

etc...); la porte de la chambre elle-même doit autant que possible rester entr'ouverte. D'ailleurs, il incombe à la commission de surveillance de l'établissement de surveiller l'application de ce régime et d'en limiter la durée conformément aux exigences physiques et morales du jeune détenu.

4° La séparation individuelle s'impose tout spécialement pour les enfants originaires des grands centres de population.

5° Elle s'impose en particulier dès le moment de l'arrestation et pendant l'instruction. Elle offre de grands avantages dans l'établissement d'éducation, pendant les premiers temps de l'interne-ment, pour permettre : au directeur d'étudier le caractère, les aptitudes et les mœurs du jeune détenu ; au médecin, de constater s'il est indemne de tout germe morbide.

6° La séparation individuelle s'impose également (sauf avis contraire du conseil de surveillance) pendant les premiers temps de toute condamnation, surtout si cette condamnation est trop courte pour permettre à l'éducation pénitentiaire de produire ses résultats.

7° En conséquence, il importe d'établir dans chaque colonie deux petits quartiers de séparation individuelle. Dans le premier seront mis en observation les nouveaux arrivés, tandis que dans une annexe seront internés les punis (non incorrigibles), et les détenus par voie de correction paternelle. Dans le second seront détenus les incorrigibles de la colonie et les condamnés à de courtes peines (sauf à faire cesser cette séparation individuelle aussitôt que le conseil de surveillance le juge convenable).

8° Il y a lieu de faire cesser la confusion établie pour la loi de 1850 (art. 4) entre les condamnés de six mois à deux ans et les acquittés.

9° D'autre part, il y a lieu de supprimer la distinction établie par la loi de 1850 entre les condamnés de six mois à deux ans et les condamnés à plus de deux ans. Les uns et les autres doivent être d'abord séparés individuellement dans un établissement spécial ; puis les ruraux doivent être dirigés sur une colonie correctionnelle en France ou en Algérie, les urbains restant dans l'établissement, affectés aux ateliers industriels.

10° Après la cessation de la séparation individuelle de jour et de nuit, l'isolement doit toujours être maintenu pendant la nuit.

TRANSPORTATION & « PENAL SERVITUDE »

Les articles de M. Kennan, publiés dans la *Century*, puis réunis en volume (1), ont attiré l'attention sur le traitement infligé aux détenus en Angleterre, et particulièrement sur l'exécution de la *Penal servitude*. Le journal *The nation* publie à ce propos deux lettres des célèbres agitateurs irlandais Boyle O'Reilly et Michaël Davitt. Nous extrayons de la première datée de Boston, 23 octobre 1889, les passages suivants :

« Au souvenir de cette routine épouvantable de travail épuisant et de silence absolu, qui fait le régime des prisons d'Angleterre et d'Irlande, je me sens encore frissonner après vingt ans écoulés. C'est une punition qu'on ne devrait infliger ni à des hommes, ni surtout à des femmes, dont les émotions sont encore plus vives et plus fortes. C'est de l'inhumanité par voie de règlement; pour la plupart c'est la destruction, ce n'est de l'amélioration pour personne. Dans de telles conditions la réforme morale du criminel est anormale et incertaine, au premier souffle de la tentation les faibles barrières volent en pièces.

« Au contraire, les effets du travail par groupes dans la colonie australienne étaient absolument bienfaisants. Cette vie mettait en relief toutes les qualités de virilité, de loyauté et d'honnêteté qui se développent chez les soldats. En une année j'ai vu une amélioration extraordinaire dans un groupe de vingt prisonniers dont je faisais partie, bien que condamné politique.

« Ils étaient tous venus avec moi en Australie dans le même vaisseau que les autres prisonniers fenians de 1866-67. La plupart étaient des criminels de profession depuis longtemps, bien qu'encore jeunes ; c'étaient des bandits de grand chemin, des pilleurs de banques et des voleurs en grande majorité ; tous étaient anglais, la plupart même originaires de Londres. A peine eurent-ils été envoyés dans la broussaille, *le bush*, pour construire leur hutte, celle de leur officier et gagner leur vie dans l'indépendance presque complète du travailleur sur les routes, qu'ils commencèrent à développer leurs qualités d'hommes *pour la première fois de leur vie*. Quelques-uns devinrent des chasseurs et des trappeurs habiles, d'autres apprirent à tanner les peaux, d'autres s'occu-

(1) Londres : Osgood. Conf. *Bulletin* 1890, p. 133.

pèrent au jardinage des légumes. Très rapidement ils conçurent la fierté du travail qu'ils accomplissaient sur la route, ou autour du camp. Ils avaient leurs règlements spéciaux, pour punir la malhonnêteté et le mensonge. Celui qui appelait un autre « menteur », devait se battre avec lui sous peine du fouet, ou rétracter. La même punition s'appliquait au vol. En trois mois il n'y eut plus ni duel ni fouet. Un an après on voyait parmi eux des hommes dont je me rappellerai toujours le mâle caractère. Ils sont tous maintenant libres, sans doute, s'ils vivent encore, et ils mènent une vie honnête et industrielle.

« Au contraire, en Angleterre, un homme qui est libéré après avoir subi des années de servitude pénale, est absolument perdu pour la vie en commun. Il a été plié par une discipline de fer à des habitudes de soumission inhumaine : il a perdu toute confiance en lui-même, cette première base de la vie sociale. Toutes attaches, tous sentiments de relations avec l'extérieur sont rasés chez lui, comme les cheveux sur sa tête.

« La servitude pénale ne devrait pas être, comme elle est, une vengeance du Gouvernement. La transportation dans une colonie, où seraient assurés la liberté des uns vis-à-vis des autres et l'exercice des facultés du citoyen, assurerait la réforme de toute une classe de criminels qui sont maintenant dégradés au delà de toute expression. Entre le système russe et le système anglais, maintenant qu'il n'y a plus de transportation en Australie, il est difficile de choisir ; cependant l'exil en Sibérie avec ses associations, malgré toutes les horreurs du froid et la saleté des prisons (1), me paraît encore une punition plus douce et moins terrible que la discipline impitoyable, la réclusion, les horreurs continuelles de la faim, et la servilité dégradante qui est le régime ordinaire des prisons de convicts en Grande-Bretagne.

« Paul BAILLIÈRE. »

Cet article nous a suggéré l'idée de consulter les Anglais eux-mêmes sur les résultats de la transportation dans leurs colonies.

(1) Un rapport envoyé de Tomsk au *Callignani's Messenger* donne des chiffres intéressants. Tomsk, siège de l'unique Université de Sibérie, est en même temps le dépôt central des transportés. Mais sa prison ne contient de place que pour 765 hommes (490 valides et 275 malades), à raison de 4,8 pieds cubes d'air. Or le nombre des transportés arrivés à Tomsk fut en 1886 de 16.184 (dont seulement 14.866 furent dirigés au delà), en 1887 de 14.277 (dont 13.522), en 1888 de 15.014 (dont 14.239), en 1889 (jusqu'à septembre) de 12.000 (dont 11.000).

Le rapport officiel avoue que, vu le nombre des malades et l'insuffisance des locaux, on fut obligé de mettre un grand nombre de lits en plein air.

Certes les documents ne nous manquent pas. MM. Picot et Ribot (*Bulletin*, 1883, p. 6-15, 307-315) ont traité la question avec l'autorité de grands historiens. Des auteurs anglais nous ont déjà envoyé des notes précieuses (1883, p. 113-117, 181 s., 715-739). Des voyageurs comme MM. Léveillé et de Lanessan nous ont apporté leur expérience (1887, p. 375 s.) (1). Néanmoins, à la veille de voir se rouvrir ce grand débat historique devant notre 3^e commission du Congrès de 1895, nous avons tenu à consulter encore deux de nos collègues anglais les plus autorisés, MM. Tallack et Arthur Griffiths.

A. — Note de M. W. Tallack.

« Je considère, en ce qui concerne la transportation, que les convicts ont été le fléau des colonies australiennes. La mauvaise réputation qu'ils leur ont donnée a retardé pendant des siècles les progrès de l'ordre et de la civilisation. Les Australiens riraient de cette idée que la transportation des convicts ait été un bienfait pour les colonies. Un très petit nombre d'Anglais peuvent le croire, mais la généralité trouverait cette idée indéfendable.

« Regardez vos colonies de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie. Parmi vos plus chauds partisans du système de la transportation combien iraient volontiers s'y fixer, avec leurs femmes et leurs filles, côte à côte avec les condamnés les plus repoussants ? Et croyez-vous qu'ils aimeraient à se mettre en relations avec eux ?

« Que diraient-ils de la pensée de construire leurs habitations parisiennes près des bouches des égouts ?

« Non, les colonies pénitentiaires ont été infiniment préjudiciables aux intérêts de l'Australie. Je dirais même que leur influence pernicieuse persiste encore. La véritable civilisation de l'Australie a commencé lors de l'émigration libre qui s'est produite à la suite de la découverte de l'or en grande quantité. Et, plus tard, lorsque les colons libres furent devenus assez forts, ils s'opposèrent absolument au débarquement de nouveaux convois de condamnés.

« Ici, en Angleterre, depuis qu'on a imaginé un système de classement plus sévère, et un meilleur système de peines, il y a moins de convicts qu'autrefois. Dans nos maisons centrales — celle de Chatham par exemple — le nombre de prisonniers va toujours en diminuant.

(1) Conf. *Bulletin de la Société de législation comparée*, mars 1889, p. 337-348.

« La France aurait aussi un grand avantage à ne pas envoyer ses condamnés empoisonner la Guyane et la Nouvelle-Calédonie, lesquelles sans ce fléau de la déportation seraient maintenant des colonies libres et florissantes. »

B. — Lettre du Major Griffiths.

« Il serait difficile, je crois, d'établir que la présence des condamnés ait nuï aux progrès de la civilisation en Australie. Il est incontestable pourtant que l'existence même d'un nombre considérable de condamnés dits *emancipists* (c. à. d. jouissant d'une liberté conditionnelle) avait provoqué un abaissement considérable du niveau moral de la colonie. Ces hommes possédaient souvent une certaine fortune; entre eux et les colons libres existait un antagonisme constant et souvent ils trouvaient chez les gouverneurs aide et appui contre les émigrants honnêtes. Le relèvement et la réhabilitation d'un criminel passaient alors pour un plus noble but que la protection des intérêts du colon méritant et de bon renom.

« Peu à peu cependant, les colons libres devenant plus forts, ils purent relever la tête et faire entendre leurs réclamations. Ils tinrent à distance les déportés, se refusant à tout commerce avec eux, et créèrent un mouvement de propagande active et constante contre la transportation.

« La haine qu'ils portaient à ce système eût-elle suffi à en triompher? J'en doute; toujours est-il qu'elle contribua beaucoup à renforcer son impopularité qui ne faisait alors que croître et embellir en Angleterre.

« De 1820 à 1825 (je n'ai pas les textes sous les yeux et peut-être ces dates ne sont-elles pas absolument exactes), le système de la transportation eut à essuyer des attaques vives et nombreuses de la part des hommes les plus éminents, entre autres l'archevêque Whateley.

« L'opposition réussit à provoquer une enquête parlementaire vers 1836 ou 1837 et le rapport de la commission royale qui en fut le résultat est encore le travail le plus important que nous possédions sur la question.

« La commission rassembla de nombreux et fort intéressants documents et ses conclusions étaient tellement logiques et sans réplique que dès ce moment la cause de la transportation fut perdue.

« Voici les motifs qui déterminèrent la condamnation de ce système:

« 1° *Sa cherté était excessive.* Toute la charge en retombait sur la métropole qui avait à supporter les frais de transport, d'entretien et de nourriture des déportés et devait encore pourvoir à leur surveillance, en subvenant à l'entretien au loin d'un personnel fort dispendieux. Le seul avantage recueilli en retour se trouvait dans la main-d'œuvre, offerte gratuitement à la colonisation libre et qui, sans aucun doute, lui fut d'un grand secours. De là l'argument que les déportés contribuèrent beaucoup au développement de la colonie.

« 2° *Il frappait très inégalement les condamnés et ne réussissait ni à punir le crime ni à en détourner.* La discipline du déporté à son arrivée était une pure question de chance. On l'assignait à quelque colon et il pouvait tomber dans de bonnes comme dans de mauvaises mains, le plus souvent dans de mauvaises, tant était bas dans la colonie le niveau de la moralité publique. Souvent aussi sa femme ou ses amis le suivaient avec les biens mal acquis qui avaient échappé à la confiscation lors de son arrestation; le déporté était « assigné » à sa femme ou à son complice et, avec le capital qu'il avait apporté, ne tardait pas à améliorer rapidement sa situation.

« D'autre part, ce n'était pas un grand châtement pour le vieux routier (cheval de retour) de traverser les mers pour aller dans un pays où il retrouvait quantité de gens de sa classe; au contraire, pour l'homme d'une classe plus relevée, frappé pour une première faute, cet exil était particulièrement rigoureux.

« Quant à détourner du crime, l'effet semble avoir été négatif, car chez nombre de déportés la récidive paraissait devenue une véritable habitude.

« 3° *Il exerçait sur la population une influence délétère.* Le terrible accroissement dans la colonie de l'ivrognerie et de la débauche sous toutes ses formes en est la preuve incontestable.

« Les « équipes de travail », « chiourmes à la chaîne », ou colonies pénitentiaires présentaient en effet le spectacle des vices les plus répugnants, inséparables des agglomérations forcées de célibataires.

« 4° *Il était absurde de faire envisager à des criminels comme un châtement redoutable l'envoi dans un pays, que l'on représentait d'autre part comme devant offrir un si grand attrait à la colonisation libre, que l'on cherchait de toute façon à y pousser.* Le juge et l'agent d'émigration travaillaient ainsi parallèlement au même but.

« En 1839 la transportation à la Nouvelle-Galles du Sud fut arrêtée. Mais l'administration centrale ne pouvait supprimer d'un trait de plume le système tout entier; elle n'avait d'ailleurs rien à mettre à sa place. On pensa aussi que le système avait été insuffisamment expérimenté et l'on résolut de dériver le courant dans une nouvelle direction. La Tasmanie, ou Terre de Van Diemen, fut choisie comme colonie de la Couronne, se trouvant par conséquent dans l'impossibilité de protester. Elle fut bientôt remplie d'une nombreuse population de condamnés que l'on employa à d'importants travaux publics qui développèrent rapidement la colonie mais ne la rendirent jamais florissante. Les déportés libérés n'y prospéraient pas et l'encombrement devint tel que l'on dut chercher de nouveaux débouchés (*supr.*, p. 325).

« On essaya du cap de Bonne-Espérance qui se refusa à laisser débarquer le premier convoi, puis on créa l'Australie Occidentale et l'on envoya aussi des condamnés aux Bermudes et dans la forteresse de Gibraltar.

« Tous ces essais échouèrent. Le grand défaut de ces dernières méthodes, comme de la première d'ailleurs, gisait dans la difficulté d'exercer une surveillance et un contrôle effectifs aussi loin de la métropole.

« Une autre difficulté résidait dans l'impossibilité d'utiliser le déporté gracié ou libéré; on s'aperçut que ce n'était nullement le genre d'homme que l'on peut transformer en un colon laborieux et confiant en lui-même, seul véritable pionnier et fondateur d'une nouvelle colonie.

« Nous avons préféré reprendre les condamnés parmi nous; s'ils ne s'amendent pas avec les conseils et l'assistance de nos sociétés de secours ils sont du moins plus faciles à surveiller.

« En toute cette matière il faut se garder de négliger les objections administratives à la transportation pour n'insister que sur celles soulevées par les émigrants libres, dont beaucoup cependant ne lui étaient pas en fin de compte tellement opposés; elle leur procurait, en effet, la main-d'œuvre à bon marché.

« Les premières sont peut-être les plus graves.

« Veuillez excuser ce résumé rapide et abrégé des faits. Je voudrais vous faire lire le rapport parlementaire dont je vous ai parlé ainsi qu'un autre paru en 1862, et qui trancha définitivement pour nous la question. »

BIBLIOGRAPHIE PÉNITENTIAIRE

LISTE DES OUVRAGES (VOLUMES OU BROCHURES)

relatifs aux questions pénitentiaires
mentionnés par la « Bibliographie de la France »
pendant les cinquante dernières années.
(Du 1^{er} janvier 1842 au 31 décembre 1891.) (1)

5^e LISTE. — 1882-1891.

1882

- 126 Les récidivistes; par Joseph Reinach. In-18 Jésus, XII, 392 pages. Imp. Chamerot, librairie Charpentier. Prix, 3 fr. 50.
- 1405 Inauguration de la statue du père J. Rey, fondateur de la Société de Saint-Joseph et des colonies d'Oullins, de Cîteaux, de Saint-Genest-Lerpt, etc. In-8, 48 pages. Imp. de la colonie, à Cîteaux.
- 2450 Rapport verbal sur le nouveau Code pénal des Pays-Bas; par M. Charles Lucas, de l'Institut. In-8, 12 pages. Imp. Colas à Orléans. (Extrait du *Compte rendu de l'Académie.*)
- 2836 Les lois en préparation concernant la protection de l'enfance. Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour d'appel de Dijon, le 3 novembre 1881; par M. Léon Vèzes, avocat général. In-8, 75 pages. Imp. Darantière à Dijon.
- 2987 Le droit pénal dans la législation romaine; par Faustin-Hélie, de l'Institut, vice-président du Conseil d'État. In-8, 36 pages. Imp. et librairie Cotillon. (Extrait de la *Revue critique de législation et de jurisprudence.*)
- 3430 Étude sur la réhabilitation des condamnés. Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour d'appel de Grenoble du 3 novembre 1881; par M. Duha-

(1) Voir les *Bulletins* de février, mars, avril et mai.