

Le Congrès de sociologie coloniale, réuni en Assemblée générale le 11 août 1900, a modifié en partie les vœux qui lui étaient soumis par sa 1<sup>re</sup> Section et leur a donné la forme définitive suivante :

DROIT PÉNAL.

IX. — *La confection d'un Code pénal à l'usage des indigènes s'impose dès que la colonie est fondée. Ce Code devra être traduit, autant que possible, dans la langue des indigènes.*

X. — *Ce Code pénal indigène ne doit pas être une copie plus ou moins modifiée du Code pénal européen, tout en reposant cependant sur les mêmes principes juridiques. Il convient de définir à nouveau chaque infraction et d'en apprécier la gravité relative.*

*Un fait défendu aux Européens peut être permis aux indigènes, et réciproquement. La gravité d'une infraction peut varier suivant la race de l'auteur ou celle de la victime.*

XI. — *Le soin de rendre la justice aux indigènes en matière répressive doit être confié aux autorités de la puissance colonisatrice, sauf à déléguer l'exercice du droit de juridiction aux autorités indigènes.*

XII. — *Il est désirable d'établir, pour rendre la justice aux indigènes en matière pénale, une autorité judiciaire distincte de l'autorité administrative.*

XIII. — *On peut confier à un administrateur seul le soin de réprimer les infractions les moins graves conformément à la loi.*

XIV. — *Il est désirable qu'un Code de procédure criminelle soit fait à l'usage des indigènes. Tout en donnant à l'inculpé les garanties nécessaires, la procédure devra être établie dans des conditions de rapidité suffisantes pour que la répression suive le plus rapidement possible l'infraction qui a été commise. L'usage de la question et des épreuves doit être et rester rigoureusement interdit.*

XV. — *Un régime pénitentiaire différent de celui qui est appliqué aux Européens doit être établi à l'usage des indigènes.*

## LA SUPPRESSION

### DE LA TRANSPORTATION EN SIBÉRIE

La *Revue pénitentiaire* de mars 1900 a publié une étude du professeur J. Legras sur la transportation en Sibérie, ainsi que mon analyse de l'enquête faite en Sibérie par le chef de l'Administration des prisons russes, parue récemment en un fort volume, *La transportation en Sibérie*.

Nous revenons sur cette question en raison de la promulgation de deux ukazes sur la suppression d'une partie, et la restriction de l'autre partie de la transportation en Sibérie. Ces deux ukazes datent des 11-24 et 12-23 juin 1900. Nous en donnons la traduction *in extenso*, estimant qu'elle fera mieux ressortir les rouages législatifs russes, si différents de ceux de tous les autres États européens. A l'origine, une enquête minutieuse fut entreprise, pour établir l'état actuel de la question de la transportation en Sibérie. Les résultats en sont connus d'après la publication officielle du livre dont nous avons fait l'analyse (*supra*, p. 491 s.). Après avoir pris connaissance de ces résultats en un Conseil spécial présidé par lui, l'Empereur, le 6-18 mai 1899, institua une Commission spéciale, et, au commencement de l'année courante, donna l'ordre au Ministre de la Justice de présenter au Conseil de l'Empire un projet de loi sur l'abolition et la limitation de la transportation. Le Conseil de l'Empire, composé de vieux dignitaires militaires et civils, nommés par l'Empereur, fut saisi de ce projet de loi dont il délibéra en séances de sections — des lois, des affaires civiles spirituelles, de l'économie politique, de l'industrie, des sciences et du commerce — et en séance plénière. Après des délibérations multiples, le Conseil de l'Empire émit son « Avis ». Cet Avis (*mnienié*) fut présenté à l'Empereur, qui le sanctionna en inscrivant sur l'acte authentique les paroles suivantes : « Qu'il en soit ainsi » — *Byt po sémou*.

Pour faire promulguer et veiller à l'exécution de la nouvelle loi, l'Empereur adressa un ukaze au Sénat dirigeant, qui cumule les fonctions de tribunal supérieur, comme Cour de cassation, et de tri-

bunal de justice administrative avec la surveillance de l'application des lois. Dans cet ukaze, l'Empereur notifie au Sénat qu'il a confirmé l'Avis du Conseil de l'Empire sur l'abolition et la limitation de la transportation en Sibérie et lui ordonne de prendre soin de l'exécution de la nouvelle loi en la promulguant. Telle fut la genèse de cette loi.

Quelle en est la portée? Elle ne se rapporte pas à la transportation avec travaux forcés, la « katorga », la plus grave des peines que connaisse le Code pénal russe. La « katorga » n'est pas abolie. Ce n'est que la transportation simple, sans travaux forcés, dont une des formes vient d'être abrogée et l'autre limitée.

Après ces observations, que nous avons estimées utiles pour ceux des lecteurs de la *Revue* qui ne sont pas familiarisés avec la procédure législative russe, nous renvoyons, pour l'étude détaillée de la portée de la nouvelle loi, à la traduction du texte des deux ukazes.

Alexandre DE BORZENKO.

#### UKASE DE S. M. L'EMPEREUR AU SÉNAT DIRIGEANT

Dans Notre constante sollicitude pour le bien de toutes les parties de Notre Empire, Notre attention a été attirée par les conditions défavorables de la transportation en Sibérie et dans les autres localités lointaines, soit en vertu d'arrêts des tribunaux ou de décisions prises par les communautés de petits bourgeois ou de paysans concernant leurs membres vicieux.

La transportation en Sibérie, surtout, entrave la prospérité de ces confins auxquels la sollicitude souveraine de Notre Père, d'impérissable mémoire, Alexandre III, et Nos soins, ont ouvert la voie du bien-être sous le rapport administratif et économique.

Jugeant nécessaire d'obvier aux inconvénients qui résultent de la transportation, Nous avons ordonné au Ministre de la Justice, après examen de cette question, au mois de mai de l'année dernière (1899), au sein d'un Conseil spécial placé sous Notre présidence personnelle, de soumettre à une étude détaillée les mesures à prendre sur les bases indiquées par Nous.

Le projet de loi sur la suppression de la transportation à terme et la restriction de la transportation à perpétuité, rédigé en exécution de Notre volonté précitée, a été soumis par le Ministre de la Justice à l'examen du Conseil de l'Empire, qui l'a étudié sous toutes ses faces.

Les conclusions du Conseil par rapport à l'abolition et à la restriction de la transportation à terme ou à perpétuité en vertu de jugements des tribunaux ou de décisions des communautés se sont trouvées être conformes à Notre désir, ainsi qu'au but actuellement poursuivi, d'affranchir la Sibérie du lourd fardeau qui lui a été imposé pendant des siècles par la présence dans son sein d'une agglomération d'individus vicieux.

En vertu de quoi Nous ordonnons, savoir :

I. — La transportation à perpétuité (1) en Sibérie et Transcaucasie, ainsi que la transportation à temps (2) en Sibérie et autres gouvernements lointains, sont abolies et la transportation à perpétuité dans les localités qui seront désignées à cet effet, n'est conservée que pour des crimes spécialement prévus par la loi.

II. — Est aboli de même le droit réservé aux communautés de petits bourgeois et de paysans de prendre des décisions au sujet de la réadmission ou non-réadmission dans leur sein de ceux de leurs membres qui ont subi les peines auxquelles ils avaient été condamnés par sentence judiciaire : détention dans des maisons de correction ou emprisonnement avec privation de tous les droits. Est aboli, en outre, le droit des communautés de petits bourgeois de mettre à la disposition du Gouvernement leurs membres vicieux.

III. — L'effet de la disposition exposée dans le paragraphe II est étendu à tous les individus non internés en Sibérie au sujet desquels, avant la publication de Notre présent ukase, ont déjà été prises par les communautés de petits bourgeois ou de paysans des décisions refusant leur réintégration dans leur sein et à tous ceux qui, en vertu de décisions des communautés de petits bourgeois, sont mis à la disposition du Gouvernement.

IV. — Pour ce qui est : 1<sup>o</sup> du remplacement de la transportation à perpétuité ou à termes par d'autres peines; 2<sup>o</sup> de la restriction du droit des communautés de paysans de mettre à la disposition du Gouvernement leurs membres vicieux; 3<sup>o</sup> des dépenses occasionnées par l'abolition et la restriction de la transportation — on prendra les mesures qui sont indiquées dans l'avis du Conseil de l'Empire à ce sujet, approuvé par Nous.

Le Sénat dirigeant prendra les mesures nécessaires pour l'exécution de ce qui précède.

NICOLAS.

Péterhof, 12 juin 1900.

(1) *Sylka na poselénie*, mot à mot : envoi en établissement, c'est-à-dire pour s'établir dans un district rural, avec dégradation civique.

(2) *Sylka na jitié*, mot à mot : envoi en lieu de séjour; c'est le transfèrement du domicile, sans dégradation civique, dans une ville ou dans un village de Sibérie. — La différence entre ces deux mesures est la suivante :

1<sup>o</sup> La *sylka na poselénie* est une transportation soit directe, soit consécutive à la *katorga*, d'individus qui sont placés dans des lieux déterminés, dans des villages, pour y prendre part à la colonisation territoriale au milieu des autres paysans, mais sans travail spécial forcé. Ces individus sont là à perpétuité, par le fait même que leur séjour est considéré comme un appoint colonisateur, dont leur départ priverait le village et par suite la colonie. (C'est là l'origine des vagabonds [*brodiagues*], plaie de la Sibérie).

2<sup>o</sup> La *sylka na jitié* est une peine purement personnelle, un *exil* infligé à des individus, soit dans un village, soit dans une ville, mais comme châtement personnel, c'est-à-dire sans nulle considération des avantages ou inconvénients que la colonie pourra tirer de la présence ou de l'absence (du départ), du condamné. On conçoit alors comment cet exil peut être *temporaire*. Il l'est, en effet, et les condamnés changent de temps en temps de lieu d'exil avant d'avoir le droit de rentrer en Russie.

En résumé, dans le premier cas (*transportation à vie*), le condamné fait partie d'un système, — il est, théoriquement, une maille du tissu colonisateur; dans le deuxième cas (*exil temporaire*), il est en marge des sociétés permanentes de la colonie. S'il reste, c'est bien; s'il part, le tissu ne se déchire pas pour autant.

AVIS DU CONSEIL DE L'EMPIRE

SUR L'ABOLITION DE LA TRANSPORTATION ET LA CONFIRMATION DES RÈGLES TEMPORAIRES RELATIVES AU REMPLACEMENT DE LA TRANSPORTATION PAR D'AUTRES DISPOSITIONS PÉNALES,

APPROUVÉ PAR S. M. L'EMPEREUR

Le Conseil de l'Empire, après avoir examiné, en séances des sections réunies : civiles et spirituelles, des lois d'économie politique, de l'industrie, des sciences et du commerce, et en séance plénière, la proposition du Ministre de la Justice sur la question de l'abolition de la transportation, a émis l'avis suivant :

A. — Pour remplacer la transportation par d'autres peines criminelles, on adoptera les dispositions suivantes :

I. — En attendant la mise en vigueur du nouveau Code pénal, on observera les règles temporaires ci-après relatives au remplacement de la transportation par d'autres peines criminelles :

II. — Pour compléter l'art. 150 du Code pénal (*Recueil des lois*, T. XV, suite 1805), ainsi que pour modifier, compléter et abroger d'autres lois se rattachant à la question, il est statué :

« Lorsqu'on voudra abaisser d'un ou de plusieurs degrés, conformément aux articles du Code pénal et du Code d'instr. crim., la peine fixée par la loi pour un acte délictueux, on observera les règles suivantes :

a) On passera de la transportation avec travaux forcés (*katorga*), (règlement temporaire, art. 2), à l'envoi dans des sections correctionnelles d'arrêt (1), sauf aux cas mentionnés ci-après b et c); b), quand il y a lieu d'atténuer la peine pour les infractions prévues dans les art. 924 § 1, 1609 §§ 2 et 3, et 1631, dans l'ordre indiqué par les art. 134 et 143 du Code pénal, ainsi que par les art. 774 et 828 du Code d'instruction criminelle, — on ne pourra adoucir la peine des travaux forcés (*katorga*) en y substituant une autre peine; c), quand il y a lieu d'atténuer la peine pour les infractions prévues par les art. 176, 178 § 1, 184, 200, 201 § 1, 210, 243, 246, 250, 251, 252, 256 § 2, 274 § 2, 318 et 933 § 2, on continuera à substituer à la transportation avec travaux forcés la transportation simple (*posélenié*); d), on peut descendre de la transportation simple à la détention dans des sections correctionnelles quand il y a lieu d'atténuer la peine dans les sections correctionnelles d'arrêt, sauf aux cas prévus par les art. 196 §§ 1 et 2, 197, 201 § 2, 202, 203 § 1, 204 et 325 § 2.; et e), dans les cas prévus par les art. 274 § 1, 1004 § 1, 1021, 1022 § 3, 1026 § 1, 1304 § 1 et 1509 § 1 du Code d'instr. crim., il est permis de descendre de la transportation simple seulement à la réclusion dans une forteresse, d'après la gradation établie par l'art. 34 du Code d'instr. crim.

(1) Cette peine, que certains traducteurs appellent « incorporation dans les compagnies de discipline » ou « maisons de discipline » (*ispravitelnia arestantskia otdelenie*), va de un an et demi à quatre ans. Elle a remplacé l'envoi dans les compagnies correctionnelles et constitue maintenant une simple peine d'emprisonnement dans une maison de correction (*Revue*, 1886, p. 360 et 365; 1891, p. 226). Mais on évite ce mot pour écarter la confusion avec les colonies pénitentiaires pour jeunes détenus. Les Anglais le traduiraient par *hard labour*.

III. — Il est statué, pour modifier, abroger et remplacer les lois se rapportant à la question :

1° Les sections correctionnelles d'arrêt sont désignées pour la détention et la correction des individus qui y sont envoyés en vertu de jugements des tribunaux.

2° Les individus condamnés à la détention dans les sections correctionnelles d'arrêt et qui sont, avant d'avoir encouru la condamnation, exemptés, en raison de leur situation sociale, des peines corporelles seront détenus dans des sections correctionnelles à eux spécialement affectées. En cas d'impossibilité d'avoir de ces sections spéciales, ils seront détenus dans les sections correctionnelles communes, mais dans des chambres qui leur seront spécialement affectés; ils seront gardés dans les deux genres de sections correctionnelles en commun, mais ils seront séparés pendant la nuit et durant les heures non soumises au travail. Les individus exemptés des peines corporelles jusqu'au jour de la condamnation, en vertu de leur condition sociale, ne seront soumis ni à la peine des verges, ni au port des chaînes ou des menottes, ni à la nécessité d'avoir la tête rasée à moitié.

3° Ces individus doivent, après leur libération des sections correctionnelles ou de la prison, choisir un genre de vie; ils s'inscrivent, avec l'autorisation des autorités, dans la classe des petits bourgeois ou des paysans, mais sans jouir des droits électoraux.

4° Les condamnés se trouveront sous la surveillance de la police : a), les libérés des travaux dans les sections correctionnelles, pendant quatre ans; b), les libérés des prisons avec dégradation civique, y seront soumis pendant deux ans; c), les libérés des prisons ou des forteresses avec dégradation partielle civique, — pendant un an. Les condamnés ne pourront jamais, durant ce temps, changer de domicile ou quitter leur résidence sans autorisation préalable de la police.

5° Il est défendu à tous les individus désignés à l'article précédent, qui se trouvent, en vertu de jugements des tribunaux sous la surveillance de la police, de séjourner : a), dans les capitales et dans les localités situées dans les gouvernements où se trouvent des capitales; b), dans les chefs-lieux de gouvernement et dans leur circonscription (*ouïèzde*) ni dans des localités situées à moins de 25 verstes de ces chefs-lieux. Cette restriction ne s'applique pas aux individus inscrits comme membres des communautés qui se trouvent dans ces arrondissements ou dans ces localités, excepté le chef-lieu même du gouvernement; c), dans toutes les forteresses et dans toutes les localités éloignées de moins de 25 verstes de ces forteresses; et enfin, dans toutes les villes et localités où le séjour des personnes surveillées par la police est interdit en vertu d'un ordre impérial spécial.

6° Les étrangers, après avoir achevé leur temps de travaux dans les sections correctionnelles, ou leur temps d'emprisonnement avec dégradation civique, seront expulsés avec défense de rentrer sur le territoire de l'Empire, et, au cas où ils ne seraient pas reçus dans leur ancienne patrie, ils seront mis sous la surveillance de la police en vertu de la loi générale.

7° Les vagabonds, pendant leur détention dans les sections correctionnelles, ne pourront être employés à des travaux hors de l'enceinte de la prison.

8° En cas de maladie constatée chez des transportés gardés dans les prisons, il est du devoir des Comités des prisons et de leurs sections, spécialement des procureurs et de leurs substitués qui en font partie, d'exiger une inspection médicale dans l'ordre établi par le Conseil de préfecture (*gubernskoié pravlénié*). Après cette inspection, les individus reconnus capables de continuer leur trajet seront dirigés sur le lieu de transportation, conformément à l'art. 93 du règlement sur les transportés (*Recueil des lois*, T. XIV, éd. 1890). Les criminels dont la santé ne se rétablira pas et qui, par conséquent, auront été provisoirement maintenus en prison, seront libérés: les condamnés aux travaux forcés à perpétuité, au bout de vingt-cinq ans, ceux condamnés à un terme déterminé seront libérés après que sera révolu ce terme, prolongé de sa moitié, mais n'excédant pas vingt-cinq ans; les condamnés à la transportation simple, après cinq ans d'emprisonnement. Les condamnés à la transportation avec travaux forcés ou à la transportation simple, après leur libération, conformément à la présente loi, de leur peine d'emprisonnement, seront placés dans des asiles de l'assistance publique. Les condamnés aux travaux forcés qui, au moment de l'exécution du jugement, auront plus de soixante-dix ans ne subiront pas la transportation et bénéficieront des dispositions du présent article.

9° Les vagabonds ne passeront pas dans la classe des individus susceptibles d'amendement (classe de réforme).

10° Les vagabonds transportés à Sakhaline seront inscrits comme des transportés simples ou domiciliés (*sylni posélentsi*).

11° La distribution des condamnés à la transportation par gouvernements ou territoires sera établie tous les trois ans en vertu d'une décision du Conseil des Ministres confirmée par l'Empereur sur la proposition des Ministres de la Justice et de l'Intérieur.

12° Les femmes des condamnés à la transportation avec travaux forcés ou la transportation simple, qui n'ont pas pris part au crime, peuvent suivre ou ne pas suivre leur mari, à leur gré.

IV. — Les art. 188-190, 344, 351 et 354 du règlement sur les passeports et les évadés (*Recueil des lois* t. XIV, éd. de 1890 et suite 1895), les art. 186-204 et 212-217 des règlements sur la prévention et la répression des crimes (*ibid.*); l'art. 281 et annexe du règlement sur la réclusion (*ibid.*, éd. 1890); les art. 35, 69, 97, 148 et annexe, 157 et 158 et annexe I, 159-162, 163 et annexe, 164, 175, 176, 246, 254, 275 et annexe, 276, le § 2 de l'art. 382, les art. 452, 507-509 du règlement sur la transportation (*ibid.*, éd. 1890 et suite 1895); les art. 44, 47-49, 51 et annexe, 74, 75, 89, § 2 de l'art. 952, dernier paragraphe de l'art. 1593, l'art. 1595, annexe II de l'art. 70, et la dernière partie de la section VII, annexe V de l'art. 168 du Code pénal (*ibid.*, éd., 1885 et suite 1895) sont abrogés.

V. — Les dispositions de la seconde section de la présente loi entrent en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 1901 et sont applicables, à l'exception du § b, aux personnes qui auront commis des crimes avant le terme mentionné ci-dessus; mais lorsque les jugements rendus par les tribunaux n'auront pas été exécutés.

B. — Les mesures suivantes sont prises concernant la limitation du droit des communautés de paysans de mettre à la disposition du gouvernement leurs membres vicieux.

I. — Il est statué pour modifier, abroger et remplacer les lois se rapportant à la question :

1° Les communautés de paysans sont autorisées à prononcer l'expulsion de ceux de leurs membres demeurant au sein de ces communautés dont le séjour devient dangereux pour la sécurité et la prospérité du village.

2° La décision est parfaite quand l'assemblée a assisté le maire de la commune et si la décision a été prise à une majorité d'au moins les deux tiers des paysans ayant droit de vote.

3° La décision doit contenir des renseignements sur l'état de l'exploitation et le genre de vie de la personne expulsée, ainsi que les motifs qui la rendent dangereuse pour la sécurité et le bien-être de la localité.

4° Une pareille décision ne peut pas être rendue à l'égard des personnes non adultes ou ayant plus de soixante ans, des personnes impotentes, infirmes ou atteintes d'une des maladies mentionnées dans les art. 94 et 150 du règlement sur la transportation (*Recueil*, XIV, éd. 1890).

5° La décision est soumise à l'examen sur les lieux du chef de district rural (*zemski natchalnik*) pour contrôler sa régularité, ainsi que l'exactitude et la gravité des faits qui lui ont servi de base. S'il constate que la décision n'est pas régulière ou n'est pas fondée, il la défère au Conseil de préfecture pour les affaires des paysans, pour la faire casser.

6° Après l'examen de la décision, le chef des communes rurales, s'il le juge nécessaire, donne l'ordre de placer dans la prison de la ville la personne à l'égard de laquelle elle a été prise.

7° La décision reconnue régulière et bien fondée par le chef de district rural est présentée par lui au maréchal de la noblesse de l'arrondissement, qui l'examine sur les lieux ou d'après les renseignements qui sont à sa disposition, puis l'envoie, avec son avis, au Conseil de préfecture pour les affaires des paysans.

8° Le Conseil de préfecture examine la décision à fond, avec les avis des fonctionnaires qui l'ont examinée préalablement, et ne la confirme que s'il la reconnaît régulière et fondée sur des considérations graves.

9° Les membres de la famille de la personne expulsée peuvent, s'ils le préfèrent, ne pas la suivre dans sa nouvelle résidence: en ce cas, elles conservent leurs droits sur les terres de la communauté rurale.

10° Les dépenses nécessitées par l'habillement et la nourriture de la personne expulsée et des membres de sa famille pendant le temps qu'ils sont restés entre les mains du Gouvernement jusqu'à son installation dans sa nouvelle résidence, incombent à la communauté rurale.

11° Celle-ci doit également, pendant deux ans, subvenir à l'entretien des membres de la famille de la personne expulsée qui l'ont suivie au cas où leur lot de terre retombe dans la communauté.

12° Les sommes prévues aux art. 10 et 11 doivent être versées par la communauté au trésorier de la ville de district en même temps que la décision d'expulsion est présentée au chef de district rural.

13° Une fois la sentence dûment confirmée, la personne expulsée et les membres de sa famille qui voudront la suivre, seront expédiés, conformément aux règles déterminées par le règlement sur les transportés, dans une des localités désignées d'avance, pour chaque période triennale, par un arrêté du Conseil des ministres confirmé par l'Empereur sur la proposition des Ministres de la Justice et de l'Intérieur.

14° A son nouveau domicile, l'expulsé est inscrit par ordre du gouverneur à l'une des communautés rurales et sera placé sous la surveillance de la police. Cependant des absences temporaires, à l'exception de celles qui le mèneraient dans le gouvernement d'où il a été expulsé, peuvent être autorisées par la police locale, qui lui délivre un permis de circulation.

15° Après cinq ans révolus, depuis l'inscription de la personne expulsée, elle est autorisée, en cas de bonne conduite, à passer dans d'autres gouvernements, excepté dans celui d'où elle a été expulsée, et à s'y inscrire dans une communauté rurale, conformément au droit commun. Avec l'autorisation du Ministre de l'Intérieur, elle peut rentrer dans son gouvernement et dans sa commune d'origine.

16° Les actes, énumérés dans les art. 5, 7 et 12, des chefs de districts ruraux dans les localités où ce genre de fonctionnaires n'existe pas, seront dévolus aux autorités correspondantes.

II. — Les règlements énoncés dans la première section doivent être mis en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1901:

C. — Seront prises les mesures suivantes en ce qui concerne les dépenses nécessitées par l'abolition et la limitation de la transportation :

I. — Pour subvenir aux dépenses de l'agrandissement des établissements pénitentiaires déjà existants, ainsi qu'à la construction de nouveaux établissements pour l'emprisonnement des personnes condamnées à la perte de la liberté à la place de la transportation, on prélèvera les sommes liquides destinées à l'organisation d'établissements pour la détention des personnes condamnées par des sentences de juges de paix ou de chefs de districts ruraux; les sommes ainsi empruntées seront remboursées selon les besoins.

II. — Pour modifier et abolir les lois se rapportant à la question, il est statué :

« Les décisions des Conseils généraux (*Zemstvo*), concernant la construction ou la réparation, sur les ressources spéciales, affectées à cet objet sur le budget de l'État, des maisons de détention pour les personnes condamnées par sentences des juges de paix ou des chefs de districts ruraux, ainsi que des asiles pour les jeunes délinquants, seront soumises par le gouverneur au Ministre de la Justice afin que les sommes nécessaires soient portées sur le devis du Conseil supérieur des prisons (*glavnoïe turemnoïe oupravlenië*) et que, après que les devis auront été approuvés, elles soient versées aux Conseils généraux.

III. — Le Ministre de la Justice sera chargé, d'accord avec les Ministres de l'Intérieur et des Finances et le contrôleur général, de faire ordonner les sommes désignées dans la section I, ainsi que ses dépenses pour les constructions de prisons en général.

Sa Majesté Impériale a daigné confirmer le présent Avis du Conseil de l'Empire et l'a rendu exécutoire, le 10-23 juin 1900.

Pétershof, 11 juin 1900.

Traduit du russe par A. DE BORZENKO,  
Revu par J. LEGRAS.

## COMMUNICATION AU CONGRÈS DE BRUXELLES (1).

Par un ukase de S. M. l'Empereur de Russie en date du 12-25 juin de l'année courante, a été promulguée une loi qui introduit une réforme des plus importantes dans le système pénal russe.

Je ne me serais pas permis de solliciter l'attention de cette assemblée internationale pour un exposé, même succinct, des principes de cette réforme, s'il s'agissait d'une loi d'un intérêt purement local. Mais l'acte législatif dont je viens de faire mention a une importance bien plus grande et peut être, à juste titre, considéré comme un nouveau succès de l'œuvre des congrès pénitentiaires.

La loi du 12-25 juin abroge la transportation en Sibérie, en Transcaucasie et en d'autres provinces lointaines de la Russie. Elle remplace cette mesure pénale par des peines privatives de la liberté, organisées d'après les principes modernes. Elle institue enfin de nouveaux procédés à suivre dans les cas où, jusqu'à présent, la transportation avait été appliquée comme mesure de sûreté publique.

Les origines de la transportation russe remontent à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle, mais déjà le gouvernement des tsars moscovites se rendait compte des vices inhérents à la colonisation pénale. Seulement, la nécessité de peupler la Sibérie nouvellement conquise était si grande qu'on était forcé de supporter tous les inconvénients du système adopté et le nombre des transportés augmentait d'année en année.

Au début du xviii<sup>e</sup> siècle, Pierre le Grand et, à la fin de ce siècle, Catherine II avaient presque supprimé la transportation. Mais les idées qui avaient présidé à ces tentatives et que je n'hésite pas à qualifier de pénitentiaires, tout en étant à portée du génie des grands monarques, ne pouvaient pas encore entrer dans les conceptions de leurs hommes d'État. Le moyen de se débarrasser par la transportation des éléments criminels du pays paraissait trop simple, trop commode, pour qu'on pût y renoncer facilement. D'un autre côté, on n'avait pas perdu l'espoir de fonder des colonies pénales et on s'ingéniait à trouver des procédés pour assurer le bien-être des colons. Depuis 1733 jusqu'à 1829, on peut noter une série de tentatives de ce genre, invariablement avortées l'une après l'autre.

Il est impossible d'évaluer le prix de ces tentatives en vies humaines et en roubles argent; mais elles ont incontestablement eu la valeur

(1) A la fin de la dernière séance du Congrès, le chef de l'Administration générale des prisons, M. Alexandre Salomon, en fonctions d'écuyer de la Cour de S. M. l'Empereur, fit cette communication (*infr.*, p. 1177).

d'une expérience longue, obstinée et convaincante, dont le résultat fut absolument défavorable à la transportation. Aussi, en 1835, l'Empereur Nicolas I<sup>er</sup> ordonna-t-il d'examiner, d'abord au sein d'un Comité spécial, ensuite au Conseil de l'Empire, s'il n'y avait pas lieu de supprimer la transportation en conservant seulement la transportation avec travaux forcés. Contrairement à l'avis des Ministres de l'Intérieur et de la Justice, la question reçut une solution négative. Il est curieux de noter que, parmi les nombreux arguments invoqués en faveur de la transportation, celui qu'on faisait surtout valoir était l'impossibilité de combiner l'emprisonnement avec le travail productif des détenus !

La transportation fut conservée et elle figure dans le Code pénal de 1845, dont le système, avec quelques modifications ultérieures, est encore en vigueur.

Dans la seconde moitié de ce siècle, la question de la transportation revient de temps à autre à l'ordre du jour. Les gouverneurs et les gouverneurs généraux des provinces de la Sibérie ne cessent de signaler le mal que la transportation apporte à ces contrées, et des enquêtes spéciales justifient et corroborent ces constatations. Mais les résultats pratiques se font attendre.

En 1879, le Conseil de l'Empire se déclare en principe contre la transportation, mais il ne s'agit que d'établir les bases d'un nouveau Code pénal. En 1888, les Ministres de l'Intérieur et de la Justice soumettent au Conseil de l'Empire un projet tendant à restreindre l'application de la transportation, mais des considérations d'ordre financier empêchent la réalisation de ce projet.

En attendant, des éléments nouveaux viennent compliquer la question et la rendre plus que jamais urgente. Le chemin de fer transsibérien efface la barrière entre la Russie d'Europe et la Sibérie et une série de réformes d'ordre administratif, judiciaire et économique ouvrent à ce pays la voie du progrès et de la culture.

C'est à la généreuse initiative de son auguste souverain, l'Empereur Nicolas II, que la Russie doit la solution du problème, tant de fois posé, tant de fois étudié et toujours renvoyé à un futur indéfini.

En 1898 S. M. l'Empereur ordonna que le chef de l'Administration générale des prisons, M. Alexandre Salomon, accompagné de quelques fonctionnaires pénitentiaires, visitât les lieux de la transportation et des travaux forcés et recueillit des renseignements concernant l'exécution de ces peines, la situation des transportés au point de vue moral et économique, et l'influence qu'ils exercent sur la population sibérienne.

Les résultats de cette enquête, combinés avec ceux des enquêtes précédentes, exécutées par M. Galkine-Wraskoy, et des données extraites des archives, ont fait l'objet d'un rapport présenté à S. M. l'Empereur par le Ministre de la Justice, le Secrétaire d'État Mouravieff. A la suite de ce rapport, Sa Majesté, après avoir examiné la question de la transportation au sein d'un Conseil spécial placé sous Son auguste présidence, a daigné ordonner le 6-18 mai de l'année passée (1899), qu'une Commission instituée à cet effet, présidée par le Ministre de la Justice, soumit à une étude détaillée les mesures à prendre sur les bases indiquées par Elle.

Le programme de cette étude, approuvé par l'Empereur, touchait les points suivants : 1<sup>o</sup> la transportation, soit comme peine, soit comme mesure de sécurité publique ; 2<sup>o</sup> les travaux forcés ; 3<sup>o</sup> le sort ultérieur des transportés se trouvant déjà en Sibérie ; 4<sup>o</sup> les mesures et institutions préventives, telles que les maisons de travail ; 5<sup>o</sup> le côté financier de la question.

La première partie de ce travail, comprenant la transportation dans le sens strict de ce mot, fut terminée dans le courant de l'hiver passé, de façon que vers la fin de la session législative, le Ministre de la Justice pût présenter au Conseil de l'Empire le projet de la loi à l'examen de laquelle je vais passer.

Afin de se rendre compte de la portée de cette loi il n'est pas inutile de jeter un coup d'œil sur ce que je pourrais nommer l'ensemble de la déportation. Mais, avant tout, il faut préciser les termes.

Il faut distinguer d'abord la transportation simple (*posielenié*) et la transportation avec travaux forcés (*katorga*). Il faut distinguer ensuite la transportation comme peine, et la transportation comme mesure de sécurité publique. Enfin, il faut distinguer les différentes subdivisions de la transportation comme peine. L'examen de ces subdivisions nous entraînerait trop loin (*supr.*, p. 576) ; il suffit de dire qu'elles se distinguent l'une de l'autre par une plus ou moins grande restriction des droits et par un des plus ou moins grand éloignement de la contrée où le condamné est transporté. Ce qu'il importe de ne pas perdre de vue est ceci :

1<sup>o</sup> La loi du 12-25 juin ne se rapporte qu'à la transportation simple non pas à la transportation avec travaux forcés, la réforme de cette dernière peine devant faire l'objet d'études ultérieures.

2<sup>o</sup> Les transportés se divisent en deux groupes : a) ceux qui subissent la transportation comme peine, prononcée par les tribunaux en vertu du Code pénal ; b) ceux qui la subissent comme mesure de sécurité publique prise par voie administrative.

3° La transportation administrative est une des conséquences de l'autorité qu'exercent les communautés de petits bourgeois et les communautés rurales sur leurs membres. Il appartient aux communes, sous les conditions d'une procédure instituée par la loi, de refuser la réadmission dans leur sein de ceux de leurs membres qui ont subi une peine privative de liberté, suivie de restriction de droits.

Il leur appartient également, sous les mêmes conditions, de livrer aux autorités ceux de leurs membres qu'elles regardent comme dangereux pour leur bien-être et leur sécurité publique. Les individus non réadmis dans ces communes ou expulsés de celles-ci sont transportés en Sibérie ;

4° La transportation, soit comme peine, soit comme mesure administrative, n'implique aucune obligation de travail, mais bien une série de restrictions concernant le changement de domicile, l'exercice des professions, etc.

5° La loi permet aux familles des transportés de suivre ces derniers aux frais de l'État.

J'évite à dessein tous les détails ; mais, d'après ce que j'ai dit ou plutôt d'après les allusions que j'ai faites, vous voyez que le système est compliqué. Son idée dominante est de proportionner les privations de la vie en exil à la gravité de la peine subie. Un règlement spécial prévoit tous les moments de cette vie depuis la condamnation jusqu'au jour où le mot « transporté » est effacé du passeport de l'individu. Ce règlement devient désormais une pièce de l'histoire qui va bientôt tomber dans l'oubli. Puisse être oublié aussi vite que lui le tableau de la transportation que je vais vous faire !

Je demande d'abord votre attention pour quelques chiffres.

De 1807 à 1899, la Sibérie a reçu de la Russie d'Europe 864.549 transportés, y compris les familles. C'est à peu près la sixième partie de la population actuelle de la Sibérie.

Si l'on se borne aux douze dernières années, on verra que la Sibérie a reçu dans cet espace de temps 100.582 transportés, dont 95.876 hommes et 4.706 femmes ; les transportés ont été accompagnés de leurs familles, parmi lesquels il y avait 155 maris, 17.556 femmes et 40.900 enfants. La Sibérie a donc reçu dans le courant de ces douze années 159.191 individus, soit un trente-sixième du total de la population. Si l'on prend en considération le chiffre des transportés seuls, sans leurs familles, on verra que, pendant cette période, la Sibérie a reçu sur chaque 57 habitants un criminel ou au moins un homme reconnu dangereux dans son pays d'origine.

Ces chiffres nous permettent déjà de tirer deux conclusions impor-

tantes : 1° la transportation ne peut pas contribuer à la colonisation du pays vu la grande prépondérance des célibataires, et 2° la quantité d'éléments vicieux qu'on introduit dans ce pays dépasse toute proportion raisonnable.

Du nombre des transportés mâles il n'y avait que 17.556 mariés ; les autres 78.322, soit 81,33 0/0, étaient célibataires.

Ces conclusions sont complètement confirmées par une étude détaillée des conditions dans lesquelles se trouvent les transportés. Voici les résultats sommaires de cette étude :

Le nombre des transportés résidant en Sibérie en 1898 montait à 298.574, soit 300.000 individus des deux sexes. La moitié se composait de criminels condamnés à la transportation en vertu du Code pénal, l'autre moitié, des transportés administratifs. Mais on aurait de la peine à les distinguer les uns des autres. L'opprobre de leur situation, la misère de leur existence en ont fait une masse absolument uniforme.

Le tiers de cette masse, soit 100.000 hommes, échappe à tout contrôle. Le lieu de leur résidence est ignoré de la police. On les connaît cependant, car ce sont eux qui volent sur les grands chemins et dans les villages, qui mendient et extorquent de l'argent aux indigènes de toutes les manières possibles. L'été, ils couchent à la belle étoile, se cachent dans les forêts de la Sibérie ; l'hiver ils se dirigent vers les villes et usent de tous les procédés pour trouver un gîte dans les prisons locales.

Les seconds 100.000 hommes sont également en état de vagabondage ; mais ils changent de résidence pour trouver du travail. S'il n'en ont pas perdu l'habitude et s'ils ont conservé des restes d'honnêteté, ils parviennent à s'installer, sinon ils viennent augmenter les rangs des vagabonds criminels.

Des 100.000 hommes qui restent, environ 30.000 sont des cultivateurs, donc un élément d'ordre. Il est remarquable que ce chiffre correspond au chiffre des transportés mariés. Les autres 70.000 sont des ouvriers. Tant qu'ils sont jeunes et bien portants, ils gagnent leur pain quotidien ; mais, lorsqu'arrive l'infirmité, beaucoup d'entre eux se mettent à mendier et très souvent terminent leur triste existence dans la prison qu'ils avaient évitée jusqu'alors.

Ces chiffres sont éloquentes ; mais j'aurais pu vous en citer bien d'autres plus éloquentes encore. J'aurais pu les illustrer par les récits d'un témoin oculaire, car je l'ai vu, ce panorama de misère économique et de déclin moral, je l'ai vu se dérouler devant moi depuis les monts Oural jusqu'à l'Océan Pacifique.

Je ne vous en citerai qu'un seul. Tandis que les transportés représentent 5 0/0 de la population libre de la Sibérie, ils représentent 58 0/0 de la population des prisons de ce pays. *Sapienti sat!*

Je passe aux points essentiels de la loi du 12/25 juin :

1° Les crimes et délits de droit commun qui entraînaient, d'après le Code pénal en vigueur, la transportation sous ses différentes formes seront dorénavant punis par l'emprisonnement de huit mois à deux ans ou par la détention dans une maison de correction d'un an et demi jusqu'à six ans.

2° Les dispositions du Code pénal concernant la transportation pour crimes politiques et pour actes criminels commis contre les lois et institutions de l'église orthodoxe seront conservées; mais la Sibérie ne sera plus le lieu exclusif de la transportation.

3° Les vagabonds qui refusent de s'identifier (pour la plupart forçats évadés), après avoir subi la détention dans une maison de correction pendant quatre ans, seront transférés à l'île Sakhaline.

4° Le droit des communautés de petits bourgeois et de paysans de refuser la réadmission dans leur sein de leurs membres, ayant subi une peine privative de liberté, est abrogé.

5° Les communautés rurales (mais non plus les communautés de petits bourgeois) conserveront le droit de livrer aux autorités leurs membres dangereux pour la sécurité publique. Le lieu de leur résidence sera fixé par l'Administration, mais ils pourront, du consentement de la police locale, s'absenter, sauf à ne pas revenir dans le gouvernement d'où ils ont été éloignés. Après cinq ans de bonne conduite, ils pourront demander au Ministre de l'Intérieur la suppression de cette restriction.

Les résultats de la loi du 12-25 juin se résumeront en ceci :

1° La transportation sera restreinte aux criminels politiques et religieux dont le nombre annuel moyen ne dépasse pas 100 individus et aux vagabonds non identifiés, dont le nombre annuel moyen est de 430;

2° Le nombre annuel moyen de ceux qui seront condamnés à l'emprisonnement et à la détention, au lieu de la déportation, sera de 3.370. Considérant les termes moyens de l'emprisonnement et de la détention, le coefficient de la mortalité calculé d'après la formule Engel (faisant 2,36 0/0) et la réduction du terme dont bénéficient les détenus de la classe de réforme, le surcroît de la population des prisons atteindra dans cinq ans le chiffre de 14. 00 individus.

Les prisons et les maisons de correction disposent en ce moment de 6.000 places libres. On aurait donc besoin d'environ 8.000 places

nouvelles. Un crédit de 6.600.000 roubles, soit 17.600.000 francs, est assigné pour couvrir les frais de construction.

Le budget annuel de l'Administration pénitentiaire, déduction faite des frais de la transportation, augmentera de 855.300 roubles, soit 2.280.000 francs.

Il me reste à ajouter que la loi du 12-25 juin présente l'occasion, depuis longtemps désirée, d'introduire dans nos maisons de correction le régime adopté par le projet de Code pénal.

Le Conseil de l'Empire, en soumettant à S. M. l'Empereur le projet de loi sur la suppression de la transportation, s'est exprimé en ces termes : « Le moyen âge a laissé à la Russie trois legs : la torture, le knout, la transportation. Le xviii<sup>e</sup> siècle a aboli la torture, le xix<sup>e</sup> a vu disparaître le knout, et le premier jour du xx<sup>e</sup> siècle sera le dernier d'un système pénal basé sur la transportation. »