

En définitive, nous fait observer M. R. Vaux, cette loi n'a qu'un très petit effet pratique; en effet, dit-il, nos détenus sont soumis au régime cellulaire et n'ont dès lors que de très rares occasions de se mal conduire. Si quelques-uns ne sont pas suffisamment disciplinés, on les laisse dans leur cellule sans livres, sans lumière pendant la nuit, et sans travail; après deux ou trois jours de ce régime, ils cèdent presque toujours et ces moyens nous suffisent. Dans le pénitencier de l'Est à Philadelphie, sur 1,000 convicts, il n'y en a pas dix par an pour lesquels on soit obligé de recourir au mode de punition dont il vient d'être parlé.

(Michigan.)

La libération conditionnelle n'est pas l'objet d'une loi dans l'État du Michigan, pourtant le gouverneur peut faire grâce aux prisonniers en leur imposant certaines conditions.

M. Randall, secrétaire trésorier du bureau des écoles publiques de l'État du Michigan à Coldwater, nous fait observer, en réponse à notre questionnaire, que la libération conditionnelle ne peut guère s'appliquer dans les États nouveaux. Dans le vieux monde, il est nécessaire de veiller au reclassement des libérés dans la société et de créer des Sociétés qui aident le gouvernement dans sa tâche; mais, dans les États de création récente, il serait impossible de surveiller les condamnés en état de liberté provisoire; il leur est, en effet, trop facile de mettre immédiatement des distances énormes entre eux et les autorités locales; du reste, le travail est abondant et le libéré trouve toujours à s'occuper, soit dans l'État auquel il appartient, soit dans ceux qui l'environnent.

ÉDOUARD PROUST,

*Ancien Magistrat.*

## « TRANSPORTATION » & « PENAL SERVITUDE »

### EXPÉRIENCES BRITANNIQUES

Le système d'après lequel les condamnations à des peines du deuxième degré (peines criminelles) sont exécutées en Angleterre, n'a pas été établi suivant des raisonnements *à priori* ou des principes empruntés à des théories abstraites. Il est, comme bien d'autres institutions anglaises, le fruit de modifications et d'améliorations successives amenées par les diverses situations dans lesquelles s'est trouvé le pays et par les demandes de l'opinion publique. Pendant plus d'un siècle la répression des crimes a été l'objet d'une attention continuelle et de discussions répétées. Des Comités nommés par le Parlement, des Commissions royales ont été constamment occupés à faire des enquêtes et des rapports à ce sujet; les actes du Parlement sur cette matière sont innombrables, et le Convict-système qui est maintenant en usage en Angleterre, est le résultat des réflexions et des délibérations de quelques-uns de nos plus grands hommes d'État, guidés et assistés par l'expérience de ceux que leur connaissance pratique du sujet avait rendu propres à l'étudier de la seule façon d'après laquelle on peut se procurer des renseignements sûrs et se former des opinions saines. Notre système actuel tire son caractère du système de la transportation, sur lequel il a été fondé, et qu'il a remplacé, système dont on peut dire qu'il avait été porté bien près de la perfection au moment où il devint nécessaire de l'abandonner. Il est donc indispensable, pour comprendre et apprécier notre système actuel, d'avoir quelque connaissance de la transportation et des diverses phases par lesquelles elle a passé, jusqu'au dernier perfectionnement qui, par ordre de

lord Grey, en avril 1848, fut appliqué dans la terre de Van Diemen et, plus tard, dans l'Australie occidentale, au moment de l'établissement d'un dépôt de condamnés dans cette colonie; car c'est de cette époque que date le plan d'établir des périodes différentes dans l'exécution d'une condamnation, des périodes accomplies en Angleterre et dans les colonies, de sorte que, quand la transportation proprement dite fut abolie et que la servitude pénale en Angleterre la remplaça, on ne fut pas obligé d'établir tout un nouveau système mais de remplacer tout simplement ce qui, dans l'ancien système, n'était plus possible. Les rapports et la correspondance parlementaire publiés par le gouvernement durant la période de transportation donnent une grande quantité de renseignements sur le fonctionnement de ce système, surtout celui du *Select Committee* de 1838. Cette période est très importante dans l'histoire de notre système; car c'est alors que le nombre des transportés atteignit les plus grandes proportions (4,920, en 1834, qui se réduisirent graduellement à 3,805, en 1838); le nombre total des transportés pendant le fonctionnement du système fut de 134,308.

L'exil volontaire comme alternative de la pendaison était commun au moyen âge. Sous le règne de Henri VIII, l'accroissement des crimes fut tel que 72,000 personnes furent, dit-on, pendues. Dans la 39<sup>e</sup> année du règne d'Elisabeth, le bannissement aux frais des comtés et des bourgs fut légalement reconnu comme une substitution à la pendaison et les maisons de correction furent encouragées. La loi des pauvres fut aussi votée. La transportation fut introduite sous le règne de Charles II, elle pouvait être infligée par les juges, à leur session trimestrielle, aux malfaiteurs, vagabonds et mendiants incorrigibles; par un seul juge, aux gens condamnés pour la troisième fois pour assistance à des réunions religieuses non autorisées; par un tribunal de juges, aux maraudeurs de Northumberland et Cumberland. L'acte de Charles II, confirmé par celui de Georges II, établissait que les criminels ainsi condamnés devaient se transporter à leurs frais, sous peine de pendaison s'ils y manquaient; mais, dans ce cas comme toujours, l'espoir de ne pas être pris rendait la menace de la pendaison inefficace, et on dut bientôt chercher des entrepreneurs de transportation, en leur donnant le droit de disposer du travail des condamnés. La transpor-

tation fut donc reconnue légale, comme substitution à la pendaison et autres condamnations. Cette pratique fut autorisée par l'acte de Georges I<sup>er</sup>, en 1717. L'exposé des motifs et la teneur générale de l'acte sont les suivants: « Les lois actuelles sont impuissantes à empêcher le crime; plusieurs criminels ont dû être mis à mort pour ne pas s'être exilés. Dans plusieurs colonies américaines, on manque de bras; toute personne condamnée au fouet ou à être marquée au fer chaud sur la main, ou envoyée aux Workhouse (travaux forcés), pourra être expédiée aux colonies d'Amérique.

» La cour qui aura condamné les criminels pourra les remettre à des entrepreneurs de transportation à qui ils devront la totalité de leur travail pendant la durée de leur condamnation; quiconque reviendra avant l'expiration de sa condamnation, sera passible de la peine de mort. Les entrepreneurs devront fournir caution pour l'accomplissement de leur contrat. »

La transportation fut donc établie comme une sorte de trafic d'esclaves; les coupables étaient mis aux enchères et vendus pour la période de leur condamnation par la personne qui était chargée par contrat de les transporter. Il est de fait qu'à un moment donné le prix était de 500 francs par tête. Quelquefois l'entrepreneur de transportation les relâchait pour une certaine somme d'argent, et l'on dit même que, quelquefois, des condamnés embarqués à Bristol étaient débarqués à l'île Lundy, dans la Manche. La mortalité parmi les prisonniers et la concurrence des marchands d'esclaves de l'Afrique amenèrent les entrepreneurs à réclamer un salaire, variant de quelques shillings à 12 livres (300 francs) par tête, qui leur était payé par la juridiction locale. Les colonies américaines, et surtout les Barbades, Maryland et New-York, protestèrent énergiquement contre cette invasion des criminels et l'on discuta le projet de les envoyer aux Indes Orientales ou en Afrique, mais sans résultat. Il arriva un moment, en 1776, où la difficulté dut être abordée de front. La guerre de l'Indépendance Américaine avait naturellement mis un terme à la transportation en Amérique, car le gouvernement ne pouvait diriger sur les colonies restées fidèles les criminels que les colonies indépendantes refusaient. Le gouvernement se trouva donc en face de deux problèmes d'une extrême difficulté, dont la solution nous est échue à nous autres, car nos aïeux ne purent la trouver. Ces deux problèmes

étaient : 1<sup>o</sup> de construire des prisons pour le grand nombre de prisonniers (1,000 par an, d'après M. Eden, en 1778) que l'on ne pouvait plus transporter; 2<sup>o</sup> de rendre les prisonniers libérés le moins dangereux possible à la société anglaise, soit par la crainte de pénalités sévères, soit par leur amélioration morale.

Pour loger les criminels, on ordonna la construction, aux frais des justices provinciales, de bâtiments pour les recevoir, et en attendant cette construction, le gouvernement autorisa l'emprisonnement, à ses frais, dans des pontons. Deux vieux pontons à Woolwich furent donc convertis en prisons et on y logea les condamnés employés aux travaux du port, des docks et des arsenaux. Cependant les prisons ne furent pas bâties par les autorités provinciales et le système des pontons dût s'étendre à d'autres établissements maritimes.

De provisoire qu'il devait être, le système des pontons devint général, et dura de 80 à 90 ans (de 1776 à 1857); car le système ne fut complètement aboli que quand on brûla à Woolwich les pontons *la Défense*; il en resta même un échantillon à Gibraltar jusqu'en 1875. Ce système fut sans doute amélioré; on en fit un moyen de répression distinct; l'emprisonnement dans les pontons pendant 5 ans équivalut à 7 ans de transportation; pendant 7 ans, à 14.

Mais combien de crimes et de corruption eussent été évités, si on avait exécuté le projet de l'emprisonnement cellulaire dans des pénitenciers, tel qu'il avait été conçu par le gouvernement! Pour se faire une idée des imperfections du système des pontons au commencement et même dans la suite, on n'a qu'à se reporter aux rapports officiels de cette époque. Howard appelle l'attention sur les conditions hygiéniques des pontons et une enquête montre que, d'août 1776 à mars 1778, à bord de *la Justicia*, 176 prisonniers sur 632 étaient morts, c'est-à-dire 30 0/0. Howard fait remarquer les améliorations qu'a values cette enquête; néanmoins, du 12 juillet 1776 au 12 décembre 1795, 1,946 condamnés sur 7,999, soit près du quart, moururent, principalement de la fièvre des pontons. Que de progrès ont été réalisés depuis cette époque! Au point de vue sanitaire, les prisons ont pris même les devants sur plusieurs autres établissements publics. La mortalité n'y est actuellement que de 13 sur mille, par an; et les épidémies y sont inconnues.

Pour la discipline, comme pour la mortalité, il est difficile de

rien imaginer de pire que les pontons. Tout le mal que peut engendrer la réunion des criminels de la pire espèce, sans autre frein que celui que pouvaient leur imposer des gardiens d'une classe tout à fait inférieure, et n'ayant que des idées très incomplètes sur la discipline, régnait à bord des pontons.

Les extraits suivants du rapport du Comité de la Chambre des communes de 1832 montrent clairement où on en était à cette époque :

« Les grands principes que votre Comité a tâchés d'établir sont la nécessité de séparer les criminels, et la sévérité de la répression pour effrayer les malfaiteurs. A ces deux points de vue le système des pontons est non seulement insuffisant, mais encore complètement opposé à leur application. Tout ce qui a été constaté sur les effets déplorables de la réunion des criminels dans les prisons à terre, le vice, la démoralisation et toutes ses conséquences inévitables, s'applique dans toute son étendue au cas actuel. Les condamnés, après avoir été enfermés pour la nuit, peuvent, dans certains navires, avoir de la lumière à bord jusqu'à 10 heures; malgré les règlements, on leur permet d'avoir des instruments de musique; les chansons en argot, les danses, les combats, les jeux vont leurs train; les vieux criminels volent les nouveaux venus; des journaux, des livres peu édifiants sont introduits clandestinement; les communications avec les anciens associés sont fréquemment entretenues; quelquefois même des spiritueux sont introduits à bord. Il est vrai que tout cela est contraire aux règlements; mais cette violation des règlements même ne montre-t-elle pas les défauts inhérents au système? Les visites d'amis sont tolérées, et, pendant ce temps, les condamnés sont exemptés de travail; cette exemption se prolonge même pendant plusieurs jours, à la requête de leurs amis; il est évident que ces communications ont le plus triste effet; non seulement c'est là une indulgence imméritée, mais les relations avec d'anciens camarades de vice devraient être empêchées. Les efforts les plus infatigables des ministres de la religion seraient insuffisants pour arrêter le courant de démoralisation qui coule ainsi de tant de sources différentes; mais, à moins que le témoignage de trois témoins digne de confiance ne doive être suspect, il paraît que ce n'est que le dimanche matin que l'aumônier communique pendant quelques instants avec les condamnés; pendant tout le reste de la semaine, il ne les voit jamais

» Le Comité est aussi d'avis qu'on met trop d'argent à la disposition des prisonniers ; outre celui qu'ils peuvent, sans beaucoup de difficultés, paraît-il, apporter à bord, outre celui que leur donnent leurs amis, ils reçoivent sur leur travail 0 fr. 30 c. dans la première classe et 0 fr. 15 dans la seconde, par jour. De plus, 0 fr. 60 c. par semaine dans la première classe et 0 fr. 30 c. dans la seconde, pour achat de tabac, thé, etc. Le reste leur est remis le jour de leur libération. On peut conclure de là que le ponton est loin d'être une terreur pour le condamné ; en effet, la vie y est considérée comme *assez agréable* ; et, quand un criminel a étouffé le sentiment de honte qu'une pareille dégradation doit exciter, il se trouve dans une bien meilleure condition que beaucoup de travailleurs qui n'ont pour toutes ressources que leur salaire journalier. »

On peut se demander si, à cette époque, le Gouvernement et le Parlement comprenaient leurs devoirs en cette matière ; il est évident qu'ils ne prévoyaient pas ou bien ne se souciaient pas des résultats qui allaient suivre. Les pontons étaient placés sous l'autorité des juges locaux ; ils nommaient le directeur et celui-ci nommait tous les autres employés ; quant à l'entretien, il était confié à des entrepreneurs (à raison de 950 francs par tête et par an, en 1776, somme bien supérieure aux dépenses nécessitées par l'entretien de chaque condamné). L'entrepreneur était en même temps directeur, et ainsi était appliqué le système d'esclavage des blancs, qui avait été le fondement des transportations premières. Un inspecteur des pontons fut nommé en 1802 ; mais, naturellement, il n'exerça pas le moindre contrôle. Il fut remplacé, en 1815, par un surintendant des pontons qui ne fut qu'un employé dans les bureaux du Secrétaire d'État. Cette charge fut abolie en 1847. Pendant quelque temps les fonctions en furent remplies par une personne sans titre ; jusqu'à ce que, en 1850, le Conseil des directeurs de prisons de convicts ait été établi. Depuis, tous les établissements concernant les convicts ont été placés sous l'autorité de ce Conseil.

A l'époque où le fatal expédient provisoire des pontons fut adopté, l'occasion s'offrit de faire revivre le système de transportation sur un autre continent et dans des conditions tout à fait différentes. On fit un premier essai à Sierra-Leone ; mais cet essai ne fut pas renouvelé à cause de l'insalubrité du climat. On songea ensuite à la côte orientale d'Australie, décou-

verte en 1770 par Cook et, le 13 mai 1787, la première expédition, comprenant 184 hommes et 100 femmes, partit de Spithead sous les ordres du commodore Philips et arriva à Botany-Bay, après un voyage de huit mois. Le 26 janvier 1788, les condamnés furent installés à Port-Jackson, à 5 milles de Botany-Bay. Le nombre annuel des transportés fut d'environ 474 jusqu'en 1816 ; le total, pendant ces 30 ans, fut de 14,236. Il est évident, d'après ce nombre et d'après les calculs de M. Eden, en 1778, estimant à mille par an le nombre des condamnés au logement desquels il faudrait pourvoir, et d'après le nombre des transportés annuels qui s'éleva plus tard, pour la Nouvelle-Galle du Sud et la terre de Van Diemen, à trois mille en moyenne et à 4,920, en 1834, que, durant ces trente années, notre système pénal reposait autant sur les pontons que sur la transportation.

Le Comité de 1838 s'exprime ainsi, en comparant le nouveau système de transportation à l'ancien :

« Les criminels transportés au siècle dernier en Amérique étaient envoyés dans des centres de population qui comprenaient des hommes sobres et honnêtes ; ils étaient déposés par très petits nombres au milieu d'une Société déjà formée et dont ils ne tardaient pas à faire partie.

» Dans la Nouvelle-Galle du Sud au contraire, les centres de population se composaient de la lie de la société, de gens incapables d'être en liberté au milieu d'aucune société, qui étaient envoyés des prisons anglaises et lâchés ensemble dans le désert, en compagnie de quelques gardiens chefs de travaux et de militaires chargés de les empêcher de se révolter.

» Les conséquences de cette étrange réunion étaient les vices, l'immoralité, des maladies effrayantes, la faim, une mortalité terrible. Les convicts étaient décimés par les épidémies durant le voyage, par la famine à leur arrivée et la cruauté la plus hideuse était exercée sur les malheureux indigènes. »

Telle est l'histoire primitive de la Nouvelle-Galle du Sud. On peut se demander si ces grands maux ne furent pas dûs autant au mauvais emploi que l'on fit des moyens dont on pouvait disposer qu'au système en lui-même. On aurait certainement pu en éviter un grand nombre, tandis que les maux inhérents au système des pontons étaient inévitables. Il est reconnu, de notre temps, que l'élément le plus important, le plus indispensable pour la bonne tenue d'une prison est la construction du local ;

bien aménager un vieux ponton était impossible; et d'ailleurs, les autorités ne l'essayaient même pas : si elles assuraient la surveillance des prisonniers, elles se considéraient comme satisfaites; et, même à ce point de vue, les résultats obtenus n'étaient-ils que médiocres. Si l'on passe en revue les idées qui présidaient au système de la transportation à cette époque, on verra que le but des promoteurs de ce système et de ceux qui le mettaient à exécution, était 1° de se débarrasser des condamnés le plus économiquement possible, ou de les garder avec le plus de profit et le moins de dépense; 2° de rendre la répression aussi effrayante que possible, en poussant la sévérité aussi loin que le permet la force d'endurance du corps humain. Quant à réformer les coupables, il semble que l'idée n'en soit guère venue à ceux qui auraient été en position de la faire adopter. Les résultats atteints sembleraient incroyables si on n'en avait pas des témoignages indiscutables; et il ne sera pas inutile de les rappeler parce qu'il existe, en ce moment, dans certaines régions, une tendance à déprécier les bienfaits des influences réformatrices et à ne compter que sur la sévérité vis-à-vis des criminels, tendance engendrée peut-être par une réaction contre l'excès du sentimentalisme dont on accuse notre système de répression.

Le système pénitentiaire que l'on adopta en 1799, comme on l'a vu plus haut, ne reçut un commencement d'exécution qu'en 1821, moment où fut terminée la construction de la prison de Millbank au prix de 11,450,000 francs. L'emprisonnement dans les pénitenciers devait d'abord, comme la peine des pontons, constituer une peine complètement distincte de la transportation; comme les pontons, les pénitenciers devinrent dans la suite un endroit d'emprisonnement pour les condamnés à la transportation, qui, dans certains cas, y passaient toute la période de leur condamnation, et, dans d'autres cas, n'y faisaient qu'un séjour plus ou moins long, et étaient ensuite embarqués pour les antipodes. Les premiers ne passaient pas en prison le nombre d'années que portait leur condamnation à la transportation; un système irrégulier de pardons avait été établi pour diminuer la durée de la détention; système basé sur l'équivalence arrêtée en 1779. Quant à ceux qui se trouvaient dans le second cas, ils étaient embarqués pêle-mêle sur un transport n'étant soumis qu'à une surveillance imparfaite; et alors commençait la corruption mutuelle, conséquence forcée des relations sans

contrainte entre gens dont la majorité n'avait que des habitudes criminelles ou dépravées.

La description suivante est tirée du récit d'une traversée faite à bord de *l'Hillsborough*, en 1798, par le D<sup>r</sup> Vanderkemp et trois missionnaires moraves, pour la Nouvelle-Galle du Sud.

« Environ 240 de ces malheureux étaient enchaînés deux à deux par les mains ou les jambes, sans autre lumière que celle qui passait à travers les écoutilles. D'abord les ténèbres, le bruit des fers, et les horribles imprécations des prisonniers se combinaient pour donner une image des régions de l'enfer. De plus, en peu de temps, une fièvre putride éclata parmi les condamnés, et en emporta 34 avant d'arriver au Cap; le navire était devenu répugnant au delà de toute description. »

Il se passa longtemps avant que le gouvernement songeât à fournir un aumônier aux prisonniers. On leur donnait bien des bibles, mais l'usage qui en était fait, n'était pas toujours celui auquel elles étaient destinées. Une fois, entre autres, on s'aperçut que les convicts jouaient aux cartes pour tuer le temps; et que ces cartes provenaient de feuillets de la bible collés ensemble, sur lesquels un artiste avait dessiné les figures habituelles, en ayant soin de faire les quatre valets aussi ressemblants que possible aux officiers supérieurs du bord. Il n'est que juste d'ajouter, en opposition au précédent tableau, que, dans une certaine occasion, les soldats préposés à la garde des convicts, qui étaient des Irlandais de caractère douteux, s'étant révoltés, les officiers armèrent les convicts et leur confièrent la surveillance de leurs geôliers jusqu'à l'arrivée du navire au port le plus rapproché.

A propos de la manière dont le système de transportation était mis à exécution en Australie, il serait oiseux de noter dans le détail les différents changements que comportent les règlements successifs. Chaque nouveau gouverneur semble avoir modifié le règlement suivant ses penchants; les uns étaient extrêmement sévères, d'autres avaient des sentiments de douceur et d'humanité. La plupart, probablement, n'avaient aucune expérience avant d'entrer en fonctions et se trouvaient dégagés de l'aide et du contrôle que l'on trouve dans l'opinion publique. A ces motifs, aussi bien qu'aux difficultés de la situation et à la diversion causée par les grandes guerres de cette époque, doivent être attribués plusieurs des mesures qui, nous le savons maintenant, ont été de véritables fautes, et ont conduit aux crimes et aux

scandales qui se sont imposés plus tard à l'attention du gouvernement. Une doctrine, qui certainement était faite pour rendre impossible l'établissement d'une Société bien réglée, était celle du gouverneur Macquarie, d'après laquelle la colonie avait été fondée pour les convicts et non pour les émigrants, et les premiers devaient être mis sur le même pied que les derniers. On encouragea donc le mélange des deux classes, et on confia à des convicts libérés des charges d'instituteurs, secrétaires dans les bureaux du gouvernement, et même de magistrats.

Le système doit avoir été très coûteux, car, en 1810, il n'y avait à la Nouvelle-Galle du Sud que 10,500 habitants dont 7,000 convicts sur 9,000 qu'on y avait envoyés ; 4,000 d'entre eux étaient entièrement entretenus par l'État.

Les condamnés dont on n'avait pas besoin pour le service de l'État, étaient assignés à des colons qui les tenaient dans un véritable esclavage. Jusqu'en 1810 cependant, les convicts étaient peu recherchés et on fut obligé d'accorder à ceux qui consentaient à les employer, des avantages tels que des concessions de terrains en rapport avec le nombre des condamnés employés. Mais, vers cette époque, on constata les ressources que présentait l'Australie pour la production de la laine.

La paix de 1815 permit à beaucoup de gens de consacrer leur temps et leur argent à des entreprises d'émigration ; et, à la longue, les colons devinrent si désireux de se voir assigner des lots de condamnés que l'abus, le favoritisme s'ensuivirent et régnèrent jusqu'en 1835.

Les convicts non employés par les colons furent divisés en six classes dont la première jouissait d'une liberté partielle, tandis que la dernière travaillait enchaînée ou dans les bagnes. Quand le condamné avait accompli une certaine période de sa peine, soit chez un colon, soit sous la surveillance directe du gouvernement, il pouvait recevoir un *ticket of leave*, qui lui donnait la liberté pour le reste de sa peine, mais à la condition de rester dans un certain district de la colonie (à moins de permission d'en sortir), de répondre à une convocation, soit une fois par an, soit une fois par trimestre, de ne pas porter d'armes à feu sans permission, etc. Cette indulgence reçut une sanction légale par l'acte 9 Georg. IV, cap. 83 (les tickets of leave n'étaient accordés d'abord que par un règlement du gouvernement) ; et les conditions dans lesquelles ils seraient délivrés furent réglées par les

actes 2 et 3 Will. IV, cap 62, s. 2 : tout condamné à 7 ans, devait subir *au moins* 4 ans de servitude ; tout condamné à 14 ans, 6 ; tout condamné à perpétuité, 8 ; mais ce minimum pouvait être augmenté par l'inconduite du condamné. Des grâces furent aussi accordées aux condamnés à 14 ans, après l'accomplissement des deux tiers de leur peine, et aux condamnés à perpétuité, après 12 ans. Une demande de la part d'un convict qui avait joui pendant six ans sans interruption d'un ticket of leave, et s'était bien conduit, était ordinairement transmise à la couronne, si elle était appuyée par quelque personne honorable de la colonie.

Les convicts assignés aux colons étaient tenus de vivre sous le toit de leurs maîtres, ne pouvaient pas travailler pour eux-mêmes, ne pouvaient pas sortir la nuit, ni aller nulle part sans une *passé*. Il est clair que ces règles n'étaient pas observées ; car les convicts pouvaient aller passer trois ou quatre jours par semaine à Hobart-Town, à condition de travailler le reste du temps pour leurs maîtres ; et les maîtres encourageaient parfois leurs mauvais instincts en leur donnant la liberté à condition d'avoir une part dans l'argent qu'ils pourraient acquérir ainsi ; les maîtres n'étaient obligés à fournir aux convicts que les choses de première nécessité (nourriture, habits, etc.) d'une façon libérale. Mais quand ils voulaient retenir quelqu'un à leur service, ils étaient obligés de lui donner quelque argent et de fermer les yeux sur certaines irrégularités ; d'ailleurs les convicts qui ne recevaient rien, se croyaient le droit de voler leurs maîtres en compensation.

Il est clair, que pour ces hommes, toute la punition de la transportation consistait simplement dans le fait qu'ils étaient convertis en esclaves d'un maître particulier ; car ils ne différaient des esclaves ordinaires qu'en ce que leur maître ne les possédait que temporairement et qu'il ne pouvait pas les punir lui-même, mais était obligé de porter plainte au magistrat. Le magistrat pouvait les condamner au fouet, aux travaux des routes ou à la chaîne. Un seul magistrat pouvait condamner à 150 coups de fouet jusqu'en 1833 ; à partir de cette époque, à 50 seulement. En 1834, le nombre des convicts dans la terre de Van Diemen était environ 15,000, les condamnations sommaires atteignirent à peu près le même chiffre, et le nombre des coups de fouet fut de 50,000. D'un autre côté, un convict maltraité pouvait se plaindre de son maître ; mais, pour cela,

il lui fallait s'adresser à une cour, située souvent à des centaines de kilomètres, composée de magistrats pour la plupart propriétaires de convicts ; il lui était donc difficile d'obtenir justice. Il est curieux de comparer le chiffre de la population à cette époque et de nos jours, et le total des punitions nécessaires pour la tenir en respect. Il y avait à cette époque 43,000 convicts dans la Nouvelle-Galle du Sud et dans la terre de Van Diemen, sans compter ceux qui se trouvaient dans d'autres établissements ; les convicts des pontons dont le nombre variait, vers 1828, de 3 à 4,000 ; plusieurs centaines au pénitencier de Mill-Bank ; environ 900, en 1838, et probablement autant à Bermuda, en tout 50,000. Ce nombre est représenté maintenant par 10,000 auquel on doit ajouter 2,000 tickets of leave. Les punitions corporelles infligées à ces prisonniers sont en moyenne de 66 par an ; comparez ce chiffre à celui de 158,000 coups de fouet qui, suivant le Comité de 1838, furent infligés dans une seule année à la Nouvelle-Galle du Sud et à la terre de Van Diemen ! Ajoutons que, dans la Nouvelle-Galle du Sud, de 1827 à 1837, la moyenne des exécutions fut de 65 pour les personnes libres, et de 262 pour les prisonniers, sur une population qui était, en 1836, de 77,096 habitants, dont 25,254 condamnés et 2,577 condamnées.

Deux grands inconvénients étaient fatalement attachés à ce système : 1° le pouvoir despotique confié aux colons sur les malheureux qu'ils employaient ; pouvoir qui dégénérait, ainsi que le remarque sir R. Bourke, en une conduite insolente, égoïste, impérieuse, violente, voisine de l'inhumanité ; 2° l'effet moral produit sur les condamnés, les grandes inégalités du traitement qu'ils avaient à subir, suivant le caractère des colons qui les employaient et la nature des travaux auxquels ceux-ci les assujettissaient. Ce système présentait des imperfections particulières pour les femmes condamnées, la dépravation de leur caractère ne faisait que s'accroître dans le milieu où elles se trouvaient, soit sur les navires de transport, soit dans les pénitenciers, soit à leur libération ; les colons respectables n'en voulaient pas chez eux ; elles tombaient donc dans la classe la moins honnête et plusieurs étaient ouvertement livrées à la prostitution. D'autres maux résultaient encore, non du système en lui-même, mais de la manière dont il était appliqué. Un exemple : « Un homme fut transporté pour vol dans une banque, le produit

du vol ne put pas être découvert ; sa femme l'apporta avec elle et se fit assigner son mari comme domestique ». On dit que, avant 1832, les transportés s'arrangeaient pour être assignés, peu après leur arrivée dans la colonie, à des personnes de leur connaissance et, en fait, devenaient libres.

Les convicts qui violaient les lois du règlement de la colonie pouvaient être condamnés à travailler sur les routes avec ou sans fers ou à être transportés dans un bagne. Il y eut souvent plusieurs bagnes, par exemple, à Newcastle, Port-Macquarie, etc. mais, en 1838, il n'y en avait plus que deux pour la Nouvelle-Galle du Sud, c'est-à-dire l'île de Norfolk pour les hommes, où il y avait, en 1837, 1,200 prisonniers, et Morton-Bay pour les deux sexes qui comptait, en 1837, 300 prisonniers. Dans les trois bagnes de la terre de Van Diemen, il y avait, en 1835, 1,173 condamnés. Ils ne pouvaient pas entrer au service des particuliers, (sauf chez les fonctionnaires du gouvernement), mais exécutaient des travaux pénibles, coupant des arbres, construisant les routes, enchaînés seuls ou deux à deux. Pendant longtemps une seule idée semble avoir prévalu dans la direction de ces établissements : celle d'une sévérité excessive. Aucun appel aux sentiments du condamné, aucune consolation religieuse. De plus, par une économie mal entendue, les surveillants étaient les convicts eux-mêmes. L'envoi au bagne inspirait donc beaucoup de crainte : l'extrême sévérité, les désordres et les crimes de toute nature, qui s'y commettaient, inspiraient une telle horreur aux convicts eux-mêmes que, d'après sir R. Bourke, on a de grandes raisons pour croire que des crimes entraînant la peine capitale furent commis dans l'île de Norfolk pour avoir une chance de s'évader pendant le transport. Pour arrêter de pareils crimes, on établit une cour criminelle dans l'île. Les crimes contre nature étaient si communs, à l'île de Norfolk, que sir G. Gipps estimait le nombre des coupables au huitième des condamnés. Des meurtres aussi étaient commis ; un libéré répondit à une question à propos d'un certain meurtre : « J'en ai tant vu que je ne sais pas duquel vous voulez parler. J'ai vu des hommes coupés en morceaux comme on coupe de la viande. J'ai vu 21 hommes exécutés, en une quinzaine, pour meurtres commis à Moreton-Bay, et causés par la sévérité des traitements ! »

On essaya naturellement de méthodes plus directes pour ser-

tir de ces bagnes. Plusieurs révoltes éclatèrent dans lesquelles périrent des surveillants aussi bien que des prisonniers. En 1827, les convicts s'emparèrent de l'île de Norfolk. En 1834, autre révolte : neuf convicts furent tués, onze condamnés à mort. Le révérend docteur Ullathorne rapporte que, quand il entra dans le cachot annoncer leur sort aux condamnés à mort, tous, l'un après l'autre tombèrent à genoux et remercièrent Dieu d'être enfin délivrés de cet horrible endroit. Le fatal résultat qui suivait les tentatives d'évasion, ne semble pas en avoir détourné les convicts. Du 3 janvier 1822 au 16 mai 1827, il y a eu 116 tentatives d'évasion ; 75 convicts, croit-on, périrent dans les bois ; un fut pendu pour avoir tué et mangé son camarade ; deux furent tués par les sentinelles ; 8 furent assassinés et six mangés par leurs camarades ; 24 arrivèrent aux districts coloniaux ; 15 d'entre eux furent pendus, ce qui fait en tout 101 sur 116 qui trouvèrent la mort.

L'idée de réformer le moral des convicts ne semble pas être entré dans l'esprit des auteurs du système de transportation ; pas d'aumôniers sur les pontons jusqu'en 1802 ; jusqu'en 1807, il n'y eut qu'un aumônier pour tous les transportés ; en 1803, un prêtre catholique condamné fut mis en liberté et put exercer ses fonctions ; d'ailleurs l'exemple partait d'en haut et ce ne fut qu'en 1825 que le gouverneur, sir R. Darling, commença à assister au service divin le dimanche avec sa famille. Jusqu'en 1836, l'île de Norfolk n'avait été visité qu'une fois par l'aumônier, en 1791.

En 1836, ce sujet attira l'attention des autorités, dans les colonies et en Angleterre, et des ordonnances furent rendues pour faciliter la construction de chapelles et d'églises et la nomination de ministres et d'instituteurs.

L'accroissement alarmant des crimes dont le nombre avait doublé, en Angleterre, de 1817 à 1831, amena la nomination d'un Comité de la Chambre des communes, en 1831. Il paraît, d'après l'enquête, que la transportation n'inspirait pas assez de crainte. M. Stanley ordonna donc, en 1833, que, pour l'avenir, tous les criminels endurcis devaient subir une grande partie de leur peine dans les bagnes ou sur les routes avant d'être placés chez des particuliers et que cette classe de *gentlemen convicts* dont la condition prospère poussait au crime en Angleterre, serait d'abord placée dans les bagnes, sans pouvoir éviter le châtement

dû à leurs crimes à l'aide de collusions dont nous avons parlé plus haut.

Le Comité de 1838 condamna entièrement le système de transportation tel qu'il avait été jusqu'alors, comme n'étant pas uniforme, comme n'inspirant pas de crainte aux criminels, comme corrupteur pour le convict et le colon et comme très coûteux ; et il recommanda la détention dans des pénitenciers à la place de la transportation. Lord Glenelg commença par ordonner que tous les convicts devaient d'abord passer par les travaux forcés, et qu'aucun d'entre eux ne serait assigné au colon comme domestique ou pour un service de luxe. Le gouvernement décida aussi que la proportion de la peine subie en Angleterre serait plus longue, qu'un plus grand nombre de convicts serait envoyé à Bermude (où il y avait un établissement de pontons formé en 1824 et où les convicts n'étaient pas traités comme en Océanie) ; enfin, on essaya d'améliorer la discipline dans la Nouvelle-Galle du Sud et dans la terre de Van Diemen. En 1840, la transportation fut complètement arrêtée pour la Nouvelle-Galle du Sud et, en 1842, un établissement de pontons fut ouvert à Gibraltar comme addition aux moyens de retenir les convicts avant de les envoyer gagner leur vie en Australie.

En 1842, lord Stanley posa les bases du système perfectionné que l'on entendait suivre à l'avenir et dans lequel il ne reste plus de place pour la distribution des convicts aux colons. On l'appela le système de l'épreuve ; il était basé sur l'idée de faire passer les convicts par plusieurs stages de surveillance et de discipline, avec l'espoir d'amener ainsi une réformation graduelle, et de stimuler le désir de bien faire en assurant à ceux qui se conduiraient bien, une amélioration de leur condition. Les stages par lesquels devaient passer les convicts étaient les suivants : 1° Le séjour dans des compagnies d'épreuve de la terre de Van Diemen. Tous les convicts devaient passer par ces compagnies, excepté un petit nombre dont nous parlerons plus loin. Elles étaient répandues dans la colonie, employées aux travaux publics sous la surveillance du gouvernement, là où leurs services étaient requis. Un instituteur ou un pasteur devait être attaché à chacune d'entre elles. 2° De là, le convict passait dans la période de liberté préparatoire, pendant laquelle il pouvait, avec l'autorisation du gouvernement, s'engager au service d'un particulier moyennant salaire ; mais, suivant sa conduite dans

la compagnie d'épreuve, il devait donner tout ou partie de son salaire au gouvernement, qui le retenait comme cautionnement et qui le confisquait définitivement en cas de mauvaise conduite; il était aussi soumis à d'autres restrictions qui ne lui laissaient qu'une liberté restreinte. 3° Le troisième stage était celui de ticket of leave qui procurait les mêmes avantages que sous l'ancien système. 4° Le dernier stage, enfin, était celui d'un pardon conditionnel. Mais, pour les convicts pour lesquels on avait des espérances particulières de réformation, et, d'un autre côté, pour les grands coupables, d'autres catégories furent ajoutées. Les premiers, choisis parmi ceux dont la condamnation était de 7 ans au maximum, passaient une période préliminaire de 18 mois au plus au pénitencier d'Angleterre, et, suivant leur conduite pendant cette période, étaient, à leur arrivée en Australie, placés soit dans la compagnie d'épreuve, soit dans la deuxième, soit dans la troisième catégorie. Quant aux condamnés à perpétuité, ou ceux dont les crimes présentaient un caractère de gravité particulière, et qui avaient été condamnés à 15 ans ou davantage, ils devaient commencer par le bagne de l'île de Norfolk.

La prison de Pentonville fut ouverte, en décembre 1842, pour fournir, avec Mill Bank, le moyen d'appliquer cette partie du système qui devait être exécutée en Angleterre; et, à partir de ce moment, le système d'emprisonnement cellulaire fut définitivement établi en Angleterre.

Le système d'épreuve constituait, en principe, un progrès considérable sur tout ce qui avait été fait auparavant. Ce fut un grand pas vers la séparation des prisonniers, qui est le fondement de notre système pénal; on reconnut la nécessité de l'enseignement moral et religieux; on posa des règles destinées à une application générale et systématique et fondées sur l'idée d'encourager la bonne conduite des condamnés; on fit appel, d'une façon générale, à des sentiments plus élevés que celui de la peur, et on s'efforça de maintenir la discipline par d'autres moyens que la sévérité et la force brutale. La peine que devait subir le condamné, fut réglée d'une façon certaine, ce qui n'avait pas lieu dans le système précédent. Mais, à peine le nouveau système avait-il été mis en œuvre, qu'il tomba par deux causes principales: 1° on ne s'était pas assuré les moyens propres à maintenir l'ordre dans la première catégorie des condamnés qui étaient assemblés pêle-mêle dans des conditions pareilles à celles

des prisonniers des pontons; les résultats devaient être les mêmes. Les employés chargés de la surveillance des compagnies d'épreuve étaient de capacité tout à fait inférieure; un grand nombre même étaient convicts; aussi l'insolence, l'insubordination et le vice et tous les crimes, lesquels prirent bientôt des proportions effrayantes; 2° les demandes de travailleurs dans la colonie furent insuffisantes pour que le deuxième et le troisième stage pussent être mis à exécution et cela ne fit qu'augmenter la difficulté; car on fut obligé d'établir des « troupes de condamnés à la disposition des colons » et dans ces troupes, employées aux travaux du gouvernement en attendant les demandes des colons, les mêmes vices régnèrent dans les mêmes proportions. Il y avait naturellement des différences d'un établissement à l'autre, mais, en somme, le gouverneur Latrobe put les décrire comme se distinguant « par un oubli complet de tout ordre et de toute décence ».

Dans ces conditions, on se demanda si le nouveau système constituait véritablement un progrès sur l'ancien; car, comme on le faisait remarquer, on avait au moins, dans l'ancien, l'avantage de la dissémination des condamnés, dont plusieurs tombaient en de bonnes mains et adoptaient un genre de vie respectable; tandis que les compagnies d'épreuve devenaient des foyers de vices; l'enseignement moral et religieux que la réunion des condamnés rendait possible, était tout à fait contre-balancée par les conditions dans lesquelles vivaient ces condamnés; et, d'ailleurs, ceux qui étaient chargés de cet enseignement n'étaient pas à la hauteur de leur tâche.

D'autres inconvénients se produisirent qui étaient dus à la façon dont le système était appliqué. Ainsi, on avait ordonné que les compagnies ne travailleraient à des ouvrages d'intérêt colonial que si le gouvernement colonial les payait: celui-ci s'en garda bien, et les compagnies furent bientôt caractérisées par leur « excessif désœuvrement ». Le règlement qui, pour assurer au gouvernement un contrôle plus efficace sur les condamnés de la deuxième catégorie, réduisait la durée des engagements chez les particuliers, fut trouvé gênant par les colons, et ce fut là un obstacle de plus à l'emploi des convicts par les particuliers. Bref, le nouveau système aurait dû être appliqué graduellement; au contraire, de 1840 à 1845, on transporta 17,637 condamnés, plus du double des transportés des cinq

dernières années; d'où, absence de bâtiments appropriés et d'employés qualifiés pour mener à bonne fin le système de réformation du convict. L'échec, en définitive, obligea à prendre des mesures provisoires pour permettre l'exécution des engagements pris envers les prisonniers de Pentonville. Ceux d'entre eux qui s'étaient le mieux conduits furent envoyés à Port-Philippe et à la Nouvelle-Galle du Sud comme exilés au lieu d'être envoyés à la terre de Van Diemen comme tickets of leave. La Nouvelle-Galle du Sud en reçut, en 1849, 1,670; ce furent les derniers convicts qu'on y envoya.

En 1846, M. Gladstone décida de suspendre provisoirement la transportation à la terre de Van Diemen, pour permettre de se rendre compte des vices du système et aviser à sa réformation. Cette suspension dura pendant l'année 1847 et partie de 1848. On songea d'abord à la formation d'une nouvelle colonie de convicts dans l'Australie du Nord; mais ce projet fut abandonné; et, en 1847, on prit une mesure des plus importantes pour l'établissement de notre système pénal. Lord Grey, d'accord avec sir Georges Grey, décida que chaque condamné devrait subir la première partie de sa peine dans un pénitencier d'Angleterre, d'après le système de séparation, le travail et l'enseignement moral qui étaient appliqués à Pentonville; qu'il serait ensuite relégué dans une prison d'Angleterre, de Gibraltar ou de Bermude, où il serait employé à des travaux publics et qu'il serait ensuite envoyé dans une colonie avec un ticket of leave, libre de se chercher un emploi à son choix (sous certaines mesures de police); et qu'enfin, il obtiendrait son pardon à la condition de ne pas rentrer dans le pays où il avait commis son crime.

L'essence du changement introduit par le « système d'épreuve » était que certaines parties de la condamnation de la transportation devraient être subies dans une prison du gouvernement (il faut considérer les compagnies comme une prison): là, il devrait être soumis à une discipline pénale bien définie et à des influences moralisatrices; pendant le reste de sa condamnation, il devait se louer ou s'employer lui-même à son profit sous le contrôle du gouvernement, dans le but d'assurer sa bonne conduite et son travail. Le changement opéré en 1847 fut: 1° que tous les condamnés devraient être soumis à la discipline et à l'influence moralisatrice du système de séparation, système qui

avait été trouvé si efficace pour les prisonniers de Pentonville, que les médecins des vaisseaux-transports firent les rapports les plus favorables sur leur conduite pendant la traversée, rapports confirmés par ceux des autorités coloniales sur leur conduite après leur établissement en Australie; 2° cette partie de la peine qui devait être subie dans les travaux publics, devait recevoir son exécution en Angleterre, sous la direction de gens capables, soutenus et retenus à la fois par l'opinion publique. Les établissements de Gibraltar et de Bermude ne répondaient pas, il est vrai, à ces conditions et contrastaient avec l'ensemble du système. Les convicts ne devaient être envoyés aux colonies, comme ticket of leave, qu'après avoir passé par la discipline des prisons.

Pour assurer du travail à ceux qui n'en trouveraient pas auprès des particuliers, le gouvernement consentit à faire exécuter, sans recevoir d'indemnité, des travaux coloniaux par les convicts; et afin de contre-balancer la démoralisation qui résultait, disait-on, de l'invasion de la colonie par les convicts, le gouvernement consacra certains revenus pour encourager l'émigration. On réclama à chaque convict 300 francs pour ses frais de transport, avant de lui accorder son pardon, et ces sommes furent consacrées au même but et aussi aux transports des familles des convicts qui désiraient aller les rejoindre.

Il est évident que le succès de ces arrangements reposait sur l'absorption des tickets of leave par les colons. La transportation en Australie en arriva à être considérée par les condamnés comme un avantage plutôt que comme une punition. C'était pour eux un encouragement à la bonne conduite et un puissant moyen de discipline dans les prisons anglaises. Mais, le transfert d'une prison d'Angleterre aux compagnies de la terre de Van Diemen ne constituait pas du tout un privilège; d'ailleurs, aussi longtemps que les condamnés étaient entre les mains du gouvernement, ils coûtaient cher à la nation. Comme la terre de Van Diemen n'aurait pas pu absorber tous ceux qu'on lui avait envoyés, d'autres colonies furent engagées à recevoir des tickets of leave.

Mais le rapport du Comité de 1838, qui s'étendait longuement sur les résultats de la transportation sur la population libre à la Nouvelle-Galle du Sud, avait produit un tel effet, que les colonies considéraient comme une honte d'être une colonie à convicts. La différence entre la tentative de former une nouvelle

société presque entièrement avec les convicts sans les avoir soumis d'abord à aucune discipline, ni à aucune influence moralisatrice (comme c'était le cas pour la même Galle du Sud) et le nouveau système de transporter des gens qui auraient été soumis à une discipline sévère et qui viendraient prendre leur place dans une société ayant déjà son existence, cette différence ne put pas décider les colonies à coopérer avec l'Angleterre, pour l'exécution du nouveau plan. Même, la Nouvelle-Galle, après beaucoup de discussions et de correspondance, finit par refuser de recevoir de nouveaux convicts à aucune condition et la colonie du Cap s'opposa même (au point qu'il y eut un commencement de révolte) au débarquement de trois cents convicts qui y avaient été envoyés de Bermude sur le navire *le Neptune*, en 1850, dans la pensée que la colonie consentirait, ou du moins ne ferait pas de grandes difficultés pour absorber un si petit nombre de condamnés. Seule, l'Australie occidentale qui, après vingt ans d'efforts, n'avait encore que six mille habitants, qui se trouvait dans un état de stagnation complète, et qui, sous l'influence de la découverte de l'or dans les autres colonies australiennes, aurait probablement fini par s'éteindre, demanda, presque à l'unanimité, à recevoir des convicts dans l'intention de se procurer des bras et aussi, sans doute, dans l'espoir de profiter des dépenses du gouvernement.

Des mesures étaient prises en même temps pour améliorer les conditions des compagnies d'épreuve de la terre de Van Diemen. La suspension provisoire de la transportation permit à plusieurs des condamnés de la deuxième catégorie d'être absorbés et dispersés au service des particuliers (la découverte de l'or en Australie laissa, sans doute, beaucoup de places à leur disposition chez les particuliers); par ce moyen on put diminuer le chiffre des compagnies et réduire le nombre des employés. Les compagnies furent logées dans des établissements qui permettaient la séparation des convicts et l'on put mettre ainsi un terme aux crimes contre nature. Aussitôt que le gouvernement impérial permit d'employer les convicts au service de la colonie sans indemnité, l'ouvrage ne manqua plus aux compagnies d'épreuve. Le système aurait donc peut-être donné de bons résultats pour tout le monde; mais les sentiments excités dans la terre de Van Diemen par la révélation des faits antérieurs à 1846, étaient si violents et si profonds, que rien ne pouvait

satisfaire les colons, si ce n'est la suppression complète de la transportation. Ils furent soutenus en cela par les colonies voisines et une ligue *australienne* se forma pour empêcher, par tous les moyens possibles, la transportation des convicts dans n'importe quelle partie de l'Australie. Au moment où les sentiments des colons prenaient cette tournure, la découverte de l'or vint ajouter de la force à leurs arguments; car on se demandait si une punition pouvait être considérée comme efficace quand elle avait pour résultat d'envoyer un criminel dans cette partie du monde où se dirigeaient tant d'hommes entreprenants avec l'assurance d'améliorer leur position.

En 1852, quand la transportation à la terre de Van Diemen ne forma plus par conséquent la base de notre système pénal, le seul débouché pour les convicts qui avaient déjà passé par les stages préliminaires de leur peine, devint l'Australie occidentale; le système qui y était suivi était celui qui avait été arrêté en 1847, avec une légère modification qui consistait en ce qu'un certain nombre des condamnés passaient la moitié de la période des travaux forcés dans la colonie. Les tickets of leave étaient dispersés dans tout le pays, partout où ils pouvaient trouver de l'emploi; ceux qui ne pouvaient en trouver étaient entretenus aux frais du gouvernement dans des dépôts établis dans tous les districts de la colonie et employés, après la construction de leurs propres demeures, à construire des routes, des ponts, enfin à exécuter des travaux publics dont la colonie avait besoin. Chacun de ces dépôts avait un aumônier protestant et un aumônier catholique.

Une grande prison cellulaire permanente fut construite à Fremantle pour les convicts qui n'avaient pas pu arriver aux stages de tickets of leave; les autres bâtiments avaient surtout un caractère provisoire, les hommes y vivaient ensemble, ils couchaient dans des hamacs. Plus tard, pour accélérer l'exécution des travaux publics au bénéfice de la colonie, des prisonniers qui n'avaient pas encore de tickets of leave, furent envoyés dans ces dépôts. Pour que la colonie ne fût pas inondée de convicts et dans le but de combattre les inconvénients qui seraient résultés de l'envoi d'un trop grand nombre d'adultes mâles dans la colonie (car on n'envoya jamais dans l'Australie occidentale de femmes condamnées, suivant le désir formel exprimé par la colonie), le gouvernement s'engagea à envoyer autant de colons

libres que de convicts. Mais la difficulté de faire de la transportation un élément essentiel de notre système pénal dans les conditions qui avaient été reconnues nécessaires, c'est-à-dire en ne permettant pas à l'élément convict de prédominer dans la colonie, devint bientôt manifeste. Car, non seulement les anciens colons, mais même les nouveaux, envoyés par le gouvernement, quittaient la colonie, attirés par les mines d'or et par des conditions plus rémunératrices par suite de l'absence de concurrence des convicts. Il est en effet évident que la transportation de condamnés dans une colonie ne peut avoir lieu qu'aux dépens de l'immigration, car le seul but des colons en recevant des convicts est d'obtenir du travail à bon marché et, par conséquent, les travailleurs qui doivent composer la grande masse des colons, ne sont plus attirés dans la colonie.

A tous les autres points de vue, l'Australie occidentale a répondu parfaitement à l'attente du public et prouvé la justesse des principes de lord Grey et de sir Georges Grey. Il règne dans la colonie autant d'ordre que dans la mère-patrie, le brigandage n'a jamais existé; la vie et la propriété sont parfaitement respectées et on n'a jamais soupçonné la prédominance du crime qui formait une tache si sérieuse dans l'histoire de la transportation dans les autres colonies.

Quand l'Australie occidentale devint un établissement pénal, on aurait pu supposer que des colons ayant des capitaux à leur disposition viendraient s'établir dans la colonie pour profiter du travail à bon marché, et qu'en peu de temps, la capacité d'absorption de la colonie aurait répondu à tous les besoins; mais la découverte de l'or dans la Nouvelle-Galle du Sud et dans Victoria, en 1850, arrêta le courant de l'émigration dans cette colonie, rendit plus que douteuse la possibilité pour l'Australie occidentale de devenir le seul endroit de transportation pour les convicts. La faute commise dans la terre de Van Diemen de verser dans la colonie un nombre de convicts bien supérieur à sa capacité d'absorption, ne fut pas répétée dans l'Australie occidentale; on s'aperçut bientôt qu'on ne pouvait y envoyer qu'un nombre très restreint de condamnés; d'autant plus que les colonies australiennes empêchaient sévèrement les convicts qui avaient fini leur peine de quitter l'Australie occidentale. Dans de pareilles circonstances, on proposa la formation d'une nouvelle colonie de convicts et plusieurs îles inoccupées

furent désignées dans ce but. Mais cela aurait été incompatible avec les principes qui étaient le fruit d'une longue expérience. Tant que les condamnés étaient en prison ou entre les mains du gouvernement, il était assez indifférent qu'ils fussent dans une prison d'Angleterre ou dans une prison coloniale, quoique en Angleterre l'expérience montra qu'ils étaient mieux conduits; mais leur peine étant subie, quel emploi, quelle occupation auraient-ils pu trouver dans un nouvel établissement? Et, en supposant que cette difficulté pût être surmontée, nous nous serions encore trouvés occupés à fonder une société dont les éléments prépondérants auraient consisté en criminels. L'expérience nous montrait qu'il ne faut pas y songer. On fut donc obligé de prendre de nouvelles mesures basées sur la nécessité de retenir en Angleterre tous, ou presque tous les condamnés à l'expiration de leur peine. C'est à cela que doit son origine l'acte de servitude pénale de 1853; sous ce nom était instituée une peine qui pouvait être subie en Angleterre pour les crimes qui auraient nécessité une condamnation à la transportation pour moins de 14 ans. Quant aux condamnés à des peines plus longues, on supposait que l'Australie occidentale suffirait à en absorber la plus grande partie. Cet acte remplaçait les condamnations à la transportation par les condamnations à la servitude pénale dont la durée correspondait à la période que le condamné passait en prison dans le système de la transportation par conséquent, aucune partie de la condamnation n'était suivie en qualité de ticket of leave. En 1857, un amendement à cet acte décida que les condamnations à la servitude pénale pourraient s'appliquer à tous les crimes passibles de transportation; et, afin de conserver l'influence inappréciable qu'exerçait sur le prisonnier la perspective d'obtenir une certaine rémission de sa peine, la longueur des condamnations correspondit avec celle des anciennes condamnations à la transportation, et la période de stage de tickets of leave fut remise en vigueur avec une durée correspondante. La transportation ne constituait donc plus un élément de notre système pénal et à partir de 1867 on cessa d'envoyer des convicts dans l'Australie occidentale pour donner satisfaction aux réclamations pressantes des colonies orientales de l'Australie.

Depuis 1857, les changements les plus importants dans notre système pénal se rapportent à la période qui suit la sortie de

prison du condamné. On a vu que jamais une condamnation à la transportation n'avait entraîné l'emprisonnement pendant toute la durée de la peine; une grande partie des criminels condamnés à la transportation n'était jamais envoyée aux colonies; ils subissaient la moitié ou les trois quarts de leur peine sur les pontons, et étaient ensuite relâchés. Les règles posées en 1853 et en 1857, remplacèrent cette coutume par le système du ticket of leave (libération conditionnelle). Mais, en 1863, le public, effrayé par les strangulations nombreuses qui furent signalées à cette époque, attribua l'augmentation du nombre des crimes au nouveau système. Cette accusation était sans fondement.

Une Commission royale, nommée dans la même année, recommanda, outre certains changements dans le règlement des prisons de convicts, une surveillance plus complète et plus sévère des tickets of leave.

Une exposition complète sur le système de prisons de convicts, tel qu'il a été arrêté à la suite du rapport de cette Commission, a paru dans un écrit préparé par l'auteur de cet article, pour le Congrès pénitentiaire de 1872. L'acte pour l'inspection des prisons de 1863, l'acte pour la prévention des crimes de 1869, et l'acte de 1870 sur les récidivistes, règlent la surveillance des libérés par la police. Après sa sortie de prison, le condamné est obligé de justifier lui-même, dans certaines conditions, de sa bonne conduite, si on a de justes raisons pour le soupçonner; un registre central des récidivistes concentre tous les renseignements à leur égard; ces renseignements sont imprimés et transmis à toute la police du royaume. La surveillance et l'enregistrement avaient longtemps constitué en Australie une partie essentielle du système de transportation. Cette dernière règle de notre système pénal actuel est donc, on peut le dire, empruntée comme les autres à la transportation.

La Société de patronage pour les prisonniers libérés, rend, en même temps, pendant la durée de la libération conditionnelle, des services inappréciables à ceux d'entre eux qui veulent mener une vie honnête, mais qui se trouvent sans amis, sans soutien et sans réputation.

Il peut être bon de donner un résumé succinct des principes que notre expérience a établis. Ces principes sont :

1° Un système bien entendu de peines secondaires devrait assurer la sujétion des condamnés à une période uniforme de discipline pénale propre à les détourner du crime par l'intimidation;

2° On devrait adopter tous les moyens possibles de développer chez les prisonniers les sentiments d'un ordre élevé, d'une façon directe, en leur donnant une instruction morale, religieuse et civile, et d'une façon indirecte, en assurant le travail, la bonne conduite et la discipline, autant en leur donnant l'espoir d'une récompense qu'en leur inspirant la crainte du châtement;

3° Dans le but de détourner du crime aussi bien que de réformer les prisonniers, il est à souhaiter que la première période de chaque condamnation soit subie suivant le système de séparation individuelle de Pentonville;

4° Avant de rendre au convict sa liberté entière ou partielle, on devrait le soumettre à un second degré de discipline, dans lequel il serait réuni aux autres prisonniers pendant le travail, et sous la surveillance des gardiens, et séparé pendant tout le reste du temps;

5° Des prisons bien construites, bien aménagées, assurant entre autres choses cette séparation, sont d'une extrême importance pour la réussite du système;

6° On devrait fournir une occupation à tout le monde et forcer ou encourager tout le monde au travail;

7° On devrait prendre soin de choisir et de former un bon corps d'employés habiles et responsables, pour surveiller et diriger le travail dans les prisons, et on devrait se garder de mettre les condamnés en communication, pendant le travail ou autrement, avec des gens libres sans responsabilité et dont le contact les empêche de travailler;

8° Les prisonniers libérés, disposés à mener une existence tranquille, devraient être guidés et encouragés dans leurs efforts; tous devraient être l'objet d'une surveillance attentive jusqu'à leur complet relèvement.

Colonel E. DU CANE.

(Traduit de la *XIX, Century*, avec permission de l'éditeur, par M. E. SCHLUMPF).