

dans les colonies où ils formeront, sous une discipline sévère, ces bataillons d'ouvriers qui pourront construire des routes, des ports, des chemins de fer, dans des conditions vraiment fructueuses.

Quant à ceux qui vivent dans cette condition lamentable des souteneurs qu'on envoie en relégation et que l'État est forcé de nourrir, de vêtir et qui ne font rien, je ne crois pas que pour eux la relégation soit une solution. Savez-vous pourquoi, Monsieur Leveillé? Vous parliez tout à l'heure des abus qui se sont produits pendant longtemps en matière de transportation (et vous en avez parlé mieux que personne) : énervement de la peine, contrats de travail, etc.; eh bien, ces abus, à mon sens, sont inhérents à tout établissement aux antipodes. Vous ne pouvez, à pareille distance, avoir des garanties sérieuses. Vous vous débâtez contre la nature des choses. Vous avez un jour un gouverneur sur lequel vous pouvez compter, un chef d'établissement pénitentiaire qui est un homme distingué; ils passent et sont remplacés par des fonctionnaires sur lesquels vous n'avez aucun contrôle. Les hommes de cœur et de dévouement comme M. Leveillé, qui vont à la Guyane passer deux mois pour leur instruction, ne sont pas nombreux; les inspecteurs eux-mêmes désirent que les inspections ne soient ni prolongées, ni fréquentes. D'ailleurs, ils n'ont pas, ils ne peuvent avoir sous leurs ordres des hommes qui seraient une force et qui donneraient à la métropole de solides garanties. Voilà pourquoi celui qui vous parle en ce moment exprime des doutes, formule des réserves qui, à certains égards, se rapprochent singulièrement des réserves de M. Leveillé.

Voilà pourquoi je désire que, dans l'échelle pénale, la prison centrale, telle qu'elle est établie en Belgique, à Louvain, soit la peine la plus grave et que la transportation, qui transplante le condamné et lui fait espérer, sous d'autres climats, une vie nouvelle, soit réservée au prisonnier capable de travail actif, qui aura mérité sa libération.

La séance est levée à 6 h. 45 m.

LES RÉSULTATS

DE LA TRANSPORTATION EN RUSSIE ⁽¹⁾

L'immense territoire utilisé par la Russie pour la transportation pénale comprend deux centres distincts : 1° *la Sibérie* toute entière, depuis l'Oural jusqu'au détroit de Behring; 2° *l'île de Sakhaline*, dont la superficie est égale à deux fois celle de la Grèce.

La Sibérie est ouverte à la transportation et à la déportation à peu près depuis les premiers temps de sa conquête; l'île de Sakhaline, au contraire, n'est officiellement ouverte à la transportation que depuis l'année 1868. Il résulte de cette différence que nous rencontrons en Sibérie les tâtonnements historiques de la Russie en matière de transportation pénale, — tandis qu'à Sakhaline, nous sommes en face d'un système qui paraît complet et réfléchi. Il faut donc les étudier séparément.

LA SIBÉRIE.

Il faut, lorsqu'on parle de colonisation pénale en Sibérie, distinguer trois groupes : 1° les déportés politiques; 2° les dissidents religieux; 3° les condamnés de droit commun (travaux forcés). Ce sont ces derniers seuls qui nous occupent ici, car seuls ils peuvent servir de matière de comparaison avec nos transportés à nous.

Lorsque les forçats ont purgé, dans un baigne sibérien, leur condamnation, ils sont répartis dans les villages du territoire. On les confie aux autorités villageoises, sur lesquelles l'État se décharge alors d'une grande partie de ses devoirs envers les transportés.

Malheureusement, la répartition de ces derniers entre les différents villages s'effectue d'après des considérations purement administra-

(1) Les éléments de cette note sont empruntés à trois sources principales récentes : 1° À l'éloquent livre de M. D. Drill, intitulé : *la Transportation en France et en Russie*. Saint-Petersbourg, 1899, 178 pages, in-8°. — 2° A. Тснѣков, *L'Île de Sakhaline*. Moscou, 1895, petit in-8°, 500 pages (ces deux ouvrages sont en russe). — 3° Impressions personnelles recueillies au cours de mes voyages en Sibérie et à la lecture des journaux russes. — *Conf. sup.* p. 549.

lives, telles que : le nombre de transportés déjà censés vivre au même endroit, la quotité des terres disponibles, la qualification des crimes, la confession religieuse, etc. En revanche, on n'attache aucune importance aux éléments qu'il serait utile de faire entrer en ligne de compte pour la colonisation, tels que : le passé du condamné, le métier qu'il exerçait avant d'être arrêté, ses forces physiques, etc. Il arrive ainsi que des artisans ou des hommes ayant exercé des professions urbaines se voient envoyés dans des villages perdus, que souvent plusieurs centaines de kilomètres séparent de tout centre civilisé où leur genre de travail trouverait à s'employer. Pareil exil est, pour la plupart de ces hommes, équivalant à un arrêt de mort, s'ils veulent rester sur place : ils le comprennent si bien que, à peine arrivés, ils prennent la fuite.

Les forçats qui, au contraire, ont été jadis habitués aux travaux agricoles ne s'en trouvent pas moins dans une situation précaire, même s'ils arrivent au village avec les meilleures intentions. Ils ont contre eux leur dénûment complet, qui les empêche de rien entreprendre à leur propre compte ; ils ont contre eux jusqu'à leur costume de forçats, qui les désigne d'avance, aux yeux de tous, comme des individus dont il faut se défier. Privés de toute ressource, ils sont contraints de se chercher au village des places d'ouvriers ; mais, comme les paysans savent que la nécessité les talonne, ils leur font des conditions d'engagement véritablement draconiennes.

Voilà donc le transporté qui passe sans transition du paresseux régime du bagne au régime du plus dur servage. Comment cette condition nouvelle l'encouragerait-elle au travail ? Il sait que tout son labeur d'une année suffira à peine à payer son vêtement et sa chaussure. Est-il venu si loin, lui que la prison, la promiscuité du vice, l'absence de la famille et du milieu moral que constitue le village natal, lui que toutes ces choses ont brisé et rendu insensible, est-il venu si loin pour perdre tout espoir d'avenir ? Comment s'étonner, dès lors, de le voir recourir à la ruse ou au crime pour sortir de sa position ? S'il est vraiment bien doué, et s'il arrive que sa ruse soit couronnée de succès, il a, certes, de grandes chances pour se faire une place parmi la société du village, à force de flatter et d'exploiter les sentiments les plus bas des paysans. Mais, pour un qui se sauve ainsi et va grossir le nombre de ces abjects démoralisateurs du paysan sibérien, combien échouent ! Ces derniers, timides voleurs ou hardis assassins, n'ont garde de rester dans le village où ils ont opéré : ils s'enfuient et vont ainsi grossir le nombre des vagabonds qui infestent la Sibérie durant l'été, ou des gens sans passeport qui

forment la tourbe des villes sibériennes, et y font monter d'une manière effrayante la proportion de la criminalité (1).

Je n'ai pas la statistique complète des transportés en Sibérie, mais j'emprunte à M. D. Drill les quelques chiffres suivants pour l'année 1896 :

Dans le cercle amourien, sur 506 transportés, 358 avaient disparu sans laisser de traces ;

Dans la Volost d'Oourinovski (cercle d'Irkoutsk), sur 561 transportés, 434 fugitifs ;

Dans le cercle de Krasnoïarsk, sur 20.798 transportés, 10.248 fugitifs ;

Dans le cercle de Kansk, sur 16.746 transportés, 8.814 fugitifs ;

Dans le cercle d'Atchinsk, sur 9.413 transportés, 5.190 fugitifs.

On voit que, d'une façon générale, la moitié environ des transportés sibériens disparaissent de leur lieu de résidence légale sans laisser de trace. De pareils chiffres, même sans le sinistre commentaire dont peuvent les accompagner tous ceux qui ont étudié la vie sibérienne, nous permettent d'affirmer, avec M. D. Drill, l'éminent et généreux criminaliste, et avec tous les publicistes sibériens, que la colonisation pénale a échoué totalement en Sibérie, et que l'envoi de transportés est, de la part de la métropole, une criante, une sanglante injustice, à l'égard de sa colossale colonie, qu'elle empoisonne sans pitié.

SAKHALINE.

C'est en 1869 que les premiers forçats ont été amenés dans l'île de Sakhaline, pour y extraire de la houille. Les envois se suivirent et les condamnés s'accumulèrent si bien que, aux environs de 1880, on résolut d'employer à la culture de l'île, au lieu de les renvoyer sur le continent, ceux d'entre eux qui avaient fini leur temps de bagne. Mais, faute d'études sérieuses, tant des lieux propres à la culture que des aptitudes des condamnés, on se heurta à un insuccès complet. M. D. Drill, qui, en revenant de la Nouvelle-Calédonie, est passé en 1897 à l'île de Sakhaline, nous trace un tableau décourageant de la colonisation pénale sur ce territoire vierge.

(1) La presque totalité des crimes sont commis en Sibérie par des transportés. Certaines villes, comme Kainsk et Enisséisk, par exemple, sont devenues, à certaines époques récentes, de véritables repaires de brigands. A Irkoutsk, le gouverneur général est obligé presque chaque année, dans un pays qui n'a plus la peine de mort, sauf en matière politique, d'instituer des cours martiales, et de faire pendre quelques individus. Tous sont des transportés. Et même, ces mois derniers, depuis que le Transsibérien a atteint Irkoutsk, le général Gorémkyne a dû redoubler de sévérité devant une nouvelle invasion de criminels sortis du bagne.

D'abord, le climat, sans rendre impossible la culture des céréales, ne la favorise que médiocrement. En outre, les conditions de la culture sont ici très différentes de ce qu'elles sont en Russie : il n'en faudrait pas plus pour dérouter même des colons volontaires. Même en travaillant régulièrement, les transportés auraient de la peine à vivre à leur aise sur la plupart des emplacements qui leur sont assignés : ils ne se donnent pas tant de peine ! Lorsque, à la sortie du bagne, on les conduit à l'emplacement, situé au milieu de la forêt vierge, où ils devront vivre et s'établir, la plupart ou bien s'enfuient immédiatement, ou bien se construisent simplement un misérable abri qui leur suffira tant bien que mal, tant que durera la subvention en nature que l'État leur accorde pour deux ou trois ans. Ils aviseront ensuite. Les villages, même les plus solidement établis, offrent un aspect essentiellement provisoire, sans un seul des ces ornements qui égalaient les plus misérables des villages russes : ce sont des campements maudits de ceux qui les occupent, et ceux-ci ne font rien pour en atténuer l'horreur.

Une colonisation exclusivement pénale présente, en outre, de grandes difficultés pour la constitution de nouvelles familles. Bien que l'on ait pris la précaution d'expédier à Sakhaline le plus grand nombre possible de femmes condamnées au bagne, la proportion de l'élément féminin n'en est pas moins très faible encore. En 1896, on comptait dans l'île, y compris les employés, fonctionnaires et soldats : 18.184 hommes adultes ; par contre, il n'y avait que 3.516 femmes. Le résultat de cette énorme disproportion des sexes est que la prostitution devient un métier assez lucratif. Les transportés qui se marient — ou, ce qui est le cas le plus fréquent, cohabitent librement avec une femme — n'ont guère en vue la constitution d'une famille et l'entretien de leur foyer. Que leur importe le foyer, dans cette île maudite, aux brouillards de glace ? Que leur importe la famille, à eux que quinze ans de bagne ont brisés et livrés à tous les vices, à eux qui ont déjà atteint ou dépassé la quarantaine et sont, prématurément, étiolés par l'emprisonnement ? La femme que l'on s'adjoint peut être, çà et là, une compagne ; le plus souvent, cependant, elle n'est qu'une source de profits : l'homme la prostitue et s'enivre avec elle, grâce aux gains ainsi réalisés. La natalité est extrêmement faible, et les rares enfants qui ont le malheur de venir au monde dans une telle atmosphère de vice et de cynisme, et avec le fardeau d'une telle hérédité, sont, physiquement, chétifs et malades, et, moralement, dépravés dès leurs premières années.

Ainsi donc, de l'aveu de tous les observateurs impartiaux, et du

plus documenté, du plus sincère aussi d'entre eux, M. D. Drill, l'essai de colonisation pénale a aussi complètement échoué à Sakhaline qu'en Sibérie, qu'à la Nouvelle-Calédonie et qu'à la Guyane. Ce n'est pas à moi, à qui compétence spéciale et études préalables font défaut, d'insister ici sur la conclusion qui s'impose ; mais, cette conclusion, il est bien significatif que tous ceux, Russes ou Français, qui ont vu les résultats de la transportation autrement que dans les livres, soient d'accord pour la formuler de même : l'essai en masse de colonisation pénale est un leurre ; l'État qui s'y livre encore manque à la fois aux devoirs qui lui incombent à l'égard de ses colons libres et à l'égard de ses transportés : aux premiers il impose la plaie d'une affreuse promiscuité ; aux seconds, il n'apporte pas la médication morale qu'il s'est engagé à leur fournir.

Jules LEGRAS,

Professeur à l'Université de Dijon.

ANNEXES.

I. — *Quelques résultats de la main-d'œuvre pénale en Sibérie et à Sakhaline.*

Dans l'île de Sakhaline, où les richesses minières sont considérables, la main-d'œuvre pénale n'a cependant donné que de mauvais résultats. Les compagnies privées, qui extraient surtout de la houille, ont toutes, sauf une seule, renoncé à utiliser les forçats que l'Administration pénitentiaire leur offrait à bas prix. Elles préfèrent infiniment le travail des Japonais et des Chinois, ouvriers honnêtes, sobres, ne connaissant que deux jours de repos par mois et travaillant avec une régularité parfaite. La population des pénitenciers de Sakhaline est ainsi hors d'état de rapporter sur place le moindre bénéfice à l'État. Cependant, il serait téméraire de rien conclure ici, puisqu'on se trouve en face de la question si grave de la concurrence des Jaunes.

Sur le continent, la main-d'œuvre pénale a réalisé de tout autres résultats. On l'a spécialement constaté à l'occasion des travaux du Transsibérien. Il ne faut pas croire, comme on le dit parfois, que le Transsibérien ait été en partie construit avec la main-d'œuvre pénale. En réalité, ce sont surtout des ouvriers libres qui y ont été employés, des ouvriers russes en grande majorité jusqu'au lac Baïkal, puis, au delà du lac, des Russes, des Sibériens, des Japonais, des Chinois, des Coréens et *quelques* forçats : il y a peut-être eu plus d'Italiens employés sur cette ligne que de véritables condamnés. La tourbe des terrassiers

du Transsibérien a entraîné avec elle assez de vices et de crimes pour qu'il n'ait pas été utile de la renforcer d'éléments notoirement tarés.

Mais les expériences sporadiques qui ont été faites avec des forçats sont très intéressantes, parce qu'elles portent un grave enseignement. Partout, en effet, où les entrepreneurs qui ont employé la main-d'œuvre pénale ont eu soin, d'abord, de nourrir fortement leurs hommes, puis, de leur payer directement le travail accompli, les résultats obtenus ont été brillants. En 1892, nous voyons, à Sakhaline même, une équipe de cent forçats, placés dans ces conditions, préparer, en quatre mois et demi, 76.000 traverses de chemin de fer, tandis que, pendant le même temps, une équipe de trois cents forçats, soumis au régime ordinaire, ne préparaient que 50.000 traverses, en y joignant la coupe de 800 arbres. En Sibérie, les essais ont été faits particulièrement par le bagne d'Alexandrovsk, près d'Irkoutsk (*Revue*, 1897, p. 1445), par celui de Nertchinsk et par des forçats de Sakhaline employés sur la ligne de l'Oussouri. J'ai vu travailler ces derniers, côte à côte avec les Jaunes, mais je n'ai pas de renseignements sur les résultats qu'ils ont fournis. Pour les deux bagnes sibériens, au contraire, nous avons des statistiques instructives.

Le système inauguré par l'ancien directeur d'Alexandrovsk, l'excellent inspecteur des prisons M. Sipiaguine, est le suivant : présenter aux forçats le travail du Transsibérien (et le travail en général) comme une récompense, au lieu de le leur présenter comme une obligation. Pour faire partie d'une équipe qui irait camper dans la forêt, travaillerait durement, certes, mais aussi serait payée et bien nourrie, il fallait se faire remarquer au bagne par sa bonne conduite, par sa bonne tenue. On faisait agir ainsi un ferment précieux de relèvement moral, en faisant coïncider l'intérêt avec le devoir, le bien-être avec le travail. La surveillance des forçats (qui, d'ailleurs, ne portent pas de fers, même dans l'intérieur de ce bagne modèle) était, sur la voie en construction, étonnamment réduite, presque invisible. Mais, chaque équipe était solidaire de ses membres : si l'un d'eux prenait la fuite, toute l'équipe était réintégrée au bagne. On ne releva que deux évasions en trois ans.

Les beaux résultats obtenus de la sorte contiennent, je le répète, un enseignement. Certes, il faut se dire que l'on ne peut pas toujours comparer les forçats russes, souvent plus ignorants que dépravés, aux forçats français ; mais il est bon de se dire aussi que, si au lieu du fouet dont parlent si volontiers les gens qui n'ont jamais vu de près un forçat, qui n'ont jamais compati avec lui, qui n'ont jamais songé aux devoirs de la société envers ceux mêmes qu'elle châtie, si au lieu du

fouet, dis-je, on faisait agir un intérêt éclairé, si, au lieu de s'adresser à un troupeau de bêtes enchaînées, on se donnait l'air de parler à des hommes capables d'un effort de relèvement, on obtiendrait sans doute quelques résultats pratiques, à côté d'immenses avantages moraux.

II. — Observations sur la séance du 22 mars.

Transsibérien. — a) M. Leveillé semble croire (*supr.*, p. 528) que la main-d'œuvre pénale a contribué pour une notable part à la construction du Transsibérien. Or, j'ai indiqué dans la *Note annexée* (p. 563) ce qui revient exactement à cette main-d'œuvre dans cette colossale opération. Le nombre des ouvriers dépendant de l'Administration pénitentiaire a été infime sur les chantiers du Transsibérien.

Les raisons en sont multiples.

1° Ce n'est pas l'État, ce sont des entrepreneurs qui ont fait les travaux de terrassement, de préparation de traverses et de pose de rails. Or, ces entrepreneurs, faisant les frais énormes d'amener des ouvriers de Russie (pour la partie cisbaïkalienne) et d'Extrême-Orient (pour la partie transbaïkalienne), ont désiré être *sûrs* de leur contingent en un pays où la main-d'œuvre locale coûte fort cher ou est introuvable. Ils n'ont donc pas pris volontiers de forçats, dont le nombre et la valeur sont extrêmement inégaux. Donc, première raison : nécessité d'un contingent régulier ;

2° Avec des ouvriers libres, on fait ce qu'on veut, là-bas ; on les lie par un contrat et on les paye à sa guise. — Avec des forçats, cela est impossible, à cause de l'arbitraire de l'Administration, à la merci complète de laquelle se trouve toute entreprise ;

3° La crainte des évasions, des crimes, etc. ;

4° La très mauvaise opinion qu'on a du travail des forçats ;

5° L'impossibilité d'avoir des forçats partout, car les bagnes sibériens sont peu nombreux et la difficulté de transport des forçats est considérable.

On n'a donc employé ces derniers que par petites équipes, et toujours à peu de distance des bagnes. Le seul emploi continu semble avoir été fait sur la ligne de l'Oussouri (700 kilomètres) : ce sont des équipes de Sakhaliniens. Mais je les ai vus, sur place, bien moins nombreux que les Jaunes (Chinois, Coréens, Japonais) et les Russes.

Donc, aucune conclusion à tirer de cette utilisation, sinon celle que j'ai tirée : on n'obtient des forçats russes de travail utile qu'en leur présentant le travail comme une récompense, en les nourrissant

normalement et en leur payant un certain salaire. Les idées françaises du bâton et du fouet sont inapplicables aussi bien à nos forçats qu'aux forçats russes : ou bien ils travaillent mal, à ce régime, et coûtent cher, ou bien ils refusent de travailler, et si l'on sévit contre ce refus (cf. les horreurs du camp Brun à la Nouvelle-Calédonie), ils se mutilent (on en cite des cas à Sakhaline comme à Nouméa).

D'ailleurs on a fort exagéré la célérité et l'économie de la construction du Transsibérien, qui, sauf les ponts, n'a exigé aucun travail d'art. Ce qu'il nous faudrait, à nous, pour faire un Transsaharien, ce serait moins d'imiter les Russes que d'avoir un peu d'esprit de suite. Les forçats n'ont rien à voir là-dedans.

b) Une idée très heureuse, je crois, de M. Leveillé, c'est celle du transfèrement de forçats artisans au Sénégal (*supr.*, p. 527). Mais, s'il veut les y conduire par persuasion, il ne faut pas qu'il répète qu'ils ont de grandes chances d'y mourir très vite !...

c) Il ne faut pas juger des femmes qui suivent librement les forçats en Russie comme de *Sonia*, dans *Crime et Châtiment*. Lorsque ces femmes partent avec leur mari et leurs enfants (*supr.*, p. 547), elles s'en vont, par étapes organisées d'avance, avec les prisonniers. Nourries comme ces derniers, c'est-à-dire de plus en plus pauvrement, à mesure que le prix du blé augmente, couchées comme eux sur les *nary* (planches) des maisons d'étapes, lieux infects et insalubres, elles côtoient ainsi, durant des mois, l'armée du crime. Elles n'en sortent pas sans souillure. Les enfants apprennent les pires pratiques du vol et de vices monstrueux, auxquelles les initient les forçats. Les femmes cèdent à la prostitution.

Arrivées au bagne, elles s'établissent dans un faubourg (*sloboda*) qui environne la prison, et vivent là en attendant leur mari. C'est dire qu'elles meurent de faim, de froid, de misère. Une maison ne se donne pas pour rien là-bas : il faut la construire ou l'acheter.... avec quoi ?

La conséquence, vous la devinez. Il faut des femmes à tout ce personnel d'employés de la prison, aux soldats du *convoy*, aux forçats sortis du bagne. Ces femmes, on les prend dans la *sloboda*. Les pauvres femmes, en somme, se livrent toutes plus ou moins à la prostitution. Les enfants vivent comme ils peuvent, chétifs (les rapports médicaux le disent), dépravés, souvent (je cite des faits) atteints de syphilis par suite de relations contre nature.

M. D. Drill fait un tableau navrant de la *sloboda* qui entoure le bagne de Nertchinsk — et toute la Sibérie sait ces choses.

... Mais, dira-t-on, en France, on ne permet aux femmes de suivre leurs maris que lorsqu'ils sortent du bagne. C'est mieux, sans doute;

mais, est-on sûr que le contact de l'armée du crime ne les gâtera pas. La mesure est donc bonne en tant que *permission* : généralisée, elle n'aboutit à rien de sérieux.

Quoi qu'on fasse, une colonie composée de forçats sera toujours une triste chose. Un forçat relevable ne peut se relever dans son milieu à lui, mais dans notre milieu à nous : ce n'est pas à la Nouvelle-Calédonie qu'il peut reprendre la vie de famille, mais dans un village de France... Mais qui courra les risques de l'y installer ?

J. L.

RÉPONSE

Je reçois communication en épreuve de la note de M. J. Legras, professeur de littérature étrangère à la Faculté des lettres de Dijon. Cette note contient deux choses : un tableau très sombre de la transportation russe et la réfutation d'une opinion que j'aurais exprimée.

Je commence par le fait personnel. « M. Leveillé semble croire, écrit M. Legras, que la main-d'œuvre pénale a contribué pour une notable part à la construction du Transsibérien. C'est exagéré. Le nombre des ouvriers dépendant de l'Administration pénitentiaire a été infime sur les chantiers. »

Mon savant collègue de la Faculté des lettres me prête une opinion que je n'ai jamais eue.

Comment ai-je été amené à parler du Transsibérien ? D'une façon très simple. J'ai toujours pensé, je pense encore, ayant l'habitude de ne pas improviser mes opinions en matière grave, que, dans la situation de plus en plus troublée du monde, les Gouvernements prévoyants doivent s'occuper de constituer sans retard et d'achever au plus tôt l'outillage économique de leurs territoires. J'ai, en ce qui concerne la France, indiqué, il y a plusieurs années déjà, les principaux travaux d'utilité publique nationale qui rentreraient dans ce programme ; et j'ai signalé entre autres le rôle capital des chemins de fer de pénétration, qui peuvent servir à deux fins, à la mise en valeur des pays neufs et à la mobilisation accélérée des troupes. Pour m'éclairer, j'ai suivi à l'étranger, sans attendre l'impulsion ni les conseils de personne, dans

les livres d'abord, sur le terrain quand je l'ai pu, les efforts magnifiques qu'ont déployés dans cette direction les Yankees, les Canadiens, les Russes. J'ai signalé notamment les entreprises hardies qu'ont entamées les Tsars en Sibérie et dans le Turkestan. Je n'avais rien ajouté à cette indication. J'ai loué sans doute ces conceptions grandioses, devenues aujourd'hui des actes, qui vont, sous nos yeux, permettre au Cabinet de Saint-Petersbourg d'accentuer sa politique en Orient. Mais je n'ai point exposé, ni en gros, ni par le détail, la façon dont les voies ferrées d'Asie avaient été exécutées. J'avais cependant parcouru le Transcaspien jusqu'à l'Amou-Daria et vu les officiers du général Annenkoff enfoncer les premiers pilotis sur lesquels allait être placé le pont qui assure la traversée du fleuve; et je viens de passer une partie de l'hiver à examiner, dans les rapports des ingénieurs, comment le Transsibérien a été compris et conduit.

Ce que j'ai ajouté maintenant d'une façon générale (c'est encore une de mes opinions réfléchies et persistantes), c'est que les condamnés devraient être, selon moi, affectés dans de sérieuses proportions à l'exécution graduelle de ces entreprises de longue haleine, pour lesquelles nous avons besoin de bras et auxquelles nous devrions appliquer avant tout nos ressources disponibles. Sans doute (et M. le président Picot en a fait la juste observation), un forçat ou un relégué ne vaut pas toujours un ouvrier libre; il en vaut tout au moins une fraction; et dès lors il n'est pas une quantité négligeable. Ma thèse est claire: l'atelier pénal, entretenu par le budget métropolitain, doit servir à des œuvres d'État. Un jour ou l'autre, des Ministres viendront qui rendront vigueur à ces principes de correction financière et ne permettront plus à tout le monde, sauf à l'État, de bénéficier de l'impôt.

Est-il déraisonnable maintenant d'affecter à l'exécution des voies ferrées ou à des opérations analogues des escouades de condamnés? Mais le général Annenkoff, qui a bien voulu causer avec moi de cette question dans son campement de Tchardjoui, m'a appris qu'un tronçon du chemin de Kiew avait été construit par la main-d'œuvre pénale. M. Legras raconte lui-même qu'en Sibérie, sur deux points tout au moins (je connaissais l'incident avant d'avoir lu sa note), les forçats avaient été mis sur les chantiers. Dans notre Maroni, l'Administration pénitentiaire française, voulant réunir le centre de la transportation au centre de la relégation, a résolument usé des condamnés pour ouvrir une voie à travers la forêt puissante de la Guyane pour armer cette voie de rails, de wagons et de locomotives; je ne retiens ce dernier fait qu'à titre d'expérience, si l'on veut; mais l'expé-

rience a réussi. J'ai visité la Guyane; si j'étais le maître des décisions à prendre, le petit railway du Maroni ne resterait pas longtemps une simple amorcée. On invoque les scrupules de mon ancien collègue Et. Flandin et de quelques officiers français, qui n'oseraient pas, sous le soleil d'Afrique, appliquer des forçats blancs à des corvées suivies. Mais, quand j'allais à Tuggurt me rendre compte par moi-même de ce que c'est que le Sahara, je me souviens que le général Ritter, qui commandait la division de Constantine, me tint un langage contraire. N'est-ce pas d'ailleurs à Moscou même que le général Annenkoff, que je nommais tout à l'heure, recruta les soldats qui avec lui bravèrent les steppes désolées et les chaleurs torrides du Turkestan et qui fixèrent sans broncher les rails et les traverses du Transcaspien? Je ne joue pas avec la vie ni avec la santé même des forçats; quelles que soient leurs fautes passées, les forçats sont des hommes, et au point de vue économique ils représentent, ai-je dit déjà, une valeur; mais, disposant de gaillards valides, j'aimerais mieux les exposer aux risques du grand air que les abrutir trop souvent et les anémier lentement dans les prisons glaciales et dans les cellules épuisantes que j'ai vues.

Mais M. Legras nous a, en second lieu, tracé un tableau très sombre de la Sibérie. Il en a décrit les désordres, qu'il attribue à la transportation, à cette transportation que n'aime pas M. Drill, dont je connais depuis longtemps la personne, qui est charmante, et les opinions scientifiques, qui sont parfois très originales. Je n'ai garde de contredire le témoignage de M. Legras; il a manifestement pris un instantané rapide de la situation qu'il expose. Mais les études pénitentiaires ne se font pas à vol d'oiseau. Il m'a semblé que l'auteur n'avait pas suffisamment songé à débrouiller l'écheveau, très compliqué d'ailleurs, de la transportation russe ou plutôt des transports russes; car il y a plusieurs types juxtaposés (d'ordre municipal, politique, religieux, simplement pénal) qui se distinguent assez malaisément l'un de l'autre. Moi, qui suis un peu un professionnel en cette matière, j'ai été longtemps embarrassé, quand j'ai voulu classer et diagnostiquer ces types.

Notre très distingué compatriote, qui n'a pas, dit-il avec modestie, de compétence particulière en un pareil sujet, n'a pas du tout cherché quelle était la cause précise du désordre qu'il relatait, après tant d'autres voyageurs, et qui provient, selon moi, d'une erreur considérable commise, il y a longtemps, dans la définition de la peine russe. Nos amis des bords de la Néva ont, jusqu'à ces dernières années, inondé la Sibérie de milliers et de milliers de condamnés

qui n'étaient astreints ni à un travail régulier ni à une résidence fixe! Ils ont lâché à travers ces immenses espaces des libérés nombreux, semblables à ces relégués, que les préparateurs de notre loi des récidivistes voulaient, eux aussi, répandre en liberté sur les territoires de la Guyane et de la Calédonie. Je me suis insurgé, en temps utile, contre la folie de ce projet, que notre Chambre des députés avait consacré par un vote imprudent et que le Sénat a bientôt corrigé, autant qu'il l'a pu. Eh bien! Cette folie, qui a failli devenir une loi française en 1885, est, pour beaucoup des expatriés russes, conduits en Sibérie, la charte de leur régime. Faut-il s'étonner que d'un aussi colossal contre-sens soient nés, au delà de l'Oural, cette oisiveté malsaine et ce vagabondage chronique que la statistique révèle et que M. Legras déplore? Il faut, à mon humble avis, que le Gouvernement russe rectifie son tir et qu'il remanie profondément la charte sibérienne. La racine du mal n'est pas dans la transportation, mais dans l'organisation vicieuse de la transportation.

Je n'ai jamais prétendu qu'une transportation quelconque, menée n'importe comment, exploitée quelquefois contre les contribuables par quelques malins, ou conduite par des fonctionnaires indifférents, réussira toujours et fatalement. La transportation est une machine qui, comme toutes les machines, doit être bien construite d'abord, confiée ensuite à un bon mécanicien, et qui doit travailler pour celui qui en a payé et qui en paie chaque jour les frais d'établissement et les frais d'entretien. Voilà mon système.

J'ai bien des fois conféré de ce sujet difficile avec les criminalistes les plus autorisés de la Russie, avec des maîtres de la science pure ou bien avec de hauts dignitaires de l'Administration : avec MM. Tagantsew et Foïnitsky, mes collègues de l'Université de Saint-Pétersbourg, membres du Conseil d'Etat et de la Cour de cassation ; avec MM. Galkine-Vraskoy, Salomon et Komarow, chefs, à des degrés divers, du service pénitentiaire ; avec M. N. Mourawieff, qui m'avait reçu à Moscou, que j'ai retrouvé ensuite à Saint-Pétersbourg et à Paris, qui est aujourd'hui Ministre de la Justice et qui s'occupe et se préoccupe, je le sais, de la réforme sérieuse des peines. Quand on a eu l'honneur de discuter un aussi lourd et un aussi complexe problème avec de tels hommes, on n'est pas tenté de prendre toutes les transportations en bloc et de juger tous ces types en gros et d'un trait de plume. Pour moi, dans le groupe russe, c'est la *katorga* qu'il faut maintenir et qu'il faut développer ; c'est elle qui correspond le mieux à notre peine des travaux forcés et à notre loi de 1854 ; c'est elle qui se subit aujourd'hui à l'île Sakhaline. Sakhaline, il est vrai, a

des « brouillards glacés » ; je n'en suis pas surpris outre mesure, vu la latitude ; et je ne crois pas, du moins, que la transportation les ait introduits pour la première fois dans cette île du Pacifique. J'aurais voulu visiter Sakhaline pour voir les faits de mes yeux ; mais la route est longue qui y mène ; et je n'ai pas encore eu l'occasion d'entreprendre ce voyage d'étude. J'aurais désiré cependant juger moi-même la situation sur place, et, après une inspection sincère des hommes et du pays, j'aurais voulu vérifier si, comme je le pense, après y avoir consciencieusement réfléchi, le mal qu'on se borne à dénoncer sans aucune précision, a bien pour cause, par-dessus tout, l'erreur initiale commise par le législateur russe dans la construction technique des peines. Mais, sur ce point capital, qui est vraiment le nœud du problème, le récit de voyage de mon honorable collègue de la Faculté des lettres de Dijon ne m'a pas encore éclairé.

J. LEVEILLÉ.