

session présente ou bien où devait se tenir la session prochaine, j'ai prié mes collègues d'obéir aux statuts qu'ils avaient acceptés et de me remplacer comme président, puisque mes deux ans de fonction étaient expirés. Le choix de l'Union s'est porté sur un des chefs de la Cour de cassation de Vienne, M. le comte Kuenburg, qui jouit dans toute l'Europe centrale et en dehors de l'Europe centrale d'un juste renom de science et de talent.

Il a été décidé, en outre, que dans l'avenir l'Union, autant que possible, ne tiendrait plus ses assises que tous les deux ans. Les déplacements devenant plus rares grèveront moins les finances de chacun ; les rapports écrits et les débats oraux n'en seront sans doute que mieux préparés et plus approfondis. Le Bureau a été chargé de choisir lui-même le pays où siègerait le prochain Congrès. On a parlé d'une façon vague de la Hollande, de la Hongrie, de l'Espagne, du Portugal. En s'astreignant à suivre ainsi les étapes successives d'une association scientifique, on fait peu à peu son tour d'Europe, et, quand ce tour d'Europe on le fait avec des criminalistes, on s'aperçoit qu'on mêle aisément le joyeux au sévère, et l'on recueille à la fois sur la route des amitiés, des lumières et des distractions.

J. LEVEILLÉ.

LA

## TRANSPORTATION RUSSE ET ANGLAISE <sup>(1)</sup>

On sait que le dernier Congrès pénitentiaire de Paris a pris la résolution suivante : « La transportation, sous ses formes diverses, avec les améliorations déjà réalisées et celles dont elle est susceptible, a son utilité, soit pour l'exécution des longues peines pour de grands crimes, soit pour la répression des criminels d'habitude et des récidivistes obstinés. » Mais cette résolution n'a pas été acceptée sans de grandes résistances. La controverse a été très animée dans la première section et elle s'est renouvelée avec non moins de vivacité devant l'Assemblée générale. Nous sommes, pourtant, de ceux qui regrettent qu'elle n'ait pas eu plus de développement, qu'elle ait été un peu brusquement interrompue, et qu'en particulier l'école française, adversaire de la transportation, n'ait pas donné toutes ses raisons. D'ailleurs, on ne peut croire ni espérer que la décision du Congrès de Paris ait tranché définitivement cette grande dispute. Elle se renouvellera, sans doute, devant les Congrès qui se tiendront plus tard ; elle sera examinée de nouveau par les publicistes ; elle sera débattue à la tribune des parlements : *et adhuc sub judice lis est.*

Voilà pourquoi nous sommes heureux de signaler à l'attention du lecteur le livre de M. Foïnitsky. Ce n'est pas seulement parce que ce travail est d'une haute valeur, ni parce que son auteur porte un nom qui fait autorité dans la science du droit pénal, mais encore parce qu'il a été écrit dans un pays qui pratique depuis de longues années la transportation, et que nous n'avions jusqu'ici sur les résultats de cette expérience que peu ou point de renseignements. L'histoire de la transportation anglaise a été souvent écrite. Les conclusions de tous ces livres ne concordent pas entre elles, je le veux ; les uns ont soutenu que, grâce à ses convicts, l'Angleterre avait pu fonder ses puissantes colonies ; les autres ont affirmé que les malfaiteurs de Londres avaient toujours été de déplorable colons, point corrigés par un voyage lointain, point amendés

(1) La transportation russe et anglaise, avec une étude historique sur la transportation, par M. Yvan Foïnitsky, traduit par M. Georges Bonet-Maury, avec une préface de M. J. Leveillé. Paris, Lecène-Oudin, édit. 1895.

sous des climats nouveaux et par un milieu social différent, restés voleurs ou assassins, jetant le trouble et le désordre dans les sociétés naissantes du nouveau monde. Mais, au moins, celui qui veut étudier la question possède des documents sans nombre : histoires, brochures, pamphlets, rapports officiels, enquêtes parlementaires, discussions aux Communes et à la Chambre des Lords; et le travailleur consciencieux peut au moins espérer, après les avoir dépouillés, se faire une idée plus exacte de la vérité et formuler des conclusions personnelles. Notre transportation française a, elle aussi, ses admirateurs enthousiastes et ses détracteurs irréconciliables; mais les matériaux d'étude ne manquent point non plus. L'exil lointain dans la mystérieuse Sibérie et dans les îles russes d'Extrême-Orient que la Russie pratiquait bien avant Pierre le Grand ne nous est, au contraire, que très imparfaitement connu; nous n'avons guère que les récits des évadés sibériens: livres faits de colères et de passions, plus voisins de la légende que de l'histoire. Le nouveau livre de M. Foinitsky nous fournit enfin des renseignements plus sûrs. Ce n'est pas qu'il soit seulement consacré à la transportation russe; notre collègue de la Faculté de droit de Saint-Petersbourg a étudié l'exil pénal dans toutes les législations: dans l'antiquité, en Angleterre, en France: et il a même résumé divers systèmes de transportation pratiqués ou proposés dans d'autres pays de l'Europe. Son tableau de la déportation en Amérique et en Australie contient même un excellent résumé des travaux antérieurs, qui peut servir de guide à ceux qui abordent pour la première fois ce problème, et qui intéressera encore et instruira ceux auxquels il est déjà familier. M. Foinitsky, qui est un des adversaires les plus convaincus de la transportation — on l'a bien vu au Congrès! — a eu le rare mérite de vouloir être impartial et de savoir l'être. Qui ouvrirait le livre au hasard et lirait seulement certaines pages pourrait penser d'abord que l'auteur a eu pour but de montrer les bienfaits de la colonisation pénale. Sachons donc gré à M. Bonet-Maury d'avoir permis aux lecteurs de langue française qui ignorent la difficile langue russe de prendre connaissance de cet important ouvrage. Ce n'est pas, du reste, une simple traduction; mais presque une collaboration: certaines parties de l'ouvrage ont été condensées. Nous n'osons pas même reprocher trop vivement à M. Bonet-Maury d'avoir supprimé tout ce que M. Foinitsky a écrit sur la transportation française. Évidemment, sur ce point, le livre ne pouvait pas nous apporter de documents nouveaux; peut-être ne contenait-il pas

les plus récents, tant de Français eux-mêmes les ignorent encore! Et, cependant, eût-il été sans intérêt de voir comment un Russe conçoit la question au point de vue français et comment il nous juge?

Nous croyons, pourtant, devoir avertir ceux qui liront le livre de M. Foinitsky qu'ils ne doivent pas accepter sans réserves ce qu'il dit de la transportation russe; ce n'est pas, certes, qu'il faille douter de la parole de l'auteur, ni de la conscience scrupuleuse qu'il apporte dans ses recherches scientifiques; il nous dit de bonne foi tout ce qu'il sait et ne nous dissimule ni le bien, ni le mal qu'il connaît; mais sait-il tout, et connaît-il la vérité entière? Au Congrès, nous avons vu les Russes qui ont pris part à la discussion, profondément divisés entre eux; les uns — les avocats et les professeurs surtout — combattre avec ardeur, peut-être même avec quelque passion, la transportation pénale, affirmer qu'elle avait échoué en Sibérie, qu'elle était condamnée par l'expérience; les autres au contraire — et, entre tous, Son Excellence M. Galikine-Wraskoy, chef de la délégation — déclarer que leur pays n'abandonnerait point une pratique qui donnait les plus heureux résultats, et qui a fait de l'île Sakhaline une colonie pénale modèle. Évidemment, il y a là quelque obscurité: le Gouvernement russe ne prodigue pas les publications et les renseignements officiels; les enquêtes et les rapports, qui ne doivent pas manquer, ne sont point publiés et restent cachés dans les archives des bureaux. Et quelques russes ont peut-être appris, pour la première fois, des choses nouvelles en voyant les photographies de l'île de Sakhaline dans le *Monde illustré* (supr., p. 1213).

Faut-il ajouter maintenant les idées que nous a suggérées la lecture du livre de M. Foinitsky? Comme il arrive souvent, je me suis confirmé dans mes convictions, peut-être dans mes préjugés. Je reste partisan de l'exil des grands criminels et des délinquants d'habitude, mais sans nourrir d'illusions sur l'influence des climats tropicaux, et des sociétés en formation, sur l'amélioration des coupables. Ce sont ces illusions qui nous paraissent avoir amené les déceptions, les découragements, et c'est parce qu'elles ne se sont pas réalisées qu'on a un peu trop vite proclamé la banqueroute du système. Il y a un point hors de controverse que tous, adversaires ou partisans, reconnaissent, c'est que l'élimination des criminels dangereux par la transportation est un moyen puissant et efficace pour assurer le repos de la mère-patrie. Si les grands crimes sont relativement assez rares en France, et si les statistiques n'accusent

pas sur ce point une progression trop alarmante, on le doit en grande partie à la loi de 1854. Combien de crimes graves ont été évités par l'exil perpétuel des condamnés aux travaux forcés, et quelle heureuse influence a eue, sur la grande criminalité française, la disparition des libérés des bagnes ! En songeant combien d'assassinats, d'incendies, de vols dangereux, d'actes immondes contre la pudeur, sont commis par ceux qui sortent de nos maisons centrales, on reste effrayé de ce que pourrait être, aujourd'hui, le nombre de ces crimes, s'il y fallait ajouter encore ceux qui seraient commis par ces malfaiteurs les plus audacieux, et si la sécurité sociale n'était pas protégée par cette loi tutélaire.

Le problème n'est donc pas là : il est dans l'emploi de la main-d'œuvre pénale. Que convient-il de faire de tous ceux qui, après s'être souillés de crimes, sont ainsi rejetés pour toujours loin de la France ? C'est ici précisément que se sont produites les plus générales, mais aussi les plus dangereuses illusions. Toute une école, dont l'influence a été prépondérante pendant de longues années, a pensé, a enseigné que la transportation ne devait pas avoir seulement pour but l'exécution d'une peine, mais encore et surtout de peupler nos colonies. A ce compte, on a oublié que ces colons étaient de grands malfaiteurs, des coupables pervers qui ont à subir une peine, et dont le sort misérable doit servir d'exemple redoutable. On a cru qu'il suffisait de les soustraire au milieu d'une société pleine de tentations, pour modifier leurs instincts et leurs habitudes ; qu'on apprendrait le respect de la propriété aux voleurs, en les rendant propriétaires ; qu'en unissant un forçat à quelque fille perdue, on donnerait à ces deux êtres les sentiments de la famille. Ainsi, on a accordé des concessions de terres ; on a mis quelques-uns de ces hommes dans une situation à faire envie à beaucoup de nos paysans français, qui peinent durement sans pouvoir acquérir le coin de terre qu'ils convoitent ; et l'on s'étonne que, la légende aidant, les grandes peines aient perdu leur efficacité ! Puis, comme ces enrichis demeuraient, malgré tout, paresseux, méchants ou violents, on a déclaré que l'expérience était décisive, et qu'il ne restait plus qu'à effacer de nos lois une institution ruineuse pour la mère-patrie, dangereuse pour les colonies, inutile comme moyen répressif.

C'est l'histoire mal comprise de la transportation anglaise qui a jeté ces illusions troublantes dans beaucoup d'esprits français. Si on l'avait mieux étudiée, bien des déboires, sans doute, eussent été évités, et le livre de M. Foinitsky le démontre, je crois, une

fois de plus. Rien n'est, en général, plus mal connu en France que les institutions anglaises. Quelques publicistes qui les ont d'abord superficiellement observées, qui ont vu les résultats sans rechercher les causes profondes, s'enthousiasment pour elles et nous les font admirer ; nous les imitons alors maladroitement, sans préparation et sans prudence, essayant vainement de les faire fonctionner dans des conditions toutes différentes de celles qui ont été leur raison d'être primitive, et qui leur donnaient ailleurs leur caractère pratique. Ainsi nous a été révélé que les Anglais, ces maîtres colonisateurs modernes, avaient peuplé de leurs convicts leurs possessions américaines et australiennes ; et nous en avons tiré cette conclusion un peu simpliste, qu'il nous suffirait, nous aussi, de transporter nos forçats dans quelque possession lointaine pour fonder de florissantes colonies. Mais nous avons oublié de nous demander si nos transportés étaient bien les mêmes que les convicts anglais ; or, ils étaient tout autres. La justice répressive n'était pas tendre au XVIII<sup>e</sup> siècle, et elle l'était à Londres moins que partout ailleurs : tout criminel dangereux était pendu, et il paraît bien certain que des magistrats envoyaient alors à la potence des voleurs que nos juges actuels condamneraient probablement, tout au plus, à quelque trois mois d'emprisonnement. Ainsi s'opérait, dans le monde criminel, une sélection artificielle, mais sûre, qui éliminait, tout d'abord, les plus mauvais éléments. Dans un pareil système répressif, ceux que l'on condamnait à la transportation n'étaient évidemment point comparables à nos forçats et à nos récidivistes contemporains ; ils n'avaient d'ordinaire commis que des crimes peu graves ; ils n'étaient pas corrompus par le séjour prolongé dans les prisons ; ils étaient plus souvent malheureux que coupables. Les *Sturdy rogues* n'étaient en somme que les vagabonds et les mendiants d'une société moins policée que celle de notre temps. Ajoutez qu'on déporta aussi pour des crimes politiques et religieux, des hommes de haute moralité et dont l'ardeur même à défendre leurs convictions montre le caractère bien trempé. Que de tous ces éléments, joignant, à la force physique, l'énergie morale de la race anglo-saxonne, on ait pu faire de hardis pionniers ; qu'on ait pu créer une société nouvelle, d'abord indisciplinée, mais vaillante et résolue ; je crois qu'il n'y a point là sujet d'étonnement. Peut-on attendre rien de semblable de nos forçats, recrutés pour partie dans les bas-fonds des grandes cités, de nos relégués, de santé débile, anémiés et neurasthéniques, sans énergie ni physique, ni morale, les uns et les autres demora-

lisés et corrompus la plupart par un séjour préalable dans la promiscuité de nos prisons communes ?

L'histoire de la transportation anglaise nous aurait encore fourni, si nous avions voulu la consulter sérieusement, un autre renseignement : elle démontre — et, sur ce point, le livre de M. Foïnitsky prouve, après beaucoup d'autres, que les colonies ne se forment pas exclusivement avec des convicts — qu'il faut avant tout et surtout des colons volontaires, libres et honnêtes, auxquels est réservée la propriété des terres. La main-d'œuvre pénale peut alors avoir sa grande utilité, soit pour la création du capital social, l'exécution des travaux publics : défrichements, ports, routes, chemins de fer, monuments communs, soit, lorsque le transporté en est digne et à titre de récompense, pour fournir aux colons libres les ouvriers agricoles et industriels qui leur manquent. En Australie, avec les convicts recrutés comme je l'ai dit, les Anglais ont essayé, avant nous, de la colonisation purement pénale ; eux aussi ont tenté de distribuer les terres vierges à leurs condamnés ; ils ont échoué dans cette entreprise, et la lamentable histoire de Botany-Bay n'a pas une autre cause. L'expérience démontre que les colonies australiennes n'ont commencé à s'organiser que par la venue des colons libres, qu'elles n'ont grandi et ne sont devenues prospères que par l'effort d'hommes à l'esprit aventureux, et peut-être quelque peu désordonné, mais actifs, intelligents, résolus et forts, et qui n'avaient point subi la déchéance d'une condamnation. Oui, dans l'œuvre de peuplement d'une colonie nouvelle, la transportation a sa place marquée ; elle est utile, peut-être même nécessaire ; mais elle ne doit être considérée que comme la servante de l'émigration libre qu'elle favorise, rend plus facile et plus productive, qu'elle peut aider, mais non suppléer.

Le but qu'on doit se proposer par elle n'est pas principalement — il faut avoir le courage de le dire — de réhabiliter par la famille et le mariage des hommes souillés de crimes et de débauches et qui sont le rebut de l'humanité, mais de faire subir une peine, une vraie peine, la plus grave de toutes après la peine de mort, de la rendre terrifiante pour les malfaiteurs, et d'utiliser pour la colonisation la main-d'œuvre des condamnés. On a dit fort éloquemment au Congrès de Paris : la prison, c'est l'enfance de la peine, c'est l'idée ancienne qu'il faut abandonner ; la transportation est la peine de l'avenir, celle qui punit, reclasse et réhabilite. A mon tour, j'ajouterai volontiers : la transportation qui se propose pour but principal de peupler une colonie d'éléments pénaux,

c'est l'idée ancienne, vieillie, celle qui nous a valu tant de mécomptes ; la transportation de l'avenir est celle qui se gardera des illusions, qui saura rendre productive la main-d'œuvre pénale, et qui traitera les transportés comme des condamnés : *Servi pœnæ*.

Ce n'est pas que nous voulions refuser la récompense au repentir, quel que soit le crime commis, il est habile, il est bon et juste de permettre à un condamné de se refaire une place sociale. Parmi les condamnés aux travaux forcés, il en est qui ne sont pas irrémédiablement perdus ; les crimes de sang n'indiquent pas toujours des instincts malhonnêtes, l'assassin peut être un homme probe, travailleur et énergique ; quelques-uns n'ont été condamnés que pour des crimes passionnels. Il existe encore, je vous assure, dans les provinces reculées, des jurés qui ont moins d'esprit que les jurés parisiens, dont l'éducation morale ne s'est pas faite à la Comédie, et qui les condamnent. Ceux-là, surtout lorsqu'ils sont paysans, peuvent devenir des colons utiles ; mais la concession accordée au libéré ne doit jamais être qu'une exception, la récompense ardemment souhaitée d'un complet amendement, jamais accordée avant l'expiration de la peine. La loi de 1854 l'avait ainsi compris ; c'est en la faisant dévier de son but qu'on a créé la légende de « La Nouvelle » ; la réorganisation récente des travaux forcés et de la relégation, les règlements nouveaux qui ont été promulgués, sont inspirés par une idée plus vraie, une conception plus exacte des choses et produiront, nous pouvons l'espérer, des résultats meilleurs.

Ces règlements permettent en particulier la formation et l'organisation de ce que l'on a appelé les « sections mobiles » qui, si on pouvait vaincre certaines répugnances des gouvernements coloniaux, apporteraient peut-être la solution du problème de la main-d'œuvre pénale des transportés. S'il est vrai, comme je le pense, qu'il ne s'agit pas d'une distribution de terres incultes et du peuplement de quelques territoires inoccupés, mais seulement de travaux d'utilité publique, la question nous semble faire un grand pas. Ces travaux ne manquent pas dans notre empire colonial agrandi ; tout est à créer, non pas seulement en Guyane, mais encore dans nos possessions de l'Afrique, de l'Extrême-Orient, et dans notre plus récente conquête : l'île de Madagascar. Qu'on dirige sur les points où les travaux sont les plus urgents ces sections mobiles, soumises à une discipline impitoyable, armées de pelles et de pioches ; et on se rendra compte alors de quelle utilité peut être la transportation pénale pour les progrès de la coloni-

sation. La route de Majunga à Tananarive va être détériorée par les pluies : le sillon tracé par nos soldats s'efface déjà ; il y a là une belle route carrossable à créer ; pourquoi n'y emploierait-on pas les relégués ? Sans doute, les marais sont fiévreux, le travail n'y est pas sans danger, le climat est moins riant qu'à la Nouvelle-Calédonie ; mais doit-on hésiter à imposer à des condamnés le labeur que nos soldats ont accepté ? D'ailleurs, on peut faire en sorte qu'il y ait des ambulances et que la quinine ne manque point. J'ajoute que ce système n'a rien de nouveau et que, partout où il a été employé, il a réussi. Les colonies anglaises australiennes doivent une grande partie de leurs travaux publics aux convicts ; la Russie a utilisé les transportés pour la construction du Transcaspien ; enfin, les compagnies disciplinaires n'ont pas été sans rendre de sérieux services en Algérie. Ainsi s'ouvrirait pour la main-d'œuvre pénale un champ illimité d'activité féconde qui contribuerait, pour sa part, à la mise en valeur et au développement de la puissance coloniale de la France.

A tout cela, on n'a jamais fait qu'une objection sérieuse : on redoute que ces sections mobiles ne soient indisciplinées, que les évasions soient nombreuses, et que ces malfaiteurs soient un élément de troubles et de désordres dans les pays où ils seront dirigés. Je réponds que la discipline, quand on le veut bien, peut mater les caractères les plus farouches ; que l'évasion peut être assimilée à la désertion devant l'ennemi et punie des mêmes peines ; qu'enfin, les compagnies disciplinaires d'Afrique se composent par sélection des plus mauvaises têtes des régiments, et que, cependant, l'administration militaire en vient à bout.

Mais je m'aperçois que je me laisse entraîner trop loin par le livre de M. Foïnitzky. Il est pourtant bien d'autres questions qu'il faudrait traiter ; celle des libérés, par exemple, que je voudrais soumettre à une surveillance des plus rigoureuses, et, peut-être même, au travail à défaut de moyens d'existence ; celle aussi de la déportation des criminels politiques qui se pose dans des termes tout différents et que je juge, pour ma part, utile de prévoir. Je m'arrête, non parce que j'ai tout dit, mais parce qu'il faut savoir se borner.

E. GARÇON,

professeur de droit à l'Université de Lille.

DE

## VENISE A PALLANZA

(les Établissements pénitentiaires)

VENISE

Quand on est l'hôte passager de la ville des Doges, il faut un certain courage pour, s'arrachant aux splendeurs de la place Saint-Marc et franchissant le canal, se rendre aux tristes murs des établissements de la Giudecca. Mais j'avais contracté des engagements d'honneur scientifique : j'avais étudié, il y a deux ans (1), le système pénitentiaire du nouveau Code pénal italien ; je ne pouvais me dispenser de jeter les yeux sur l'application pratique donnée à la théorie législative.

Je dois à l'inépuisable courtoisie de notre éminent collègue, M. le directeur général Cicognani, la faveur d'avoir pu faire cet examen dans les conditions les plus favorables et les plus agréables.

Le 16 septembre au matin la gondole du Cav. Cesare Marchesini, directeur des établissements pénitentiaires de Venise, m'attendait au bas des marches de marbre rose de la Piazzetta et me conduisait au pied de la *casa di reclusione*, où je regus du directeur et de tout son personnel l'accueil le plus gracieux.

*Maison de réclusion* (2). — La *casa di reclusione* est un grand bâtiment rectangulaire en avant duquel se trouve l'administration et les dortoirs. Au fond, à droite, une vaste cour herbeuse ; à gauche les ateliers.

(1) *Bulletin de la Soc. de lég. comp.* 1893, p. 140. — *Conf. Bulletin*, 1893, p. 247 s.

(2) Je rappelle que la réclusion, peine type du Code italien, est appliquée suivant le système irlandais. On la divise en trois périodes : 1° séparation individuelle, au début, pendant une certaine fraction de la peine, qui ne peut en aucun cas être inférieure à 6 mois ni excéder 3 ans (art. 13) ; 2° isolement de nuit (régime auburnien) ; 3° régime des colonies (dans les îles de la Méditerranée), pour les réclusionnaires de bonne conduite qui ont subi la moitié de leur peine (art. 14). A Venise le 2° stade seul est organisé, mais on cherche, au milieu de difficultés très grandes, tenant à la topographie de la ville, à la cherté et à la rareté des terrains, à construire un quartier de 200 cellules, suivant les principes de l'Administration actuelle, qui désire voir exécuter dans les mêmes établissements les deux premières périodes.