

doute, de nombreux cas d'indiscipline. En face d'un pareil état de choses, la Commission pénitentiaire, faisant droit à un vœu légitime exprimé par des membres de sociétés philanthropiques, a inscrit cette question au programme.

Questionnaire.

1. Le règlement intérieur de vos prisons autorise-t-il les visites aux détenus faites par des membres de sociétés de patronage et d'associations de bienfaisance?

2. Si oui, à quelle catégorie appartiennent les visiteurs, à quelles conditions les visites sont-elles autorisées et quelle a été l'influence de ces dernières?

Comme pour les précédentes questions, on demande l'envoi de brochures, rapports, etc., relatifs à ce sujet.

LA TRANSPORTATION ANGLAISE ⁽¹⁾

« Le système de la transportation, écrivait en 1854 M. de Tocqueville, repose sur une idée vraie, très propre par sa simplicité à descendre jusqu'aux masses, qui n'ont jamais le temps d'approfondir. On ne sait que faire des criminels au sein de la patrie ; on les exporte sous un autre ciel. » C'est en effet à ce caractère de simplicité que la transportation a dû la faveur dont elle a joui pendant si longtemps en Angleterre. L'histoire nous la montre pratiquée pour la première fois, en vertu d'un acte du parlement, sous le règne d'Élisabeth. On avait imaginé un procédé barbare, mais qui ne coûtait rien au trésor public : c'était de livrer des condamnés à des trafiquants à qui on permettait de les vendre pour la durée de leur peine, dans les colonies de l'Amérique. En attendant leur départ, les condamnés étaient entassés sur des pontons, prisons flottantes où la discipline la plus sévère ne pouvait empêcher tous les désordres, et qui n'ont été complètement supprimées qu'en 1858. Plus d'une fois les colonies américaines firent entendre des plaintes ; l'Angleterre ne voulut rien écouter jusqu'à ce qu'enfin éclata la guerre de l'Indépendance. On songea dès lors à bâtir des prisons ; mais, avant qu'aucun plan eût été arrêté, 15,000 criminels, réunis sur les pontons au milieu de la Tamise, jetèrent l'effroi dans toute l'Angleterre, et, en mai 1787, le gouvernement résolut d'envoyer quelques-uns de ces condamnés à 5,000 lieues de Londres, sur les côtes encore presque inconnues de l'Australie, que Cook venait d'apercevoir,

Si l'on ne considère que l'admirable essor des colonies australiennes, on comprend l'enthousiasme qu'excite chez certains esprits le système de la transportation. A quelques lieues de

(1) Cette remarquable étude est tirée d'un article sur le système pénitentiaire en Angleterre, publié dans la *Revue des Deux Mondes* du 1^{er} février 1873.

l'endroit où débarquèrent en 1788 les premiers transportés anglais, s'élève aujourd'hui Sydney, capitale de la Nouvelle-Galles du Sud, qui compte 500,000 habitants. C'est là, dit-on, un des résultats de la politique hardie qui a poussé l'Angleterre à jeter ses malfaiteurs au milieu d'un désert sans trop s'inquiéter de ce qu'ils pourraient y devenir. Cependant, en 1831, M. de Tocqueville était d'avis que le système de la transportation était aussi mal approprié à la formation d'une colonie qu'à la répression des crimes de la métropole. A l'appui de cette opinion, il faisait un tableau des désordres et des misères qui s'attachent au berceau de toute colonie pénale, il montrait les résistances qui ne tardent pas à se développer au sein de la colonie contre le système de la transportation, et les funestes divisions de classes, les ressentiments et les haines qui sont le résultat de l'application de ce système. Cette argumentation a trouvé, en Angleterre même, plus d'un partisan. « Veut-on se convaincre que les colonies australiennes se fussent aisément passées du secours de la transportation? Qu'on regarde en Amérique la colonie du Canada, en Australie les colonies de Victoria et de Queensland : jamais un condamné n'a touché le sol de ces colonies; peut-on dire que leur développement a été moins rapide et moins brillant? » Tel est encore aujourd'hui le raisonnement de beaucoup d'Anglais éclairés. C'est sans doute aller trop loin; en admettant que la transportation n'ait rien fait que n'eût pu accomplir cinquante ans plus tard l'émigration volontaire, on ne saurait méconnaître qu'elle a tout au moins le mérite de hâter l'arrivée de véritables colons en leur montrant et en leur préparant le chemin. Néanmoins, tout en lui rendant cette justice, on aurait tort d'oublier ce qu'elle a coûté à l'Angleterre de sacrifices, d'inquiétudes et de cruelles déceptions. Pendant plus de vingt ans, les premiers gouvernements de la Nouvelle-Galles du Sud se sont épuisés à empêcher les transportés de mourir de faim; ceux-ci, soit par paresse, soit, suivant l'expression de M. de Tocqueville, pour tromper les espérances de la société qui les avait frappés, refusaient de travailler et de semer le grain qui devait les nourrir. L'histoire des débuts de la colonie ne parle que de complots, de tentatives de révolte, de désordres de toute nature. Après vingt ans écoulés, en 1808, la Nouvelle-Galles du Sud ne comptait que 10,500 habitants; 7,000 n'avaient point encore achevé de subir leur peine, les

autres étaient presque tous d'anciens condamnés; le trésor public était obligé de pourvoir à la nourriture de 4,000 de ces condamnés, incapables de se suffire à eux-mêmes. Dix ans plus tard, en 1819, la population ne se composait encore que de 29,000 habitants. De 1788 à 1819, le gouvernement anglais avait dépensé dans la colonie 5,301,300 livres sterling ou environ 133,600,000 francs. N'y a-t-il pas, dans le simple rapprochement de ces chiffres, de quoi calmer bien des impatiences et dissiper plus d'une illusion sur ce qu'on peut attendre, au bout de quelques années de la fondation d'une colonie pénale?

Que serait aujourd'hui l'Australie, si la découverte des immenses prairies qui s'étendent au delà des Montagnes Bleues n'avaient inspiré à quelques colons anglais la hardiesse d'aller s'établir au milieu d'une population presque entièrement formée d'anciens malfaiteurs? Le gouvernement de la colonie eut la sagesse de leur concéder de vastes étendues de terre et de mettre à leur disposition le travail des condamnés. De grandes fortunes se firent rapidement par l'élevage des troupeaux de bœufs et de moutons; d'anciens libérés devinrent à leur tour propriétaires; la prospérité de la colonie ne cessa de grandir, et peu à peu le trésor anglais se trouva déchargé du fardeau énorme qui avait pesé sur lui pendant les premières années. Alors commencèrent à s'élever des plaintes et des résistances contre le système de transportation. Après avoir tant dépensé d'argent et d'efforts pour la création de la nouvelle colonie, l'Angleterre s'étonna d'abord qu'on lui demandât de renoncer à y envoyer, chaque année, quelques milliers de ses malfaiteurs les plus dangereux; n'était-ce pas uniquement en vue de sa sécurité que la Nouvelle-Galles du Sud avait été fondée? Pourtant on ne tarda pas à comprendre, même en Angleterre, qu'une colonie arrivée au point de se soutenir par ses propres forces et d'attirer dans son sein un large courant d'émigration volontaire ne peut se résigner longtemps à être le réceptacle des vices de la métropole. Les hommes qui, dans la colonie, ont intérêt à se servir du travail des condamnés sont naturellement moins nombreux que la masse des travailleurs libres, artisans et ouvriers de toute espèce; or, aux yeux de ces derniers, l'accroissement régulier du nombre des transportés ne peut être qu'une cause permanente d'abaissement des salaires; il se forme donc

peu à peu un courant d'opinions et d'intérêts hostiles au maintien de la transportation.

Tandis que la Nouvelle-Galles du Sud faisait entendre ses premières réclamations, on se demandait en Angleterre si la transportation avait eu, au point de vue purement pénal, les avantages qu'on en espérait. Le nombre des crimes n'avait cessé depuis le commencement du siècle d'augmenter en Angleterre; en 1812, on avait condamné à la transportation 662 malfaiteurs; en 1819, leur nombre s'élevait à plus de 3,000; en 1829, il avait atteint 4,500. Depuis que l'émigration volontaire avait pris le chemin de l'Australie, et que, grâce à l'arrivée de nouveaux pionniers, de rapides fortunes s'étaient faites à la Nouvelle-Galles, les condamnés anglais s'étaient habitués à ne plus considérer la transportation que comme un voyage d'émigration entrepris aux frais de l'État. Aussi des hommes éminents, tels que Bentham, Romilly, Abercromby, Wilberforce, l'archevêque Wathely, frappés des désordres qu'entraînait la transportation dans les colonies et de l'accroissement des crimes en Angleterre, n'hésitèrent pas à demander l'abolition du régime tout entier. En 1837, un comité de la Chambre des communes, présidé par sir W. Molesworth, et dont faisaient partie Robert Peel et lord J. Russell, conclut à l'abandon immédiat du système de la transportation, en déclarant qu'il contribuait à augmenter le nombre des crimes, qu'il était plus dispendieux qu'aucun autre système, et qu'enfin il était une injustice à l'égard des colonies australiennes.

Il ne faut voir dans ces conclusions radicales qu'une réaction trop brusque et en somme peu équitable contre la transportation; on était trop disposé à rapporter au système tous les abus qu'une politique plus éclairée ou plus habile aurait sans doute évités. En tout cas, le gouvernement anglais n'était guère préparé à la révolution que demandait le comité de la Chambre des communes. On renouça seulement à envoyer des condamnés à la Nouvelle-Galles du Sud, et on résolut de répartir tous les transportés entre l'île de Van-Diemen, au sud du continent australien, et la petite île de Norfolk. En outre, on combina une série d'épreuves que les condamnés devaient traverser avant de pouvoir s'engager au service des cultivateurs. Les malfaiteurs les plus dangereux seraient envoyés d'abord à Norfolk; en cas de bonne conduite, ils passeraient ensuite dans

l'île de Van-Diemen, où seraient conduits directement les moins coupables. Réunis dans de grands chantiers, tous les condamnés non libérés seraient assujettis à des travaux publics en plein air. La transportation deviendrait ainsi, on l'espérait du moins, un vrai châtiment.

Le gouvernement ne sut pas prévoir à quels excès pourrait se porter une population de plusieurs milliers de malfaiteurs entassés dans un petit espace sous la conduite de gardiens tout occupés de veiller à leur propre sécurité et bientôt atteints eux-mêmes par la contagion. Les prisons manquaient pour recevoir les condamnés, ce qui n'empêcha pas l'Angleterre d'envoyer à Van-Diemen, de 1840 à 1845, 17,000 transportés. Les scènes horribles qui eurent lieu dans cette île et dans celle de Norfolk ne peuvent être décrites. « Je ne veux pas, disait en 1847 lord Grey devant la Chambre des lords, je ne veux pas soulever votre dégoût en entrant dans des détails monstrueux. Le système a été effroyable, et c'est une honte qu'un tel système ait pu exister sous le pavillon anglais. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que la dépense a été très élevée, si élevée qu'elle eût suffi pour assurer en Angleterre même la punition efficace du même nombre de condamnés. Tandis que pour l'État la charge a été lourde, pour la colonie de Van-Diemen elle a été la cause d'une ruine complète; la plupart des colons ont été forcés de quitter l'île, et ainsi a été porté à cette colonie, autrefois très florissante, un coup dont elle a peine à se relever. » M. Gladstone, qui était en 1845 ministre des colonies, se hâta de suspendre tout envoi des condamnés à Van-Diemen et à Norfolk; mais il resta de cet échec que venait de subir la transportation une impression profonde dans l'esprit des Anglais. Aussi lorsqu'il fut question, quelques années plus tard, de créer de nouvelles colonies pénitentiaires; il n'y eut qu'une voix pour repousser ce projet, tant on craignait de voir se reproduire les désordres dont Norfolk et Van-Diemen avaient été témoins.

Le premier soin de lord Grey, qui remplaça M. Gladstone au ministère des colonies, fut de préparer une réforme complète du système pénal. Tout condamné à la transportation devait être soumis d'abord à un emprisonnement cellulaire de courte durée, puis être employé à des travaux publics en plein air; c'est seulement après cette double épreuve que le condamné pourrait obtenir, comme une sorte de faveur, d'être

envoyé en Australie avant l'achèvement de sa peine. A leur arrivée dans la colonie, les transportés recevraient un certificat de libération provisoire (*ticket of leave*), et pourraient chercher à se placer chez les colons. En cas de bonne conduite, la libération provisoire ne tarderait pas à se changer, même avant l'expiration de la peine, en libération définitive. C'est par ce système, mis en vigueur à partir de 1848, que s'est faite la transition entre le régime ancien et le régime qui fonctionne aujourd'hui; 1848 est donc une date importante dans l'histoire de la répression pénale en Angleterre.

Les essais entrepris depuis 1842 à Pentonville avaient démontré la supériorité du système de l'isolement au double point de vue de la crainte qu'il inspire aux malfaiteurs et de l'impression morale qu'il produit sur le condamné. Le travail solitaire, interrompu par de fréquentes visites du directeur, du chapelain, du maître d'école, étonne d'abord le détenu. Celui-ci se sent engagé dans une vie nouvelle, la plus contraire qu'on puisse imaginer à ses anciennes habitudes. La surprise douloureuse, mais salutaire, qu'il éprouve réveille en lui les germes d'honnêteté qu'on croyait étouffés, et le prépare à supporter le châtement qui lui a été infligé. Aussi n'a-t-on pas hésité en 1847, en Angleterre, à décider que tout condamné à la transportation passerait d'abord une année dans une prison cellulaire; cette période d'une année était la plus longue qu'on crût à cette époque pouvoir imposer aux condamnés. On sait quelles discussions se sont élevées au sujet de l'influence que l'isolement prolongé exerce sur la santé et l'intelligence des détenus. Sans doute la diversité des méthodes suivies pour l'application du régime cellulaire explique dans une certaine mesure la différence des résultats obtenus. Aucune expérience n'exige en effet, pour être décisive, plus de discernement et de précautions tant de la part des directeurs des prisons que de celle des médecins. En outre chaque pays n'est-il pas placé dans des conditions spéciales? Sans parler de la différence des races, ne faut-il pas tenir compte de la variété parfois si grande qu'on observe dans la nature des crimes, variété qui se trouve dans les antécédents, les habitudes morales, le tempérament physique des criminels? En Angleterre, la durée de l'isolement cellulaire, fixée d'abord à une année, a été réduite en 1853 à neuf mois; au contraire en Hollande des lois successives l'ont

élevée de six mois à deux ans; dans l'empire d'Allemagne, le code pénal de 1870 l'a portée à trois ans, et le législateur belge n'a pas craint en 1870 d'atteindre l'extrême limite de dix années pour les condamnés aux peines perpétuelles. D'après les rapports officiels du gouvernement anglais, l'expérience aurait démontré qu'après une année d'isolement l'application au travail était moindre chez les condamnés, et que même leur santé était souvent atteinte. Aujourd'hui encore quelques médecins des prisons trouvent excessive même une durée de neuf mois. Le médecin de Pentonville, dans son dernier rapport, attribue l'excellente santé dont les détenus ont joui en 1870 à des travaux de construction, grâce auxquels un grand nombre d'entre eux ont été employés au grand air au lieu d'être enfermés tout le jour dans leurs cellules.

En admettant d'ailleurs que l'isolement cellulaire pût être prolongé sans danger au delà d'une année, ni lord Grey ni le parlement n'auraient voulu soumettre exclusivement à ce régime des hommes destinés à être transportés en Australie. Eût-il été sage en effet de tenir ces hommes pendant plusieurs années dans d'étroites cellules au lieu de les endurcir aux rudes fatigues, aux intempéries des saisons, et même au contact des autres condamnés, qu'ils devaient retrouver plus tard dans la colonie? On pensa donc avec raison qu'il valait mieux, après quelques mois d'isolement, les employer en commun à des travaux publics. La presqu'île de Portland fut choisie pour la première application de ce système, qui devait bientôt recevoir une grande extension.

Mais on touchait déjà aux derniers jours de la transportation; reprise en 1849 dans l'île de Van-Diemen, elle dut être encore abandonnée trois ans plus tard. Des ligues s'étaient formées en Australie contre tout envoi de condamnés. Le gouvernement anglais ne put résister aux pétitions presque menaçantes des colons australiens, et en 1852 fut donné l'ordre de suspendre tout départ de condamnés pour l'île de Van-Diemen. La seule colonie qui restât ouverte à la transportation était celle de l'Australie occidentale. Quoique fondée en 1829, cette colonie, moins favorisée que ses aînées par les avantages du sol, ne comptait en 1850 que 5,886 habitants. Ce fut sur la demande des colons eux-mêmes que le gouvernement anglais commença vers cette époque à y envoyer des condamnés. L'espoir des colons n'était pas seulement de se procurer ainsi à bon marché le

travail qui faisait défaut, ils comptaient surtout profiter des dépenses considérables que le gouvernement serait obligé de faire dans la colonie pour l'établissement et l'entretien des condamnés. Comme le remarquait très justement dans son rapport de 1860 le colonel Henderson, que le gouvernement avait chargé d'installer les premiers transportés, ce qui manque à une colonie naissante, ce sont moins les bras que le capital. Le gouvernement anglais s'empessa d'accepter l'offre qui lui était adressée; mais, pour éviter un nouvel échec, il résolut de ne négliger aucune des leçons du passé. Si l'on n'envoyait dans la colonie que des condamnés, il était à craindre que, devenus trop nombreux, ils ne se livrassent à des désordres comme à Van-Diemen. Aussi s'efforça-t-on de maintenir une sorte d'équilibre entre la population libre et les condamnés; chaque navire qui partait d'Angleterre, portait un nombre égal de transportés et d'émigrants libres, la plupart anciens soldats à qui le gouvernement donnait le moyen de s'établir dans la colonie. En outre, au lieu de transporter les criminels les plus dangereux, on s'attachait à choisir dans les prisons anglaises ceux qui semblaient les plus résolus à travailler et à vivre honnêtement; ainsi la transportation était devenue une récompense. Ce nouveau caractère qu'elle avait pris peu à peu ressort de tous les témoignages recueillis dans l'enquête de 1863. On ne comprend guère chez nous le système de la déportation que comme un remède héroïque dont la société se sert contre les malfaiteurs qu'elle désespère de ramener au bien. Le gouvernement anglais, s'il eût été maître d'obéir à ses propres desirs, n'eût pas demandé mieux que de délivrer la métropole des criminels incorrigibles; mais la colonie de l'Australie occidentale demandait des travailleurs et non des forçats à surveiller.

Un coup terrible fut bientôt porté à la colonie par la découverte des mines d'or de Victoria. Ces mines devinrent le rendez-vous d'un grand nombre de libérés; aucune loi, en effet, ne permettait de les retenir après l'achèvement de leur peine. Tout en essayant de se défendre par des mesures législatives contre l'invasion dont elle était menacée, la colonie de Victoria adressa au parlement des plaintes très vives contre la transportation. En 1867, le gouvernement se résignait à interrompre tout envoi de condamnés. Quoique de 1850 à 1867 l'Australie occidentale eût reçu 9,669 criminels et un nombre égal d'émigrants libres, dont le

voyage et l'entretien avaient coûté à l'Angleterre plus de 50 millions de francs, elle ne comptait encore en 1870 que 24,785 habitants.

Longtemps avant que la transportation eût perdu son dernier refuge, l'Angleterre s'était demandé s'il ne serait pas possible de créer au nord de l'Australie, dans le golfe de Carpentaria, ou aux îles Falkland, ou même aux Hébrides, un nouvel établissement pénal. Un comité de la Chambre des lords étudia en 1856 cette question et entendit de nombreux témoins; la conclusion qui sortit de cette enquête fut qu'on ne devait pas songer à recommencer l'expérience tentée en 1787, et qu'il valait beaucoup mieux garder les criminels en Angleterre que de les envoyer sur une terre déserte ou mal préparée à recevoir des colons libres. « L'avantage de la transportation, disait le comité, n'est pas de reléguer dans un pays lointain les condamnés pour les soumettre à l'emprisonnement ou à des travaux publics; des établissements construits pour cet objet en Angleterre même auront toujours une supériorité incontestable sur des établissements coloniaux. La transportation doit servir à procurer du travail au condamné libéré en l'installant dans une société où le travail est déjà assez recherché pour qu'il puisse aisément s'y placer et ensuite s'y établir. Pour qu'une colonie soit propre à recevoir des condamnés, il faut donc qu'il y ait dans cette colonie une demande considérable de bras, soit pour des travaux publics, soit pour des exploitations privées, il faut qu'il existe déjà ou qu'il doive se former rapidement un noyau de population libre assez important pour empêcher une trop grande inégalité entre les deux sexes et entre le nombre des condamnés et celui des hommes libres. » Ces conclusions, empreintes d'une profonde sagesse, étaient l'œuvre d'hommes en général très favorables à la transportation; tout pays qui voudra par imitation de l'Angleterre, introduire à titre définitif la transportation dans son système pénal fera bien de les méditer pour s'épargner à lui-même de cruelles déceptions. Suivant la manière dont elle est pratiquée, la transportation peut être le meilleur des systèmes pénitentiaires ou le pire des expédients; en tout cas, l'exemple de l'Angleterre semble prouver qu'elle doit être envisagée surtout comme un régime exceptionnel et transitoire.

A. RIBOT, député.