

M. LE PRÉSIDENT. — Cette proposition est appuyée : par conséquent nous renvoyons la discussion à l'un des mercredis qui précéderont le 18 novembre. D'ailleurs, le bureau arrêtera cette date et vous serez convoqués en temps utile.

Ce point réglé, je demande à l'Assemblée si elle veut laisser en l'état la question tout entière, ou bien en détacher, comme le souhaitait M. Leveillé, la première partie, à cause de l'urgence qu'il nous a indiquée, en nous faisant entrevoir que, s'il rencontra ici l'assentiment général sur cette première partie, il pourrait présenter immédiatement à la Chambre une proposition dans ce sens et peut-être en obtenir le vote à très bref délai.

M. le conseiller PETIT. — J'aurais eu des observations à présenter, même sur les deux premières parties de la proposition de M. Leveillé : sur la première, parce qu'elle ne fixe pas de limite à son application, alors que le sursis peut être accordé pour des peines de cinq ans de prison, sur la seconde, parce qu'elle omet de préciser si elle comprend toutes les grâces indistinctement, ou seulement les grâces qui se réfèrent à des condamnations d'une certaine nature, ou ne dépassant pas une certaine durée.

M. LEVEILLÉ. — Je dois ajouter un mot à ce que j'ai dit. Je n'aurais certainement pas agi, sans en conférer d'abord avec M. Bérenger ; seulement je doute que l'initiative qu'a prise l'éminent criminaliste et qui a réussi au Sénat réussisse à la Chambre.

M. LE PRÉSIDENT. — Par conséquent, sous le bénéfice des observations présentées et de la très belle discussion qui vient d'avoir lieu, la question est renvoyée entière à la prochaine séance.

La séance est levée à 6 heures 15.

LA TRANSPORTATION EN ALLEMAGNE,

à propos d'une étude récente sur ce sujet (1).

Depuis que l'Allemagne s'est acquis un commencement d'empire colonial en Afrique, la question de la transportation, qui en était restée chez elle sur le terrain à peu près purement théorique, a pris une valeur d'application et une importance de premier ordre.

Elle sait maintenant où envoyer ses déportés, si elle se décide à admettre la déportation ; mais s'y décidera-t-elle ? Telle est la question qui se pose en ce moment avec une acuité extraordinaire et pour laquelle publicistes, professeurs et criminalistes, rompent plus ou moins de lances, dans un sens ou dans l'autre, en attendant qu'elle soit portée devant le Parlement.

Jusqu'alors la majorité des spécialistes paraît assez peu favorable à la transportation. Celle-ci, cependant, a trouvé d'ardents défenseurs, au premier rang desquels il faut citer M. le professeur Bruck, de l'Université de Breslau.

Il a ouvert le feu par une première brochure parue en 1894, intitulée : « Plus de maisons de réclusion » (*Fort mit den Zuchthäusern*) et dont il a été parlé ici-même (2). Bien entendu, les réponses et les objections ne se sont pas fait attendre ; et c'est pour y répondre à son tour qu'il revient sur la question dans une très intéressante, et parfois aussi très éloquente, petite brochure dont il convient de rendre compte ici avec le soin très détaillé et très minutieux qu'elle mérite.

I

Il n'y a pas à revenir longuement sur l'exposé théorique du système : il y a là un stock d'idées très connues. Ce sont tous les arguments, présentés d'ailleurs avec une force très convaincante, qui militent en faveur de la transportation pénale ; suivis d'un petit résumé du système personnel d'application pratique que M. le professeur Bruck avait déjà développé dans sa première étude de 1894.

(1) *Neu Deutschland und seine Pioniere* par F. BRUCK, professeur à l'Université de Breslau, (brochure de 66 p. chez Kœbner, Breslau, 1896).

(2) *Bulletin*, 1894, p. 710. — *Conf.*, 1895, p. 992 ; *supr.*, p. 88.

Mais je crois qu'on ne dira jamais assez tout le mal, et tout le déchet moral, produit par la détention à long terme; et c'est peut-être encore l'expérience de la transportation elle-même qui en a le mieux démontré l'influence néfaste et déprimante; j'entends de la transportation mal appliquée et détournée de son but.

L'irréremédiable déchéance morale qu'engendre la réclusion, la dépression physique qu'elle produit, les conditions dégradantes qu'elle fait au libéré et qui pèsent sur sa vie entière pour l'empêcher de se refaire une existence loyale et de reconquérir sa dignité d'homme à jamais perdue : cela on le savait depuis longtemps, et qui oserait le nier ?

Mais ce que la transportation, quand on a voulu l'imposer comme peine accessoire, à la suite d'une détention à long terme, a démontré d'une façon irrésistible, c'est l'incapacité de travail, désormais incurable, qui était le résultat de l'existence anormale des maisons de réclusion.

Tout habitué des prisons, et à plus forte raison quiconque en sort après un séjour de longue durée, est un élément déplorable de transportation ; car la transportation féconde est celle qui doit servir à utiliser, en la transformant, toute cette matière réfractaire à l'organisation sociale telle qu'elle existe dans nos sociétés un peu trop denses, un peu trop étroitement réglementées pour certaines natures. Mais, pour opérer cette transformation et ce relèvement, c'est sur le travail surtout qu'il faut compter, non pas le travail inutile, infécond et répugnant de nos prisons, mais le travail vraiment producteur, qui crée un monde nouveau en même temps qu'il peut refaire à l'homme une âme nouvelle.

Il faut donc, pour cela, pouvoir agir sur des éléments qui ne soient pas réfractaires au travail : voilà pour le côté moral.

Mais, si on considère le point de vue économique et le profit de la transportation comme instrument de colonisation, à plus forte raison est-il indispensable d'avoir affaire à des hommes en pleine vigueur, et, si je puis dire, de plein rapport.

C'est en partant de ces idées que M. le professeur Bruck avait proposé, en vue de la transportation, un système d'application dont je vais reproduire ici les grandes lignes.

Il y a d'abord deux modes de déportation qu'il écarte à peu près absolument, et pour les raisons qui viennent d'être dites. C'est en premier lieu celle qui n'est qu'un moyen d'exécution de la peine, consistant à transporter celle-ci aux colonies au lieu de la faire subir dans la mère patrie, avec possibilité de rapatriement une

fois l'exécution achevée; et c'est en second lieu celle qui intervient au contraire après coup, une fois la peine finie, comme une mesure de police sanitaire accessoire.

La déportation qu'il recommande, c'est la déportation immédiate et définitive : qui réunit à la fois l'exécution de la peine proprement dite et l'expatriation comme peine accessoire.

Le grand point, comme je viens de le dire, est de transporter le condamné avant qu'il ait été ruiné physiquement et moralement par le régime de la prison, et alors que sa puissance de travail est encore intacte (1).

La peine s'exécuterait dans des pénitenciers agricoles, constitués à la façon de petites fermes ou d'exploitations pénitentiaires.

C'est là que devraient, dans tous les cas, se passer les trois premières années du condamné: il y serait employé aux travaux d'exploitation ou à certains travaux publics sous la direction de l'Administration pénitentiaire. Sauf pour ce qui est du travail au dehors, ce serait le régime de l'internement.

Après ce premier stage très rude et très rigoureux, il pourrait être autorisé à fonder un établissement indépendant, sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Assurément la concession qui lui serait faite entraînerait le paiement d'une rente annuelle; et de plus, elle lui serait infailliblement retirée s'il la cultivait mal et qu'il en compromît le rendement.

Il peut être également placé chez des propriétaires libres ou d'anciens libérés devenus colons.

Tant que dure sa peine, il est soumis à un système de police et de discipline extrêmement rigoureux.

Une fois la peine finie, ce système disciplinaire se transforme en un système de pure surveillance administrative pendant un minimum de dix années; après quoi le libéré vit dans la colonie, et généralement dans l'établissement qu'il aura fondé, en pleine liberté et dans les conditions du droit commun.

Sa concession lui appartient: il est devenu un colon libre. Il s'est refait une existence et une patrie.

Ce n'est là qu'un bref résumé du système exposé par l'auteur dans sa brochure de 1894 (2).

Dans la nouvelle, il ne fait, pour ce qui est de la partie théo-

(1-2) Comparer sur tous ces points les idées exposées par M. Charvein sur la transportation à la Guyane, *supra*, p. 195 et 199.

rique tout au moins, que se défendre contre certaines objections qui lui avaient été présentées.

II

Le point important était d'abord de bien indiquer à qui devrait s'appliquer la transportation ainsi organisée.

Bien entendu, à un point de vue absolu, il faudrait exclure les tout jeunes gens et les vieillards. La transportation ne serait faite en principe que pour les criminels d'habitude ; et la période qui semblerait devoir lui être la plus propice serait celle de dix-huit à trente ans.

Dans la pensée de Bruck elle devrait donc, dans cette limite d'âge, s'appliquer surtout aux récidivistes.

Mais elle ne s'appliquerait pas forcément à eux seuls ; car, d'après le projet de Bruck, ce serait au juge, d'après chaque espèce, à la prononcer sur sa propre appréciation : il conviendrait donc d'admettre une transportation à temps et une transportation à vie ; la première serait sans doute particulièrement destinée aux condamnés primaires ayant commis un crime grave. La peine au lieu de s'exécuter dans la mère patrie s'exécuterait aux colonies, dans les conditions ordinaires de la transportation pénale ; et avec l'espoir que le condamné, après sa détention, serait tenté de garder sa concession et de finir là sa vie. En tout cas on ne lui permettrait de se rapatrier que s'il établissait qu'il aurait, au retour, des moyens d'existence assurés.

C'est donc en définitive la transportation à vie, destinée bien entendu plus particulièrement aux récidivistes, d'après des distinctions dont le juge aurait surtout l'appréciation souveraine, qui est l'objectif de l'auteur.

Son but, d'ailleurs, est de réduire le plus possible, comme point de départ de tout le système, les peines du délit primaire ; et son idéal serait de restreindre à une année le maximum de l'internement.

Donc, une peine d'avertissement en quelque sorte pour le premier délit, à moins d'infractions particulièrement graves susceptibles de déportation à temps ; et, au cas de récidive, une peine rigoureuse avec expatriation, et même le plus souvent la transportation à vie. Tel est l'ensemble du système.

Bien des divergences d'idées s'étaient produites. Quelques-uns avaient voulu distinguer entre deux classes d'incorrigibles ; ceux

dont l'incorrigibilité ne serait que relative et ceux dont l'incorrigibilité serait absolue.

La transportation ne serait faite que pour les premiers ; pour les autres, l'emprisonnement perpétuel, afin de les soustraire désormais à tout contact social.

D'autres avaient proposé l'inverse : l'ancien système de détention pour les premiers, la transportation pour les seconds, afin d'en décharger la mère patrie. Il semblait qu'on ne pût imposer qu'à ces conditions la peine si grave de l'expatriation définitive.

Bruck examine ces diverses opinions : mais cette partie théorique de son étude est celle assurément qui contient le moins de choses neuves. Ce qui nous intéresse tout particulièrement, c'est de savoir ce qu'on peut retirer du Sud-Ouest africain allemand comme pays de transportation, et, d'une façon générale, comme pays de colonisation.

III

Sous ce rapport, il paraît bien résulter des dernières missions envoyées par le Gouvernement allemand, que le climat du Sud-Ouest africain se rapproche de celui du Cap, dont les européens s'accoutument fort bien.

Quant au sol, les premières impressions avaient été plutôt un peu défavorables : pays sec, ensablé, où les sources sont rares, et par suite très peu propre à la culture. Mais on s'était laissé tromper par une zone bordant les côtes et d'assez mauvais aspect.

L'intérieur est arrosé par des fleuves dont les inondations à la saison des pluies sont plutôt une source de fécondité ; et, d'ailleurs, les pluies y sont tellement abondantes qu'il se forme dans les parties hautes comme des réservoirs d'eau utilisables pendant la sécheresse.

Il est vrai que pour procéder à l'élevage en grand il y aurait lieu de se livrer à d'importants travaux d'irrigation ; mais c'est à cela précisément que pourraient servir les transportés.

Ils seraient les pionniers de la première heure pour la mise en valeur du pays.

Ce qui ne veut pas dire que la petite culture, principalement celle des céréales, et sous forme de culture intensive, soit impossible à réaliser.

Sans doute quelques-uns des rapports des Chargés de missions lui sont très hostiles ; mais c'est pour des raisons économiques et financières plutôt que climatériques.

Les meilleurs observateurs s'accordent à reconnaître que le climat et le sol s'y prêtent à merveille.

Or ce qu'il faut au transporté pour son relèvement moral, c'est son petit lot où il fonde un établissement à lui. Il faut faire de lui un colon et un petit propriétaire.

Si on le destine à une sorte de prolétariat agricole colonial, au point de vue moral, tout sera compromis.

Tant qu'il reste interné au pénitencier, qu'il soit un agent de colonisation et un instrument pour dégrossir et défricher le pays, rien de mieux. Entré dans la période de la liberté successive, il doit faire l'apprentissage du travail personnel et de la propriété : il faut qu'il devienne un colon pour son compte (1).

Et, d'après le rapport d'Hindorf, le Sud-Ouest africain serait, paraît-il, un excellent terrain d'utilisation, non seulement pour les grandes plantations à mettre aux mains de gros capitalistes et de sociétés financières, mais pour les petites gens très miséreux qui alimentent en si grand nombre l'émigration allemande et qui ne demandent à leur nouvelle patrie qu'une petite installation où ils puissent vivre et une parcelle de terre où ils se refassent une existence assurée.

Voilà donc le but à atteindre lorsque la transportation sera entrée dans la période d'organisation définitive. Mais en attendant il y a une mission provisoire à remplir : c'est de rendre la colonie habitable.

Laisser ces premiers travaux aux frais exclusifs du Gouvernement, c'est rêver l'impossible.

Forcément le Gouvernement s'en déchargera sur des compagnies plus ou moins à chartes qui deviendront maîtresses du pays et feront la loi.

En utilisant les transportés, on épargne l'argent de l'État et on évite d'en passer par l'intermédiaire des compagnies.

Or, la description que l'on fait du pays à l'état brut suffit à montrer combien ce procédé de mise en œuvre est indispensable.

Pas de chemins ; les gros charrois ne peuvent se faire qu'avec des chars de 16 à 20 bœufs. Il faut donc, avant tout, créer des moyens de transport ; c'est une question de vie ou de mort.

Les futurs transportés seront les pionniers du Sud-Ouest africain allemand.

(1) *Conf.*, les observations de M. Leveillé, *supra*, p. 223 et 368.

IV

Restait, pour finir, à examiner les objections pratiques mises en avant contre les projets de transportation dans leur application à l'Allemagne.

Bien entendu elles ne peuvent guère se tirer que de l'expérience des autres ; et nous nous retrouvons alors en face de préjugés bien connus : les déboires de l'Angleterre, les désillusions de la France, l'échec de la transportation russe en Sibérie.

Il y a été bien souvent répondu ; et, pour ce qui est de la France en particulier, M. le professeur Bruck rappelle les excellentes explications fournies par M. Leveillé au Congrès de 1895 et qui démontrent bien que nous ne devons nous attribuer qu'à nous-mêmes et à nos procédés administratifs les quelques déceptions résultant de nos lois sur la transportation.

Je ne crois pas non plus devoir reproduire les développements donnés à propos de l'Australie. Il y a là des choses bien connues que l'on retrouve un peu partout. J'ai hâte d'arriver à l'opposition que le projet rencontre en Allemagne.

M. le professeur Bruck n'hésite pas à la mettre sur le compte de la routine administrative et de la bureaucratie allemande. Toutes les administrations se ressemblent, paraît-il ; et elles pourraient, suivant lui, prendre pour devise la formule *Quieta non movere*.

Il y a aussi, de la part des adversaires de la transportation, un procédé d'une sincérité douteuse qui consiste à ne l'envisager que sous la forme initiale employée par l'Angleterre et dont les inconvénients se sont révélés en Australie, au lieu de tenir compte des enseignements fournis par l'expérience. Pourquoi donc par exemple parler sans cesse de l'incompatibilité entre la colonisation libre et la colonisation pénale ? C'est ce mélange et c'est ce contact qui ont nui à la transportation australienne. Mais le Sud-Ouest africain allemand est assez vaste pour parquer la colonisation pénale sur des territoires réservés, ce qui n'empêcherait nullement les transportés d'être employés aux travaux généraux de l'ensemble de la colonie ou de louer leurs services à des colons libres dans la mesure où l'Administration pénitentiaire l'autoriserait, après expiration de la première période triennale passée au pénitencier.

Actuellement, ce ne sont certainement pas les colons libres qui pourraient se plaindre du contact ; car, jusqu'alors, le mouvement d'émigration du côté du Sud-Ouest africain est resté à peu près nul.

Il n'y avait guère là-bas au 1^{er} janvier 1895 que 1.200 européens en y comprenant les 600 hommes de troupe, et la surface du pays dépasse des trois quarts le territoire de l'Allemagne!

Il y a donc place pour tous et il se passera de longues années avant que la colonisation pénale soit une gêne pour la colonisation libre.

Bruck discute ensuite la question de frais et de budget et démontre assez facilement que le surcroît de dépenses nécessitées par le transport sera amplement compensé par les économies réalisées sur les frais de logement et d'entretien.

Reste alors une dernière objection, et c'est celle que nous avons entendu peut-être le plus souvent répéter en France, le défaut d'intimidation de la peine. Si dure que doive être organisée la discipline des pénitenciers coloniaux, la clientèle à laquelle ils sont destinés ne verra jamais dans cette perspective que l'attrait d'un voyage au long cours au bout duquel doivent se retrouver la vie en plein air, et bientôt une demi-liberté. Un pareil régime n'est pas comparable à celui de la réclusion à l'intérieur : la peine aura cessé d'être une menace.

Ou du moins elle sera trop dure pour les natures qui ne seraient pas foncièrement perverses, et qui seraient capables de souffrir, comme du plus atroce châtiment, de l'expatriation définitive et de l'éloignement de tout ce qui pourrait encore les rattacher à la vie ; tandis qu'elle deviendra insignifiante pour les endurcis dont le sentiment et la moralité se fussent entièrement émoussés au contact du crime.

Menace insuffisante à l'égard des plus dangereux, et peine excessive pour les autres ; n'est-ce pas là ce qui fait à la fois la faiblesse et la rigueur, et par suite l'inégalité absolue, donc l'injustice profonde de la transportation ?

Bruck a raison, je crois, de passer assez vite sur cette inégalité de la peine ; elle se retrouve plus accentuée encore dans la réclusion, avec cette différence que là l'individualisation de la peine est matériellement impossible, tandis qu'avec le système de transportation qu'il propose il y a double façon de l'atteindre, par l'intermédiaire du juge et par celui de l'administration.

Le juge qui prononce la transportation ne serait pas lié par un texte et aurait mission d'apprécier, suivant les individus, s'il doit ou non les expatrier ; et l'administration qui l'appliquée aurait à utiliser les services de chacun suivant les aptitudes et le mode d'éducation, de façon non seulement à tirer des transportés le plus

grand profit possible, mais de façon aussi à adapter la peine à la nature et au degré de culture de chacun des condamnés.

Il est donc impossible de prétendre à une individualisation plus approchée et plus complète.

Mais peut-être est-ce aussi cette individualisation vue à travers les rêves d'une imagination pervertie qui enlève à la peine tout caractère d'intimidation.

C'est du moins ce dont on se plaint en France, mais j'imagine que cela tient à deux causes auxquelles il serait facile de remédier, une discipline peut-être trop relâchée et les facilités d'évasion.

Avec les trois ans de rigueur que propose Bruck et l'adaptation progressive à la liberté par le travail, et un travail surveillé, contrôlé et sérieux, au risque de retourner au pénitencier, on sera vite au courant, dans le personnel du crime, des prétendues douceurs réservées aux transportés ; et, si l'on fait bonne garde pour empêcher les évasions, toutes ces illusions qui accueillent toujours la transportation à ses débuts, auront vite fait de tomber pour faire place à une appréciation plus vraie, plus conforme à la réalité, et de nature à lui rendre un caractère d'intimidation au moins égal à celui que peut produire le régime relativement doux des maisons de détention, régime auquel s'accrochent assez vite les vagabonds et les paresseux.

V

Mais l'Allemagne doit chercher dans la transportation la solution non seulement d'un problème pénal et économique des plus graves, elle doit l'envisager aussi et surtout au point de vue même de la question sociale.

Et c'est ce point de vue qui paraît déjà sur le point d'être assez sérieusement compromis par les projets en cours et par les débuts de la colonisation au Sud-Ouest africain.

Jusqu'alors on s'est surtout occupé de constituer de vastes sociétés financières auxquelles on a fait d'importantes concessions. Quelques-unes même sont aux mains des Anglais ; et, si l'on continue ainsi, tout le pays n'appartiendra bientôt plus qu'à quelques grandes compagnies ayant chacune un territoire vaste comme une principauté, et il ne restera plus de place pour le petit émigrant allemand qui continuera à fuir en Amérique.

Et malheureusement, les Chargés de mission sont revenus presque tous favorables à ces procédés de colonisation. La raison

qu'ils en donnent est l'impossibilité pour l'État de procéder à la première mise en œuvre; il n'y a que de grandes et puissantes compagnies qui puissent le faire, à l'exemple de ce qui s'est passé dans les colonies anglaises.

Et c'est parce qu'on veut fermer la place aux petits colons qu'on préconise exclusivement l'élevage à la façon américaine.

Sans doute on veut qu'il y ait des établissements agricoles individuels à côté de ceux des grandes compagnies; et, d'ailleurs, celles-ci n'auront d'autre rôle que de fractionner leur terrain pour le concéder à des particuliers; mais on ne veut admettre que de vrais capitalistes.

Pas de concession inférieure à 8 ou 10.000 hectares!

Et l'on juge de la première mise de fonds que cela représente. Non pas que le prix du terrain doive être bien élevé; on parle de l'abaisser à rien, au risque d'avilir entièrement la valeur du sol. Mais ce n'est pas le sol qui doit constituer le vrai capital de premier établissement; ce sont les troupeaux et l'appareil initial d'une plantation en grand et de l'élevage à l'américaine.

C'est toute cette fantasmagorie, dit Bruck, qui ressort des rapports de Dove et de Von Bülow. On rêve d'une nouvelle féodalité coloniale à constituer là-bas de toutes pièces: arrière la petite propriété!

Et quant aux émigrants sans ressources, on en veut juste ce qui sera nécessaire pour le service industriel et agricole du pays. Une féodalité de grands propriétaires et, au-dessous, un prolétariat agricole et industriel, voilà où cela doit conduire!

Au fond le pays est menacé d'être livré à la spéculation; et, de plus, c'est l'État seul qui en fera tous les frais puisqu'on parle de concéder le terrain à vil prix.

Le système des concessions gratuites est excellent lorsqu'on a en vue de fournir des terres aux miséreux de la mère patrie: cette façon de résoudre la question sociale date de loin, ce fut celle des Romains. Mais à quoi bon ce sacrifice si on ne s'adresse qu'à de gros capitalistes?

Puis, même dans le système de la gratuité, pourquoi ne pas imiter le procédé mixte de l'Angleterre qui faisait deux parts de chaque concession, un tiers cédé gratuitement et en pleine propriété et, de chaque côté, pour servir d'enclave, deux tiers en location, avec droit de préemption à l'échéance du terme? Si le concessionnaire a fait quelque épargne, à l'expiration du bail, il est à même d'acheter les deux bandes qui le touchent, de sorte

qu'au lieu de céder tout le territoire à rien, l'État se trouve en fin de compte avoir restreint la gratuité au tiers du pays et pour le reste l'avoir vendu à bon prix. Tout cela est très pratique et se concilie très bien avec l'établissement de petits émigrants qui arrivent sans le sou, mais dont on compte faire assez vite de petits propriétaires en mesure de s'étendre et de s'arrondir à bon prix.

Ce qu'il faut donc avoir en vue, car c'est la question aiguë des temps modernes, c'est l'initiation des masses à la propriété; et il n'y a que les colonies qui en fournissent la possibilité.

Au fond, tout le monde le reconnaît. Von Bülow a beau dire dans son rapport que la colonisation n'est pas affaire de sentiment et encore moins de charité, mais de rendement et de production, il n'en reste pas moins acquis que l'Allemagne perd chaque année par l'émigration une quantité d'hommes considérable. Les retenir chez elle n'est-ce pas aussi affaire de rendement et de production, indépendamment de la question de charité?

La seule excuse que l'on mette en avant pour laisser prendre place aux intermédiaires, car la question de spéculation est de celles qu'on n'avoue guère, c'est la nécessité de réunir de gros capitaux pour les travaux de premier établissement.

Mais ces capitaux représentent des hommes. Si l'on a les hommes sous la main, pourquoi faire appel à la spéculation?

Et ces hommes, ces pionniers du travail forcé et rude de la première heure, l'Allemagne n'a qu'à les demander à ses maisons de réclusion: elle y gagnera une belle colonie et peut-être, ce qui vaut mieux encore, le relèvement moral de quelques natures dévoyées.

C'est sur cet éloquent appel que se termine la brochure de Bruck; les partisans de la transportation, ceux qui croient que mieux vaut encore tout essayer plutôt que de perpétuer le régime néfaste de la prison, ne peuvent que souhaiter de le voir entendu.

R. SALEILLES,
professeur agrégé à l'Université de Paris.