforme au régime cellulaire, devrait recevoir 600 prisonniers et aurait pour emplacement les terrains compris à l'extrémité sud d'Arcueil-Cachan, en bordure sur la route de Paris à Toulouse et près du territoire

de Bourg-la-Reine ; — la troisième, également cellulaire, pour 600 détenus serait située sur le territoire de la commune d'Antony, à proximité de la Croix-de-Berny.

Le projet confirme aussi des appropriations dont nous avons parlé sommairement. Elles visent la Petite-Roquette, la prison de la Santé et la Grande-Roquette.

La Petite-Roquette perdrait sa destination actuelle et serait désormais affectée aux femmes prévenues ou accusées, aux mineures détenues par voie de correction paternelle, et aux mineures arrêtées pour faits de débauche. Elle contiendra 850 cellules divisées en quartiers, et, en outre, la boulangerie centrale des prisons de la Seine, dont le siège actuel est à Saint-Lazare.

La prison de la Santé serait appropriée pour recevoir les condamnés du sexe masculin attendant leur transfèrement dans les maisons centrales ou au dépôt de forçats de l'île de Ré.

La Grande-Roquette serait appropriée de manière à loger une partie des détenues actuellement à Saint-Lazare, ainsi que divers services généraux des prisons de la Seine. Dans les bâtiments qui existent aujourd'hui seraient installées la prison administrative pour les filles et des salles d'infirmier. Le quartier des condamnées, construit en arrière de celui qui existe, serait séparé des deux précédents, et contiendrait 400 cellules disposées en vue de la séparation individuelle de jour et de nuit. On installerait également à la Grande-Roquette la lingerie et les magasins communs à toutes les prisons de la Seine qui se trouvent actuellement à Saint-Lazare.

Enfin, le Dépôt de la préfecture serait agrandi.

— La mise en pratique de la future loi sur les récidivistes et le choix d'un lieu de *relégation* inspirent au même journal les singulières réflexions que voici :

Les récidivistes.

M. le ministre de l'intérieur vient de déposer sur le bureau de la Chambre des députés son projet de loi sur les récidivistes ; ce projet ne diffère de celui de M. Waldeck-Rousseau que par le mot de *relégation* employé par le ministre, au lieu de *déportation*, dont se sert l'honorable député.

Relégués, déportés ou transportés, peu nous importe, pourvu qu'ils disparaissent du territoire français et qu'ils n'y revien-

nent plus. Le but que l'on veut atteindre, c'est de purger la France de tous ces malfaiteurs en rupture de ban, de cette population immonde qui ne sort de prison que pour retomber dans le crime, qui ne vit que d'ignobles trafics; elle n'est, en réalité, qu'une plaie hideuse pour un pays.

Tous ces bandits vont donc être relégués; mais ici se pose une question: où les mettra-t-on? N'en fera-t-on qu'une seule catégorie, ou fera-t-on plusieurs classes suivant leur criminalité? En réalité, tous les récidivistes ne peuvent être classés dans la même catégorie; il y a quelques différences, sans doute, dans les crimes qu'ils ont commis. La conséquence de cette conclusion, c'est que les récidivistes ne devraient pas être relégués sur un même point. Mais c'est ici une question qui mérite d'être plus attentivement examinée.

Des territoires à choisir pour la « relégation », nous écartons tout de suite l'Algérie; c'est beaucoup trop près de France, et l'immensité de notre territoire algérien rendrait la surveillance impossible; nous ne tarderions pas à voir revenir chez nous bon nombre de ces braves gens. Restent donc nos colonies pénitentiaires, la Nouvelle-Calédonie et la Guyane.

La Nouvelle-Calédonie soulève de grandes difficultés; d'abord, le transport des récidivistes constitue une charge des plus onéreuses pour le Trésor; en outre, il n'y a plus dans cette colonie de place pour eux; la transportation accroît tous les ans la population d'un millier d'hommes, et, d'un autre côté, il ne faut pas oublier qu'elle ne peut diminuer par les décès, puisque les transportés continuent à y séjourner comme libérés; ce serait enfin un danger pour la sécurité des colons que de faire venir, au milieu d'une population qui n'est pas déjà si facile à conduire, des convois de malfaiteurs de la pire espèce. Si le gouvernement se décidait à envoyer les récidivistes dans l'océan Pacifique, il faudrait alors prendre possession des Nouvelles-Hébrides, où une reconnaissance a été faite dernièrement par un navire de guerre français. Il a visité successivement les îles Apy, Aubrin, Cuba, Pentecôte, Spiritu-Sancto, Mallicolo; il a constaté partout une végétation plantureuse, un pays vierge donnant tous les produits coloniaux, de nombreux cours d'eau causant l'insalubrité du climat par les marais qu'ils forment au milieu des forêts; on pourrait l'assainir en pratiquant des coupées pour l'écoulement des eaux. Telles sont les conditions dans

lesquelles se trouveraient les récidivistes ou les libérés dans les Nouvelles-Hébrides; nous serions obligés d'y créer des établissements militaires pour les garder. Nous ne pourrions résoudre le problème de la relégation aux Nouvelles-Hébrides qu'au prix de très grands sacrifices. Pourquoi ne nous servirions-nous pas de notre colonie pénitentiaire de la Guyane et de notre colonie africaine du Gabon?

On nous dira que les climats de ces colonies sont malsains et que l'on ne peut pas, dans ces conditions, y envoyer les récidivistes. A cela nous répondrons que, dans ces colonies, résident, pendant trois années, des officiers et des soldats d'infanterie de marine, des marins, des fonctionnaires. Les troupes ont eu souvent des marches pénibles, des combats à livrer; pourquoi donc les récidivistes ne pourraient-ils pas résider là où sont nos soldats, et où ils n'auront que des travaux bien peu pénibles pour leur installation?

Ces deux colonies sont très bien disposées pour les recevoir, et nous serions certains de ne plus les revoir en France. A la Guyane, nous sommes entourés par les Hollandais et les Anglais, qui, peu flattés de les recevoir chez eux, s'empresseraient de les reconduire sur notre territoire; s'ils n'étaient pas pris par nos voisins, ils périraient infailliblement dans les marécages: c'est le sort qu'ont toujours eu nos forçats à Cayenne, lorsqu'ils ont voulu s'évader.

Au Gabon, l'internement des récidivistes est tout aussi facile; ils ne peuvent pas s'évader par l'estuaire du Gabon; nous avons là un stationnaire, un poste militaire, et de petits avisos sillonnent constamment l'Ogoüé. Les récidivistes ne pourraient pas partir par la plage, défendue par de redoutables brisants. Ils ne peuvent que se répandre dans l'intérieur, gagner les hauts plateaux. Nous ne pouvons que le souhaiter; ce sont peut-être nos récidivistes qui sont destinés à fonder les premiers établissements du Congo, à explorer les territoires baignés par le fleuve, pour arriver à planter leurs tentes sur les bords des grands lacs.

La Guyane et le Gabon nous offrent, selon nous, la solution du problème cherché par le gouvernement: immense territoire, exploitation agricole facile, difficultés presque insurmontables de retour, transports rapides et peu onéreux. Pourquoi donc irions-nous chercher cette solution dans l'océan Pacifique, où notre colonie pénitentiaire offre à peine de place aux transportés et

aux libérés ? S'il nous faut prendre les Nouvelles-Hébrides, ce sera pour compléter les territoires que nous sommes obligés d'étendre en raison de l'accroissement rapide de cette population. Si nous y reléguions aujourd'hui les récidivistes, nous serions conduits à nous imposer de grands sacrifices, et, dans bien peu d'années, nous nous retrouverions devant les mêmes difficultés que nous avons à surmonter en ce moment. »

Soit, transportons les récidivistes à Cayenne et au Gabon et ajoutons à la loi proposée un article additionnel ainsi conçu :

« *La fièvre jaune et les cannibales sont chargés de l'exécution de la présente loi.* »

— D'après le Code pénal danois, édicté en 1866, la récidive est frappée d'une aggravation de peine, mais seulement lorsqu'une disposition spéciale l'a ordonné. Il faut, de plus, que le second délit soit identique au premier et qu'il l'ait suivi à moins de dix ans de distance.

— La récidive, d'après la loi écossaise, est une condition d'aggravation, quelquefois considérable de la peine. Elle s'établit de deux manières : par la preuve d'une précédente condamnation, par la preuve de l'habitude et réputation d'un voleur (*habits and repute as a thief*). Si l'accusation veut se prévaloir de l'une ou de l'autre de ces circonstances, il faut qu'elles soient insérées dans l'acte même d'accusation, autrement elles ne pourraient être prouvées. La preuve doit en être faite avant la délibération du jury qui doit se prononcer sur elles aussi bien que sur l'accusation principale.

— Au moment où le problème de la récidive est abordé de nouveau, il convient de rappeler le remarquable écrit publié à Barcelone, en 1873, par M. Armengol y Cornet. L'auteur y définit la récidive, ses causes déterminantes, les circonstances qui l'aggravent ou la qualifient; il s'occupe ensuite de la peine à prononcer. Son travail est accompagné de précieux renseignements statistiques; l'expérience et l'histoire sont mises à profit. Enfin M. Armengol propose les moyens les plus efficaces à son avis pour obtenir une diminution dans le nombre des récidives. Cet ouvrage témoigne d'une érudition fermement assise, ainsi que d'une étude incessante de la matière traitée. On parcourt, en le lisant, la plus grande partie des législations

européennes et américaines. L'accroissement du nombre des récidivistes se produit à peu près partout; il y a donc, dans cet exposé des plus intéressants, un véritable service rendu à la science du droit pénal international.

En Espagne, l'administration ne signale qu'un petit nombre de récidivistes. Cela tient à l'absence du casier judiciaire, dont M. Armengol recommande instamment l'adoption. Mais, en fait, leur nombre est considérable. Il provient de la promiscuité qui règne parmi les condamnés, dans des prisons où l'administration ne sépare pas même les récidivistes des condamnés qui le sont pour la première fois.

Pour améliorer cet état de choses vraiment déplorable, M. Armengol propose une série de réformes telles que le rétablissement des aumôneries pénitentiaires, la formation d'un personnel spécial pour l'administration pénitentiaire, la surveillance de la haute police restreinte aux récidivistes, la réglementation du droit de grâce, la création de colonies agricoles, le patronage des condamnés.

Depuis l'époque où M. Armengol formulait ses vœux, une grande partie en a été réalisée. Depuis quelques années, l'Espagne est entrée résolument dans la voie de la réforme pénitentiaire; le gouvernement a créé un Conseil supérieur des prisons; l'initiative privée, inspirée par l'autorité même du livre dont nous parlons, a fondé une Société des prisons pour seconder les efforts du gouvernement en faisant un pressant appel à l'opinion publique; d'importantes publications périodiques, telles que le *Voz de la Caridad* et la *Reforma penitenciaria*, sont devenues les organes autorisées de cette grande cause et nous sommes certains qu'au prochain Congrès international, les progrès accomplis dans ce noble pays mériteront les suffrages et l'admiration de tous les autres.

— Le ministère de l'intérieur, en Angleterre, avait mis pour condition aux subsides qu'il accordé aux sociétés de patronage pour les prisonniers libérés, que ces sociétés feraient seulement participer à ces subsides ceux qui leur seraient recommandés par l'administration; il avait décidé, en même temps, que l'administration ne recommanderait que les libérés qui, pendant leur emprisonnement auraient, obtenu le maximum de *marques* fixé par les règlements. Dans une conférence tenue à Londres au

mois de décembre 1881, les délégués des sociétés de patronage s'étaient élevés contre ces dispositions. Ils avaient représenté que l'administration elle-même recommandait souvent des libérés qui pour n'avoir pas, en raison de circonstances particulières, mérité le nombre de marques voulues, n'en étaient pas moins dignes d'être assistés; les sociétés étaient réduites à leurs propres ressources pour leur venir en aide, et la charge était trop lourde pour leur budget. Les délégués invoquaient l'exemple des libérés de la servitude pénale qui ne sont pas soumis à des conditions aussi sévères, et demandaient que la règle fût modifiée en ce sens que les directeurs des prisons fussent autorisés à recommander aux sociétés de patronage des libérés qui n'auraient pas atteint le maximum des marques, toutes les fois qu'ils le jugeraient opportun. MM. Murray-Browne, Maddison, secrétaire du Comité central des sociétés de patronage, se chargèrent de présenter leur requête au ministère de l'intérieur, sir W. V. Harcourt, qui voulut bien y faire droit. Le *Reformatory and Refuge Journal* du mois d'octobre 1882 publie la lettre adressée à ce sujet par le ministre à MM. les secrétaires du Comité central.

— La criminalité, qui avait diminué d'une façon notable de 1850 à 1863, est restée à peu près stationnaire depuis cette époque. En effet, les prisons locales irlandaises, qui au commencement de 1851 renfermaient 10,084 prisonniers et 5,080 au commencement de 1855, n'en comptaient plus que 2,747 en 1863. Au commencement de 1880, le nombre des détenus s'élevait encore à 2,690. Le nombre des condamnations à la servitude pénale continuait à décroître; il avait été de 154 en 1879, contre 299 en 1863 et 518 en 1855. Mais nulle part peut-être, l'abus des courtes peines d'emprisonnement n'est plus sensible que dans ce pays. En 1880, 878 individus avaient été condamnés plus de *vingt fois* dans le cours même de l'année, et, en outre, 317 plus de *soixante fois*. L'ivrognerie est la source de ces condamnations répétées.

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 13 FÉVRIER 1883.

Présidence de M. BARBOUX, ancien bâtonnier de l'Ordre des avocats,
vice-président.

Sommaire. — Membres nouveaux. — Ouvrages offerts. — Rapport sur les comptes de l'année 1882 et le budget pour l'année 1883. — Communication de M. G. Bonjean au sujet du *Congrès international de la Protection de l'Enfance*. — M. le D^r Lunier. — Suite de la discussion sur la récidive: M. Fernand Desportes, rapporteur, MM G. Bonjean, Ch. Petit.

La séance est ouverte à 8 heures.

Le procès-verbal de la séance précédente est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, depuis votre dernière séance, le Conseil de Direction a nommé

MEMBRES TITULAIRES:

MM. HAVILAND;

D^r LE PILEUR, médecin de la Prison de Saint-Lazare;

P^r THÉNAUD, directeur de la Colonie agricole de Sainte-Foy.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Messieurs, j'ai l'honneur de vous soumettre la liste des ouvrages offerts à la Société depuis votre dernière séance:

Revue des progrès de la Science pénitentiaire pendant l'année 1882, brochure offerte par l'auteur, M. ÉMILE TAUFFER, directeur de la prison de Lepoglava.

26^e Rapport annuel de la Société royale de patronage pour les convicts libérés de Londres.