Loi belge du 31 mai 1888
établissant la libération conditionnelle et la condamnation conditionnelle dans le système pénal.

Art. 9 — Les cours et tribunaux, en condamnant à une ou plusieurs peines, peuvent, lorsque l'emprisonnement à subir, soit comme peine principale ou subsidiaire, soit par suite du cumul de peines principales et de peines subsidiaires, ne dépasse pas six mois et que le condamné n'a encouru aucune condamnation antérieure pour crime ou délit, ordonner par décision motivée qu'il sera sursis à l'exécution du jugement ou de l'arrêt pendant un délai dont ils fixent la durée à compter de la date du jugement ou de l'arrêt, mais qui ne peut excéder cinq années.

La condamnation sera comme non avenue si, pendant ce délai, le condamné n'encourt pas de condamnation nouvelle pour crime ou délit.

Dans le cas contraire, les peines pour lesquelles le sursis a été accordé et celles qui font l'objet de la condamnation nouvelle seront cumulées.

Art. 10 — Il sera rendu compte annuellement aux Chambres de l'exécution de la présente loi.

LA TRANSPORTATION ET LA RELÉGATION

AU CONGRÈS COLONIAL NATIONAL

(TRAVAUX DES SECTIONS)

Le congrès colonial national, réuni en ce moment à Paris, a examiné dans trois de ses section, la question de la transportation et de la relégation, tant au point de vue pénitentiaire qu'au point de de vue de l'intérêt des colonies.

Nous extrayons des rapports qui résument les travaux de ces sections, les passages dans lesquels cette question est traitée.

Si le congrès admet que la Guyane puisse rester consacrée à la transportation des condamnés aux travaux forcés, et à la relégation des récidivistes, le chef de la colonie ne devrait-il pas avoir, pour principale mission, d'organiser le travail et d'utiliser la main-d'œuvre pénale en vue du repeuplement et, on peut le dire, de la colonisation de cette possession française quelque peu délaissée?

Dès lors, ne serait-il pas urgent de rapporter les décrets du 16 février 1872 et du 20 octobre 1882 qui, en réglementant le service pénitentiaire, n'ont laissé aucune initiative au Gouverneur?

De tout temps, la Guyane fut affectée à la déportation, ou à la transportation. Quand la loi du 30 mai 1854 décida que « la peine des travaux forcés serait, à l'avenir subie sur le territoire de nos possessions françaises », la Guyane se trouva tout indiquée. Déjà, le décret du 27 mars 1852, y avait envoyé un certain nombre de condamnés de cette catégorie, en organisant le régime auquel ils devaient être soumis.

Aujourd'hui, c'est le décret du 18 juin 1880 qui règle cette matière.

Ce décret et surtout les mesures administratives que son application a provoquées, ont été l'objet de vives critiques qui se reproduiront sans doute au sein du Congrès.

Il suffit de rappeler, en ce moment, que le décret de 1880, en supprimant les peines corporelles, laisse à l'administration le soin de classer les condamnés, et permet au condamné dit de première classe :

« D'obtenir des concessions de terrain ;

« De travailler pour le compte des habitants de la colonie, selon les conditions et moyennant un salaire fixé par le Gouverneur ;

« D'être employé aux travaux des services publics, comme maître d'atelier ou de chantier, avec le maximum du salaire ».

Le décret du 24 mars 1866, en vue de faciliter le mariage des condamnés, les avait dispensés des formalités du code civil.

La section estime qu'une pareille organisation, telle qu'elle fonctionne à la Guyane, enlève toute efficacité à la peine des travaux forcés, et la rend moins pénible que celle de la réclusion ou de l'emprisonnement.

Elle estime également que, dans ces conditions, la main-d'œuvre pénale ne rend, ni aux habitants, ni à la colonie, ni à l'État, les services qu'on pouvait espérer.

En conséquence, elle émet le vœu que la législation sur la transportation et sur la relégation soit révisée. Si le régime n'est pas modifié, la section pense que les condamnés de race annamite devraient seuls être envoyés à la Guyane.

Cette réglementation du pénitencier intéresse indirectement la mise en culture du sol, et le repeuplement de la colonie ; questions qui ont été élucidées dans d'autres sections.

GUYANE

La section, considérant qu'il a été démontré par l'expérience que l'Européen, en Guyane plus encore que dans tout autre pays intertropical, ne saurait être employé aux travaux de défrichement et de culture ;

Considérant que cette constatation est rendue évidente par ce fait que, depuis deux siècles, plus de 100.000 blancs et près de 300.000 noirs, Indiens ou Chinois, soit volontairement, soit comme condamnés ou en qualité d'immigrants engagés, se sont fixés dans la Guyane française, et que nonobstant ce contingent de forces qui aurait dû imprimer une vitalité très grande au pays, décupler et au delà sa population, le nombre des habitants accusé par les

dernières statistiques n'excède pas 16 à 17.000, la population flottante pouvant, dans ce chiffre, être évaluée à un quart environ ;

Considérant que la colonisation tentée depuis 1854 au moyen de la main-d'œuvre pénale, n'a donné aucun résultat appréciable au point de vue du développement et de la prospérité de la Guyane ;

Considérant, d'autre part, que si, en raison de l'insalubrité du climat, on ne doit plus songer à faire poursuivre l'œuvre du défrichement par des condamnés européens ; que, par suite, si la peine de la transportation devait se borner pour le criminel qui la subit, à résider en toute liberté aux îles du Salut, ou à être employé à l'abri de toute surveillance, comme cultivateur ou domestique, à Cayenne ou dans les autres communes de la colonie, cette peine n'aurait plus sa raison d'être ; qu'une révision du code pénal s'imposerait, puisque la peine de la réclusion, considérée par le législateur comme inférieure, dans l'échelle des peines, à celle des travaux forcés, continuerait à revêtir un caractère de répression beaucoup plus grave et plus sévère pour le condamné ;

Émet le vœu qu'il convient de reviser sans retard le régime de la transportation et de la relégation à la Guyane française, et que, dans le cas où les lois de 1854 et de 1855 devraient, en ce qui concerne cette colonie, continuer à sortir leur plein et entier effet, il n'y soit plus envoyé à l'avenir, autant que possible, que des condamnés de race annamite, la seule qui soit susceptible de s'acclimater en Guyane.

ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE

La septième section ayant eu la bonne fortune de compter parmi ses membres, MM, Charles Petit, conseiller à la cour de cassation, et Léveillé, professeur à la Faculté de droit, la discussion sur le régime de la transportation et sur l'utilisation de la main-d'œuvre pénale a pris, grâce à la participation de ces deux éminents criminalistes, un développement et une importance particuliers.

Dans le rapport sommaire que nous avons adressé à la section lors de sa première séance, nous disions que, sans s'y arrêter trop longtemps, il y avait lieu d'examiner si le principe même de la transportation devait être conservé.

Les anglais qui, les premiers, ont appliqué ce système et en ont retiré, pendant un certain temps, d'incontestables avantages, y ont renoncé à la suite du refus formel des colonies de laisser débarquer de nouveaux convois de condamnés. En agissant ainsi les colonies anglaises faisaient une juste application d'un principe fondamental, qui veut qu'en cas de mélange la population d'origine pénale soit toujours en proportion minime par rapport à la population d'origine libre.

Beaucoup de bons esprits en France pensent également que la transportation, n'ayant pas donné les résultats sur lesquels on croyait pouvoir compter, devrait être supprimée et remplacée par un système de répression sévère, appliqué en France même, dans lequel la cellule, avec toute sa rigueur, jouerait un rôle important. Toutefois la Commission spéciale, chargée par le Ministère de préparer la revision du Code pénal, ayant conservé le principe de la transportation, nous n'avons plus qu'à étudier les moyens d'en faire l'emploi le plus judicieux et le plus conforme à la pensée du législateur.

La transportation des criminels condamnés aux travaux forcés à été édictée par la loi du 31 mai 1854 ; plus récemment une loi a relégué les récidivistes. Dans les deux cas, le législateur s'est donné pour but l'utilisation et la moralisation des condamnés ; malheureusement, jusqu'à présent du moins, aucun de ces deux buts n'a été atteint.

La troisième section n'a pu que constater les mêmes résultats à la Guyane, et le Congrès reconnaîtra que de profondes modifications doivent être apportées au régime de transportation, si on en maintient le principe.

La septième section a entendu les déclarations de ceux de ses membres qui habitent la Nouvelle-Calédonie ou qui y ont séjourné ; toutes ces déclarations concordent entre elles.

Un quart de siècle s'est écoulé depuis l'arrivée à la colonie du premier convoi de condamnés ; des milliers de transportés l'ont suivi et cependant les travaux les plus urgents ne sont pas encore exécutés, ni même en cours d'exécution, bien que les condamnés dussent être employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation.

Quant à la moralisation, elle n'a pas fait un pas en avant ; elle a plutôt reculé ainsi que l'a démontré un ancien directeur de l'administration pénitentiaire, M. le colonel Disnematin-Dorat, qui s'est exprimé ainsi : « J'ai été pendant plusieurs années détaché

de mon corps pour remplir différentes fonctions dans l'administration pénitentiaire et notamment celles de directeur ; j'ai donc pu constater les résultats donnés par l'application de la loi de 1854. Cette loi, en supprimant le bagne en France voulait que la transportation rendît la peine plus efficace et plus moralisatrice et qu'elle fût avantageuse à la colonisation.

« L'efficacité désirée n'a pas été obtenue, puisque chaque jour on constate l'augmentation de la criminalité dans des proportions véritablement effrayantes.

« La morale n'y a rien gagné ; bien plus, on est arrivé à la plus grande perversion. Que peut-on, du reste, attendre de l'agglomération de tant d'éléments mauvais qui, isolés, pourraient peut-être s'amender, mais qui, réunis, ne peuvent que produire une démoralisation dont on reste épouvanté.

« Lorsqu'à ces hommes qui personnifient toute la série des crimes, on adjoint des femmes aussi criminelles et plus dégradées encore quel résultat peut-on obtenir? Les condamnés sont tombés dans la boue et ils y restent. Il ne sera possible de les améliorer qu'en les isolant les uns des autres, en les enlevant à l'action de cette sorte de franc-maçonnerie du bagne, puissance absolue et terrible à laquelle il faut obéir sous peine de mort, et qui force à croupir dans le vice ceux qui auraient la volonté d'en sortir. »

M. le colonel Disnematin-Dorat a ensuite donné lecture d'une pièce de vers faite par un condamné à mort la veille de son exécution ; cette lecture ne laisse aucun doute sur l'état de dégradation morale des transportés.

Les causes du double insuccès de la loi de 1854 sont multiples, mais en première ligne on doit placer la douceur du régime pénitentiaire. Le mot douceur n'a rien d'exagéré pour ceux qui ont vu les choses de près ; les trop nombreux exemples, cités devant la section, le démontrent surabondamment. Cette excessive douceur pendant le cours de la peine, est couronnée par une mise en concession beaucoup trop facilement acquise, et nous ne pouvons mieux faire ressortir la situation exceptionnellement favorable du condamné qu'en la comparant à celle de l'immigrant libre.

M. Escande, propriétaire résidant en Nouvelle-Calédonie, a dit : « S'il ne vient pas de colons en Nouvelle-Calédonie, cela tient à l'état d'infériorité blessante dans lequel se trouve le colon libre, vis-à-vis du condamné mis en concession. Le colon libre qui arrive généralement sans ressources, est reçu dans

des baraquements plus ou moins confortables ; on lui accorde la ration de vivres pour six mois, en lui faisant comprendre que c'est là une charge dont on voudrait être débarrassé au plus tôt ; on le dépose sur un terrain de qualité inférieure puisque les meilleures terres ont été réservées pour la transportation et augmentées naguère encore en superficie, par le décret du 16 août 1884. Enfin les conseils lui manquent, car, malgré les sommes considérables dépensées sur les centres pénitentiaires, la question agricole n'a jamais été utilement et pratiquement étudiée.

« Le condamné concessionnaire, au contraire, obtient une terre de première qualité, souvent défrichée ; on lui donne trente mois de vivres, une indemnité pour maison, voire une femme avec trousseau s'il le désire, des semences, etc. On lui transporte ses produits ; on les lui achète au-dessus du cours, tandis que le colon libre voit souvent sa récolte inutilisée, perdue, faute de moyeus de transport ou faute d'acheteurs.

« Qu'est-il résulté de cette situation immorale qui décourage les meilleurs et les plus persévérants? C'est que *des colons libres en ont été réduits à aller travailler chez des condamnés.* »

Ce dernier fait donne une idée trop juste de la situation pour que nous n'appellions pas sur elle l'attention du Congrès. Toutefois nous devons nous empresser d'ajouter que l'administration centrale des colonies vient d'entrer dans une voie plus conforme au droit et à la justice. M. le Sous-Secrétaire d'État a donné récemment des instructions pour que le séjour des transportés devint réellement une peine, pour que les vivres ne fussent plus que la rémunération de travaux effectués et pour que l'emploi de la cellule devint un moyen efficace de répression. D'autres mesures sont étudiées et préparées pour une Commission spéciale, dont fait partie M. Léveillé.

La section a été heureuse de constater ces profondes modifications dans le régime pénitentiaire et, comme elle, le Congrès exprimera certainement l'espoir que ces modifications seront, non seulement maintenues, mais encore développées.

Nous avons déjà fait remarquer que malgré le nombre considérable de condamnés transportés jusqu'à ce jour en Nouvelle-Calédonie, cette colonie n'était dotée d'aucun des travaux qui sont indispensables à ses ports et à ses voies de communication intérieures. Il était nécessaire de rechercher les causes de cette inaction absolue au moins en apparence.

Au début de la transportation, il fallait créer un système com-

plet, de campements d'abord, de constructions ensuite, pour loger toute cette population spéciale. Ces constructions entraînaient également la construction sur place d'un outillage, et tous ces travaux ont pu, pendant un certain temps, absorber la totalité de la main d'œuvre pénale. Il serait oiseux d'évaluer la somme des dépenses ainsi effectuées ; la fondation de vastes établissements pénitentiaires ayant été décidée en pays neuf, à une très grande distance de la métropole, on ne pouvait atteindre ce but sans dépenser beaucoup, et ce n'est là qu'un des points secondaires de la question. Mais outre les pénitenciers proprement dits, on a créé entre autres des stations agricoles où, suivant leurs inspirateurs, les condamnés devaient appendre le métier d'agriculteurs avant d'être mis en concession. Ces stations agricoles ont absorbé des sommes considérables sans produire de résultats appréciables. La faute en a été attribuée à diverses causes. D'abord quelques-uns des agents envoyés étaient notoirement incapables, on n'a pas su tirer parti de certains autres et on n'a tenu aucun compte des diverses aptitudes. Ensuite de nombreux changements ont été apportés dans la direction, et chacun a pu faire des essais nouveaux uniquement dans le but d'attirer sur soi une attention particulière. Enfin au lieu de se borner à faire des essais, à introduire des plants, des cultures nouvelles ou des animaux de choix, ce qui eut été utile à la colonisation libre comme aux concessionnaires, on a poussé à une production excessive avec une main-d'œuvre incapable et réfractaire au travail.

Quoi qu'il en soit, l'administration supérieure des colonies, reconnaissant l'inutilité d'établissements aussi coûteux, en a décidé la suppression. Il va être procédé à leur liquidation plus ou moins rapide ; une simple vente par voie d'adjudication publique serait peut-être le meilleur moyen à employer.

A cette occasion MM. Charles Petit et Léveillé ont manifesté leur étonnement que ces établissements n'aient pas prospéré. Selon ces deux membres, l'administration, ayant à sa disposition une main-d'œuvre relativement considérable et à bon marché, devrait faire de la culture et de l'industrie dans des conditions très avantageuses .La majorité de la section n'a pas partagé cette manière de voir. Les économistes, à quelque école qu'ils appartiennent, sont en effet d'accord sur l'impuissance de l'État à se faire producteur ou industriel, sauf les cas de monopole absolu et, bien entendu, de vente toujours assurée. A cet égard la pratique a toujours confirmé la théorie qui dit, qu'en matière commerciale ou insdustrielle, l'ini-

tiative et l'intérêt privés sont seuls puissants, parce que seuls ils ne négligent aucun point, quelque secondaire qu'il puisse paraître.

De plus sans émettre un vote sur ce sujet, la section n'a point paru partager l'opinion de M. Léveillé qui a déclaré que, l'État, s'imposant de lourdes charges pour la transportation de ses condamnés, devait chercher à les récupérer dans la plus large mesure possible, par un emploi productif de cette main-d'œuvre. La majorité de la section a pensé, au contraire, que les frais de garde des criminels, quel que fût le système adopté, constituaient une dépense obligatoire pour l'État; si la main-d'œuvre pénale peut produire un travail effectif, il doit profiter à la colonie à laquelle on impose une pareille population. Ce profit ne serait qu'une juste compensation des charges morales et pécuniaires que supporte la colonie du fait des condamnés et surtout des très nombreux libérés. Comme exemple nous rappellerons que la Nouvelle-Calédonie qui ne compte que cinq mille colons libres assurerait sa tranquillité avec une dépense annuelle d'environ 10.000 francs, tandis quelle est obligée d'inscrire à son budget une somme de 140.000 francs (28 francs par tête d'habitant) pour la police et la gendarmerie. L'État impose à la colonie beaucoup d'autres dépenses obligatoires auxquelles, en toute justice, il devrait faire face; il doit donc une compensation, et cette compensation serait tout naturellement dans l'exécution des travaux publics à titre gratuit. Or dans l'état actuel des choses, l'administration pénitentiaire, dont le budget annuel s'élève à un chiffre considérable et qui provoque, dans le sein du Parlement, de vives critiques, cherche à diminuer ses dépenses en n'accordant la main-d'œuvre pénale à la colonie ou aux municipalités que moyennant une redevance très élevée, eu égard à la valeur réelle de cette main-d'œuvre. Cette exigence, dont l'équité, pour ne pas parler de l'égalité, est très discutable, arrête les travaux les plus urgents, car les ressources de la colonie et des municipalités sont restreintes. La section a été ainsi amenée à voter le vœu suivant :

« La section, considérant qu'il est équitable de venir en aide aux colonies dites pénitentiaires et de racheter ainsi les graves inconvénients que la transportation apporte avec elle :

Émet le vœu que la main-d'œuvre pénale soit mise gratuitement à la disposition du service local et des municipalités pour les travaux d'utilité publique ».

La discussion de ce vœu devait naturellement amener l'examen du point relatif au rattachement de l'administration pénitentiaire.

Il est hors de conteste que le gouverneur de la colonie représentant de l'autorité supérieure métropolitaine, est également, en droit, le chef de l'administration pénitentiaire, mais en réalité, cette dernière qui n'était au début qu'un simple service centralisé, a pris peu à peu une très grande indépendance et, suivant l'expression d'un membre autorisé, est devenue un État dans l'État. Sans lien aucun avec la direction de l'intérieur, ayant même sur elle une véritable prépondérance, elle exige, pour le moindre travail nécessaire au service local, une correspondance et des démarches nombreuses qui n'ont pas toujours le résultat désirable, car il n'est pas possible de faire intervenir à chaque instant la haute autorité du gouverneur. Cependant, par ses attributions mêmes, la direction de l'intérieur est la mieux placée pour juger de l'emploi utile qui peut être fait de la main-d'œuvre pénale.

Frappé de cette anomalie, un membre a demandé que l'administration pénitentiaire, ayant à sa tête un fonctionnaire du rang de secrétaire général, fut rattachée à la direction de l'intérieur.

Pour combattre cette proposition, on a invoqué la différence des deux budgets, dont l'un, alimenté par la métropole, ne devait pas être mis à la disposition de la colonie. Au point de vue strictement légal, cette objection a évidemment une grande valeur, mais la légalité n'est pas chose immuable et elle peut être modifiée, lorsqu'il est reconnu qu'elle est une entrave à une bonne administration.

Aucun vœu n'a été soumis, à cet égard, au vote de la section, mais la question mérite d'être signalée au Congrès et d'être étudiée avec le plus grand soin par l'administration supérieure des colonies.

La loi de 1854 a autorisé l'administration à mettre des condamnés à la disposition des colons. Cette mesure, imitée de celle qui avait été pratiquée dans les colonies anglaises, est d'une grande utilité pour les colons qui, nous avons dû le dire à diverses reprises, souffrent de la pénurie de la main-d'œuvre. Au point de vue de la répression, ce procédé laisse un peu à désirer, car les condamnés sont très heureux chez les colons pour lesquels ce sont de véritables garçons de ferme.

Toutefois, cet inconvénient disparaît en grande partie, si on n'accorde une pareille faveur qu'à des condamnés dont la conduite a été irréprochable.

En abordant la question relative à la main-d'œuvre pénale concédée à des particuliers, la section a été amenée à examiner les

contrats, en vertu desquels un nombre assez considérable de condamnés a été accordé, pour plusieurs années, à des compagnies.

Ces condamnés ne jouissent pas de la même liberté que ceux qui sont isolément chez des colons ; ils vivent dans des camps, travaillent sous la surveillance des agents de l'administration pénitentiaire ; en un mot, restent soumis à la discipline du bagne. Malgré cela les contrats ont été très vivement critiqués par MM. Charles Petit et Léveillé qui, tout en reconnaissant la légalité de l'assignation individuelle de condamnés à des particuliers, les ont déclarés en opposition formelle avec l'esprit et la lettre de la loi.

Ils ont été défendus, au contraire, par d'autres membres qui ont plus particulièrement invoqué les intérêts de la colonie. Quel que soit le développement donné à l'agriculture et à l'élevage, la Nouvelle-Calédonie sera toujours et par-dessus tout, un pays minier. Ses immenses richesses resteraient enfouies dans les profondeurs de son sol, faute d'ouvriers pour les extraire, si l'administration refusait la main-d'œuvre qu'elle a à sa disposition. Travaillant aux mines, les condamnés sont employés, dans l'intérêt général de la colonie, à des travaux pénibles auxquels les canaques sont impropres et les libérés réfractaires.

Les critiques des deux savants jurisconsultes ont porté spécialement sur la durée des contrats. Il leur a été répondu que l'industrie minière, qui exige au début une mise de fonds considérable, serait exposée à un désastre irréparable, si elle n'était assistée de sa main-d'œuvre pour un temps assez long. Il vaudrait mieux lui refuser tout secours que de lui en accorder un qui pourrait être brusquement retiré par suite d'un changement dans la manière de voir d'un administrateur. Enfin, et ce point n'est pas sans importance, les condamnés qui auront subi une partie de leur peine dans les travaux de mine, les continueront peut-être après leur libération.

Les très intéressants débats qui ont eu lieu sur le régime et l'utilisation de la transportation, et dont on ne pourra apprécier toute l'ampleur qu'en lisant les procès-verbaux de la section, se sont terminés par le vote d'un vœu présenté par M. Charles Petit et qui, après une légère modification dans la rédaction du troisième paragraphe, a été adopté à l'unanimité. Il a été expressément déclaré que l'adoption du vœu n'impliquait ni approbation, ni désapprobation des contrats de louage, cette question étant écartée d'un commun accord.

Transportation et relégation. — Depuis quelques années, on s'est souvent demandé s'il était possible d'employer au Sénégal des condamnés européens. Cette question est très importante ; elle mérite d'être examinée sérieusement au point de vue humanitaire et budgétaire, et surtout au point de vue de la possibilité d'utiliser la main-d'œuvre de cette catégorie d'individus.

La colonisation pénale ne paraît pas susceptible de réussir si on l'applique à la mise en valeur du sol. Ainsi que je viens de le dire, sous ce climat l'Européen ne peut sans danger se livrer à la culture. Du reste les habitants du Sénégal sont essentiellement agriculteurs ; il ne s'agit que de les diriger. Les Pères du Saint-Esprit l'ont bien montré ; ils n'utilisent que l'élément noir dont ils se trouvent très satisfaits.

La seule colonisation possible est celle qui peut concourir à l'éducation industrielle des noirs ; elle a du reste déjà été tentée.

Quelques hommes, à qui leur situation de détenus libérés rendait tout travail difficile en France, ont consenti à s'expatrier au titre d'ouvriers de l'État, pourvus de livrets garantissant l'existence matérielle avec une prime de début de 2 francs par jour. Cet essai renouvelé plusieurs fois par le colonel Galliéni a réussi. Ainsi que le rappelait l'un des membres de la section, ces hommes disséminés sur notre ligne de postes à la disposition de chefs militaires-ont apporté le concours d'une main-d'œuvre inielligente et économique au travail de colonisation dirigé par le commandant supérieur du Soudan français. L'un deux, un maçon, s'est même affranchi de la tutelle de l'État pour travailler à son compte, à ses risques et périls. Tous ces individus sont attachés au pays par de petites concessions, qui leur inspirent le sentiment de la propriété.

Il y a à côté de cela dans le Haut-Sénégal des travaux publics à exécuter ; il y aurait lieu d'y appliquer les condamnés ou des récidivistes européens, qui pourraient être installés économiquement.

On ne doit pas être arrêté par la crainte des évasions ou de trouver dans les évadés des hommes capables d'aider des naturels dans leurs entreprises contre la domination française, car les indigènes repousseraient certainement ces auxiliaires, qui ne leur inspireraient qu'une méfiance promptement justifiée.

Quant aux dangers du climat, il suffit de remarquer que, s'il faut un personnel pour l'exécution ou la surveillance des travaux,

ce personnel sera soumis à des influences malsaines, quelle que soit la classe de travailleurs dans laquelle il sera recruté. Nos soldats et nos officiers vivent bien dans ces régions et y travaillent. Il serait donc au moins étrange de s'apitoyer outre mesure sur les dangers que pourraient courir des hommes frappés par les lois et qui se sont mis en rébellion contre la société. Ce serait n'avoir que de l'indifférence précisément pour les gens laborieux et dévoués, qui, poussés par les nécessités de la vie, ne craignent pas de se consacrer à des travaux nécessaires.

En 1886, lors de la mise en vigueur de la loi sur la relégation, on a proposé aux colonies de recevoir des condamnés. Le Sénégal a refusé énergiquement. On n'en veut pas dans les villes. Mais ce n'est pas dans les villes qu'il serait possible de les utiliser.

On a fait aussi observer que l'installation de 5 à 600 relégués collectifs, coûterait un million de frais d'établissement, et 7 à 800.000 francs de dépenses annuelles. Mais à côté du relégué collectif, nous avons le relégué individuel, qui, employé suivant le système mis en pratique pour les détenus libérés par le colonel Galliéni, ne coûterait rien ou coûterait peu de chose. Ces relégués pourraient être installés sommairement dans des gourbis ; rien n'empêcherait d'ailleurs, de les autoriser à construire des cases en pisé, comme les Bambars, cases suffisamment confortables.

Affectés individuellement aux travaux qui préparent la colonisation, ils pourraient à l'occasion, et temporairement, être employés aux travaux publics, comme les disciplinaires.

Le condamné peut devenir et doit être le précurseur du colon et du commerçant; il doit leur préparer les voies, surtout dans un pays comme le Soudan. On pourrait les laisser jouir sans danger, d'une liberté relative et, s'ils se conduisent bien, leur donner plus tard des concessions. Si la loi s'y oppose, rien n'empêche de souhaiter de la voir modifiée dans un sens plus large ou plus restreint.

Pas plus en Afrique qu'ailleurs du reste, il ne faut pas faire de la relégation une sangsue pour le budget. Elle coûte trop cher. La société ne doit pas éternellement la nourriture et les moyens d'existence aux individus manifestement nuisibles. Elle doit chercher à s'en débarrasser, tout en les plaçant dans les conditions nécessaires pour avoir la vie matérielle assurée par le travail; elle doit leur laisser l'espoir de la grâce et de certains adoucissements, mais leur enlever tout espoir de retour en France,

ce qui les forcera à s'installer sérieusement dans le pays et à s'y créer des ressources.

Sans vouloir inonder le Soudan français des relégués, il est cependant permis de croire qu'il serait louable de tenter un essai dans ce sens. La section se borne à émettre l'avis :

« Qu'il y a lieu d'envoyer au Soudan français des Européens condamnés à la transportation et à la relégation. »

« La section, considérant que, si la loi du 31 mai 1854 n'a pas produit les résultats qu'il est permis d'en attendre, cela tient en grande partie à ce qu'elle n'a pas été strictement appliquée et à ce qu'elle manque de sanction suffisante ;

« Émet le vœu :

« 1° Que les condamnés soient assujettis aux travaux les plus pénibles de la colonisation ou d'utilité publique ;

« 2° Que les condamnés qui refuseront d'exécuter les travaux qui leur seront prescrits, soient soumis à l'emprisonnement cellulaire pendant le temps que l'administration jugera nécessaire ;

« 3° Que les condamnés qui se rendent coupables de nouveaux crimes, subissent leur peine en cellule avec travail obligé pendant une durée qui pourra être portée à dix ans ;

« 4° Que ceux, au contraire, qui auront été reconnus dignes d'indulgence soient mis, le plus largement possible, à la disposition des habitants de la colonie et des administrations locales ;

« 5° Que le personnel des employés chargés de la direction et de la surveillance des condamnés, soit choisi avec le plus grand soin et assez bien payé pour n'être pas incessamment changé. »

Ce vœu, par son considérant et son dispositif, résume parfaitement et très clairement l'opinion unanime de la septième section. La prise en considération par le Gouvernement de la métropole et, comme conséquence, sa mise à exécution, donneraient enfin satisfaction à la vindicte publique et aux intérêts légitimes de notre colonie de la Nouvelle-Calédonie, qui recevrait ainsi la compensation due aux charges matérielles et morales que lui impose la transportation. Nous espérons donc que le Congrès tout entier ratifiera le vœu émis par sa septième section.

Pour clore ce qui concerne la transportation pénale et pour rappeler encore la pensée du législateur de 1854, qui voulait at-

tirer une nombreuse population libre dans les colonies dont les travaux les plus pénibles de colonisation auraient, au préalable, été exécutés par les condamnés aux travaux forcés, nous rappellerons que l'assemblée a adopté la résolution suivante :

« La section considérant que l'œuvre de la transportation entreprise par la métropole, ne peut donner les résultats cherchés qu'à la condition de pouvoir s'appuyer sur une colonisation libre, nombreuse et forte ;

« Émet le vœu que tous les efforts soient faits pour créer un courant d'émigration de colons libres vers la Nouvelle-Calédonie. »

ÉCOLE DE RÉFORME DE SAINT-ÉLOI

à Chaptelat, près Limoges

ET SON PATRONAGE A LIMOGES (HAUTE-VIENNE)

ET

ÉCOLE DE RÉFORME DE SAINT-JOSEPH

à Frasnes-le-Château

ET SON PATRONAGE A BESANÇON (DOUBS)

Notre collègue, M. Pagès, a rendu compte dans le Bulletin de la Société (avril 1883), d'une visite qu'il a faite à l'École de réforme de Saint-Éloi, à Chaptelat, près Limoges, ouverte par l'administration pénitentiaire pour y recevoir les jeunes garçons au-dessous de onze ans (il y en a parfois de cinq ans).

Le fonctionnement de cette école nous avait paru donner satisfaction entière aux *desiderata* de toutes les personnes s'occupant des internats pour l'enfance malheureuse ou coupable, pour deux raisons capitales. La première était que ces enfants étaient confiés à des femmes, ce qui est une idée aussi nouvelle que généreuse dans les établissements pénitentiaires ; la seconde, que la séparation des plus jeunes d'avec les grands garçons, si souvent réclamée, se faisait ainsi simplement et complètement. Nous louons absolument l'administration pénitentiaire de cette tentative qui lui fait grand honneur.

« Ouverte en 1876, dit M. Pagès, l'École de réforme de Saint-Éloi est un des deux seuls établissements pénitentiaires qui portent ce titre en France. Et c'est aussi le seul où l'on trouve les deux sexes réunis. » (La seconde, sous le titre d'École de réforme de Saint-Joseph, a été ouverte en 1877, à Frasnes-le-Château, dans la Haute-Saône.)

L'École de Saint-Éloi a subi, depuis, une transformation complète.

Les jeunes filles qui occupaient la ferme où a été établie l'École de réforme, y sont restéees pendant plusieurs années. Mais l'administration pénitentiaire n'a pas attendu que les inconvénients pouvant résulter de ce voisinage se produisissent (quoique 500 mètres séparent les deux maisons) et, dès que les garçons ont été assez grands pour assurer les services de l'établissement, les filles sont rentrées à Limoges dans l'effectif de jeunes filles confiées à la même congrégation des sœurs de Marie-Thérèse.