

partout ils réclament des condamnés militaires et que l'Administration peut à peine suffire aux demandes.

Après cette courte discussion, le Conseil adopte les conclusions du rapport de M. Bérard.

Maintenant que la question de la main-d'œuvre pénitentiaire a été sérieusement examinée et par les délégations algériennes et par le Conseil supérieur de l'Algérie, il est permis d'espérer qu'elle est entrée dans la voie d'une solution définitive, et que les grands travaux d'utilité publique réservés dans l'avenir à la colonie trouveront dans nos condamnés civils et militaires de précieux auxiliaires.

Louis PAOLI.

## LA TRANSPORTATION EN SIBÉRIE

### I

Le rescrit du 6/18 mai 1899, par lequel le tsar Nicolas II instituait une Commission chargée d'étudier les moyens de supprimer la transportation en Sibérie, a violemment agité les esprits en Russie (*Revue*, 1899, p. 539 et 894). Chose curieuse et qui surprendra peut-être M. Leveillé, le grand apôtre de la transportation, pas une voix autorisée ne s'est fait entendre pour défendre la fameuse institution russe, que trois siècles d'expériences ont définitivement condamnée. Après la première explosion de joie produite par le rescrit impérial qui allait enfin délivrer la colonie renaissante de la contagion morale qui la rongait, on s'est préoccupé des conséquences pratiques de cette suppression. On s'est demandé surtout par quoi il faudrait remplacer désormais cette commode pénalité. Dans le numéro de novembre de la *Revue du Ministère de la Justice*, M. S. K. Goguel a consacré à cette question une importante étude, dont nous voudrions résumer ici les lignes générales.

M. Goguel commence par faire un retour historique sur la question même de la transportation. Il constate les extraordinaires défauts de la transportation sibérienne, et rappelle que les statistiques officielles les plus autorisées constatent que, sur le nombre des libérés forcés de vivre au delà de l'Oural dans un rayon déterminé, 60 0/0 disparaissent sans laisser de traces. Toute cette institution, ce système, dit-il, ne sert donc qu'à transformer en vagabonds des hommes plus ou moins sédentaires ; cela, ajoute-t-il (et le mot est cruel, mais juste), cela n'est pas un « système », mais seulement un *désordre*.

D'autre part, à mesure que disparaissent et meurent dans les Codes européens les pénalités extrêmes, comme les châtiments corporels et la peine de mort, il s'établit un curieux balancement entre la prison et la transportation : ceux des juristes qui sont las de la prison et ne croient plus à ses effets, recommandent la transportation, et *vice versa*. En ce moment, c'est le second mode de répression qui « tient la corde » en Europe, tandis qu'il est abandonné en Russie.

M. Goguel fait alors un court historique des derniers Congrès pénitentiaires; il rappelle le succès remporté en faveur de la transportation par l'éloquence de M. Leveillé dans celui de Paris (1895) et celui de Lisbonne (1897), bien que, dans ce dernier, il attribue à l'éminent professeur un peu moins d'influence que ne font ordinairement ceux qui ont assisté à cet extraordinaire emballement d'une Assemblée dont la majorité réprouvait la transportation, et qui, en réalité, en a maintenu le principe, par 38 voix contre 5 (*Revue*, 1897, p. 851).

Après avoir passé en revue les principales opinions allemandes et belges sur cette question, M. Goguel constate que, en Europe, nul peuple n'est satisfait de son système pénitentiaire — nul, sauf le peuple anglais. Il aborde alors l'étude du système anglais et insiste spécialement : 1° sur le patronage des enfants et l'éducation obligatoire pour les enfants des individus que les tribunaux jugent incapables de les élever et de les instruire complètement et honnêtement; 2° sur l'organisation du patronage des libérés, non pas seulement un patronage de bonnes paroles, mais un patronage réel, se manifestant par des visites, des secours, des placements, une surveillance incessante sur les libérés.

Abordant alors la question au point de vue russe, M. Goguel constate que, en 1896 et 1897, sont entrés en Sibérie, en moyenne, par année : 1° 2.000 exilés de droit commun, qui allaient s'établir « dans un lieu éloigné de Sibérie », comme dit le Code; 2° environ 200 vagabonds repris; 3° 150 exilés par jugement direct d'un tribunal; 4° 1.500 individus que leurs communautés naturelles (1) ne voulaient pas reprendre, après qu'ils avaient purgé une peine; 5° enfin 2.000 individus exilés par voie administrative, c'est-à-dire sans autre jugement qu'une décision de l'Assemblée de leur communauté naturelle. En tout, environ 6.000 personnes. Or, les deux dernières catégories comprennent des individus que nul n'a le droit de mettre en prison, puisque la seule raison de leur transportation est le refus des communautés villageoises de les recevoir dans leur sein. On n'aura donc plus à caser que les trois premières catégories.

Sans vouloir entrer dans tous les détails du projet de M. Goguel, nous nous contenterons d'en citer les résultats. M. Goguel est parti de ce principe si sage qu'il fallait : 1° dépenser le moins possible; 2° utiliser les établissements qui existent déjà.

(1) Communautés de paysans (mir) ou communautés de petits bourgeois, c'est-à-dire de citadins peu fortunés (miéstchanes) (*Revue*, 1899, p. 896).

Le premier stade de la pénalité qu'il propose sera l'emprisonnement cellulaire pendant six mois au moins. L'isolement complet du criminel lui permettra de rentrer en lui-même et d'écouter peut-être le prêtre ou le directeur moral. Si, au contraire, on le met, dès l'abord, en contact avec ses compagnons, il s'endurcira promptement, sous leur influence, dans l'impénitence ou l'orgueil de son crime.

Le deuxième stade sera consacré à une régénération progressive du condamné, par le travail, sous l'influence combinée de récompenses et de punitions appropriées. Or, le travail des prisons devra être organisé d'une façon extrêmement sérieuse, car tout en dépendra (1).

Le troisième stade, enfin, sera représenté par la libération provisoire, sous le contrôle, non plus d'une police indifférente et brutale, mais de tout un réseau de patronages. M. Goguel montre l'influence décisive que peut exercer cette dernière institution, si elle se développe en Russie comme elle s'est développée en Angleterre. Je ne doute pas, pour ma part, que son désir soit réalisé. Il n'est pas une contrée européenne où la charité sociale soit plus développée naturellement qu'elle l'est en Russie. L'idée d'aider son prochain, son prochain très humble, très grossier, souvent très indigne, semble toute naturelle à la meilleure société russe, et, quand on voit de près tout ce qu'il se dépense là-bas d'énergie et de bonne volonté à ce travail souvent ingrat, on est confondu. Souhaitons que le vœu de notre auteur se réalise, et que cette nouvelle forme de précieuse action sociale soit ouverte aux compatriotes de l'auteur de *Résurrection*!

Jules LEGRAS,

Professeur à l'Université de Dijon.

Le compte rendu de l'inspecteur des prisons du Gouvernement de Tobolsk, dont des extraits nous sont fournis par les journaux sibériens, contient les chiffres suivants :

En 1898, le nombre des détenus de toutes les prisons du Gouvernement s'élevait à 24.493 (20.413 hommes et 4.082 femmes).

Le nombre des écoles adjointes aux prisons était de 8, avec un personnel de 270 auditeurs.

Le compte rendu montre, lui aussi, les résultats néfastes de la

(1) M. Goguel a traité la question du travail dans les prisons dans le numéro de mars du *Journal du Ministère de la Justice*, sous le titre de : *Le travail des prisonniers*. — *Conf.*, 1897, p. 1050.

transportation sibérienne : c'est l'antienne que l'on entend partout. On a fait, dans le Gouvernement de Tobolsk comme ailleurs, des essais de colonisation avec des libérés. Voici les résultats obtenus en dix ans : sur 1.267 familles installées sur des terres spécialement préparées pour elles, il en restait 203; les 1.062 autres familles avaient disparu sans laisser la moindre trace!

Sur la transportation des exilés par voie administrative, après décision des communautés de paysans (*sielskia obstchestva*) ou de petits bourgeois (*miéstchanes*), le *Messenger des Prisons* d'octobre, sous la signature de M. N. K. Smirnov, publie une note concise et forte adressée à la Commission chargée d'étudier les moyens de remplacer la transportation en Sibérie. L'auteur y montre, sans un mot de passion, mais avec une éloquence saisissante qui résulte de l'exposé impartial des faits, l'iniquité que constitue le droit accordé aux communautés de paysans de reprendre ou de refuser ceux de leurs membres qui, soit par suite d'une condamnation, soit par suite de leur mauvaise conduite, leur semblent inutiles ou gênants. Ici, en effet, la victime n'a pas de droit de défense : elle est frappée et tout est dit. Et, frappée par qui? Par une Assemblée d'hommes le plus souvent ignorants, et qui, ou bien se laissent influencer par le greffier de village, ou bien se laissent entraîner à des considérations d'intérêt. La mauvaise conduite d'un paysan, si elle ne tombe pas sous le coup de la loi, se manifeste : par l'ivrognerie, la paresse, la pratique (non prouvée, naturellement) du vol des chevaux. Or, la plupart des paysans sont aussi coupables sur ce point que leur compagnon : de quel droit s'érigent-ils en juges, et en juges souverains (1)? En revanche, l'homme gênant une fois éloigné, la communauté villageoise se partage sa terre! Cette révoltante iniquité envoie chaque année en Sibérie 3.500 individus auxquels la loi n'a absolument rien à reprocher. C'est une monstruosité, tout simplement...

J. L.

## II

La peine de la transportation (2) s'applique présentement en Russie de deux façons : 1° par voie judiciaire pour certains crimes, qui comportent la transportation comme complément à la dégradation

(1) L'Administration, en effet, ne fait d'ordinaire qu'une enquête sommaire.

(2) Le manuscrit de M. de Borzenko portait le mot *déportation*, qui est celui préféré par les écrivains russes. Nous lui avons substitué le mot *transportation* qui nous paraît moins inexact (*conf.*, *Revue*, 1896, p. 409 s.) (N. D. L. R.)

civique; 2° comme mesure administrative pour expulser les personnes reconnues vicieuses des communautés rurales de paysans ou des communautés urbaines de petits bourgeois (*miéstchanes*).

Le directeur de l'Administration des prisons russes, écuyer de Sa Majesté l'Empereur Nicolas II, A.-P. Salomon, vient de publier un volume sur la transportation en Sibérie (*Sylka v' Sibir*), qui contient un compte rendu détaillé de son voyage en Sibérie et dans l'île Sakhaline, entrepris dans le but d'étudier personnellement et sur les lieux mêmes le fonctionnement actuel de la transportation dans le courant de l'année 1898.

Sans nous arrêter aux détails de l'enquête faite par M. A.-P. Salomon, il est intéressant, au lendemain du jour où un rescrit du tsar a institué une Commission en vue d'abolir la transportation, de connaître les résultats définitifs auxquels elle a abouti. Cette étude nous est singulièrement facilitée par le soin avec lequel le directeur de l'Administration des prisons russes a exposé ses conclusions.

La transportation en Sibérie existe depuis plus de trois cents ans, c'est-à-dire depuis l'annexion de ce vaste pays, au xvi<sup>e</sup> siècle, sous le règne d'Ivan le Terrible. Actuellement, il s'y trouve 300.000 transportés, par voie tant administrative que judiciaire. De ce total, la moitié provient de la transportation dite administrative, en vertu des décisions des communautés de paysans ou des communautés urbaines, qui ont voulu se débarrasser de certains de leurs membres à raison de leur inconduite ou de leurs vices, l'autre moitié est constituée par des condamnés à cette peine en vertu de jugements qui, dans la plupart des pays civilisés, auraient prononcé l'emprisonnement pendant plusieurs années.

Ces 300.000 transportés forment 5 0/0 de la population totale de la Sibérie, ce qui fait qu'il y a un transporté pour dix-neuf indigènes. Mais ils sont répartis d'une manière inégale entre les différentes régions. Ainsi, dans le bassin du fleuve Amour, aux confins de la Chine, le nombre des transportés est très minime; leur nombre par rapport à la totalité des habitants descend à 0,6 0/0, tandis que, dans le Gouvernement d'Irkoutsk, cette proportion s'élève à 14 0/0.

D'après leur genre de vie, ces 300.000 transportés peuvent être répartis en quatre classes.

La première, qui en comprend le tiers, se compose d'individus qui se sont voués au *vagabondage*. C'est là que se recrute la troupe « volante » (1) de malfaiteurs qui oppriment la population sédentaire

(1) *Letouchka*, d'après la dénomination locale (*Revue*, 1893, p. 912).

des villes et des villages par des vols, brigandages, meurtres et autres crimes.

La seconde classe, aussi nombreuse que la première, consiste en *chemineaux*, ouvriers errant de place en place à la recherche de quelque travail qui les puisse faire vivre. Les éléments de cette seconde classe sont constamment en péril de choir dans la troupe dite « volante » ; dès qu'ils ne trouvent pas de travail régulier, ils n'ont d'autre ressource que de recourir au crime.

La troisième classe est composée de *personnes sédentaires*, connues dans la commune où ils résident, mais n'ayant que des moyens précaires d'existence. Ce sont des journaliers, des manœuvres et autres individus formant le prolétariat le plus besogneux de la Sibérie. Ils sont, en tout, 70.000.

Enfin, la quatrième classe, composée de 30.000 personnes, compte les *agriculteurs*, attachés à la terre qu'ils cultivent, vivant du produit de leur travail. Mais sur cette classe aisée, jouissant d'un bien-être relatif il n'y a qu'une infime minorité, 4.500 cultivateurs au plus, qui puissent espérer se fondre dans les familles indigènes, en s'alliant peu à peu avec la population régulière.

« Voici donc, dit M. A.-P. Salomon, le résultat matériel auquel a abouti la pratique pendant plus de trois cents ans de la transportation en Sibérie. En ce qui regarde le résultat moral de cette peine, on peut en juger d'après ce fait que les transportés, tout en ne constituant que 50/0 de la population, fournissent 58 0/0 du nombre des prisonniers » (V. *La transportation en Sibérie* — « Sylka v' Sibir », p. 337).

En terminant, M. A.-P. Salomon formule son opinion sur l'état présent de la transportation et arrive aux conclusions suivantes :

« Tout ce qui vient d'être dit nous autorise à poser les trois conclusions indiscutables que voici : 1° la transportation n'atteint ni son but pénitentiaire, ni son but colonisateur ; 2° tous les moyens possibles d'organiser la transportation ont été essayés sans le moindre succès ; 3° avec sa construction du chemin de fer transsibérien, la transportation perd son caractère de mesure préventive pour assurer la sécurité des Gouvernements de la Russie d'Europe, qui se trouvent à l'ouest de l'Oural » (*Ibid.*, p. 337).

L'ouvrage de M. Salomon ne décrit pas l'état des condamnés aux travaux forcés, désignés, dans le Code pénal russe, par le terme technique de *katorga*. Le mot « katorga », dans son acception primitive, voulait dire une galère, c'est-à-dire un vaisseau qu'on faisait avancer par la force des rames. Mais, avec le temps, le mot devint synonyme de tout travail pénible exécuté par contrainte. Ces sortes de travaux

furent introduits en Russie par Pierre le Grand ; ils n'avaient pas, d'ailleurs, à l'origine, le caractère de peine criminelle. Sous Pierre le Grand, on envoyait à la « katorga », pour leur faire exécuter des travaux pénibles, non seulement des criminels, mais aussi des insolubles débiteurs de l'État et même de simples particuliers, afin qu'ils pussent se libérer avec le produit de leur travail. Des gens parfaitement honorables, des ouvriers d'usines dans lesquelles on fabriquait des explosifs ou de la poudre à canon pour les besoins de l'État étaient enrôlés dans la « katorga ». Pour ces derniers, les travaux forcés équivalaient à l'exécution de leurs charges envers l'État ; c'était une prestation en faveur de l'État, une espèce de corvée (*tiaglo*), à laquelle étaient assujettis ces ouvriers, inscrits comme serviteurs de l'amirauté ou comme serviteurs de l'artillerie.

Les travaux forcés pouvaient être temporaires ou à perpétuité. Ce ne sont que les travaux forcés à perpétuité qui constituèrent une peine criminelle, désignée spécialement du nom de « katorga ». L'organisation de ces travaux date de l'époque où l'Impératrice Elisabeth, fille de Pierre le Grand, abolit la peine de mort par son oukase du 23 mai 1753 et la remplaça, en vertu de son oukase du 30 septembre 1754, par les travaux forcés à perpétuité. Attendu que la transportation en Sibérie était accompagnée de l'obligation à des travaux forcés, mais était considérée comme une peine moins grave que la « katorga » proprement dite, ou travaux forcés à perpétuité, il arriva, dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle, que les criminels condamnés aux travaux forcés à perpétuité (*katorga*) recevaient un adoucissement de leur sort en vertu d'une grâce que leur faisait le Gouvernement en les envoyant en transportation en Sibérie et en ne leur imposant que des travaux forcés temporaires. Ainsi s'établit une connexité entre la condamnation aux travaux forcés à perpétuité ou la « katorga » proprement dite et la transportation en Sibérie (1).

Mais la transportation en Sibérie ne put jamais être organisée de manière à donner aux transportés des occupations à des travaux utiles. Le premier chapitre du livre sur la transportation en Sibérie expose l'histoire des mesures prises dans ce but par le Gouvernement pendant les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles et leur avortement complet. La dernière loi promulguée dans ce but, et qui reste encore en vigueur, date de 1859 ; elle prescrit que tout transporté doit subir pendant quatre ans l'obligation d'exécuter des travaux forcés. Mais, comme le dit M. Salo-

(1) Pages 10-12 de l'ouvrage sur *La transportation en Sibérie* (*Revue*, 1896, p. 411 et 412).

mon, de pareils travaux ne furent jamais organisés et cette loi, en vigueur jusqu'à ce jour, dès son origine fut lettre morte (p. 42).

Le second chapitre est consacré à l'étude de la transportation administrative. La moitié des transportés qui se trouvent à présent en Sibérie sont des personnes expulsées des communautés de paysans ou des communautés de petits bourgeois en vertu, non de jugements des tribunaux, mais simplement de décisions de la majorité des membres de ces communautés qui ne veulent pas avoir plus longtemps comme associées certaines personnes reconnues vicieuses. Il est intéressant de noter que les représentants inférieurs du pouvoir gouvernemental en Russie, les gouverneurs des provinces, se déclarent en faveur du maintien de la transportation administrative, tandis que la majorité des membres du Conseil d'État de l'Empire, cette grande institution qui est appelée à exprimer son opinion sur les mesures législatives proposées par le Gouvernement, incline vers l'abolition de cette peine. De ces deux opinions contradictoires est sorti un projet mixte qui autorise les communautés rurales et urbaines à présenter au gouverneur de la province leurs demandes afin d'éloigner de ces communautés les personnes dangereuses pour leur sécurité et leur repos. Mais ce projet, qui fut distribué en décembre 1895 aux membres d'une Commission spéciale instituée pour étudier les bases de l'abolition de la transportation administrative en Sibérie et son remplacement par d'autres mesures préventives et répressives, n'a pas encore été discuté (p. 99).

Le troisième chapitre traite des différents genres de transportation et de leurs distinctions légales et réelles. D'après le texte de la loi, il est établi plusieurs catégories de transportation. Mais, en réalité, tous les transportés ne font qu'une masse uniforme. Ce qui produit ce nivellement général, malgré les distinctions inscrites dans la loi, c'est l'indigence, qui met tous ces malheureux au même niveau devant la nécessité pressante de se procurer des moyens de subsistance, sans leur laisser la possibilité de penser à la réalisation de certaines conditions plus favorables au point de vue de leur traitement par les autorités locales. Tout transporté, à quelque catégorie qu'il appartienne, n'est que transporté, courbé sous le joug égalitaire de l'indigence (p. 110-111).

Au point de vue du droit, quand un transporté, après avoir été condamné à la transportation en vertu d'un jugement des tribunaux avec application de la dégradation civique, se rendra coupable d'une contravention ou d'un délit peu grave, il ne sera pas traduit en justice, mais il subira la peine de cent coups de verge qui lui seront infligés

en vertu d'un ordre émané d'un organe administratif local, sans aucune instruction formelle préalable. Les transportés accusés d'un crime sont jugés, depuis la loi du 13 mai 1896, par les tribunaux ordinaires. La peine qui leur est infligée consiste dans la condamnation aux travaux forcés (*katorga*) ou dans le fouet jusqu'à cent coups (p. 105-105).

La répartition des transportés en Sibérie fait l'objet du quatrième chapitre. Le procédé purement mécanique qu'on applique à cette répartition, sans se soucier des aptitudes individuelles, souvent même sans notion exacte des lieux où on les expédie et sans même savoir s'ils pourront y trouver les moyens de vivre, tel est le vice essentiel qui contribue le plus à l'insuccès de la transportation en Sibérie, considérée comme moyen de colonisation et comme mesure de répression pénale (p. 112-119).

Tout l'ouvrage de M. Salomon s'inspire de l'idée de fournir la preuve indiscutable de ce que cette transportation a complètement échoué, à ces deux points de vue. L'incapacité des transportés à coloniser est évidente, en raison de leur indigence, qui ne leur laisse pas la faculté d'attendre, peut-être de longues années, que la terre nouvellement défrichée donne une récolte suffisante (chap. vi, p. 144-197). L'insuffisance des transportés comme ouvriers provient de l'absence parmi eux de discipline et d'influence pernicieuse qu'ils exercent sur leurs camarades de travail, qu'ils parviennent aisément à débaucher (chap. x, p. 241-258). De tous les transportés en Sibérie, il n'y a que les individus appartenant à la secte des castrats ou eunuques (*scopti*) qu'on envoie aux limites extrêmes à l'est de la Sibérie, dans le Gouvernement de *Iakoutsk*, qui forment des colons capables, qui s'enrichissent et prospèrent (chap. ix, p. 234-240).

La transportation en Sibérie non seulement n'a pas abouti comme mesure de colonisation, mais elle a avorté comme moyen de répression pénale. La criminalité des transportés est considérable. Bien qu'on manque à cet égard de données statistiques très précises, M. Salomon constate ce fait que, dans le Gouvernement de *Tobolsk*, il n'y a qu'un criminel sur 170 indigènes, tandis que la criminalité des transportés monte à un sur 40 (chap. xiii, p. 300). La transportation en Sibérie ne contribue guère à la restriction de la récidive.

Cette transportation ne fait qu'augmenter la démoralisation des condamnés. Comme preuve, on peut citer le vagabondage des transportés (chap. xi, p. 259-279), leur incapacité de se fondre dans la population sédentaire et laborieuse des indigènes (chap. xv, p. 324-333), et la préférence qu'ils donnent à cette vie aventureuse qui les

met hors d'état de profiter de la possibilité qui leur est de temps en temps accordée, par des actes de clémence souveraine, de rentrer dans leur domicile primitif, de se rapatrier. Il n'y a que très peu de transportés qui expriment le désir de profiter de l'amnistie qu'on leur accorde. La raison en est, dit M. Salomon, que ces transportés sont tellement déçus qu'ils n'ont plus la force de se réhabiliter (p. 332). Les amnisties générales, accordées par les souverains russes, n'eurent presque aucune application pratique et ne modifièrent guère l'état de dégradation dans lequel ils étaient tombés (p. 332).

Telles sont les lignes générales autour desquelles se déroule le tableau des origines, du développement historique, ainsi que de l'état actuel de la transportation en Sibérie, que nous donne l'ouvrage de M. Salomon. Ce récit est documenté d'un grand nombre de rapports de sources officielles, de conclusions de Commissions instituées à différentes époques par le Gouvernement dans le but d'apporter certaines améliorations à la transportation en Sibérie. Mais ce qui donne une valeur particulière à cet ouvrage, c'est que son auteur a visité dans le courant de l'année 1898 la Sibérie et l'île de Sakhaline, où il a pu se faire des idées précises et une opinion personnelle sur l'état actuel de la transportation, d'après des impressions recueillies sur les lieux mêmes de l'application de la peine. Le livre devient ainsi un témoignage d'un explorateur qui s'est voué spécialement à l'étude de la transportation en Sibérie, de l'état présent de cette institution, qu'il trouve vieillie, surannée et qui n'est plus en rapport avec les besoins modernes de l'Empire. M. Salomon n'hésite pas à la déclarer une survivance des temps passés, qui doit disparaître du nombre des peines criminelles et être remplacée par l'emprisonnement.

Dans l'état de civilisation où se trouve le peuple russe au commencement du xx<sup>e</sup> siècle, la transportation en Sibérie n'a plus de raison d'être. La transportation administrative ne doit plus être appliquée, car la sécurité des communautés de paysans et de petits bourgeois contre les attentats de leurs membres dangereux est suffisamment protégée par les tribunaux et n'a plus besoin de recourir à des répressions par voie administrative.

Le livre de M. Salomon a paru au mois de janvier 1900, à Saint-Petersbourg. Il est publié en langue russe, grand in-8<sup>o</sup>, et contient 339 pages. L'ouvrage contient plusieurs annexes avec les tables statistiques, où nous avons puisé les données que nous venons de reproduire.

Alexandre DE BORZENKO,  
Ancien professeur de droit civil russe  
à l'Université d'Odessa.

## REVUE DU PATRONAGE

### ET DES INSTITUTIONS PRÉVENTIVES

#### Correction ou réformation (1)?

... Je devrais me taire ; tout m'y convie : la distance, la délicatesse du sujet, et mon incompetence. Mais vous voulez que je parle. Je parlerai donc, avec la liberté... d'un conscrit qui ne soupçonne pas les obstacles.

Je vous dirai d'abord ce que je connais des maisons où l'on entreprend la réformation des enfants pervers ; puis, ce que je sais de ces enfants eux-mêmes. Enfin, comme il n'en coûte rien de faire des rêves, je tâcherai d'imaginer ce qui pourrait être fait pour l'amendement de ces pauvres petits.

I. — Je ne connais d'autre maison de réforme que l'orphelinat de La Moëre. Cet établissement (2) est destiné aux jeunes garçons de treize à dix-huit ans, et même un peu au delà, qui sont moralement ou matériellement abandonnés, et aussi aux enfants dont la conduite mauvaise, le caractère difficile, ou les instincts vicieux exigent l'application d'un régime coercitif, mais non *correctif*. La Moëre est un orphelinat, non pas une maison de correction.

Les enfants y sont admis de treize à quatorze ans. Après cet âge, on ne les accepte plus. « L'expérience acquise nous confirme que les enfants plus âgés ne veulent pas se plier aux exigences d'un règlement ; ils sont trop habitués à faire leur volonté et à se livrer à une

(1) La lettre que nous publions n'émane pas d'un pénologue. Son auteur ignore le droit pénal et n'a jamais vu une colonie pénitentiaire. Mais il s'occupe de patronage et d'éducation, depuis longtemps, avec autant de dévouement que d'intelligence. Son expérience nous a souvent enseignés dans les Congrès et dans cette Revue même. Nous lui avons donc demandé son sentiment sur la question agitée en notre Assemblée générale. Sa réponse, malgré certain terme choquant pour les idées généralement reçues parmi nous, constitue celle du grand public, celui qui raisonne non avec les textes légaux et avec les traditions administratives, mais avec le simple bon sens. A ce titre, elle présente un intérêt réel. (N. de la Red.)

(2) Succursale de l'orphelinat de Bethléem, à Nantes ; situé à 2 kilomètres de Savenay, dans la Loire-Inférieure.