SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 17 MARS 1897

Présidence de M. CHEYSSON, *président.*

Sommaire. — M. Lajoye. — Bruxelles. — Congrès de Lisbonne. — Membres nouveaux. — Communication de M. Feillet sur *la Colonisation pénale en Nouvelle-Calédonie* (avec carte) : MM. Cheysson, A. Rivière (Dmitri Drill), Schmidt, Feillet Leveillé, Petit, Granier, Babinet, Georges Picot, Pardon, Joly, Le Poittevin.

La séance est ouverte à 4 h. 10 m.

Excusés : MM. Bérenger, Ribot, Berthélemy, Larnaude, Brueyre, le commandant Boueil, Georges Dubois, de Lavergne, etc.

Le procès-verbal de la dernière séance, lu par M. G. Leredu, *Secrétaire,* est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — J'apprends, en entrant dans cette salle, la mort de M. Raoul Lajoye, membre de notre Conseil de direction. Cette nouvelle me cause, ainsi qu'elle vous a causé certainement à vous tous, une peine profonde. M. Lajoye était un de nos plus anciens et meilleurs collaborateurs; c'était un des premiers Secrétaires de la Société; il lui avait témoigné un dévouement à toute épreuve, et avait mis à son service une activité infatigable. Il a donné à notre Bulletin des articles excellents par le fond et par la forme, et qui ont montré qu'il y avait en lui, en même temps qu'un savant jurisconsulte, un véritable lettré. Il a pris une part très active aux Congrès de patronage de Paris et de Bordeaux. C'était un collègue aimable, plein d'entrain et de bonne humeur. Aussi, Messieurs, laissera-t-il un vif regret à tous ceux qui l'ont connu, et je suis sûr d'être votre interprète en disant que la Société conservera de lui un reconnaissant

souvenir, et en envoyant à sa famille nos plus sympathiques condoléances. *(Approbation unanime.)*

Je dois également prévenir la Société que son Conseil a décidé qu'elle participerait à l'Exposition d'Économie sociale de Bruxelles. Elle s'y fera représenter par ses documents, et ensuite par un tableau mural où l'on indiquera, en style autant que possible lapidaire, le but de la Société, son histoire, son fonctionnement et ses principaux résultats.

M. le Secrétaire général. — Je rappelle à l'Assemblée que le Congrès de Lisbonne se réunit le 21 avril. Plusieurs de nos Secrétaires quitteront la France pour se rendre par Madrid en Portugal, dès le 28 mars. Notre Secrétariat va donc se trouver momentanément un peu désorganisé, et dans l'impossibilité de faire face aux travaux que nécessite chaque mois la publication de notre Bulletin.

Le Conseil de direction, en conséquence, a décidé que le prochain Bulletin contiendrait seulement la séance de ce jour, deux articles déjà prêts et une courte Revue du patronage, suivie de quelques numéros de la Revue des institutions pénitentiaires.

Par suite des fêtes de Pâques, la séance du troisième mercredi d'avril sera remise au 28 avril.

Le rapport de M. Saleilles sur l'engagement militaire a été tiré à cent exemplaires, pour être distribué aux membres du Parlement que la question intéresse spécialement.

Enfin, dans la même séance, le Conseil a admis comme membres titulaires :

MM. François Veuillot, publiciste;
Henri Pensa, directeur de la *Revue coloniale*.

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la communication de M. Feillet sur la *Colonisation pénale en Nouvelle-Calédonie*.

M. Feillet, *gouverneur de la Nouvelle-Calédonie :*

Mesdames, Messieurs,

Lorsque la Société générale des prisons m'a demandé de lui faire une communication sur la transportation, j'ai d'abord hésité. C'est une question si ancienne, que vous connaissez si bien; tous les arguments ont été, avec tant d'art et de force, présentés de part et d'autre, que vraiment chacun doit avoir son opinion faite, et que je me demande quelle force nouvelle j'apporterai aux partisans de la thèse que je vais soutenir.

Cependant, ce qui m'a décidé, c'est qu'il m'a paru qu'il serait peut-être intéressant pour vous de savoir en vertu de quels faits, par suite de quelles observations, moi qui étais un transportationniste très convaincu, je me suis, au contact de la réalité, transformé en adversaire non moins résolu de la transportation.

Je suis parti de France avec cette idée, que j'avais puisée dans l'enseignement de mon vénéré maître, M. Leveillé, que la transportation était une conception à la fois généreuse, juste et pratique. Il me semblait que, le plus souvent, les hommes commettaient des crimes parce qu'ils se trouvaient dans certains milieux, et qu'en les transportant dans un autre milieu ils pourraient changer de nature et devenir des éléments utiles à la société. Je pensais aussi que c'était peut-être parce qu'on n'avait pas su tirer parti de cette force, que l'on voyait cette antinomie continuelle et générale entre l'élément libre et l'élément pénitentiaire dans les colonies, sentiment qui s'est manifesté avec la dernière violence en Australie, ce qui indique bien que, dans un pays de liberté, les citoyens laissés à eux-mêmes ont déclaré, d'une façon très nette, qu'ils ne voulaient plus de la transportation. Je croyais donc qu'il y avait là un malentendu.

Je dois reconnaître que je m'étais absolument trompé; et, aujourd'hui, je suis aussi déterminé dans le sens contraire à la transportation que je l'étais théoriquement dans le sens favorable.

Je n'ai pas l'intention de vous faire un discours, mais un exposé de faits et d'observations. Je vais grouper mes observations sous trois points de vue.

D'abord, le point de vue pénal; car, j'ai beau être un colonial, je me rends compte que, si je me bornais à vous démontrer à vous, Société générale des prisons, que la transportation n'a pas rempli son office au point de vue de la colonisation, vous pourriez me dire que là n'est pas le point important, et qu'en faisant la loi de 1854 on a eu surtout en vue de créer une peine utile et remplissant son objet. Par conséquent, si la transportation avait rempli son office au point de vue pénal, quand même elle aurait fait faillite au point de vue colonial, elle pourrait encore se soutenir. Mais je crois que, même à ce point de vue, elle a échoué.

Il faut donc l'examiner au point de vue de la répression, de l'amendement et du reclassement.

Certainement, si la transportation pouvait être menée par de véritables philosophes, elle pourrait donner des résultats.

Le recrutement des surveillants militaires s'est beaucoup amélioré; il est difficile d'avoir quelque chose de mieux que ce que l'on a

maintenant. Ce sont de très braves gens, et je n'ai qu'à me louer de leurs services. Mais, enfin, vous ne pouvez avoir la prétention d'avoir trois cents philosophes à votre service, trois cents Paul Bourget, pouvant prendre les âmes une à une et les étudier. Tout ce que vous pouvez exiger d'eux, c'est qu'ils soient corrects; or, ils le sont, sauf quelques rares exceptions. D'une manière générale, il n'y a vraiment pas à s'en plaindre, et le mot garde-chiourme qui leur est appliqué est vraiment injuste. Je suis heureux de pouvoir les laver ici du reproche qu'on leur a fait.

Comment les choses se passent-elles?

Vous avez des hommes qui sont destinés à faire leur peine en plein air. La transportation n'est rien, si elle n'est une peine de plein air. L'homme n'est pas gardé par des murs, il est gardé par toutes sortes de considérations, par la crainte d'être puni sévèrement, par exemple, s'il tentait de s'évader. Il en résulte que toute l'idée des chefs de la transportation est d'éviter les évasions, parce que c'est le gros risque. Du reste, on est extrêmement sévère, et on a raison, pour les surveillants militaires qui laissent évader les forçats soumis à leur garde.

Aussi le surveillant n'a-t-il qu'une pensée, c'est que les condamnés qui lui sont confiés ne s'évadent pas. Sous l'influence de cette idée dominante, il arrive à ne plus voir dans les condamnés des hommes plus ou moins mauvais selon le crime qu'ils ont commis, de véritables scélérats s'ils ont commis des crimes horribles, ou des hommes révoltés s'ils ont commis des crimes passionnels; il classe les gens d'après le degré de soumission ou d'insoumission de leur caractère.

Alors, nous arrivons à quelque chose de profondément immoral et qui m'a toujours révolté. J'ai connu des forçats qui n'étaient pas foncièrement mauvais et qui sont arrivés à être les pires du bagne, des gens contre lesquels on a épuisé toute la série des peines disciplinaires, tout simplement parce que c'étaient des hommes qui avaient peut-être un peu de tempérament. Au contraire, vous voyez de véritables et profonds scélérats, comme Abadie, par exemple, qui est un tapissier remarquable, qui fait bien tout ce qu'il veut faire, qui est le type de l'ouvrier faubourien parisien, qui rend des services très nombreux, vous le trouvez choyé au bagne. Abadie est véritablement très heureux; et, pourtant, il marque sur sa figure la vilenie de son âme, et, à ce point de vue, je suis convaincu qu'il n'a pas changé. Seulement, il a compris le système; il s'est dit : « Si je suis soumis, je serai bien noté et je serai tranquille. »

Vous comprenez qu'un système répressif où les choses se passent ainsi est profondément immoral.

Chaque fois que j'allais faire une inspection dans le pénitencier, je demandais aux condamnés : « Pourquoi êtes-vous là?... » Souvent ils répugnent à le dire. Je me tournais alors vers le surveillant et lui demandais : « Pourquoi est-il ici? » Il ne le savait pas. Je me tournais vers son chef, lui faisais la même question et n'obtenais pas plus de réponse. J'étais obligé de me reporter à la feuille, pour avoir le renseignement que je désirais.

De sorte que voilà un homme, condamné pour avoir commis en France un crime, et les agents qui étaient chargés de le punir ne savaient pas ce qu'il avait fait!

C'est la conséquence forcée de ce que je vous disais : c'est qu'on finit par ne plus s'occuper de l'origine du criminel et de son crime.

On arrive ainsi à cette formule : la transportation ne punit pas pour le crime commis, mais pour le degré d'insoumission que montre le condamné dans l'application de la peine.

Si ce premier point est vrai, et je suis sûr de ce que je dis, vous comprenez que l'amendement ne peut pas être bien considérable.

Il me semble que, pour amender les condamnés, il faudrait éviter un trop grand contact des hommes qu'on peut espérer sauver avec ceux qui sont viciés à jamais. Or, avec l'organisation des bagnes, qui coûte déjà assez cher, on est obligé de classer les gens, non pas d'après le crime qu'ils ont commis, mais d'après la nature de travail qu'ils peuvent faire. Je ne fais pas la critique de cette pratique; l'Administration ne peut procéder autrement sans que l'on double ses crédits.

Par conséquent, qui dit bagne dit promiscuité, qui dit promiscuité dit abaissement moral; donc, pas d'amendement. En voulez-vous une preuve?

Prenons les meilleurs. Quand ils sont placés comme assignés chez les colons, ils ont une situation assez bonne, ils sont comme des domestiques de ferme, ils ont une ration supérieure à la ration réglementaire. Ils devraient donc, au contact de cette vie relativement libre et douce, s'humaniser, prendre moins de haine contre la société, et être reconnaissants à ceux qui les ont tirés de ce mauvais pas; ils devraient, une fois libérés, s'attacher à rester là où ils ont été repêchés. Eh bien, il n'y a pas d'exemple de *bagnards* qui soient restés chez le colon. A peine libérés, ils sont repris d'un désir de liberté farouche; ils s'en vont, la couverture sur l'épaule, avec tout leur bagage, de centre en centre, travaillant un jour, puis, dès qu'ils ont

gagné quelques sous, les dépensant au cabaret et recommençant.

Vous voyez qu'aux deux points de vue auxquels je viens de me placer, le résultat est négatif.

La conclusion forcée, c'est que le reclassement n'est pas possible. Il est d'autant plus difficile, que le sentiment de répulsion qu'ils inspirent, le besoin de faire entre eux et nous un fossé, sont bien plus grands là-bas, où l'élément pénal est considérable, où l'élément libre est en minorité, où par conséquent l'on est plus obligé de se sentir les coudes que dans un pays comme le nôtre, où la masse criminelle, quoique très importante, est encore infime et où le reclassement peut se faire sans dommage pour qui que ce soit. Être charitable et indulgent pour un homme qui a péché n'a pas, en France, de conséquence grave au point de vue social; mais je vous avoue que je considère qu'on a, malgré tout, trop de tendance à le faire en Calédonie; c'est une des raisons qui font que, comme on l'a dit, le niveau moral s'est un peu abaissé dans le pays. Plus les hommes ont souci de leur moralité, de leur honneur, plus ils sont obligés d'être intransigeants à ce point de vue, et je connais des colons qui, par principe, avec une énergie farouche et un entêtement absolu, se gênent plutôt que d'employer l'élément libéré chez eux.

Il y a bien moins de chance de reclassement quand l'élément pénal est en majorité; le reclassement n'existe que quand cet élément est en infime minorité.

Au point de vue de la colonie, il y a là une situation sociale épouvantable, un véritable danger. Il faut que nous soyons bien loin, pour que cela ne devienne pas une question urgente. On a parlé, il y a quelque temps, de sauvages qui étaient mécontents, qui se soulevaient. La vérité est que, s'il y a un danger quelconque à ce sujet, il viendra des libérés.

Il y a, en ce moment, une pratique que je veux vous signaler. On a, avec raison (c'est M. Pardon qui a pris cette mesure), empêché de vendre de l'alcool aux Canaques. Les cabarets ne vendent plus d'alcool aux Canaques, parce que les peines sont sévères pour ceux qui enfreignent cette défense. Mais, que font-ils? Ils vendent l'alcool aux libérés; alors, les libérés vont dans les tribus et le résultat est que, autrefois, le Canaque venait chez le cabaretier, prenait son petit verre et s'en allait; tandis que, maintenant, comme on apporte l'alcool par litre ou par dame-jeanne dans la tribu, toute la tribu se grise. La seule fois où j'aie vu les Canaques véritablement menaçants, c'est lorsqu'ils avaient fait une bonne récolte de café et l'avaient entièrement bue en alcool.

Voilà le beau cadeau que nous fait la France : elle nous envoie ses scories qu'elle nous demande d'absorber, ce que nous ne pouvons faire, peu nombreux que nous sommes.

Ainsi, au point de vue pénal, la transportation a fait faillite.

Je dois examiner s'il en est de même au point de vue de la colonisation.

L'exemple de l'Australie a servi de base à la théorie de la transportation. On a longtemps cru que l'Australie s'était formée par les convicts: rien n'est plus faux.

L'Australie vivait misérablement, tant qu'on n'a pas trouvé l'idée de la laine. Comme les Anglais sont très prompts à profiter des chances de gain qu'on leur indique, ils sont venus en assez grande quantité. Tant qu'il n'y a eu que cette industrie, ils ont dû subir encore les convicts. Heureusement pour eux, l'or a été découvert. Il s'est fait alors une émigration en masse vers ce pays, et l'élément libre s'est trouvé en force. Son premier soin a été de dire : « Nous ne voulons plus de convicts. »

Je suis convaincu que c'est en grande partie cette légende de l'Australie fondée par les convicts qui a été cause de notre erreur.

Néanmoins, l'expérience pouvait être tentée. Elle me paraît aujourd'hui complète et concluante.

Tous les chiffres que je vais vous donner ont été contrôlés par l'Administration pénitentiaire en Calédonie; je les ai notés dans un rapport officiel que j'ai communiqué au directeur de l'Administration pénitentiaire. Les principaux chiffres sont les suivants :

Depuis environ vingt-cinq ans, on est arrivé à constituer 600 concessions rurales dignes de ce nom, non pas toutes bonnes, car il y en a à peine le tiers qui comportent des cultures de café; par conséquent, il n'y en a qu'un tiers qui soient vraiment et définitivement constituées. Pour arriver à constituer ces 600 concessions, il faut compter au moins une proportion de 3 ou 4 concessionnaires par concession.

J'ai recherché quel avait été le sort de 100 concessions. Sur les 100 premières concessions, 19 seulement, vingt-cinq ans après, étaient restées entre les mêmes mains, ou étaient tombées dans les mains de la famille du concessionnaire. Vous voyez l'énorme déchet. Ce n'est cependant pas faute d'avoir encouragé les concessionnaires, car chaque concession, par le fait de trente mois de vivres et de subventions diverses attribués à ses occupants successifs, représente en moyenne une dépense par l'État de 5.000 francs, pour obtenir des concessions médiocres; et je ne fais pas entrer en ligne de compte les dépenses

générales, comme, par exemple, les 3 millions de l'usine de Bourail; je ne compte que ce qui a été remis aux concessionnaires, sur chaque concession. Voilà, en somme, le résultat au point de vue du peuplement.

A-t-on constitué la famille?

Je suis obligé de tenir compte des généralités. Il y a évidemment un certain nombre de condamnés qui sont sortis du bagne et qui ont repris une certaine honorabilité relative; ceux-là méritent les faveurs qu'on leur a faites; mais, d'une manière générale, le résultat est très mauvais. Ceux qui ont réussi sont ceux pour lesquels on a eu l'idée de faire revenir la famille de France. Ceci est bon. Un certain nombre de concessionnaires qui sont dans ce cas se sont tirés d'affaire, et ont donné un bon résultat.

Mais, ce qui est épouvantable, ce sont les mariages de Bourail, que l'on continue encore à faire, mais que je fais dans la plus faible proportion possible. A l'heure actuelle, ce sont des femmes reléguées que l'on marie ainsi. Tous les six mois, je vais faire un triage. J'ai beau être très sévère, parce que je considère ces pratiques comme déplorables; cependant je suis obligé, car la loi est là, d'en faire encore dans une certaine proportion. Il y a des dames ici, et je ne puis dire tout ce que j'en pense, mais enfin, là-bas, dans le langage courant, on dit que la femme est « la meilleure des concessions, celle qui rapporte le plus »!...

Au point de vue de la formation de la famille, on n'est arrivé à aucun résultat par ce procédé. Je n'en veux pour preuve que l'institution des internats de Nemeara et de Fonwhari pour les enfants des concessionnaires.

Quelle meilleure preuve de la faillite de la transportation? Car, en somme, il s'agit de démontrer qu'on peut refaire des hommes sérieux et honnêtes. Eh bien, quelle est la première manifestation de ce retour au bien? C'est qu'on soit capable d'élever une famille. Or, on a tellement senti que, si on laissait les enfants entre les mains des concessionnaires, on formerait une population détestable, qu'on a éprouvé le besoin de créer à grands frais — et on a bien fait — des internats, à l'aide desquels on enlève complètement la direction des enfants aux pères, auxquels on ne les rend que le plus tard possible. Mais, comme on se heurte à la puissance paternelle, on a trouvé ce biais très ingénieux, et que je trouve légitime, de dire au concessionnaire : « On vous élèvera votre enfant gratuitement, mais il est bien entendu que, si vous voulez le reprendre avant que nous vous le redonnions, vous aurez à rembourser à l'État toutes les dépenses

faites, à savoir tant par an » ; de sorte qu'au bout de deux ou trois ans, le concessionnaire se trouve en face d'une carte à payer qui l'empêche de reprendre l'enfant.

Si la colonisation pénale a échoué par elle-même, on a pu croire qu'elle a frayé la route à la colonisation libre. L'Administration pénitentiaire, qui dispose de beaucoup d'argent, a dû faire des essais profitables à la colonisation libre. J'ai le regret de vous dire que les cultures rémunératrices n'ont pas été trouvées par les concessionnaires. La seule culture certainement avantageuse, c'est le café. Il y aura autre chose à faire plus tard; mais, pour le moment, la seule bonne est celle-ci. Eh bien, la culture du café n'a pas du tout été trouvée par les concessionnaires; le seul centre pénitentiaire qui s'y soit adonné sérieusement est le centre de Farino, dans la montagne. Au début, les concessionnaires qu'on mettait là croyaient être désavantagés. En effet, la terre était moins profonde que dans la vallée; elle y était plus légère et d'aspect moins engageant. Les colons n'ont pas pu s'y livrer à la culture habituelle de l'éternel maïs et de l'éternel haricot; ils ont été amenés par la force des choses à y essayer du café, qu'à ce moment quelques colons libres avaient cultivé déjà avec succès. Le résultat a été qu'on est arrivé à sauver un peu ce centre pénitentiaire. Le centre de Farino (1) est le seul, à mon avis, qui ait donné des résultats au point vue économique.

En somme, l'expérience qu'on a faite peut se résumer ainsi : beaucoup d'argent dépensé par l'État, pour arriver à créer un très petit nombre d'exploitations. Je ne vois pas que cette expérience soit de nature à encourager la colonisation pénale.

Est-ce à dire qu'il faille supprimer toute concession? Ce n'est pas mon avis. Je crois qu'il est bon de maintenir à l'Administration pénitentiaire les moyens d'encourager les très rares expressions de vrai repentir. Mais il faut entourer ces concessions, conformément à la loi, qui, d'ailleurs, est loin d'être parfaite, de grandes garanties et ne les accorder qu'à ceux qui ont donné des preuves très sérieuses de repentir. C'est, d'ailleurs, ce que fait le décret du 18 janvier 1895 ; dans les conditions de ce décret, je ne vois pas d'inconvénient à la concession. Seulement, il faut bien remarquer que ce décret me donne raison. Présentement, avec ce décret, il n'est plus possible de parler de colonisation pénale, parce que si, avec de pareilles conditions, vous avez une moyenne de trente à quarante concessions par an, c'est tout le maximum.

(1) Au-dessus de La Foa, dans la montagne.

On ne doit donc plus compter sur la transportation pour peupler le pays.

J'arrive à l'utilisation de la main-d'œuvre pénale.

Un des étonnements des étrangers qui viennent en Calédonie (j'avoue que je suis très embarrassé pour leur donner des explications, aussi je ne leur en donne pas, ce qui est plus simple, car celles que je pourrais leur donner seraient mauvaises), c'est le manque de routes en présence de l'énorme main-d'œuvre dont regorgent ces établissements qui ont nom l'île Nou, Montravel, etc. Il y a là une contradiction choquante et qui frappe tout le monde.

La main-d'œuvre pénale est surtout employée à satisfaire à ses propres besoins, à faire de beaux bâtiments. A ce point de vue, nous sommes aussi richement pourvus que possible; on nous fait des bâtisses magnifiques.

Au point de vue de la colonisation libre, quels sont les travaux intéressants? Ce sont les routes. Eh bien, des routes, à la fin de décembre 1895, il y en avait exactement 66 kilomètres qui avaient été faits par les condamnés, et il y avait 600 kilomètres de sentiers muletiers, ayant coûté à l'État 1.391.000 francs et 1.800.000 journées de travail. Si je fais le calcul, je trouve que le kilomètre de route a coûté 16.000 francs, plus 22.000 journées, ce qui, en évaluant la journée à 2 francs, donne un chiffre de 60.000 francs le kilomètre. Je demande à M. l'inspecteur général Cheysson si ce chiffre n'est pas considérable, étant donné qu'il s'agit de routes peu empierrées?

M. Cheysson. — Y a-t-il des travaux d'art considérables, des fleuves à traverser?

M. Feillet. — Les fleuves sont traversés à gué. Il y a deux ponts, le pont de la Dumbéa et celui de la Ouenghi.

Je me suis rendu compte du motif de la faiblesse de ces résultats. C'est que l'Administration pénitentiaire travaille comme une machine très lourde, et toujours avec la crainte des évasions. Quand elle se transporte, avant de commencer aucun travail, elle fait un camp, et c'est là que tout est dépensé. J'ai été inspecter très souvent certains travaux, pour me rendre compte. J'ai constaté que, sur 75 hommes employés à un travail déterminé, il n'y en avait que 25 utilisés à l'objet principal. C'est forcé, et ce n'est pas une critique que j'adresse à l'Administration pénitentiaire. J'ai voulu remédier à cet état de choses; je ne l'ai pas pu. C'est la conséquence forcée du système.

Cela vous montre que la main-d'œuvre pénale rapporte moins qu'on ne l'imagine et que, si on veut qu'elle soit utilisée avec profit

par qui que ce soit, il faut la donner à un bon marché dont on n'a pas idée.

Il a été fait un décret sur la main-d'œuvre pénale (1) d'après lequel la main-d'œuvre pénale, pour les travaux publics de la colonie, ne peut être utilisée que moyennant une redevance de un franc par jour. Si vous considérez que le condamné ne travaille que trois heures par jour, et qu'il y en a, sinon les deux tiers, au moins un sur deux qui est utilisé à faire autre chose, vous voyez combien il est onéreux de payer un franc par jour. Les calculs ont été faits par la colonie, qui a préféré s'en passer complètement. Aujourd'hui, je crois qu'il n'y a pas plus de vingt condamnés employés sur les chantiers de la colonie. On trouve profit, même si on le paye plus cher, à employer le travail libre, parce que ce travail profite au mouvement général des affaires dans la colonie; l'ouvrier libre qui touche un salaire le dépense. Par conséquent, nous avons intérêt à payer plus cher la main-d'œuvre libre qui, d'ailleurs, produit plus. Je suis convaincu que, dans un temps plus ou moins rapproché, la main-d'œuvre pénale ne sera plus demandée du tout, ni par la colonie, ni par les particuliers; si le décret est maintenu, les condamnés resteront dans les pénitenciers. Dans ces conditions, quelle sera la situation de l'État?... C'est très grave!... En faisant payer cher par la colonie ou par les particuliers la main-d'œuvre du bagne, que l'on considère comme un cadeau très remarquable, on arrive à ce résultat, ou bien que l'État sera obligé de violer la loi de 1854, ou bien qu'on sera obligé de renoncer à ce soi-disant produit de la main-d'œuvre des libérés. Si on maintient ce décret, on sera obligé de demander des crédits pour faire travailler les condamnés. Au profit de l'État? Mais, véritablement, je ne vois pas un travail d'État qui puisse suffire à employer les condamnés. C'est tellement vrai que, comme on ne sait plus que leur faire faire, on leur fait faire des choses stupides : on leur fait combler des marais qui n'ont jamais donné la moindre fièvre ; on leur fait faire des travaux sans utilité. Quand les inspecteurs sont venus, ils ont demandé : « Pourquoi leur faites-vous faire ce travail ridicule? » Je leur ai dit : « Il faut bien les occuper à quelque chose, et, comme je ne puis les employer à quelque chose d'utile, je les occupe comme je peux. » On leur fait exécuter des ouvrages qui sont du luxe, alors qu'il manque tant de choses essentielles.

La conclusion est que, si vous voulez rentrer dans l'application vraie de la loi de 1854, il faut cesser de considérer la main-d'œuvre

(1) *Revue*, 1891, p. 1191; 1895, p. 276.

pénale comme quelque chose de remarquable; il faut, au contraire, la donner avec générosité. Alors, l'État fera une économie réelle, en ce sens qu'il pourra appliquer la loi sans avoir à dépenser de sa poche des sommes importantes.

Quant à la relégation, j'ai peu de chose à ajouter à ce que j'ai dit au sujet de la transportation; les observations que j'ai faites au sujet des transportés s'appliquent *a fortiori* pour les relégués, attendu que si, pour les transportés, j'ai pu vous parler de 600 concessionnaires, je suis encore à chercher un seul concessionnaire rural parmi les relégués. Les seuls emplois auxquels ils aient été aptes sont de petits emplois de ville, comme garçons coiffeurs ou garçons de café, et il ne peut y en avoir des masses de ce genre. Ils ont si peu d'emploi de leurs forces que, comme ils ne veulent pas de travail agricole, ils sont obligés, après avoir cherché en vain du travail à Nouméa, de redemander d'eux-mêmes à repasser dans la relégation collective.

Cette œuvre, à mon avis, est absolument avortée ; je crois, du reste, que tous ceux qui ont examiné la question de près n'ont pas eu d'autre idée. *(Applaudissements.)*

M. le Président. — Nous avons entendu avec beaucoup d'intérêt l'exposé si sincère, si vivant, je dirai si vécu, de M. Feillet. Il a ramené notre attention sur cette question de la transportation, qui a été si souvent à notre ordre du jour et qui divise les meilleurs esprits. Il a conclu très nettement contre elle, en l'accusant d'avoir fait faillite à la fois sur le terrain pénal et sur le terrain colonial.

Il est probable qu'il va rencontrer ici des contradicteurs, auxquels je donnerai la parole, s'ils me la demandent.

M. le Secrétaire général. — Avant d'entendre ces contradictions, je voudrais vous donner la primeur d'un document, vécu lui aussi. C'est un rapport écrit, en vue du Congrès de Lisbonne, par un Russe, notre savant collègue M. Dimitri Drill, jurisconsulte du Ministère de la justice, qui arrive de la Nouvelle-Calédonie, où il a vu M. Feillet. Ses conclusions sont d'autant plus intéressantes, qu'elles concordent avec celles qui viennent d'être développées. M. Dimitri Drill a été envoyé en mission à Nouméa et en Extrême-Orient par le Ministère de la justice, dont relèvent, vous le savez, depuis un an, tous les établissements pénitentiaires russes, métropolitains et coloniaux. Il a complété son enquête en revenant à Saint-Pétersbourg par Sakhaline et la Sibérie, où il a étudié parallèlement la transportation et la déportation, la colonisation pénale et la colonisation libre....

M. Schmidt, *chef de bureau au Ministère des colonies.* — Je tiens à faire remarquer que M. Drill n'est resté qu'une dizaine de jours en Nouvelle-Calédonie, il n'a visité que les pénitenciers-dépôts de l'île Nou et de Montravel, le chantier Forestier de la baie du Prony et le centre de concessionnaires de Fonwhari, qui avoisinent Nouméa; dans ces conditions, il est bien permis d'émettre quelques doutes sur l'autorité de son enquête et sur le mérite du jugement qu'il porte sur le service de la transportation....

M. Feillet. — M. Drill a vu très sérieusement la transportation, car il a vu le dépôt, le pénitencier de l'île Nou, celui de Montravel et celui de La Foa, c'est-à-dire les points essentiels. Il a vu ensuite la partie dans laquelle la colonisation pénale a le mieux réussi, à savoir Farino et la baie du Sud. Heureusement pour la transportation qu'il n'a pas vu Bourail!

M. le Secrétaire général, *lisant :* « Durant l'été de 1896, j'ai eu l'occasion de visiter la colonie de transportation française, placée dans les meilleures conditions, celle de la Nouvelle-Calédonie. Les excellentes conditions naturelles de l'île devaient, à ce qu'il semblait, favoriser particulièrement les succès de sa colonisation. Et, néanmoins, la colonisation par les condamnés n'a pas réussi et ne réussit pas en Nouvelle-Calédonie. On ne saurait méconnaître que, parmi les concessionnaires de terres, c'est-à-dire parmi les transportés auxquels des lots de terrains ont été attribués avec le nécessaire pour s'établir, il y en a quelques-uns qui réussissent (*Revue*, 1896, p. 215), mais leur nombre n'est pas considérable, et il faut les regarder plutôt comme des exceptions. Quant à la très grande majorité des transportés, ceux qu'on nomme les *libérés*, d'après les données officielles et celles de source privée, ils constituent un élément détestable pour la colonie. Les colons libres s'expriment très nettement contre la transportation et réclament sa suppression. D'après mes informations personnelles, le Gouvernement français a déjà en vue actuellement la suppression de la déportation en Nouvelle-Calédonie (1895, p. 557).

» En Russie, la transportation est appliquée depuis environ trois cents ans. Elle s'est présentée et se présente encore sous deux formes différentes : celle de l'installation des transportés dans des villages déjà existants et habités par la population ancienne, et celle de la constitution de colonies spéciales de transportés. La transportation a coûté et coûte encore à l'État des sommes considérables, mais ni l'une ni l'autre de ces formes n'a donné de bons résultats. Grâce à la

transportation, le vagabondage s'est développé en Sibérie sur une large échelle (on évalue le nombre de ces vagabonds à 40.000 individus), et constitue une plaie véritable pour cette contrée de l'Empire. Dans les localités affectées à la transportation, les chiffres de la criminalité sont bien plus élevés qu'ailleurs, et cette criminalité se produit sous une forme bien plus grave. Des foyers de criminalité existant dans certaines localités ont été constitués par la descendance des criminels transportés, qui n'a, d'ailleurs, fourni aucun élément de colonisation. La population locale a beaucoup souffert de la transportation, au point de vue matériel comme au point de vue moral. La transportation exerce même une action très défavorable sur la moralité de cette population, et aide au développement des plus mauvais côtés de son caractère. Il n'est donc pas étonnant que la Sibérie tout entière désire ardemment que la transportation soit supprimée, parce qu'elle la voit de près et la connaît par expérience.

» En présence de ces résultats, les défenseurs de la transportation objectent d'habitude que ce n'est pas le principe qui est ici à condamner, mais les défauts de sa mise en pratique. A quoi M. le professeur H. Joly réplique très judicieusement (1896, p. 213, 382) : » Demain, ce sera meilleur! Voilà longtemps qu'on nous le dit. » Mais, puisqu'il faut encore attendre, eh bien, attendons! Il n'y a » pas de discussion possible sur un avenir qu'on ne connaît pas, et » qu'on espère devoir être meilleur que le passé. » J'ai eu l'occasion d'entendre de M. Feillet, gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, qu'il avait suivi les cours de M. le professeur Leveillé et avait eu autrefois, sur la question de la transportation, la même opinion que son maître ; mais qu'après avoir résidé dans cette colonie, et avoir vu de près comment fonctionne, dans la réalité, ce mode de répression, il est arrivé à une conclusion tout à fait opposée. M. le professeur Leveillé lui-même, s'il avait résidé suffisamment longtemps dans une colonie de transportés, aurait certainement, au dire de M. Feillet, modifié sa manière de voir.

» L'étude des données que nous avons à notre disposition confirme pleinement l'opinion émise par l'honorable M. Feillet. On ne saurait nier que la transportation française, de même que l'organisation de la transportation russe, ne laisse beaucoup à désirer au point de vue de la manière dont le système est appliqué. Mais, indépendamment de ces causes pour ainsi dire accessoires de l'insuccès de l'œuvre, causes qui pourraient, je l'admets facilement, être en partie écartées par l'adoption de mesures plus rationnelles, il existe des raisons fondamentales qui ont leur source dans le principe même de la transportation. Ce sont ces raisons-là, dont l'importance est capitale dans l'examen de la question et des résultats que peut donner le système, dont font généralement abstraction ses défenseurs.

» La transportation de tous les criminels ayant achevé leur temps de peine aux travaux forcés et, en Russie, l'existence d'une peine spéciale, la déportation (transportation pour établissement), infligée à une certaine catégorie de criminels, sans tenir compte de l'âge, de l'état de santé et des forces, des conditions antérieures d'existence, de l'instruction, des habitudes, des capacités, des dispositions, etc., rendent impossible la réussite de la transportation, soit comme peine subsidiaire à celle des travaux forcés, soit comme peine spéciale. Et, en effet, quelle colonisation, tant soit peu régulière, quelle vie en commun bien ordonnée peuvent être organisées dans des contrées lointaines, encore peu civilisées, au milieu d'une nature vierge et d'un climat rude, exigeant un travail assidu et pénible, si l'on y envoie exclusivement des individus arrachés à leur sol natal, à leurs conditions d'existence héréditaires et habituelles, des individus souvent d'âge avancé, ayant perdu leurs forces et leur santé au cours de leur vie criminelle, et qui non seulement ne se sont pas amendés, mais se sont corrompus davantage dans les prisons de toute dénomination qu'ils ont traversées, des individus qui, souvent, n'ont pas été occupés antérieurement à des travaux agricoles, qui ne les connaissent pas et n'y ont aucune disposition? Quel résultat espérer de ces individus, parfois sans famille ou qui ont été de mauvais chefs de famille, et qui fondent maintenant des familles nouvelles avec des femmes libérées, également corrompues, anciennes prostituées, ayant passé par la prison? Ajoutez que ces individus, dans la majorité des cas, n'ont aucune inclination pour le travail persévérant dont ils ne pourraient recueillir les fruits que dans un avenir relativement éloigné (une exploitation agricole ne s'organise pas en un ou deux ans), et dont souvent, en raison de leur peu d'énergie et de force, ils sont tout à fait incapables?

» Évidemment, tous ne sont pas ainsi ; mais le mélange à forte proportion d'individus pareils dans la masse, exercera toujours une action dissolvante et corruptrice sur la population plus ou moins atteinte par le vice des colonies de transportés. Les villages entiers de brigands composés des descendants des transportés, qui existent en Russie à l'époque actuelle, montrent bien à quels résultats peut aboutir ce système.

» L'espoir de créer une colonisation régulière en concentrant dans certaines localités seulement ce contingent d'individus, n'est pas plus

fondé que si l'on espérait construire des bâtiments superbes, à plusieurs étages, en employant des matériaux tout à fait impropres à cet usage.

» Le système d'installation des transportés dans les villages déjà existants ne peut donner de meilleurs résultats. Qui ne sait combien il est difficile, même pour un individu n'ayant pas encouru de peine, mais qui est un nouveau venu et qu'on ne connaît pas, de s'établir dans une commune rurale, d'être considéré comme un égal pour les autres habitants, et de créer une exploitation agricole indépendante? Il faut, pour cela, disposer relativement d'assez grandes ressources, se donner beaucoup de peine. La suspicion, la méfiance, et même un certain degré d'hostilité sont opposés, dès le début, au nouvel arrivant. Quel sort peut attendre dès lors le transporté, qui se présente avec une dénomination bien déterminée, mais très peu engageante, celle d'un criminel, privé de ses droits, sorti de prison, la plupart du temps sans ressources, sans connaissances spéciales, et qui arrive comme tel au milieu d'une population qui a déjà eu fortement à souffrir des transportés? Assurément, il peut y avoir et il y a des exceptions relativement heureuses, mais elles sont des exceptions et non la règle.

» Avec le système de transportation, le poison moral ne se neutralise pas comme on le souhaiterait, mais, au contraire, son action se concentre artificiellement et contamine la malheureuse contrée qui lui a été donnée en proie. Sans doute, au moyen de la transportation la métropole se débarrasse des éléments malsains et corrompus qu'elle renferme, et qui ont été reconnus inaptes à la vie sociale; mais la colonie, qui a assez de ses propres criminels, est empoisonnée systématiquement par ceux qu'on lui envoie.

» On prétend que le fait du transfert du criminel dans une contrée lointaine où son passé n'est pas connu, lui donne la possibilité de se relever, de se régénérer, et de recommencer une nouvelle vie dans le milieu social où il a reçu abri, qui est encore en voie de formation et qui peut, par conséquent, s'assimiler et transformer les éléments mauvais qu'il admet dans son sein. — Mais est-ce là ce qui se passe dans la réalité?....

» ... Tout ce que je viens de dire n'implique pas que la transportation ne puisse donner, dans aucun cas, de résultats favorables. La transportation peut continuer d'exister et offrir des ressources, mais seulement comme moyen d'organiser le sort à venir des libérés qui ont subi des peines à long terme, lesquels désireraient en profiter, et qui, sur l'avis des autorités pénitentiaires et en raison de leur passé et de leur présent, seraient reconnus aptes à la colonisation

régulière d'une contrée encore très peu peuplée. La transportation aura ainsi le caractère d'un patronat rationnel, et non pas d'une peine... »

M. Schmidt. — Il est question, en ce moment, de l'un des services du Ministère des colonies, auquel j'ai l'honneur d'appartenir, et l'on comprendrait peut-être malaisément mon silence alors que cette Administration pénitentiaire est l'objet d'attaques aussi vives que celles qui viennent d'être formulées.

Il n'entre, d'ailleurs, nullement dans mes intentions de discuter le fond de la question; ma situation serait trop délicate, et j'aurais l'air de présenter un plaidoyer *pro domo*. C'est un soin que je laisse à des voix plus autorisées, et je me bornerai à vous soumettre, au point de vue strictement réglementaire, quelques observations.

Tout d'abord et d'une manière générale, il semble qu'en pareille matière on perde trop facilement de vue que l'Administration pénitentiaire a, avant tout, pour devoir de faire exécuter la loi pénale et de détenir les condamnés remis à sa garde, quand bien même elle se verrait dans l'impossibilité matérielle de tirer utilement parti des contingents pour l'entretien desquels le Parlement met à sa disposition les crédits nécessaires; c'est ainsi, vous le savez, que le chômage se produit parfois même dans les établissements pénitentiaires de France. Dans ces conditions, la préoccupation légitime d'occuper les condamnés et de tirer de l'emploi de leur main-d'œuvre le rendement le plus fructueux possible pour compenser les charges du Trésor, en même temps que pour les soustraire à l'influence néfaste de l'oisiveté, ne vient qu'au second plan.

Ce principe une fois établi, j'arrive aux objections que me suggèrent, au point de vue purement administratif, certaines allégations de M. le gouverneur Feillet.

D'après M. Feillet, l'une des causes du peu de résultats obtenus par l'Administration pénitentiaire coloniale tiendrait à ce qu'il n'est fait aucune sélection parmi les condamnés qui, bons ou mauvais, sont menés par leurs gardiens d'une manière uniforme et en quelque sorte à la jauge.

Or, il convient de remarquer que le législateur a justement pris les dispositions nécessaires pour établir, autant que possible, parmi les condamnés, une classification basée sur leurs antécédents, leur moralité, ainsi que sur les chances d'amendement qu'ils peuvent offrir encore. C'est ainsi que, conformément aux prescriptions du règlement disciplinaire du 4 septembre 1891, les dossiers des con-

damnés aux travaux forcés sont soumis, avant leur embarquement, à l'examen d'une Commission spéciale de classement siégeant au Ministère de la justice et qui statue : 1° sur la destination pénale à leur donner (les individus signalés comme incorrigibles ou dangereux sont désignés pour être dirigés vers la Guyane, et les meilleurs ou les moins mauvais sont affectés à la Nouvelle-Calédonie) ; 2° sur leur répartition entre la 2e ou la 3e classe.

La Commission dispose donc, en fait, de six classements différents. Mais là ne s'arrête pas la sollicitude du Gouvernement à cet égard, et des instructions très précises ont été adressées par le Ministre aux gouverneurs des colonies pénitentiaires, pour les inviter à multiplier sur place les sélections parmi les condamnés, de manière à séparer autant que possible le bon grain du mauvais. Dans cet ordre d'idées, le Ministre a prescrit, notamment, de mettre à part les condamnés militaires et les condamnés primaires qui présentent des chances particulières de relèvement et qu'il y a lieu, à ce titre, de soustraire aux dangers de la promiscuité.

Par conséquent, si l'état de choses fâcheux signalé par M. le gouverneur Feillet existe, on ne saurait équitablement en faire remonter la responsabilité au système pénal de la transportation, mais à l'Administration locale, qui n'exécute pas, ou exécute mal, les ordres du Ministre des colonies.

La même remarque peut s'appliquer aux difficultées signalées comme résultant de la présence des transportés libérés. On ne saurait nier les sérieux embarras suscités par cette question de la libération. Mais, là encore, le remède a été prévu à côté du mal. Les décrets des 13 janvier 1888 et 29 septembre 1890, élaborés par la Commission permanente du régime pénitentiaire colonial, ont remis entre les mains de l'Administration locale des armes suffisantes pour s'opposer aux pérégrinations incessantes des libérés à travers les colonies, et les contraindre à rechercher sérieusement une occupation et des moyens d'existence. Faute de ces ressources, ces individus sont, en effet, considérés comme vagabonds et punis des peines portées à l'article 271 du Code pénal. Ils peuvent même encourir la peine de la relégation et retomber ainsi *in manu* de l'Administration pénitentiaire, lorsqu'ils tombent sous le coup des dispositions de l'article 4 de la loi du 27 mai 1885.

Quant à la main-d'œuvre pénale, dont M. le gouverneur Feillet signale l'inutilisation et l'abandon dédaigneux de la part de la colonie, je me bornerai à rappeler qu'elle semblait fort appréciée de la part des pouvoirs locaux lorsqu'elle était délivrée gratuitement, et que

l'évolution qui s'est produite à son égard a coïncidé justement avec la promulgation du décret du 15 septembre 1891, modifié depuis par celui du 13 décembre 1894. Ces règlements établissent, en principe, conformément au vœu de la Commission du budget et à l'avis formel du Conseil d'État, l'obligation du remboursement du prix de toutes les cessions de main-d'œuvre pénale, suivant un tarif limitativement fixé, et ils soulèvent de violentes protestations dans les colonies pénitentiaires ; mais, tant qu'ils existent, le Département a le devoir d'en poursuivre la rigoureuse application.

On ne saurait, au surplus, reprocher sérieusement à la transportation de n'avoir rien produit ; il est permis d'affirmer, au contraire, que toutes les constructions, tous les travaux un peu importants qui ont été effectués dans la colonie, l'ont été par la transportation. J'ai, du reste, en ce moment, sous les yeux un état récapitulatif établi, sur l'ordre même de M. le gouverneur Feillet, et qui énumère l'ensemble des travaux neufs et d'utilité générale exécutés en Nouvelle-Calédonie, avec la main-d'œuvre des transportés, de 1868 à 1893.

Pour ne pas abuser de votre attention, je m'abstiendrai de vous donner lecture de ce très long état. Qu'il me suffise de vous indiquer que l'exécution des travaux qui s'y trouvent mentionnés a nécessité l'emploi de plus de 2.500.000 journées de main-d'œuvre pénale gratuites, et de 1.100.000 journées avec remboursement de la redevance réglementaire.

En ce qui concerne les critiques de M. Feillet, relatives aux rigoureuses conditions mises, par le décret du 18 janvier 1895, à l'obtention des concessions et aux entraves qu'il mettra à la colonisation en limitant, en fait, à trente ou quarante par an le nombre de ces concessions, je me bornerai à lui répondre un seul mot : *la concession est une récompense!* C'est une mesure de faveur. Il n'est donc pas étonnant qu'on la subordonne à des conditions sérieuses.

Enfin, M. le gouverneur a fait allusion aux conditions singulières dans lesquelles s'effectuaient, à Bourail, les mariages des condamnés avec des femmes détenues. Il s'est certainement produit dans son esprit une confusion à ce sujet, car, depuis 1884, le Département a complètement renoncé à l'envoi des femmes détenues provenant des maisons centrales de France, ces unions n'ayant pas, en effet, produit de bons résultats. Il se borne à favoriser le plus possible la réunion des condamnés à leur famille, et il n'existe plus, au couvent de Bourail, que huit ou dix femmes provenant des anciens convois dont il vient d'être parlé.

J'ajouterai qu'il ne saurait être question ici du mariage des relégués,

puisqu'aux termes de l'article 5 du règlement du 26 novembre 1895 la présence des condamnés aux travaux forcés et des relégués est formellement interdite sur les mêmes centres pénitentiaires et que, dans ces conditions, il ne peut y avoir ni hommes ni femmes relégués à Bourail; ces dernières se trouvent, d'ailleurs, au dépôt de l'île des Pins.

M. Feillet. — Pendant les deux années que j'ai été en Calédonie, il s'est fait environ une quarantaine de mariages de ce genre.

M. Schmidt. — Assurément pas avec les éléments dont vous avez parlé, car, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le faire remarquer, il ne s'y trouve plus actuellement que huit ou dix femmes prisonnières.

M. Feillet. — Voici comment les choses se passent. Les femmes qui demandent à contracter mariage font leur demande. Le commandant du pénitencier donne son avis, et le triage est fait par le directeur de l'Administration pénitentiaire ou par moi. C'est à peu près toujours moi qui le fais: je considère que mon devoir est de limiter autant que possible ces mariages. Ces femmes étaient toutes en état d'être mises en relégation individuelle; on leur donnait la relégation individuelle. Puis, elles étaient transportées à Bourail pour qu'elles puissent se faire faire la cour par les concessionnaires.

M. Schmidt. — Permettez-moi de vous faire observer, Monsieur le gouverneur, qu'aux termes des décrets des 26 novembre 1885 et 25 novembre 1887, la relégation individuelle ne peut être accordée que par le Ministre. Par conséquent, si ces femmes ont été dirigées sur Bourail avant que le Ministre eût statué sur les propositions que vous aviez dû lui soumettre à leur égard, leur envoi sur ce centre de transportation était absolument irrégulier.

M. Feillet. — Il est certain que, à deux ou trois reprises, j'ai été faire des triages de femmes qui avaient demandé à se marier. Je sais qu'elles ont été envoyées à Bourail. Combien de temps après? Je ne sais. Il est probable qu'on a pris le temps de régulariser leur situation; mais enfin, au bout d'un certain temps, dans le délai réglementaire, elles ont été transférées à Bourail à titre de reléguées individuelles, et elles ont été soumises à une cour assidue de la part des concessionnaires.

M. Schmidt. — Nous ne nous occupons ici que de la transportation. Je ne puis donc quemaintenir expressément ce que j'ai avancé, c'est

que, depuis 1884, aucune femme condamnée à l'emprisonnement ou à la réclusion n'a été envoyée de France pour y être mariée avec un forçat.

M. Granier, *inspecteur général des prisons*. — L'observation de M. Schmidt, à propos du chômage, qui, dit-il, se produit même dans les établissements pénitentiaires de France, pourrait faire supposer que les conditions du travail sont les mêmes dans la transportation et dans les maisons centrales. Il faut faire une distinction pour ces dernières, qui atténue singulièrement la force de cet argument. Dans nos établissements continentaux, le chômage est une exception, prélude d'une révolte ou d'une faillite de l'entreprise, qui, par son cahier des charges, est soumise à de lourdes amendes pour cette faute, qu'elle n'a aucun intérêt à commettre. C'est, par conséquent, une situation des plus rares. Dans les pénitenciers agricoles, au contraire, c'est une nécessité inéluctable : pendant la mauvaise saison, lorsqu'il pleut, les détenus restent enfermés, livrés à l'oisiveté. Il en est ainsi en Corse. Ces établissements dépendent, il est vrai, du Ministère de l'intérieur; cependant, mes préférences pour son administration ne me feront pas dire que ce fâcheux état de choses y est plus rare qu'en Algérie à raison de la direction dont relèvent ces pénitenciers. C'est parce qu'il y pleut plus rarement, et l'abrogation des décrets de rattachement ne saurait changer le cours des saisons. Il doit suffire d'un très court séjour en Calédonie ou à la Guyane, d'une observation même superficielle, pour constater les mêmes inconvénients, et M. le gouverneur aurait beau partager l'admiration d'une partie de cette Assemblée pour la transportation, il ne saurait les nier. Ils doivent se retrouver à Ceuta, à Ango a et même en Sibérie, après la remise des services pénitentiaires au Ministère de la justice de l'Empire russe. En un mot, vous ne pourrez enlever à l'emprisonnement cette supériorité sur la transportation : dans l'un, on peut toujours occuper les condamnés; dans l'autre, des forces supérieures à n'importe quelle Administration nous obligent à faire une trop large part à l'oisiveté.

M. le professeur Leveillé, *député*. — Je n'ai pas l'intention de donner aujourd'hui la réplique à M. le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie. Je l'ai écouté avec beaucoup d'attention. J'ai étudié assez sérieusement la question qu'il a touchée; je la connais depuis longtemps, je la suis dans ses évolutions et dans ses transformations; pour m'éclairer moi-même, j'ai interrogé un certain nombre de fonctionnaires ou de colons qui revenaient de là-bas. Je sais qu'une campagne très vive va être menée contre la transportation. Nous avons entendu

aujourd'hui le premier coup de fusil; j'attends la seconde attaque, qui viendra, paraît-il, d'un très haut fonctionnaire qui a dirigé autrefois les colonies. On m'a dit que cet ancien chef du Département allait faire une exposition complète aussi du système de la transportation, et la condamner solennellement. Mon intention est d'attendre ce second coup de feu; je répondrai ensuite.

Dans cette même enceinte, nous avons déjà étudié, pour le Congrès international de 1895, la question de la transportation, qui avait été renvoyée à une Commission spéciale présidée par M. le conseiller Babinet. Nous étions, dans cette Commission, plusieurs hommes qui connaissions la question; je crois que nous avons consacré à nos discussions intérieures huit ou dix séances laborieuses; après avoir examiné le pour et le contre, après avoir examiné de près le principe de la transportation, son mode d'application, ses défauts (car, pas plus que la prison, la transportation n'est parfaite!), nous nous sommes demandé quelles étaient les corrections qu'il fallait apporter au système. J'ai, pour ma part, sollicité de mes honorables et savants collègues qu'ils voulussent bien, avant d'arrêter leurs résolutions, entendre deux gouverneurs des colonies pénitentiaires qui se trouvaient à Paris et qui avaient l'expérience des choses, M. Pardon et M. Gerville-Réache. Dans des questions aussi graves, il importe, si l'on veut être sérieux, d'écouter des avis autorisés et contraires. La Commission a interrogé ces messieurs, pendant deux séances spéciales. Puis, j'ai indiqué les conclusions auxquelles j'arrivais personnellement, et c'est dans ces conditions que la Commission m'a chargé de faire, sur la transportation, le rapport qui a été déposé sur la table du Congrès.

Au Congrès, nous avons été combattus par M. Drill et par un ou deux autres Russes, notamment par mon excellent collègue de Saint-Pétersbourg, M. Foïnitsky, par un Belge éminent, M. Prins. J'ai défendu la transportation contre ces redoutables adversaires. Je suis un de ses tenants en France, et un de ses tenants très énergiques, même après la conférence de M. Feillet! Puis on est allé au vote, et le Congrès, en Assemblée plénière, a bien voulu approuver le système de la transportation, qui avait déjà triomphé dans les débats très approfondis de la Section spéciale de législation.

Aujourd'hui, M. le gouverneur a fait une conférence très pleine, très sobre, très rapide; il a touché un peu à presque tous les aspects de la question. Il a, cependant, laissé dans l'ombre des idées que je tiens pour essentielles; il nous a donné des détails intéressants, mais il est des idées capitales dont il n'a tenu aucun compte.

Je suis, malheureusement pour moi, un peu plus ancien que lui dans la carrière des bagnes; il en résulte que je connais un peu leur histoire, et que j'ai dû réfléchir mûrement aux idées que soulève l'exécution des longues peines. Nous avons travaillé depuis que, en 1878, vous suiviez les cours de la Faculté de droit de Paris, Monsieur le gouverneur!

Je n'avais pas encore, à cette époque, fait mon voyage de Guyane. Je n'avais alors étudié que les livres; j'ai, depuis, étudié les faits sur place. J'ai fait en Guyane un séjour plus long que celui qu'a fait en Calédonie l'aimable Russe, qui veut bien nous donner une vue d'ensemble sur le pays et sur le service pénitentiaire, après être allé à quelques kilomètres de Nouméa et sans avoir vu seulement Bourail, le vrai champ d'expérience du système. M. Rivière nous a dit, en nous communiquant le jugement *express* de M. Drill, qu'il nous apportait une vraie primeur; je trouve la primeur un peu courte.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Nous avions recommandé à M. Drill, comme à vous, de faire un rapport ne dépassant pas quatre pages!

M. LEVEILLÉ. — Je suis très heureux que les témoignages conformes de M. le gouverneur et de M. Drill soient versés dans nos procès-verbaux et restent dans nos recueils.

Mais j'attendrai, pour rentrer une fois de plus dans le débat que j'ai déjà soutenu, que nos adversaires annoncés aient parlé; je crois cela plus convenable; mon intention, d'ailleurs, est de répondre sur tous les points; mais je crois que ce n'est pas l'heure pour moi. Je répondrai sûrement, et en temps utile. J'aurai peut-être même des choses assez dures à dire...

M. FEILLET. — Si vous avez des choses dures à dire, je vous prie de les dire pendant que je suis là.

M. LE PRÉSIDENT. — Quand la seconde conférence annoncée aura été faite, M. Feillet ne sera plus là!

M. LEVEILLÉ. — Je suis au regret que M. le gouverneur nous quitte; mais, pour moi, il ne s'agit pas de M. Feillet, il s'agit, en dehors de M. Feillet, du système de la transportation et de son application pratique, telle que l'ont comprise et conduite plusieurs des hommes considérables qui sont passés au Ministère des colonies.

M. LE PRÉSIDENT. — Comme toujours, nous aurions le plus grand plaisir à entendre M. Leveillé, et plus encore aujourd'hui dans une question où son autorité est considérable. Nous espérons, du moins,

que, quand les motifs qui le décident aujourd'hui au silence n'existeront plus, il voudra bien saisir la première occasion de nous dédommager. *(Assentiment.)*

M. Petit, *conseiller à la Cour de cassation*. — J'avoue que je suis extrêmement étonné de ce que j'ai entendu de la bouche de M. le gouverneur Feillet. J'en suis d'autant plus étonné, que j'ai eu le bonheur d'écouter ici même, avec la même attention, deux de ses prédécesseurs, et que leur langage a été absolument opposé au sien.

D'après M. Feillet, la transportation ne vaut rien; elle ne vaut rien au point de vue pénal, elle ne vaut rien au point de vue de l'amendement, elle ne vaut rien au point de vue du reclassement, elle ne vaut rien au point de vue de la colonisation. Eh bien, je vais me permettre de lui répondre sur ces divers points, non pas en colonial, mais en magistrat.

Et, tout d'abord, la transportation ne vaut-elle rien au point de vue pénal? Mais de quelle transportation s'agit-il? Est-ce de celle qui est édictée par la loi, ou de celle qui est appliquée en Nouvelle-Calédonie? La transportation édictée par la loi consiste dans le transfèrement du condamné dans une possession française, pour y être soumis *aux travaux les plus rudes*. Or, d'après ce que nous venons d'apprendre, ce n'est pas la peine ainsi définie qui est exécutée dans notre colonie. Comment! on nous a raconté qu'Abadie, par exemple, est occupé à faire office de tapissier! Est-ce que cela ressemble en rien aux travaux forcés du Code pénal ou de la loi de 1854? Est-ce qu'un condamné à mort dont la peine a été commuée en celle des travaux forcés à perpétuité, ou même un simple condamné aux travaux forcés à temps, doit vivre d'une vie aussi douce? On commet, d'après moi, un abus déplorable lorsqu'on autorise de pareilles violations de la loi, car le premier devoir de ceux qui ont mandat de la faire exécuter est de l'appliquer telle qu'elle est écrite, dans toute sa rigueur.

Je ne comprends pas la critique qu'on a dirigée contre la manière dont les agents de l'Administration pénitentiaire s'acquittent de leur fonction. On nous a dit, à ce sujet, que les condamnés sont mis sous la surveillance d'anciens militaires dont on a fait le plus grand éloge, mais qui ne savent pas qui ils ont sous leur direction, et l'on a paru trouver singulier que ces anciens militaires se préoccupent avant tout d'empêcher les évasions, qu'ils se montrent très sévères envers les indisciplinés, et qu'ils tiennent compte aux autres condamnés de leur application au travail, de leur douceur, de leur soumission. Mais il me semble que, dans les conditions qu'on leur a faites, ces agents

remplissent leur devoir d'une façon irréprochable. Quand ils recourent à la rigueur contre les insubordonnés ou quand ils notent favorablement ceux qui le méritent, ils font quelque chose de très rationnel, de très pratique et de très juste. Et si l'on est fondé à regretter : 1° la manière dont la loi est appliquée à l'égard des malfaiteurs les plus dangereux; 2° l'ignorance dans laquelle on laisse ceux qui doivent les surveiller de la nature des condamnations encourues et des antécédents des transportés, on doit voir là non la critique de la loi, mais la critique de ceux qui sont chargés de l'appliquer.

La peine, telle qu'elle a été conçue par le législateur, est destinée à exercer une véritable intimidation : le condamné, assujetti loin de son pays et de sa famille aux travaux publics les plus pénibles pendant cinq, dix, vingt ans ou même à perpétuité, n'a pas un sort enviable. Son exemple parle à tout le monde, et n'est pas encourageant pour ceux qui seraient tentés de l'imiter. Le condamné lui-même, s'il est soumis à la peine telle qu'elle a été prévue par la loi de 1854 et par le Code pénal, est astreint à un régime extrêmement rigoureux. Dès lors, à ce premier point de vue, la transportation constitue une peine efficace.

Veuillez maintenant me permettre de comparer, quant à ses résultats, le régime de la transportation au régime ancien des bagnes. Vous vous étonnez de ce que les transportés, lorsqu'ils sont libérés, ne sont ni laborieux ni honnêtes, et de ce que les colons les voient avec défiance. Mais savez-vous ce qu'étaient autrefois les forçats de nos bagnes? C'étaient des objets de terreur; à peine libérés, ils commettaient de nouveaux crimes, dans la proportion de 85 0/0. 85 0/0 de récidive! Trouvez-vous que ce n'est rien d'avoir éloigné un pareil fléau? Vous trouvez que ce n'est rien d'obtenir en Nouvelle-Calédonie des résultats infiniment meilleurs que ceux qu'on obtenait à la sortie des bagnes de cette classe de condamnés? Vous vous plaignez de ce que la transportation n'amende pas un plus grand nombre de forçats; mais, puisqu'à défaut de bagnes nous avons en France, pour une catégorie d'individus condamnés pour des crimes moins graves, les maisons centrales, prenez la peine de mettre en regard des libérés de ces maisons ceux de la Nouvelle-Calédonie, et vous reconnaîtrez que l'avantage est à ces derniers, que le nombre des récidivistes pour les maisons centrales est infiniment supérieur à celui des récidivistes de la transportation.

Voilà, quant à la loi pénale et à ses applications, ce que j'avais à dire. Je crois avoir répondu, en magistrat, aux observations et aux critiques de M. le gouverneur. *(Applaudissements.)*

J'aborde le second des points de vue traités par M. Feillet, celui de l'amendement. Est-il vrai que, sous ce rapport, l'insuccès ait été complet? Il m'est permis, je crois, d'affirmer qu'il n'en est pas ainsi; car, parmi les libérés auxquels des concessions ont été accordées, il y en a un certain nombre qui sont arrivés à se faire des revenus de 10.000 ou de 20.000 francs. Il y en a même un, dit M. Pardon à côté de moi, qui gagne 80.000 francs par an. C'est un modèle de père de famille.

Mais, pour procéder d'une manière plus générale, je peux, en ce qui touche l'amendement, établir encore un rapprochement entre les condamnés de la transportation et ceux des maisons centrales. Or, j'affirme que l'amendement des transportés est bien plus fréquent que celui des réclusionnaires. Les chiffres sont là: la récidive pour les libérés des maisons centrales est formidable; pour les libérés de la Nouvelle-Calédonie, elle ne dépasse pas 7 ou 10 0/0. On a beau dire que ces derniers sont des nomades, qui se livrent à des déprédations, qui trafiquent de l'eau-de-vie et en portent aux Canaques. Ce sont là des détails sans gravité; le résultat qui doit fixer notre attention est le chiffre de la récidive, tel qu'il résulte de documents officiels, et ce chiffre est incontestablement très satisfaisant.

On nous demande: Que fait-on pour favoriser l'amendement par la reconstitution de la famille? et l'on a répondu qu'on n'est arrivé à rien à cet égard. Et, à cette occasion, l'on nous a raconté ce qui se passait il y a treize ou quatorze ans, lorsqu'on contractait des unions à Bourail sous les yeux bienveillants des Sœurs de charité : on faisait venir de France des condamnées, on les mettait en conversation avec les transportés, et, à la suite de ces entretiens, il se produisait des unions dont les résultats n'ont pas été bons. Cela se comprend: dans un pays où il y a des milliers de transportés et fort peu de femmes, celles-ci sont l'objet de toutes les attaques et de toutes les tentatives.

Mais M. Schmidt ne vous a-t-il pas dit, tout à l'heure, que l'Administration a compris les inconvénients de ce qui se pratiquait en 1883, et qu'aujourd'hui, si les transportés épousent encore des reléguées à Bourail, du moins, d'autre part, son action se traduit dans des conditions qui ne peuvent rencontrer qu'une approbation unanime : elle dirige sur la Nouvelle-Calédonie l'élément le meilleur, c'est-à-dire les familles des transportés eux-mêmes. Un transporté a pu, par exemple, commettre un meurtre dans un moment d'irritation, il n'en est pas moins resté souvent digne d'affection et, quand sa famille vient le rejoindre, elle montre, en se rapprochant de lui, qu'elle lui

conserve son attachement; ce sont ces familles-là qui créent les noyaux les plus utiles et les plus précieux pour la colonisation.

Si, cependant, malgré les efforts faits en ce sens par l'Administration, de nombreuses familles ne se forment pas parmi les transportés, à qui la faute? Est-ce qu'en France on a de grandes tendances à partir pour les colonies? Je lis tous les jours dans les journaux : « En Nouvelle-Calédonie, il y a place pour tout le monde; c'est une colonie très salubre, où tout abonde; le passage sera fait aux frais du Gouvernement; qu'on se hâte d'y aller! » Qui répond à cet appel? Presque personne; si l'on n'avait donc pas les transportés, je ne sais pas ce que deviendrait cette colonie.

A ce sujet, je crois me souvenir que, lors du Congrès colonial de 1890, les colons de la Nouvelle-Calédonie ne tenaient pas le langage que nous avons entendu aujourd'hui. A la seule idée exprimée d'y supprimer la transportation, ils s'écriaient que ce serait un grand malheur, et ils demandaient instamment qu'il ne fût rien changé à ce qui existait. Aujourd'hui qu'ils n'ont plus la main-d'œuvre gratuitement, il est possible que leur sentiment, sans avoir changé au fond, se manifeste avec moins d'énergie...

Il me reste à m'expliquer sur le reclassement et la colonisation. Est-ce que l'individu qui sort de la maison centrale trouve facilement à se faire une place dans la société? Est-ce que le libéré, même d'une simple maison d'arrêt où il n'a passé que quelques mois ou seulement quelques semaines, ne rencontre pas la même difficulté? Ne sont-ils pas destinés l'un et l'autre, par la force presque inévitable des choses, à retomber dans le crime ou dans le délit, et, si la récidive est, pour les libérés des maisons centrales, de plus de 50 0/0, ne s'élève-t-elle pas, pour les condamnés correctionnels, à plus de 40 0/0?

Quant à la colonisation, ce n'est pas là le but de la transportation, qui ne tend qu'à l'exécution de la peine des travaux forcés.

Cette exécution, sans doute, s'opère par des travaux d'utilité publique ou intéressant la colonie. Mais ces travaux ne se sont-ils pas effectués? — Nous nous rappelons qu'on nous a toujours affirmé qu'il a été créé des centaines de kilomètres de très bons chemins, qu'on a construit des ponts, fait des quais, élevé un grand nombre d'édifices et que, si l'on n'a pas tracé plus de grandes routes, c'est que, à raison des énormes frais d'entretien, on a jugé plus avantageux d'avoir des petits sentiers muletiers. Et, aujourd'hui, que nous a-t-on dit? On nous a dit que tout cela n'est qu'une fantasmagorie, que ce qui nous a été raconté jusqu'ici ne signifie rien, qu'il y a à peine 60 kilomètres de routes à la Nouvelle-Calédonie, et que tout le reste n'existe pas! Eh

bien! je déclare que, si ce que nous avons entendu est vrai, c'est la condamnation non de la loi, mais de ceux qui l'ont appliquée. *(Applaudissements.)*

M. Granier. — Permettez-moi, non pas de défendre encore les maisons centrales, mais de préciser un argument en faveur de la transportation présenté par M. le conseiller Petit.

Au point de vue de la récidive, ce n'est pas la transportation qui triomphe de l'emprisonnement, c'est la longue peine qui doit mathématiquement donner un chiffre moindre que la peine de plus courte durée.

La population de la Nouvelle-Calédonie, dont nous nous occupons, comprend des condamnés en cours de peine et un certain nombre de libérés soumis à une surveillance spéciale. Pour apprécier équitablement les divers systèmes répressifs, c'est avec la récidive des condamnés en cours de peine dans nos maisons centrales ou sortis en libération conditionnelle, seulement, qu'il faudrait comparer la récidive de la Nouvelle-Calédonie, sans tenir compte des rechutes des condamnés définitivement libérés, puisque cette catégorie n'existe pas dans l'île. Ainsi réduites, les proportions n'auront pas besoin d'être défendues par des considérations d'ordre général, la rareté de la récidive de crime à délit, les défectuosités de la police d'un pays neuf à population disséminée, enfin la distinction que l'on peut déjà faire en France entre la récidive des réclusionnaires et celle des correctionnels, qui ne provient pas évidemment de la différence pénale, mais bien de la nature des délits et du caractère des condamnés.

M. Feillet. — M. le conseiller Petit m'objecte que l'Administration locale n'applique pas la loi parce que la loi veut qu'on fasse des travaux publics et il s'étonne qu'un homme comme Abadie puisse faire des travaux aussi légers que ceux dont j'ai parlé! Mais la loi n'est pas appliquée parce qu'elle ne peut pas être appliquée; en effet, la seule personne qui ait intérêt à faire des travaux publics est la Colonie: or, la Colonie se refuse à employer la main-d'œuvre pénale si on la lui fait payer. Elle n'y a, en effet, aucun avantage.

M. le conseiller Petit. — Vous êtes le représentant de l'État, et non de la Colonie!

M. Feillet. — L'État ne me donne aucun crédit; actuellement, il me serait impossible d'employer le moindre condamné sur les routes sans faire payer un franc par jour et par homme. A ce prix-là, nous avons tous déclaré qu'il valait mieux faire faire les travaux à l'entreprise, par des particuliers. Je tiens donc à dégager la responsabilité de l'Administration locale. Ce n'est ni sa faute, ni la faute de la Colonie, si la loi n'est pas exécutée; c'est parce que les règlements sont ainsi faits. Il faudrait donner gratuitement la main-d'œuvre. C'est la seule façon de faire appliquer sérieusement la loi de 1854, sans exiger de l'État des sacrifices trop considérables. Tant qu'on n'arrivera pas à cette solution, on continuera à fausser l'application de cette loi.

M. Babinet, *président de chambre honoraire à la Cour de cassation.* — On oppose à l'État l'intérêt et les vœux prétendus de la Colonie. Mais que serait donc la Colonie sans la transportation? On parle de son Conseil général, dont les membres sont élus par cinq ou six électeurs, et M. Pardon m'interrompt pour dire: « Même par trois électeurs »! Il ne faut pas faire de la colonie de la Nouvelle-Calédonie quelque chose comme l'Australie. L'Australie, parvenue après cent cinquante ans à l'état actuel, se divise en plusieurs colonies, dont la majorité a fini par interdire à l'une d'elles de recevoir des condamnés de la mère patrie, sous la menace d'un véritable blocus. A la Guyane, deux fois, le Conseil général, sous l'Empire, puis en décembre 1888, a réclamé le renvoi des forçats hors de la ville de Cayenne. Mais la protestation énergique des propriétaires, négociants, industriels et habitants a fait rejeter pareille idée. Les récriminations bien plus radicales du Conseil de la Nouvelle-Calédonie ne sont pas sérieuses,

La France avait le droit, sur cette terre vierge, de déverser des condamnés et même des libérés qui constituaient un danger permanent. Elle n'a pas voulu créer une colonisation pénale avec des éléments pareils. On lui reproche à tort un projet qu'elle n'a pas eu. Il fallait faire de tous ses criminels des *emmurés*, comme au moyen âge, ou les transporter. Si elle a préféré les envoyer vivre et travailler ailleurs, personne ne peut s'en plaindre, surtout quelques hommes libres qui sont venus profiter des ressources qu'ils n'auraient pas sans la transportation.

M. Feillet. — Sans doute, il ne faut pas comparer la Calédonie à l'Australie, mais, même en dehors de la transportation, les ressources de notre possession océanienne sont considérables. On peut même nous retirer la transportation, si l'on veut; nous n'en souffrirons nullement. Je ne demande pas qu'on la retire en deux jours, mais qu'on décrète simplement qu'on n'enverra plus de condamnés; et vous verrez que la colonie n'en sera pas du tout compromise.

Maintenant, je reviens à la répression et à la façon dont les surveillants accomplissent leur devoir. Je répète que le grand vice du

système consiste en ce qu'ils arrivent à ignorer le motif pour lequel les condamnés sont au bagne. Je ne fais qu'expliquer comment les choses se passent : je ne suis pas un criminaliste théorique, je suis un homme qui a vu les choses et qui les reproduit telles que la réalité lui a montrées. Il est naturel, comme je l'ai dit, que ces surveillants ne soient pas des philosophes et que, par une pente naturelle de leur esprit, ils arrivent à oublier le crime qui a amené l'homme pour ne plus voir qu'une chose : s'il est soumis ou non. J'arrive alors à cette formule, qu'on punit là-bas pour insoumission, et non pas pour le crime commis antérieurement, et que tel condamné franc scélérat sera, s'il est un peu hypocrite, relativement heureux.

Les travaux forcés, c'est, comme vous l'avez indiqué, une peine qui consiste essentiellement dans l'envoi au loin des condamnés, pour leur faire exécuter des travaux pénibles de colonisation; mais qu'est-ce que c'est que des travaux de colonisation? Ils ne sont pas plus pénibles que d'autres. Ils ne sont pénibles que parce que l'on suppose que le climat les rends tels. Ce sont, en effet, des travaux de routes, qui sont faits en France par de très braves gens ; à mon avis, le travail d'un verrier ou d'ouvriers de bien d'autres industries est beaucoup plus dur. Un climat pénible est donc nécessaire pour faire de la transportation une peine véritable.

C'est par là que, pour moi, la transportation est viciée en Nouvelle-Calédonie. Tous vos règlements ne supprimeront pas son délicieux climat. Quand un homme a travaillé huit heures par jour dans un pays comme celui-là, il n'est pas sérieusement puni. La vérité est qu'un condamné qui n'est pas insoumis arrive, par la force des choses, à ne pas être puni.

M. Georges Picot, *Secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences morales et politiques*. — Je voudrais, avant la fin de cette discussion, dire un mot, parce que j'estime que tous ceux qui ont une conviction établie ont le devoir ici, devant vous, par respect pour la Société générale des prisons, de s'expliquer à cœur ouvert.

Mon sentiment très profond sur cette question est né à une époque où j'ai entendu des marins, des hommes qui ont vécu en Nouvelle-Calédonie, qui en avaient été les gouverneurs, qui avaient appartenu au corps de la marine, qui revenaient en France, et qui, en 1877, 1878 et 1879 (je précise), ont rapporté à M. Dufaure, alors Garde des sceaux, et ont exposé devant moi, dans mon cabinet, au Ministère de la justice, à un titre absolument officiel, des faits de nature à préparer la conviction que M. Feillet vient de confirmer. J'ai donc le regret de dire à mon éminent ami M. le conseiller Petit, dont je regrette infiniment de me séparer ici, que je suis loin d'avoir partagé sa surprise. Ce que je viens d'entendre à l'instant n'est que la confirmation des témoignages multiples qui s'étaient succédé dans les trois années que j'indique. Tel est l'intérêt que j'ai porté à cette question que, n'ayant plus de mission officielle, j'ai continué à interroger les voyageurs appartenant au corps de la marine, et leurs réponses confirmaient l'échec de la transportation pénale à la Nouvelle-Calédonie.

J'aurais été très heureux, pour ma part, comme magistrat, comme criminaliste, de voir le succès d'un système qui, en théorie, donne, je le reconnais, toute satisfaction. J'ai été élevé, comme tous ceux de ma génération, au milieu de récits qui m'inspiraient contre les bagnes de nos ports une répulsion profonde.

Il me semblait qu'en faisant exécuter aux antipodes cette peine terrible, la terre de France allait se trouver purgée de quelque chose qui la souillait. Puis, quand j'ai appris peu à peu, dans des conversations avec les personnages les plus compétents, les déboires, les déceptions, les échecs qui accompagnaient l'expérience, j'ai ressenti un véritable regret. En le rapprochant de la conviction d'hommes que je respecte, comme M. le président Babinet, comme M. le conseiller Petit, comme M. Leveillé, en constatant leur bonne foi et la mienne, j'ai compris que nous étions en face d'un véritable malentendu.

Ce malentendu vient d'arriver, en quelque sorte, à son point aigu dans cette salle. Nous devons loyalement le reconnaître les uns et les autres; mais ne dites pas, Messieurs, que vous n'avez jamais entendu le langage qui vient d'être exprimé; car cela tendrait à prouver que vous avez bien rarement interrogé ceux qui revenaient de nos établissements pénitentiaires.

Messieurs, ce n'est pas ici, aux membres de la Société des prisons, qu'il est besoin de demander ce qu'est la première condition d'une peine. Il faut qu'elle intimide le coupable. Peu importe que dix, que cent criminalistes déclarent que la peine réunit toutes les conditions, affirment que la peine est terrible; si elle n'intimide pas celui qui est prêt à commettre un crime, elle n'a aucune valeur. Or, sur ce point, la preuve est faite. Interrogez les détenus dans les prisons, les accusés qui vont comparaître en Cour d'assises. Il n'est pas un avocat, depuis le stagiaire qui commence à plaider jusqu'au défenseur vétéran de la barre, qui ne vous conte les supplications de ses clients redoutant

les circonstances atténuantes, parce qu'elles les priveraient du voyage à la Nouvelle-Calédonie, de la peine en plein air, sous un beau ciel, avec cette existence dix fois moins dure que la maison centrale.

La peine la plus forte après la peine de mort, celle qui remplace, après commutation, la peine capitale, n'est donc pas en ce moment un objet d'effroi.

Il y a plus : dans un temps où l'idée coloniale se répand dans les masses populaires, où les enfants, les jeunes gens en entendent parler, où elle échauffe l'imagination, je n'hésite pas à dire que, vos règlements qui, je n'en doute pas, sont excellents, fussent-ils tous strictement appliqués, une peine coloniale n'aurait pas l'apparence d'une peine et risquerait, ce qu'il y a de pis en matière pénale, de paraître un attrait.

Il faut aller en Belgique, il faut voir la prison de Louvain, pour savoir ce que c'est qu'une peine sérieuse de travaux forcés. Nous n'avons pas en France l'idée des travaux forcés, nous ne savons pas ce que c'est que la peine des travaux forcés en Nouvelle-Calédonie. Notre échec est démontré aujourd'hui après la déposition que nous venons d'entendre; je le savais déjà par les amiraux que j'avais entendus. Il faut voir la vérité de face. Il faut avoir le courage de créer de toutes pièces les travaux forcés. Il faut voir de près les condamnés; c'est le seul moyen de contrôle; c'est le seul moyen d'être sûr qu'ils existent. Et quand vous aurez en France une prison comme celle de Louvain, quand vous aurez laissé les Sociétés d'initiative privée visiter fréquemment les condamnés, quand vous aurez donné toute satisfaction aux préoccupations dominantes des magistrats, des criminalistes, des hommes admirables qui s'occupent du patronage des libérés, de ceux qui, hier encore, étaient en collaboration avec M. le conseiller Petit et M. Baillière pour organiser le patronage de jeunes adultes, quand vous aurez établi tout cela, vous aurez le droit alors d'envoyer en Nouvelle-Calédonie. Qui enverrez-vous?... les meilleurs. Vous n'enverrez plus le rebut de vos grandes villes; vous ne verrez plus cette peine illusoire et décevante de la rélégation, qui est aujourd'hui jugée. Quand vous envoyez ces gens-là à la Nouvelle-Calédonie, vous savez bien que vous êtes obligés de les nourrir, de les entretenir, vous savez bien qu'ils peuvent ne rien faire et qu'ils espèrent y vivre d'une vie de paresseux; c'est là ce qu'il y a de plus détestable pour les colonies. Vous ferez, au contraire, de véritables colonies le jour où vous y enverrez les meilleurs de vos travailleurs, avec un petit pécule. Ce jour-là, vous aurez, le succès dont on a parlé tout à l'heure; vous aurez contribué au relèvement des hommes qui

peuvent être reclassés dans la société; vous aurez, en un mot, à l'expiration de la peine, ce commencement de réhabilitation que nous souhaitons avec vous. Quant à ce qu'il y a de pire dans nos sociétés, gardons-le près de nous comme un grand malade qu'on soigne attentivement. C'est le seul moyen de contrôler la peine, et de ne pas avoir l'illusion de la politique pénitentiaire du débarras, qui consiste à envoyer aux antipodes pour faire quelque chose, mais en réalité en ne faisant rien, à nous mettre un bandeau sur les yeux, à nous épargner toute peine et tout effort, en envoyant nos condamnés aux antipodes, sans savoir ce qu'ils font! *(Applaudissements.)*

M. Noël Pardon, *gouverneur de la Martinique.* — Je suis bien gêné pour émettre un avis différent des opinions si autorisées qui viennent de se produire. Mais il me semble qu'en fait, comme l'a dit l'honorable M. Georges Picot, il y a un véritable malentendu et une illusion dangereuse. Ce malentendu naît dans l'esprit de ceux qui s'imaginent que le régime de la transportation n'est pas ce qu'il doit être, qu'il n'est pas assez sévère, et qu'il ne peut pas être un suffisant sujet de crainte pour les criminels de la métropole.

Il y a là une erreur si répandue que j'ai voulu, autrefois, en chercher l'origine, et je crois l'avoir trouvée.

Lorsque, pour la première fois, en 1864, la Nouvelle-Calédonie fut affectée à la transportation, on voulut y envoyer immédiatement les condamnés dont la condamnation était antérieure et devait les faire diriger sur la Guyane. On n'avait pas d'autre moyen pour cela que la persuasion. Le Ministre de la marine d'alors, M. de Chasseloup-Laubat, l'employa dans une circulaire officielle qui faisait une description idyllique de la Nouvelle-Calédonie. Tout vient de là. La croyance s'est perpétuée.

L'honorable M. Georges Picot a dit qu'il avait entendu un très grand nombre d'officiers de marine lui rapporter des histoires... ce sont, en effet, des légendes. On s'ennuie dans les colonies; la vie de bord est très monotone; les plus petites affaires prennent des proportions extraordinaires. On se rend facilement intéressant et on montre un esprit de *five o'clock*, en racontant les choses, non pas comme elles sont, mais comme il serait amusant qu'elles fussent.

En réalité, le régime de la Nouvelle-Calédonie est très dur. Il est ce qu'il doit être; il est très répressif. Je ne dis pas qu'il est facilement moralisateur, parce que l'on a affaire à des éléments qui ne sont pas faciles à moraliser; mais on peut comparer le chiffre de la récidive en France et le chiffre de la récidive en Nouvelle-Calédonie. J'ai eu

l'honneur d'être, pendant un assez long temps, membre de la Commission de surveillance d'une prison en France ; j'ai vu ce qu'y était le régime pénitentiaire, et je vous assure qu'il y a une comparaison à faire en tout : on ne juge bien les choses qu'en les comparant, et cette comparaison n'est point contre la transportation.

J'ai été heureux de trouver, de la part de M. le conseiller Petit, une intuition parfaitement exacte de la situation. Le régime n'est peut-être pas parfait — rien au monde n'est parfait ! — mais il n'est pas mauvais, il est, je le répète, ce qu'il doit être.

M. Feillet, dont je suis avec une sympathie de tous les instants les admirables efforts, l'esprit d'apostolat et la persistance contre vents et marées dans une voie qu'il croit juste et qui l'est, M. Feillet a été absorbé peut-être par un souci plus élevé que celui de la colonisation pénitentiaire, le souci de la colonisation libre, et peut-être a-t-il oublié certains détails. Je lui demande pardon de le contredire ; seulement, comme il a donné certains chiffres et que moi, dix ans auparavant, j'avais donné d'autres chiffres, il m'excusera. A mon départ, il y avait 130 kilomètres de routes en Calédonie.

Si on venait à contester mon chiffre, je dirais : « Prenez les routes de Nouméa à l'anse Vata (au sud), de Nouméa au Pont-des-Français (au nord), du Pont-des-Français à Saint-Louis et à la Coulée (à l'est), de Yahoué à la Prise d'Eau ; tout cela forme des tronçons que vous devez oublier. De même, les tronçons de Teremba, La Foa et Fonwhari, de Bourail à Güaro, de Bourail à Néméara et ceux reliant entre eux les centres de Bourail ; ceux de la rade de Foué à Pouembout, Koné, etc..., ceux de Pam au Diahot, Oégoa, etc..., la route de Canala à la montagne où commence le sentier muletier. Ajoutez tous ces tronçons à la grande route de Nouméa à Bourail, et vous aurez certainement, en dehors de ce qui a pu être fait par les soldats (comme de Nouméa à la Dombéa), beaucoup plus des 130 kilomètres dont je parle. Mais ne devez-vous pas compter encore toutes les rues de Nouméa, le grand quai, qui est un travail considérable, et qui a été exécuté par la main-d'œuvre pénale, et tant d'autres ouvrages ? »

Vous avez dit qu'une mise en concession coûte 5.000 francs. C'est une erreur ! La mise en concession des condamnés coûte (je l'ai dit et je suis prêt à le démontrer) 400 francs. En admettant qu'on donne à un condamné l'indemnité de case, qui est de 300 francs, on lui donne avec cela 80 francs d'outils et 20 francs de semences. On ajoute, il est vrai, la ration pendant trente mois ; mais, si on ne le mettait pas en concession, est-ce qu'on ne lui donnerait pas cette ration ? Et cette ration, savez-vous ce que c'est ? Quelques centimes par jour.

L'honorable M. G. Picot a parlé d'officiers de marine. J'en ai connu un, M. Pallu de la Barrière, qui avait de la transportation une conception faite sur les lieux et qui s'écartait de celle des honorables officiers de marine correspondants de M. Picot. M. Pallu de la Barrière s'était demandé, à l'origine, ce qu'était la colonisation agricole libre. Cette colonisation avait été appréciée et jugée, à cette époque, dans un rapport de M. l'inspecteur général Leclos, du 16 septembre 1884, duquel il résultait ceci : au bout de vingt-neuf ans, M. Leclos a trouvé qu'il y avait 173 colons agricoles en Nouvelle-Calédonie, mais, sur ces 173, 145 étaient d'anciens déportés politiques, de sorte qu'il en restait en tout 28... J'entends M. Joly me dire que c'étaient les autres qui les faisaient fuir !

Non, et voici pourquoi : c'est que la transportation n'a été appliquée en Calédonie qu'en 1864, et qu'entre 1864 et 1854 ils n'avaient aucune raison de fuir. Dans tous les cas, il ne faut pas exagérer l'épouvante que la présence du bagne cause aux colons. Ils n'aiment pas évidemment établir entre leur famille et le bagne une promiscuité, promiscuité qui serait désolante et révoltante ; mais, en définitive, ce n'est pas un épouvantail et on s'en accommode assez bien. Ce qu'il faudrait dire, c'est qu'il sévit en Nouvelle-Calédonie, depuis quelques années, une crise générale, une crise telle qu'il n'y a plus de travail pour personne, pas plus pour les ouvriers libres, s'il y en avait, que pour les ouvriers libérés ou condamnés de la transportation. On n'exploite plus les mines. Quant à la colonisation agricole, je voudrais bien qu'elle fût possible, mais il me reste des doutes.

Mais il est grand temps de revenir à mon sujet. Je disais donc que l'amiral Pallu de la Barrière, à l'encontre des officiers dont on nous parlait tout à l'heure, avait si bien confiance dans la colonisation pénale, qu'il proposait la mise en concession, entre 1883 et 1890, de 13.000 condamnés, avec l'introduction de 6.000 femmes des prisons de France. C'est en vue de cela qu'il avait réservé cet énorme domaine pénitentiaire de 110.000 hectares, inutile maintenant. Peut-être — et je suis disposé à le croire — était-ce de l'utopie pure, mais c'était au moins aller jusqu'au bout d'une idée et d'un système, — ce que nous ne savons pas faire en France ; — et cela eût permis de le juger. *(Applaudissements.)*

M. Feillet. — En ce qui concerne les routes, j'ai pris les chiffres officiels, tels qu'ils se trouvent dans le rapport officiel qui m'a été remis par la Direction pénitentiaire de la colonie.

Quant à la colonisation agricole, vous avez dit qu'il y avait eu

173 colons libres en vingt-neuf ans; c'est possible. Mais je vous déclare qu'en une seule année j'en ai amené tout près de 120. Aujourd'hui, il y a 200 familles, qui sont parties là-bas, et chaque courrier en amène 6 à 10.

M. Pardon. — Moi aussi, j'ai fait venir des colons libres. J'ai fait venir notamment, entre le 1er octobre 1889 et le 1er octobre 1890, un certain nombre de familles représentant 163 personnes. Par conséquent, il n'est pas impossible de les faire venir; ce qui est difficile, c'est de les garder; et je vais vous dire pourquoi. Lorsqu'on a fait le décret d'août 1884, constituant le domaine pénitentiaire dont je vous parlais tout à l'heure, on n'a pas donné 110.000 hectares aux condamnés sans savoir ce qu'on leur donnait; on s'est demandé ce qu'il y avait, là-dedans, de sol cultivable. Le gouverneur de 1883 a donc eu à faire faire, par une Commission composée de gens compétents, le relevé des terres des différentes catégories, c'est-à-dire des terres plus ou moins fertiles de la Nouvelle-Calédonie. Savez-vous ce qu'on a trouvé? Qu'il y avait en Nouvelle-Calédonie 50.000 hectares de terres cultivables. Or, le décret de 1884 a donné à l'Administration pénitentiaire, sur ces 50.000 hectares, non pas 25.000, comme le proposait l'Administration de la colonie, mais 47.000 hectares. De sorte que, bien que mon cher collègue Feillet conteste le chiffre, il vous reste seulement trois mille hectares... Ce sont des chiffres et des faits officiellement constatés. Remarquez bien, je vous prie, Messieurs, que, depuis que j'ai l'honneur de parler devant vous, — et j'y ai été entraîné malgré moi, — je ne me suis jamais cité une seule fois. Je vous rappelle des rapports officiels; je vous cite M. Pallu de la Barrière; je vous cite le rapport de l'inspecteur Leclos, — je n'étais pas né à cette époque-là. Dans la détermination de la qualité des terres, ce n'est pas moi qui apprécie, c'est un rapport officiel dont je pourrai vous donner la date exacte, et qui est déposé au Ministère des colonies.

M. Feillet. — On considérait que les terres à café étaient seulement celles qui sont auprès des rivières, et l'expérience de ceux qui ont cultivé le café a prouvé que le café réussit mieux dans les montagnes; donc, tout le noyau central de l'île, qui n'est qu'une forêt, est bon pour le café. Par conséquent, cela change complètement la situation. D'ailleurs, ce n'est pas ici le lieu d'examiner la question de la colonisation libre. Je suis prêt, d'ailleurs, à vous en faire l'exposé, mais cela me ferait sortir du cadre de vos débats.

M. Pardon. — Si j'ai parlé de cela, c'est que, si la colonisation pénale n'a pas complètement réussi, c'est peut-être pour les mêmes

raisons que la colonisation agricole libre n'a pas réussi non plus. Ce sont des raisons spéciales au pays, et je reste persuadé que la loi de la transportation est bonne et qu'elle est appliquée comme il le faut.

Il y a un critérium pour juger de la joie de vivre en Nouvelle-Calédonie, c'est la mortalité; je citerai à l'honorable M. Feillet un camp où la mortalité s'est élevée à 240 0/0 par an.

M. Feillet. — C'est le camp disciplinaire; ceux qui y sont internés sont soumis au régime le plus épouvantable qu'on puisse imaginer.

M. Pardon. — Je n'ai jamais vu qu'ailleurs le régime fût tendre. Faites décomposer les éléments nutritifs de la ration : elle est insuffisante. Ce qui le prouve encore, c'est le succès qu'ont eu les gratifications de pain que j'avais créées. Vous parlez du travail de huit heures? Mais il faut une heure pour venir de Montravel ou de l'île Nou à Nouméa, autant pour y retourner. Cela fait déjà dix heures. Puis, les contre-appels de nuit, toutes les deux heures, plus souvent même, qui ne laissent jamais les condamnés reposer. Vous savez très bien aussi qu'aucun condamné, sauf peut-être des exceptions si rares qu'elles sont négligeables, ne peut échapper au régime commun, qu'aucun n'échappe au costume pénal, quoi qu'en disent ces anecdotes sensationnelles et humouristiques, si faciles, mais si dangereuses, parce que ce sont elles qui contribuent à accréditer, dans les milieux du crime, cette idée d'une répression anodine.

Loin de moi l'idée de trouver tout cela trop sévère. La transportation doit rester la plus dure des peines. Mais je suis convaincu qu'elle l'est.

Quant aux résultats de la colonisation pénale, je reconnais qu'ils sont insignifiants. Mais, là encore, je suis convaincu que les causes de cet échec sont en dehors du système, et qu'ailleurs ces causes pourraient ne pas exister. Certes, la colonisation libre en Nouvelle-Calédonie fournit les exemples les plus honorables et les plus satisfaisants de succès obtenus, soit dans l'élevage, soit dans l'exploitation des mines. Et il se forme là-bas une société coloniale digne en tous points de la mère patrie. Mais la réussite des exploitations agricoles, sauf pour quelques planteurs de café, est la très rare exception. Et encore, moi qui arrive des Antilles, je vous dirai que je ne suis pas rassuré sur l'avenir des capitaux engagés, en Calédonie, dans ces plantations! Mais, quoi qu'il en soit, les condamnés ou les libérés concessionnaires pouvaient-ils attendre cinq ans leur première récolte; Non. Ils étaient obligés de vivre au jour le jour, de s'en tenir aux haricots, qui sont comme une institution dans la culture péniten-

tiaire. Pour les autres cultures, le sol de la Nouvelle-Calédonie, si riche en mines, est stérile.

Ce n'est ni la faute de la loi de 1854, ni celle de son application, ni celle des condamnés. On a voulu faire produire à un pays ce que ce pays ne pouvait produire, plier la nature à une conception théorique. La nature s'est refusée.

M. Schmidt. — Je n'ajouterai qu'un mot aux explications que j'ai déjà fournies. La peine des travaux forcés est exécutée, à l'heure actuelle, en Nouvelle-Calédonie, dans des conditions très rigoureuses et très dures, surtout sur les chantiers de mines. L'un des prédécesseurs de M. le gouverneur Feillet a même déclaré, dans un rapport, que le travail des mines était tellement pénible que, si on maintenait les condamnés longtemps sur ces chantiers, le service de la transportation deviendrait à brève échéance un vaste asile d'impotents.

M. Joly. — Je voudrais poser une question à M. le gouverneur. On a beaucoup parlé de la différence entre la récidive des anciens forçats et celle des hommes envoyés à la Nouvelle-Calédonie. Pourrait-il nous dire ce qu'il pense d'une statistique qui peut être établie sur des hommes qui, une fois libérés, peuvent aller et venir autour de concessions qui ne sont ni surveillées ni défendues?

M. Schmidt. — Ils ne le peuvent plus, les règlements de 1888 et de 1891, que j'ai rappelés, ayant eu pour objet de remédier à cette situation.

M. Joly. — Et vous trouvez que ces deux appels suffisent et que tout ce qui se passe dans l'intervalle est édifiant? Je me suis renseigné, et je suis sûr que M. le gouverneur ne me démentira pas : Il y a une multitude d'actes, comme, par exemple, des vols de bestiaux, des maraudes, sans compter le reste, dont personne ne songe à se plaindre là-bas et qui ne sont jamais relevés dans les statistiques.

D'autre part, l'ancienne récidive des forçats libérés sur le sol français a toujours été considérée, par la plupart des criminalistes, comme étant surtout causée par la loi de la surveillance de la haute police. Depuis que cet obstacle a été abaissé, on devrait revenir à ce principe, si souvent rappelé par M. Charles Lucas, que la récidive est d'autant plus faible que les crimes sont plus élevés. Je crois donc que, si nous avions en France une application rationnelle du principe des travaux forcés, — du moment où la surveillance de la haute police, qui imposait en quelque sorte la récidive, est supprimée, — cette récidive de 85 0/0 serait considérablement abaissée.

Je ne parle, bien entendu, pas des réclusionnaires, car il n'est pas

question, pour eux, de transportation. Quant à la prétendue faiblesse de la récidive chez les condamnés de la Nouvelle-Calédonie, elle pourrait s'expliquer en partie par ce fait que la population libre, objet des tentations coupables des forçats, est encore peu nombreuse. Mais permettez-moi de vous rappeler des témoignages que vous ne récuserez certainement pas. En 1890, alors que M. Leveillé avait accompli déjà son voyage de la Guyane et fait adopter beaucoup de perfectionnements aux règlements administratifs, le Ministre du commerce écrivait, dans un rapport au Président de la République : « Les seules occupations des libérés (en général, s'entend) consistent à servir d'intermédiaires aux condamnés en cours de peine pour les crimes et délits qu'ils veulent commettre. »

Je demande maintenant à M. le gouverneur si je me trompe en disant que la statistique de la Nouvelle-Calédonie n'est pas sérieuse, et si je me trompe en disant que les libérés de la Nouvelle-Calédonie sont le principal obstacle à l'exploitation de ce beau pays. Tous les Ministres appelés à répondre sur cette question ont dit ceci : La transportation n'est pas faite pour les hommes en cours de peine. Il est absolument évident que, si vous considérez uniquement les hommes en cours de peine, ils sont plus en sûreté derrière de bons murs en Seine-et-Oise ou en Seine-et-Marne qu'à la Nouvelle-Calédonie. La transportation a été faite pour les libérés... Trois Ministres de suite, après le voyage de M. Leveillé, ont dit officiellement : « C'est pour les libérés que la transportation a été faite, et toutes les difficultés nous viennent des libérés. » Le même Ministre que je citais tout à l'heure disait encore : « Les libérés, qui devaient être la source de la colonisation, en sont devenus le fléau! » A cela on répond : « C'est parce que l'on n'a pas appliqué les règlements qui ont été faits. » Eh bien, j'honore beaucoup ceux qui ont participé à la confection de ces règlements; mais, enfin, il ne faudrait pas prendre tous ceux qui ont été chargés d'exécuter ces règlements pour des imbéciles; s'ils ne les ont pas appliqués, c'est parce qu'ils n'ont pas pu le faire. Et, alors, je me demande qui doit juger les règlements, ceux qui les ont faits ou ceux qui les appliquent?

Il y a eu un certain gouverneur qui s'appelait l'amiral Courbet... Il paraît, me dit M. Schmidt, qu'il les a exécutés ponctuellement, lui, bien qu'il ne fût pas partisan du règlement disciplinaire de 1880. Eh bien! quels résultats a-t-il obtenus? Quels résultats a obtenus le gouverneur de la Guyane qui, l'an dernier, nous a dit, ici même, dans cette salle : « Les règlements les plus récents? Ils ont porté à la colonisation le dernier coup! » Ces paroles-là, vous les avez entendues,

et je me suis permis de les souligner dans la séance même où ell se ont été prononcées.

Bref, il a été reconnu par tout le monde que la transportation était faite uniquement en vue des libérés.

Tous ceux qui ont interprété la loi et qui l'ont défendue (M. Leveillé l'a dit) ont déclaré : La transportation a en vue les libérés, c'est pour le reclassement des libérés que la transportation a été faite ; autrement, elle est extrêmement coûteuse et ne donne aucun résultat.

Encore une fois, toutes les difficultés viennent des libérés. Les déclarations de M. Feillet, d'accord avec celles des trois Ministres que j'ai cités, viennent une fois de plus confirmer cette conclusion, et on peut la tenir pour définitive.

M. le président Babinet. — Je demande à consigner cette simple réflexion, qui est la moralité de tout ce qui vient d'être dit. Vous vous demandez ce que vous devez faire et comment vous devez procéder ; je pourrais me borner à répondre : appliquez la loi et les règlements prévoyants dont la valeur n'a pas été assez comprise. Mais surtout, ayez la foi. Il a été dit : « Ayez la foi et vous soulèverez les montagnes ! » Si elle vous manque, vous échouerez nécessairement.

M. Leveillé. — Il est évident que, dans la transportation comme dans l'emprisonnement, il y a d'abord une peine. Je n'ai jamais passé sous silence cette première partie du problème technique ; j'ai l'habitude d'étudier sérieusement les sujets dont je parle. Mais ce qui est exact, c'est que la question de la libération présente un intérêt capital à mes yeux. Que faites-vous, partisans de l'emprisonnement, de l'homme qui sort de prison ? A mon sens, la transportation, si elle est intelligemment conduite, peut, au contraire, résoudre très bien cette question difficile de la libération. Voilà comment j'ai pu dire que dans le problème de la transportation était surtout engagé le problème de la libération.

M. A. Le Poittevin, *professeur à la Faculté de droit*. — L'heure est assurément trop avancée pour reprendre la discussion à un autre point de vue ; je voudrais donc simplement réserver une question. Les adversaires des peines coloniales doivent cependant compter avec les récidives si fréquentes des libérés, je veux dire surtout des libérés délinquants d'habitude : si l'on répudie la relégation, est-on résigné d'avance aux délits et aux crimes que ces libérés continueront de commettre sur le territoire continental, — ou bien est-on disposé, pour garantir l'ordre public, à réclamer contre l'habitude du délit un emprisonnement, soit à temps indéfini, soit perpétuel ?

Pour moi, dans le premier cas, j'estimerais qu'une telle résignation est injuste pour les honnêtes gens, dont elle compromet avec trop d'imprudence la sécurité ; quant à l'emprisonnement indéfini ou perpétuel, avec ou sans cellule, il me paraît d'une rigueur extrême. Je reste donc partisan de l'envoi aux colonies : il est moins dur que la prison, parce qu'il admet la vie au grand air, parce qu'il n'est pas incompatible avec une liberté relative ; il permet d'essayer dans d'autres conditions un reclassement qu'il faut considérer comme à peu près impossible en France. Après tout, il m'importe peu que ces délinquants professionnels soient médiocrement utilisables sur le territoire de la relégation. Sans doute, il faut s'efforcer d'en tirer parti ; c'est une question d'organisation légale, d'application, de volonté administrative. Mais l'essentiel, c'est que, nuisibles et pratiquement incorrigibles ici, ils ne soient pas nuisibles là-bas. Or, on a constaté que les récidives y sont beaucoup moins nombreuses qu'en France ; on ne paraît se plaindre que des difficultés économiques du travail, non de l'insécurité. L'élimination peut donc être utile à la métropole, sans être dangereuse pour la colonie. Même à partir du jour où la population libre devenue trop dense serait inquiétée par le contact d'éléments pénitentiaires devenus trop abondants, il faudrait changer le lieu de relégation, mais non pas abandonner le principe.

M. le Président. — Quoique de nombreux orateurs soient encore inscrits et quoique la salle sente fortement l'odeur de la poudre, je ne crois pas pouvoir, sans cruauté pour nos estomacs et nos familles, oublier l'heure et prolonger davantage une séance déjà trop longue. Je la lève donc à regret ; mais je constate qu'après des hauts faits réciproques, les deux partis couchent sur leurs positions respectives et je leur donne rendez-vous pour reprendre à une prochaine occasion ce sujet, sur lequel la Société est revenue plusieurs fois sans parvenir à l'épuiser, et qui paraît destiné à figurer longtemps encore à son ordre du jour. *(Applaudissements.)*

Notre prochaine séance, qui, en raison des fêtes de Pâques, n'aura lieu que le 28 avril, sera consacrée à l'audition et à la discussion du rapport de M. Constant sur *les Aliénés criminels*. Ce rapport sera accompagné des réponses données par nos correspondants à l'enquête dont a parlé notre *Bulletin* de janvier, et il en présentera les conclusions.

La séance est levée à 7 heures.