8 décembre 1898. — Le *Reformatory d'Elmira* (article bibliographique sur une brochure de M. Dorado y Montero, *supr.*, p. 125). — *Lettre au directeur.* — *Extraits et Nouvelles.* (Signalons les vœux émis par le Congrès administratif tenu sous la présidence de M. Alvarez Mariño. Ces vœux indiquent spécialement les réformes à introduire dans la législation relative à l'Administration publique en général. Ils sortent du cadre de nos études et nous ne pouvons que les mentionner.)

16 décembre 1898. — Le *Reformatory d'Elmira*, par M. Cadalso *(suite).* — *Le service anthropométrique*, par MM. Gabino Rufilanchas, Gaspar López et Mauricio Merino. (Cet article a pour but de demander que le poste de chef du cabinet d'identification soit confié à un médecin de 1re classe du *Cuerpo de Penales.* — *Extraits et Nouvelles.*)

24 décembre 1898. — *Le Reformatory d'Elmira*, par M. Cadalso *(fin).* — *Lettre au directeur*, par M. Blanco de Obregón (Adhésion de l'auteur à la réclamation de plusieurs de ses collègues qui demandent que le poste de chef du cabinet anthropométrique de la prison cellulaire de Madrid soit attribué à un médecin du *Cuerpo de Penales*). — *Extraits et Nouvelles.*

Henri PRUDHOMME.

Le Gérant : PETIBON.

IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER.
IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 3109-2-99. — (Encre Lorilleux)

SÉANCE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 15 MARS 1899

Présidence de M. G. PICOT, *Président.*

La séance est ouverte à 4 heures.

Le procès-verbal de la séance de janvier, lu par M. Bessière, *Secrétaire adjoint*, est adopté.

Excusés : MM. Maurice Lebon, de Vlassow, F. Voisin, N. Pardon, Bérenger, etc.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL rappelle que, le 19 avril, à l'occasion de la réunion à Paris des délégués de l'Union internationale de droit pénal chargés de préparer l'organisation du Congrès de Budapest, une séance solennelle suivie d'un banquet aura lieu à l'Hôtel des Sociétés savantes.

Il fait connaître l'admission comme membres nouveaux de :

MM. Madier, conseiller à la Cour d'appel;
Louis Dagoury, procureur de la République, à Chartres.

M. Louis RIVIÈRE. — On m'a chargé d'appeler votre attention bienveillante sur le 7e Congrès international contre l'alcoolisme, qui doit se tenir à Paris du 4 au 11 avril prochain. Je n'ai pas besoin d'insister longuement pour rappeler la relation intime qui existe entre l'alcoolisme et la criminalité : vous avez encore présente à l'esprit la discussion qui a eu lieu ici même, il y a deux ans, à l'occasion du rapport de M. Georges Vidal et qui a fourni, à ce point de vue, toute

la lumière désirable. Si les souvenirs de quelques-uns d'entre vous avaient besoin d'être rafraîchis, je leur conseillerais de lire attentivement la supplique qui vient d'être adressée au Ministre de la Justice par les jurés de la Seine-Inférieure à la fin de la dernière session d'assises. Les constatations faites dans cette session ont été telles que les jurés normands ont cru spontanément devoir signer une adresse aux pouvoirs publics pour leur demander de restreindre par tous les moyens possibles la consommation de l'alcool.

Vous savez que, dans notre pays, sur 100 condamnés correctionnels ou criminels, il y a 72 alcooliques. Si l'on entre dans le détail de la statistique, sur 100 condamnés pour meurtres, il y a 53 alcooliques; sur 100 condamnés pour vagabondage et mendicité, il y a 70 alcooliques; sur 100 condamnés pour coups et blessures, il y en a 90!

Je citais, à l'instant, le département de la Seine-Inférieure, d'où provient la pétition dont je vous parlais; c'est un des plus beaux départements de France, un des plus riches et des plus peuplés. Eh bien! depuis vingt ans, la natalité y a diminué d'un tiers : en 1880, la natalité était de 28 0/0; elle est maintenant tombée à 18 0/0, ce qui signifie que 100 ménages n'ont plus que 18 enfants annuellement au lieu de 28. Par contre, le nombre des conscrits refusés par le conseil de revision a triplé dans la même période. Vous voyez par là, sans qu'il soit besoin d'insister davantage, les ravages que fait l'alcoolisme dans ce pays. Ces faits sont, du reste, confirmés par les constatations des médecins, car, il y a deux ans, au Congrès d'assistance de Rouen, le Dr Giraud, médecin en chef de l'asile d'aliénés de Saint-Yon, nous disait que, dans la population de cet établissement, il y a 40 0/0 d'alcooliques.

A Paris, la situation est moins grave au point de vue de la quantité d'alcool consommé. Mais Paris est empoisonné par l'absinthe, qui est la forme la plus dangereuse de la consommation. Aussi le département de la Seine fait construire en ce moment son huitième asile d'aliénés.

On va vous parler tout à l'heure de la relégation. Je pense que vous entendrez un représentant autorisé du Ministère des Colonies; il pourra vous dire combien la tâche de la Commission de classement des récidivistes est compliquée par la mauvaise qualité de la matière relégable, pourrait-on dire, car ces récidivistes sont, en grande majorité, des alcooliques usés par les excès, et l'envoi sous les tropiques serait, pour beaucoup, une condamnation à mort à brève échéance.

Vous entendrez M. Chailley-Bert, si compétent dans les choses

coloniales. Demandez-lui quels ravages cause l'eau-de-vie de traite, qui n'est que de l'alcool amylique grossièrement rectifié, parmi les populations de nos possessions africaines. L'Union coloniale demandait récemment à la Ligue française contre l'alcoolisme de constituer une Commission pour étudier les moyens propres à enrayer cet odieux commerce.

Pour combattre ce mal terrible, on fait appel à vos lumières. Les organisateurs du Congrès seraient heureux de voir prendre part à leurs discussions des personnes qui sont au courant des questions pénales et qui ont appris à connaître le monde pénitentiaire par une longue pratique du patronage. J'espère que vous répondrez à leur appel. En revanche, vous entendrez certainement au Congrès des choses nouvelles qui vous intéresseront; on y étudiera, par exemple, les rapports entre l'alcoolisme et la tuberculose, ce mal terrible au sujet duquel on fait actuellement une active propagande dans Paris, par une série de conférences dont la dernière prouve toujours la responsabilité de l'alcool dans la diffusion du fléau.

Il y a évidemment, en ce moment, un réveil de l'opinion qui proteste contre l'exagération des facilités données à la consommation. On constate même que ce mouvement se propage dans un milieu qu'on a accusé, pendant longtemps, d'une indulgence extrême pour les marchands de vin, dans le Parlement. J'espère ne pas être indiscret en vous disant que, sous très peu de jours, deux sénateurs dont vous êtes habitués à trouver les noms toutes les fois qu'il s'agit de prendre une initiative généreuse, M. Siegfried et M. Bérenger, vont déposer au Sénat une proposition de loi pour organiser la limitation du nombre des cabarets. *(Applaudissements.)*

Toutefois, quelle que soit l'autorité de ces deux hommes éminents, ils n'arriveront à triompher des répugnances que vous connaissez que s'ils sont soutenus par l'opinion publique. Nous avons des députés qui ont beaucoup de bonnes intentions; mais ils voient trop souvent s'élever devant eux, comme un brouillard qui obscurcit la lumière, le fantôme de ces cinq cent mille débitants qui exercent leur influence sur les élections. Eh bien, il faut que le pays fasse entendre sa voix et leur montre, d'un autre côté, un groupe compact de 5 millions d'électeurs qui ne veulent plus se laisser empoisonner!

Alors les députés se laisseront aller à la rectitude native de leur jugement. *(Applaudissements.)*

M. le Président. — La Société est reconnaissante à M. Louis Rivière d'une communication dans laquelle vous avez entrevu non seulement

sa propre pensée, mais les efforts qui se préparent ailleurs et qui, j'espère, provoqueront en France une véritable lutte. Le Conseil de direction aura, dans sa prochaine séance, à désigner celui de ses membres qui sera son délégué au Congrès qui va s'ouvrir.

L'ordre du jour appelle le *Rapport de M. Brueyre sur les comptes de l'exercice 1898 et sur le projet de budget pour 1899.*

M. Brueyre, *Trésorier :*

Messieurs et chers Collègues,

Le budget que vous avez approuvé l'an dernier faisait ressortir qu'en fin d'exercice, nous aurions un excédent de recettes de 684 francs. Or, le compte de cet exercice se solde par un boni de 735 fr. 50 c. Les prévisions que je vous avais soumises se sont donc réalisées entièrement.

Nos charges étaient pourtant exceptionnelles, puisqu'il nous a fallu solder un arriéré de 2.265 francs dû à l'imprimerie de Melun ; en outre, nous avions à acquitter à la maison Didot une facture de 1.421 fr. 70 c. pour l'impression de la table de nos Bulletins. Pour faire face à ces dépenses exceptionnelles, vous nous avez autorisé à aliéner pour 2.360 francs, cinq obligations communales. L'excédent ainsi que nos dépenses normales ont pu être payés avec nos ressources ordinaires. La situation est donc bonne pour l'exercice écoulé.

Elle ne l'est pas moins pour le budget de 1899, dont je mets les prévisions sous vos yeux.

Les recettes sont évaluées à 14.900 francs. Dans ce chiffre, les cotisations figurent pour 12.000 francs, ce qui correspond à 600 membres. Pour montrer combien, grâce à l'activité de notre Secrétaire général, notre Société s'est développée, il me suffira de rappeler qu'en 1891, époque à laquelle M. A. Rivière a accepté la lourde charge du Secrétariat général, le nombre des membres de notre Société était tombé au-dessous de 400. L'augmentation a été ainsi de 50 0/0 et l'accroissement des recettes qui en a été la conséquence a permis à M. A. Rivière de donner à notre Bulletin un développement contre lequel, en qualité de trésorier, j'élève parfois des plaintes, mais que, comme membre actif de notre Société, j'apprécie et j'admire parce que notre Revue est devenue ainsi l'organe le plus important, dans le monde entier, des questions pénitentiaires et pénales.

Parmi les autres recettes, je signale les contributions de diverses Sociétés amies, pour 1.250 francs.

Quant aux dépenses, le total monte à 13.600 francs. Elles ont été calculées de telle façon que nous espérons qu'elles ne nous offriront pas de mécomptes. En résumé, la balance à notre profit en fin d'année sera d'environ 1.300 francs. Nous pourrons ainsi en 1900 faire face à des dépenses extraordinaires qu'il est bon de prévoir d'avance afin de nous mettre à même de recevoir dignement nos collègues de l'étranger lorsqu'ils viendront visiter l'Exposition universelle, l'année prochaine.

Quant à notre bilan, dont l'actif est représenté par les fonds en caisse pour 735 fr. 50 c. et par une rente 3 0/0 de 450 francs évaluée au cours du 31 décembre dernier à 15.225 francs, la balance définitive montre que nous possédons un actif de 14.933 fr. 80 c. qui constitue une base solide, nous assurant pendant de longues années contre toute éventualité défavorable.

Les comptes et la situation financière ont été l'objet de l'examen de la Commission de finances composée de MM. Pagès, Louis Rivière, Joret-Desclosières, Morel d'Arleux.

C'est après l'approbation qu'ils en ont donnée que je viens avec confiance vous demander d'approuver à votre tour les comptes que j'ai l'honneur de vous soumettre ainsi que les propositions budgétaires de 1899.

Budget de 1899.

Recettes.

Rentes sur l'État . . . . . Fr.			450 »
Cotisations (environ 600 membres)			12.000 »
Contributions diverses :			
Société des Études d'Assistance. . . Fr.	600 »		
Comité des Œuvres du travail	400 »		
Patronage des Adultes	100 »		
Société de Patronage	150 »		
			1.250 »
Vente de collections et de numéros			200 »
Total des recettes. . . . Fr.			14.900 »

Dépenses.

Impression du Bulletin chez Chaix . . . . . Fr.	7.800	»
Frais d'expédition du Bulletin par l'Éditeur.	400	»
Frais de recouvrement par l'Éditeur.	300	»
Honoraires à l'Éditeur.	460	»
Appointements du Gérant	200	»
Loyer.	1.640	»
Sténographie.	400	»
Frais du Secrétariat général, ménage, chauffage, éclairage, etc.	2.000	»
Reliure, travaux divers	400	»
TOTAL DES DÉPENSES . . . . Fr.	13.600	»

Résumé.

Recettes. . . . . Fr.	14.900	»
Dépenses	13.600	»
Balance à notre crédit . . . . Fr.	1.300	»

M. JORET-DESCLOSIÈRES, *président de la Commission des finances.* — La Commission des finances et, après lui, le Conseil de direction ont voté à l'unanimité des remerciements à M. le Trésorier et M. le Secrétaire général.

En entendant tout à l'heure M. Brueyre lire son Rapport si précis et si complet, je me rappelais un entretien échangé sous la Restauration, je crois, entre deux hommes d'État. L'un disait à l'autre : « Faites-moi de bonne politique et je vous ferai de bonnes finances. » M. Albert Rivière nous fait d'excellente politique, M. Brueyre nous fait de bonnes finances et la prospérité de la Société se trouve assurée par l'heureuse influence de cette double collaboration. Je vous propose donc, Messieurs, de voter à l'unanimité, d'une façon absolument particulière, des remerciements à notre Trésorier et à notre Secrétaire général. *(Applaudissements.)*

M. LE PRÉSIDENT. — Vos applaudissements ont accueilli par avance la proposition; néanmoins je la mets aux voix.

La proposition est adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour appelle le rapport de M. Chailley-Bert sur *la colonisation pénale.*

M. J. CHAILLEY-BERT, *Secrétaire général de l'Union coloniale.* — Mesdames, Messieurs, je dois commencer par m'excuser de la légèreté avec laquelle j'ai accepté de parler sur cette grave question de la transportation. Je m'en étais à diverses reprises entretenu avec votre Secrétaire général; il a vu en moi un homme enthousiaste et, si je puis dire, un néophyte, et il a abusé de ma candeur. Il m'a engagé dans cette entreprise comme un général qui, ayant à diverses reprises, tenté d'enlever une position, voit qu'il ne pourra en venir à bout qu'avec des troupes fraîches. Moi, je suis la troupe fraîche et je crois que je vais être conduit au sacrifice.

Néanmoins, j'ai cru qu'il n'était pas inutile d'aborder une fois de plus un problème qui tant de fois déjà a occupé vos séances, qui a rempli tant de pages de votre *Revue*. Toutefois, sachant le danger que je courais, je m'étais, au lieu d'aborder le vaste problème de la transportation, proposé de parler surtout d'un des aspects de ce problème : la colonisation pénale. C'était un terme plus étroit, qui convenait mieux au genre de compétence que je puis avoir. Je suis, en effet, un colonial. Je le suis en ce sens que j'ai habité les colonies; je le suis aussi en ce sens que je m'intéresse à tout ce qui est colonial; et, à cause de cet ensemble de circonstances, je croyais pouvoir, sans trop d'outrecuidance, dire mon mot dans la question de la transportation au point de vue surtout colonial. Mais je me suis vite aperçu qu'il est absolument impossible de limiter la question. Lorsqu'on aborde le problème de la transportation, on ne peut pas dire : « Je l'étudierai en colonial »; on est obligé, qu'on le veuille ou non, de l'étudier d'abord en colonial et ensuite en criminaliste. Or, je ne suis pas criminaliste.

Malgré cela, il faut, avant d'aborder le point de vue colonial, qui sera surtout le mien, que je prenne le problème dans son ensemble, très brièvement d'ailleurs, comme si jamais il n'avait été traité avant moi, pour que je puisse me montrer à moi-même et vous montrer à vous la place que doivent tenir, d'une part, les préoccupations d'ordre criminaliste, d'autre part, les préoccupations d'ordre colonial.

La métropole a devant elle des criminels : les uns sont des criminels d'accident, criminels d'importance si l'on peut ainsi dire, qui commettent des crimes considérables, de nature à les entraîner en Cour d'assises; les autres sont des criminels d'habitude, qui relèvent surtout de la correctionnelle. Pour se défendre contre eux, la société avait les prisons et les bagnes. Prisons et bagnes ont ce grand inconvénient qu'on finit le plus souvent par en sortir : on en sort, parce que la peine a une limite; on en sort, parce que les murs sont trop bas; on en sort, parce qu'il y a des amnisties; on en sort, enfin, pour un

motif ou pour un autre. A cause de cela, la métropole, qui a bien pu punir ces criminels, ne trouve pas, par le bagne et la prison, le moyen de se débarrasser d'eux d'une façon durable. Il y a là cependant une population criminelle dont elle voudrait bien pouvoir se défaire à jamais. Cette population, je ne peux mieux la comparer qu'à ces scories, qu'à ces détritus de toute espèce, qu'en anglais on appelle « refuse » et qu'on envoie aux égouts. Ce « refuse », la société n'en veut plus. Comment s'y prendre?

Puisque les prisons et les bagnes ne lui donnent pas à cet égard satisfaction, la société recourt à d'autres procédés; elle invente, en 1854, la transportation, et, en 1885, la relégation. Elle dit : « Je ne veux plus garder ces gens-là sur mon sol; les uns, je vais les transporter, les autres, je vais les reléguer. » Et qu'est-ce qu'elle attend de ces modes de punition? Elle en attend, Messieurs, d'une part, qu'ils seront punis, qu'ils seront châtiés (cela, la prison et le bagne le lui donnaient amplement); mais elle en attend autre chose, quelque chose de nouveau; elle en attend d'abord que vraisemblablement ils ne reviendront pas; puis, élément encore nouveau, qui est introduit par la transportation et la relégation, que peut-être ces coupables s'amenderont; enfin, troisième élément, tout à fait subsidiaire, que peut-être ces coupables serviront dans une certaine mesure la cause de la colonisation. Voilà trois éléments dont on peut dire qu'ils sont les éléments nouveaux cherchés par la loi de la transportation et par la loi de la relégation.

Eh bien! que vaut ce nouveau système? Je l'appelle « nouveau système » quoiqu'il date de quarante-cinq ans, parce que je l'oppose à l'ancien, à celui des prisons et des bagnes.

En ce qui concerne la relégation, je n'en dirai qu'un mot : elle est aujourd'hui (je ne pense pas qu'il existe de dissidence) unanimement condamnée. La relégation n'a pas rendu les services qu'on en attendait, parce que la matière sur laquelle elle opère est une matière vile, une matière qui n'a pas de valeur, qui ne valait pas le travail de l'artisan, et avec laquelle on ne peut rien produire de bon : le corps est débile et l'âme est tarée!

Reste la transportation. La transportation — je n'ai pas besoin de vous le dire — divise tous les esprits, et, si l'on dressait deux listes, la liste de ceux qui sont pour et la liste de ceux qui sont contre, on trouverait, de part et d'autre, des hommes d'égale valeur et des hommes d'égale bonne foi. *(Très bien.)*

En Europe, l'opinion est partagée. Il y a d'abord l'Angleterre, qui y a déjà renoncé définitivement; elle n'y a peut-être pas renoncé pour

des raisons d'ordre criminel et par des préoccupations criminalistes, mais elle y a renoncé. En Russie, la transportation donne des résultats tout à fait médiocres. En Allemagne, dans ce pays dont on avait pensé qu'il allait se rallier à la transportation, il semble bien, d'après des vœux émis dans les Congrès et d'après des publications nouvelles qui ont été analysées dans votre Revue même, d'une part, que le corps des praticiens criminalistes et, d'autre part, que le corps des théoriciens semblent hésiter et même, pour quelques-uns, sont radicalement opposés à l'introduction de la transportation parmi les peines allemandes. Restent donc la pratiquant, la Russie, qui n'en est pas contente, le Portugal « qui n'a pas de merveilles à en dire (1) », et la France.

En France, quel est l'état de l'opinion? En France, il y a également un parti pour et un parti contre. Pour la transportation, il y a des criminalistes et uniquement des criminalistes, que ce soient des magistrats ou des professeurs; contre la transportation, il y a à peu près l'unanimité des coloniaux et un certain nombre de criminalistes. Parmi ceux qui sont pour, je crois qu'il n'est que juste de citer M. Leveillé qui, depuis une dizaine d'années au moins, s'occupe avec passion et avec bonne foi de cette question. Le fait qu'il a été sur place, qu'il a vu, et que, par conséquent, il apporte à la fois des vues de théoricien et des vues d'homme pratique, est un fait considérable, de nature à faire hésiter les hommes qui professent sur la transportation une opinion opposée à la sienne.

Ceci dit, j'aborde le problème, et je commence par déclarer que je le trouve extrêmement difficile, parce que c'est à la fois un problème d'ordre pénal et un problème d'ordre colonial, parce qu'il ne faut pas confondre les deux questions et parce qu'il ne faut cependant pas sacrifier un point de vue à l'autre. Il va donc falloir tâcher de concilier ce qui, en apparence, est inconciliable.

Si le problème est difficile, la solution est peut-être impossible; et quiconque se vanterait d'avoir trouvé une solution facile pourrait dire à coup sûr qu'il a omis quelque élément important en examinant ce qui doit le décider. Il faut donc chercher, avec le concours de la science et avec une absolue bonne foi.

La première difficulté qu'on rencontre, c'est qu'il est d'abord malaisé d'avoir des faits précis sur lesquels raisonner. Les hommes qui ont vu, les hommes qui ont autorité pour parler, les hommes

(1) Paroles de M. Frazão, avocat à Lisbonne, au Congrès de Lisbonne : « Les résultats sont insuffisants, surtout au point de vue de la régénération et du reclassement. » (*Revue*, 1897, p. 852.)

qui viennent des pays mêmes de transportation vous apportent des renseignements diamétralement opposés. Je me rappelle une séance de cette Société où il y avait en présence l'un de l'autre deux gouverneurs de la même colonie : la Nouvelle-Calédonie, M. Pardon et M. Feillet. Ils raisonnaient sur le même pays, ils parlaient de périodes contemporaines, ils avaient puisé aux mêmes statistiques, ils s'inquiétaient des mêmes éléments, et ils arrivaient à des résultats absolument contradictoires. Il s'agissait de savoir, par exemple, combien il y a, en Calédonie, de kilomètres de route : M. Feillet disait soixante et M. Pardon cent trente. Et M. Pardon ajoutait : « Et encore vous oubliez les quais et d'autres travaux qui ont été faits par la main-d'œuvre pénale. » Lorsqu'on demandait ce que coûte la mise en concession d'un libéré : 5.000 francs, disait M. Feillet; 400 francs, répondait M. Pardon! Voilà ce que vous obtenez quand vous interrogez les hommes de pratique.

Quand vous interrogez les documents, c'est ou plus difficile ou plus contradictoire.

Je dois d'abord dire que l'Administration pénitentiaire, qui est une Administration très critiquée (j'ajoute : souvent très injustement critiquée...), est, à cause même de la vivacité des attaques dont elle est l'objet, extrêmement parcimonieuse de documents. De ceux qu'elle publie, on ne peut pas tirer grand'chose, et, quand il existe, par hasard, un document qu'on pourrait consulter ou produire, « ce document n'existe pas! » J'ai, dans cette même semaine où nous sommes, en vue de la communication que je voulais vous faire, demandé au Ministère des Colonies un rapport qui émanait de M. Feillet, gouverneur, rapport qui est parti de Nouméa, le 19 février 1895, sous le numéro 598 : ce rapport intéressant n'est jamais parvenu à l'Administration!.. Cela me rappelle qu'en 1887 ou 1888, faisant une étude sur la question coloniale en Cochinchine, j'avais découvert — chose qui n'était pas très nouvelle — qu'il y avait dans cette Cochinchine environ 1.700 colons français, dont 1.370 fonctionnaires; j'en fis la remarque, qui déplut. Depuis lors, pendant des années, les statistiques coloniales ont omis de mentionner le chiffre de la population ou de la distinguer en deux catégories, les colons d'un côté et les fonctionnaires de l'autre!... Procédé commode de discussion ou de réforme. Et c'est là un fait dont je suis sûr (je l'atteste, j'ai eu entre les mains tout ce qui a été publié en fait de statistiques coloniales). La statistique déplaît; on supprime la statistique, et c'est seulement ce matin que le Ministre a rétabli le bureau de la statistique qui était supprimé depuis trois ans. Cela me rend circonspect sur ce fait que le rapport

du 19 février 1895, numéro 598, ne serait pas parvenu au Ministère.

Voilà pour les fonctionnaires et pour les documents. Et voici pour d'autres sources d'informations. Si vous interrogez les voyageurs, à l'ordinaire, ils ne méritent pas beaucoup de créance; voici pourquoi : c'est qu'ils ne font que passer. Quand un homme comme M. Leveillé va en Guyane, en Asie, il y demeure un temps appréciable; en tout cas, n'y restât-il que fort peu de temps, il arrive avec une longue compétence, qui peut le dispenser de rester longtemps dans la colonie. Mais quand un voyageur incompétent glane, de-ci de-là, quelques anecdotes, quelques statistiques plus ou moins inexactes, nous avons le droit de tenir pour des documents sans grande valeur les déclarations qu'il nous apporte. Quand ce voyageur est un ancien administrateur, nous sommes encore plus embarrassés, et les livres que nous pouvons consulter, qu'ils soient signés Paul Mimande ou de Laloyère, nous sont l'un et l'autre forcément suspects; s'ils critiquent l'Administration pénitentiaire, nous disons : « Pourquoi en a-t-il fait partie si longtemps? », et, s'il la louent, nous disons : « C'est bien naturel. »

Enfin, quand vous interrogez les colons, ils vous répondent non pas d'après ce qui est la vérité, mais d'après ce qui est leur intérêt. Vous consultez, par exemple, la population de Nouvelle-Calédonie sur l'utilité et l'efficacité de la transportation; les uns vous répondent : « Elle est excellente »; les autres : « Elle est exécrable! » Pourquoi les premiers disent-ils qu'elle est excellente? Parce que ce sont des marchands, des épiciers, des cabaretiers dont la population considérable de la transportation forme la clientèle et qu'ils cherchent à la garder auprès d'eux. Au contraire, entendons le colon, qui vit dans la brousse, à qui l'Administration dispute une partie des terrains nécessaires, qui ne trouve dans le libéré qu'un voisin désagréable, il répond invariablement : « Il ne faut plus de la transportation! »

De sorte que vous avez beau interroger les documents, les voyageurs, les administrateurs ou les colons, vous n'avez rien pour vous édifier dans les réponses qui vous sont faites. *(Très bien.)*

C'est là déjà une forte cause d'obscurité et d'incertitude. Mais il y en a bien d'autres. Celle-ci, par exemple : savoir, étant donné qu'on constatera un certain nombre de faits critiquables, qui doit être responsable de ces faits. Est-ce l'Administration pénitentiaire? est-ce le système de la transportation? ou est-ce, au contraire, l'Administration locale, le Gouvernement même de la colonie?

Dans la séance à laquelle j'ai fait allusion, M. Feillet constatait, au passif de la transportation, un certain nombre de faits tout à fait fâcheux et vous disait : « Je les ai constatés; mais je n'ai rien pu

faire. » Et un de nos collègues, un homme pour lequel nous avons tous le plus profond respect, M. le conseiller Petit, lui disait : « Comment! vous n'avez pas pu; mais vous deviez pouvoir! » Et c'est vrai. M. Petit avait raison. Le gouverneur aurait dû pouvoir. Et cependant, dans une autre colonie, un homme qui, certes, a pour lui l'autorité, le caractère, de la finesse et de la persuasion, M. Jules Cambon, alors gouverneur général de l'Algérie, disait au Sénat, dans la séance du 21 mars 1897 (*Revue*, 1897, p. 933) :

« Moi aussi, je n'ai pas pu obtenir la main-d'œuvre pénitentiaire; il fallait que je m'entendisse avec une Administration qui ne relevait que de Paris, c'est-à-dire avec l'Administration pénitentiaire; et aucun prisonnier n'a pu être mis sur les chantiers de nos villages en création. »

Tous ceux qui ont vécu dans les colonies savent, en effet, qu'il y a perpétuellement, malgré la bonne volonté réciproque, des conflits de pouvoirs; cela existe entre civils et militaires, entre agents politiques et magistrats, entre l'administration locale et toute administration qui relève directement de Paris. Pendant un certain temps on lutte; au bout d'un certain temps on cède, parce qu'on veut vivre en paix.

Après ce que je viens de dire, vous conviendrez sans doute avec moi qu'il est extrêmement difficile de savoir la vérité : les documents ne sont pas de nature à nous éclairer et les renseignements que nous voulons tirer d'autre part manquent de certitude. Toutefois il faut chercher.

Je crois que nous pourrions arriver à certains renseignements suffisamment sûrs en recourant à l'analyse, en recherchant les intentions du législateur de 1854 et en reprenant chacun des éléments de son œuvre.

La loi de 1854 veut d'abord la punition du coupable; elle veut ensuite, suivant une expression employée par M. G. Bessière, dans une thèse de doctorat signalée dans votre Revue par M. Saleilles, elle veut « débarrasser » la société; elle espère aussi, par le procédé qu'elle va employer, améliorer et régénérer le condamné; enfin, elle encourage dans une certaine mesure la colonisation; mais cela, j'y insiste, est, pour la loi de 1854, un point de vue absolument subsidiaire. Le rapport de la loi de 1854 dit en termes formels :

« La nouvelle loi n'est pas non plus dépourvue de tout avantage au point de vue colonisateur... Ce n'est là, suivant nous, que son rôle accessoire... Mais... »

Donc, des travaux préparatoires, nous devons retenir ceci : La loi

veut punir, la loi veut régénérer; maintenant on colonisera si on peut; coloniser n'est pas le but de la loi de 1854.

Eh bien! qu'est-il advenu de ces trois éléments, de ce que la loi a voulu (la punition), de ce qu'elle a espéré (la régénération), de ce qu'elle encourage (la colonisation)?

En tant que punition, la loi sur la transportation est, à n'en pas douter, inférieure comme efficacité à ce qu'étaient les prisons et les bagnes. Je n'y suis pas allé voir; mais j'ai tout lu, et je ne crois pas que cela puisse être contesté. La transportation n'est pas un châtiment efficace. Je sais bien qu'il y a une Commission qui s'efforce de faire qu'elle soit un châtiment et un châtiment proportionné à la faute : elle fait la séparation entre ceux qui iront en Guyane (qui ne valent pas cher) et ceux qui iront en Nouvelle-Calédonie (qui ne valent pas infiniment mieux); mais, en dépit de cette Commission, il arrive, d'une part, que ceux qui vont en Nouvelle-Calédonie ne peuvent pas se sentir punis (1), et que ceux qui vont en Guyane sont exposés à l'être trop. Il y a dans cette colonie parfois des épidémies qui surviennent inopinément et, d'une façon générale, on vous a dit ici que la mortalité y est extrêmement élevée. En Nouvelle-Calédonie, au contraire, le climat est sain, la vie agréable, la peine est subie en plein air. Le transporté n'est certes pas malheureux. Je ne veux pas parler de ce qui existait avant le décret de 1895; mais, même depuis 1895, c'est-à-dire depuis que l'on a mis certaines conditions à l'obtention d'une concession, même depuis ce temps-là, on ne peut pas dire que la peine accomplie en Nouvelle-Calédonie soit une punition rigoureuse. Donc, à ce point de vue, la loi de 1854, cherchant par delà d'autres résultats, n'a pas atteint pleinement le premier résultat qu'elle avait en vue, à savoir « punir »; elle punit moins bien que ne punissaient les prisons et les bagnes.

Elle punit mal; mais elle « débarrasse » supérieurement. C'était là, à dire vrai, son principal objectif. Elle avait dit : « Voilà des gens qui, un jour ou l'autre, retomberont dans la société; je ne veux pas qu'ils y retombent, je les envoie en Guyane; je les envoie en Nouvelle-Calédonie; ils n'en reviendront jamais. » Et cela est ainsi, ils ne reviennent jamais. Il y a bien quelques évasions; mais, quand on songe à ce que c'est, par exemple, que la Guyane et aux difficultés d'en sortir pour revenir en Europe, on se rend compte que le nombre des évasions heureuses, je veux dire celles qui ramènent le condamné en France, est un fait extrêmement rare. On peut donc

(1) Depuis dix-huit mois, en fait, les envois en Calédonie ont cessé; mais aucune décision officielle n'a été publiée.

dire que la loi de 1854 a parfaitement rempli son but : elle « débarrasse » la société.

Reste maintenant la question de l'amélioration du condamné. Cette loi de 1854, qui n'a pas su bien punir (ce n'est pas de sa faute, c'est le résultat de faits inexorables, contre lesquels nous ne pouvons rien), mais qui sait si bien « débarrasser », a-t-elle pu améliorer, régénérer les coupables qu'elle a envoyés dans les pays de transportation? Si l'on se contente de peu, on peut dire « oui » ; dans une certaine mesure, elle régénère; elle régénère un élément infinitésimal. On cite (ce sont des curiosités, comme on en met dans les Guides), on cite un colon qui, une fois libéré, est devenu un homme honorable, qui a fondé une famille, qui a acquis bien plus que l'aisance, une fortune, presque l'opulence; on en cite encore, par leurs noms, trois, quatre ou cinq, qui ont conquis de haute lutte une certaine situation. Le reste ne vaut pas l'honneur d'être nommé. Ce n'est rien comme importance pécuniaire, ce n'est rien comme valeur morale; c'est tout ce qu'on peut imaginer de plus méprisable comme moralité, c'est une corruption — disent presque tous les témoins — plus grande que ce qu'il y avait dans les prisons!

Voilà les résultats moralisateurs de la loi de 1854. M. le conseiller Petit a dit toutefois une chose qui m'a infiniment touché. Répondant à M. Feillet, il lui a dit : « Monsieur, nous nous rappelons ce qu'était la récidive au sortir des bagnes; 85 0/0 de récidivistes, et récidivistes non pas pour faits de maraude, mais pour meurtres, assassinats, crimes capitaux. Or, quand nous voyons ce qui se passe à l'heure actuelle, nous pouvons déclarer qu'il y a, sous l'action de la loi de 1854, un véritable progrès; le libéré, qui vit dans la brousse, chaparde, vole; mais il ne commet plus de crimes, il n'assassine pas. »

Cela est assuré : il y a un progrès. Mais qu'on ne s'y trompe pas: ce qui est un progrès, ce qui réjouit le criminaliste, afflige encore le colon. Sans doute, le libéré ne commet plus de crimes, mais il désole la colonie; il la pille, il la décourage; il la ruine moralement et matériellement. Ce libéré vit non pas de son travail, mais du travail ou de l'exploitation des vices d'autrui. Il vit à la fois sur tout le monde : il vit sur le colon, dont il vole la nuit les récoltes et détourne les bœufs; il vit sur le canaque, à qui il s'en va vendre clandestinement de l'eau-de-vie. Un précédent gouverneur, M. Noël Pardon, avait cru rendre un grand service à la colonie et à la population indigène en disant : « Les canaques ne pourront plus entrer dans les débits d'alcool. » Mais on a été obligé, l'année dernière, de lever cette prohibition et de rétablir la permission pour les débitants de vendre de l'alcool aux

canaques, pour tuer le commerce des libérés qui en achetaient et en portaient clandestinement dans les tribus canaques; de sorte qu'au lieu d'avoir à redouter seulement l'ivresse du chef de famille canaque, il y avait à redouter l'ivresse de toute la famille, depuis le père jusqu'aux enfants, qui buvaient sur la provision d'alcool apportée parmi eux par les libérés.

Enfin ce libéré qui vit sur le colon, qui vit sur le canaque, vit — on peut le dire pour beaucoup — sur la prostitution de sa femme. C'est un cas extrêmement fréquent; beaucoup de mariages n'ont pas d'autre but. Et c'est un dicton usuel, là-bas, que la meilleure concession est la femme. Et cela ne se rencontre pas seulement en Nouvelle-Calédonie, mais en Guyane, mais en Australie, mais dans la transportation russe; il n'y a pas, sur ce point, de documents contradictoires.

Voilà, Messieurs, le bilan de la moralisation par la loi de 1854. Il ne pouvait pas être autre. Comment pouvait-on espérer amender des populations entières de criminels, qui vivent ensemble, l'un sur l'autre, et qui n'ont, s'ils le voulaient, aucun moyen de fuir les contacts mauvais? Si vous aviez eu un élément de un millième ou de cinq, de dix, de vingt millièmes de criminels ou de gens tarés à jeter dans une énorme population civile parfaitement honnête, vous auriez pu espérer, non pas que l'âme, mais peut-être l'individu extérieur serait régénéré; que, du moins, l'attitude serait meilleure, et vous auriez introduit parmi eux non pas peut-être la vertu, mais l'hypocrisie, ce bien social des sociétés corrompues; mais vous n'avez pu vous flatter même de ce progrès, parce que vous n'avez, en Guyane et en Nouvelle-Calédonie, qu'une population énorme de criminels en face d'une toute petite population civile; et, loin d'espérer de régénérer les mauvais — cette énorme majorité — par les bons, vous étiez plutôt en droit de craindre — ce qui est arrivé parfois dans la colonisation russe — vous pouviez craindre qu'au milieu d'une population barbare, les civilisés retournassent à la barbarie, c'est-à-dire ici que les quelques honnêtes gens égarés parmi la population de la transportation ne devinssent à leur tour indignes et criminels.

Ainsi, en ce qui concerne la punition, la loi de 1854 ne donne pas de résultat; en ce qui concerne « le débarras », elle donne un résultat complet; en ce qui concerne l'amélioration, la régénération du coupable, le résultat est absolument médiocre.

Du moins, est-elle plus satisfaisante en ce qui concerne la préparation de la colonisalion libre? Ceci m'amène, maintenant que les éléments criminalistes et pénaux du problème ont été étudiés, à

aborder le côté colonial : colonisation pénale, colonisation libre.

Au point de vue de la colonisation pénale, vous n'avez là encore que de très minces résultats; résultats, toutefois, qu'il s'agit d'examiner.

Les fermes pénales, de l'aveu même d'un homme qui avait rêvé de coloniser toute la Nouvelle-Calédonie par la main-d'œuvre pénale, de l'aveu de M. Pallu de la Barrière, les fermes ne donnent que de très médiocres résultats; et ce qu'il disait il y a fort longtemps a été confirmé à différentes reprises par les divers gouverneurs qui se sont succédé. La colonisation pénale individuelle n'a donné également jusqu'ici que très peu de résultats. On a calculé qu'il fallait installer trois colons successivement pour arriver à maintenir une concession une fois donnée ; en sorte que l'on compte 1.800 ou 1.900 essais pour 500 à 600 colons qui ont été définitivement fixés. Toutefois, je n'en fais pas un grief à la colonisation pénale, car, si vous examinez la colonisation libre en Algérie depuis l'origine, vous arrivez à des résultats identiques. M. Cambon, dans un rapport qui date, je crois, de 1896 ou 1897, a constaté que, quand on recherchait ce qu'étaient devenues les concessions primitives, on n'en trouvait qu'environ 20 0/0 qui fussent restées entre les mains de ceux à qui on les avait d'abord données; les autres étaient passées entre les mains d'Européens qui les avaient achetées pour rien ou pour peu, ou étaient retournées à la main-d'œuvre indigène. Cette même proportion se retrouve à la Nouvelle-Calédonie ; sur 100 concessions pénales données à l'origine, il n'y en a que 19 qui soient restées entre les mains du concessionnaire ou de sa famille. Par conséquent, il n'y a pas lieu d'incriminer la colonisation pénale ; elle donne les mêmes résultats qu'a longtemps donnés la colonisation libre en Algérie.

Mais ces résultats, qui ne nous satisfont pas en Algérie, ne peuvent nous satisfaire en Nouvelle-Calédonie. Du moins la colonisation pénale a-t-elle préparé, comme on l'espérait, la colonisation libre? Si la colonisation pénale a rendu la colonisation libre plus facile, moins coûteuse, elle a tenu la plus grande partie de ce qu'on s'en promettait.

Là encore, Messieurs, on ne peut pas dire qu'on ait lieu d'être satisfait. Tout n'est pas mauvais, mais je ne crois pas que le bon l'emporte sur le mauvais. D'abord il s'est rencontré un fait singulier : c'est que les deux colonies où l'on a essayé la colonisation pénale, la Nouvelle-Calédonie et la Guyane, pouvaient et peut-être même devaient se passer de ces travaux publics qu'on appelle les voies de communication. M. Leveillé, M. Noël Pardon, M. Feillet, pendant un

certain temps, ont soutenu qu'il n'y a pas besoin de routes dans l'intérieur de l'une et de l'autre de ces colonies, parce que la mer y suffisait à desservir toute la côte et que, pour l'intérieur, avec des sentiers muletiers on pouvait s'en tirer. De sorte que, pour cette raison ou pour d'autres, on n'a pas, dans ces deux colonies, exécuté beaucoup de travaux : routes, voies de communication ; c'était inutile ou même, suivant ce qu'a dit ici M. Charvein pour la Guyane, c'était impossible.

On aurait pu toutefois y faire d'autres travaux publics; on eût pu, par exemple, défricher des terres en vue de la venue des colons. Là encore on n'a pas obtenu de résultats satisfaisants. On pouvait encore faire de ces fermes dont j'ai parlé, en quelque sorte des précurseurs, chargés d'éviter les tâtonnements aux colons libres qui viendraient plus tard ; les fermes auraient pu être ce que vont être maintenant dans nos colonies les « jardins d'essais » récemment créés : un lieu où l'on ferait des expériences qui permettraient de dire, lorsque les colons arriveraient : « Dans telle nature de terre, vous pouvez faire telle chose. » Au lieu de cela (ce sont encore des gouverneurs qui l'ont déclaré), on s'est contenté, comme on l'a répété dans cette enceinte, de cultiver le maïs ou le haricot traditionnel, ce qui n'était pas précisément une nouveauté. La culture du café, par exemple, a bien été essayée par l'Administration, mais après que les colons eux-mêmes l'avaient déjà expérimentée, en sorte qu'on ne peut pas dire que l'Administration a été sur ce point un précurseur.

Cela ne veut pas dire que, n'ayant pas exécuté de travaux publics, on n'ait pas beaucoup travaillé. On a fait des travaux, mais c'étaient des travaux pour l'utilité exclusive de l'Administration pénitentiaire elle-même. C'est pourquoi on compte un nombre considérable de journées de travail ; mais la plupart de ces journées ont été employées à construire des bâtiments, les uns misérables, à la Guyane, d'après le rapport de M. Leveillé lui-même, les autres splendides à la Nouvelle-Calédonie, d'après les dires de M. Paul Schmidt, mais tous d'utilité spéciale pénitentiaire, non d'utilité générale coloniale.

Si l'on n'a pas exécuté de travaux publics, si l'on n'a pas défriché de terres à l'usage des futurs colons, si l'on n'a pas servi d'expérimentateurs et de précurseurs en matière d'agriculture coloniale, du moins a-t-on tiré de ces condamnés une main-d'œuvre efficace en faveur de la colonisation libre? Non, Messieurs!...

Oh! l'Administration fait remarquer avec raison que les colons demandent avec insistance la main-d'œuvre pénale, que tout le monde veut en avoir, et que le désir d'en avoir ne cesse que quand

l'Administration dit : « Vous en aurez en la payant » ; à ce moment, les colons n'en veulent plus. Messieurs, les colons semblent avoir raison : dès qu'ils paient à l'Administration un certain prix l'emploi de cette main-d'œuvre, ils y perdent. Cela est si vrai que non pas seulement le petit colon, dont le rêve, après tout excusable, pourrait être de spéculer sur l'Administration, mais même les colons les plus riches, les plus intelligents, ceux qui savent qu'il est toujours économique de payer les choses ce qu'elles valent, une grande Compagnie, comme est, par exemple, la compagnie « le Nickel », dirigée par M. Marchand, homme honorable et droit, cherchent depuis longtemps à se procurer une main-d'œuvre autre que la main-d'œuvre pénale. Tous les colons vraiment éclairés demandent avec insistance une main-d'œuvre libre : Tonkinois, Javanais, travailleurs recrutés aux Nouvelles-Hébrides; quelques-uns même, comme « le Nickel », à l'heure actuelle, s'occupent d'avoir des travailleurs pris dans la campagne, paysans espagnols ou paysans français; les colons sérieux préfèrent tout à la main-d'œuvre pénale.

Ainsi, voilà le bilan de ce qu'ont donné la transportation et l'Administration pénitentiaire en Nouvelle-Calédonie et en Guyane. Je n'y suis pas allé, c'est évident, et mon autorité en est moindre; mais enfin, depuis dix ans, je suis en rapport avec toutes les colonies; quand il vient à Paris un gouverneur, un colon, un voyageur, j'ai l'occasion de l'interroger. Je me renseigne autant que je puis. Sans doute, j'ai dit moi-même que les renseignements étaient pour la plupart suspects; mais, puisque nous n'en avons pas d'autres, il faut bien que nous raisonnions sur ce que nous avons. Eh bien, je dis que les résultats obtenus sont faibles, faibles comme moyen de punition, faibles comme moyen de régénération, faibles comme moyen de colonisation. Il n'y a qu'un résultat obtenu, celui d'avoir débarrassé la société.

Mais voici qu'entre en jeu un nouvel élément : la colonisation libre; la colonisation libre en Nouvelle-Calédonie.

Dans une des séances auxquelles je faisais précédemment allusion, où figurait M. Noël Pardon, M. Pardon disait (p. 679) : « En 1884, il y avait dans toute l'île 173 colons agricoles, sur lesquels 145 étaient des déportés. La loi sur la transportation datait de 1854; elle n'avait été effectivement appliquée qu'en 1864; de 1864 à 1884, il n'était donc venu que 28 colons libres s'établir en Nouvelle-Calédonie, donc il n'y a pas de colonisation libre en Nouvelle-Calédonie, donc l'île nous appartient, pour en tirer le parti que nous pourrons, et vous devez être encore très reconnaissants à la colonisation pénale quand

elle fixe dans l'île 145 déportés qui deviennent des colons agricoles. »

Depuis ce temps-là, les événements ont changé et, pour ne parler que des choses que je sais en ma qualité de Secrétaire général de l'Union coloniale française, je puis dire que, du commencement de 1896 à la fin de 1898, nous avons, par une propagande peu étendue, avec des moyens encore mesquins (parce que les ressources suffisantes nous ont fait défaut), nous avons, en trois ans, fait passer dans la seule Nouvelle-Calédonie, non pas 28 personnes, comme dans la longue période dont parlait M. Pardon, mais 652. Ces personnes, dont nous avons l'état signalétique, n'étaient pas les premières venues; c'étaient des gens possédant, non pas des capitaux énormes, mais enfin le petit capital qui sert de base à l'action du début : entre elles toutes, elles apportaient avec elles, dans la colonie, 2.838.995 francs. Voilà le résultat obtenu.

En face de ce résultat, je dis : « Il y a un élément nouveau qui entre en jeu : voici la colonisation libre. Or, il n'est pas douteux que la colonisation pénale gêne la colonisation libre : elle la gêne, parce que, d'une part, l'Administration pénitententiaire détient les terrains et les garde jusqu'à ce qu'elle en soit dépossédée; d'autre part, parce qu'il y a un mauvais renom qui s'attache à un pays de colonisation pénale. » Si cela était mis en doute, j'apporterais, par paquets, des lettres adressées à l'Union coloniale française, dans lesquelles on nous dit : « Vous faites une propagande pour qu'on aille en Nouvelle-Calédonie?... Eh bien, et les libérés! »

Messieurs, j'ai tâché de mettre devant vos yeux les divers éléments du problème; maintenant j'arrive au point où il me faut conclure. Et, au moment de conclure, j'hésite devant une conclusion ferme et vous en savez la raison : c'est que, malgré tout ce que j'ai dit, j'ai été obligé de faire tout le temps des réserves sur l'authenticité des documents que nous possédons.

Aussi, je commence par dire : « Il n'y aura pas de solution ferme que l'on puisse conseiller en conscience, tant qu'il n'aura pas été fait une enquête. » Je voudrais, Messieurs, voir faire une grande enquête sur la transportation. Je suis partisan, je dois le dire, du régime des enquêtes, depuis que j'ai vu ce que c'est, par exemple, l'enquête conduite par la Commission de la Chambre sur l'enseignement secondaire. Je ne connais rien qui fasse plus d'honneur à ce pays; c'est absolument sur le modèle des plus belles enquêtes anglaises où l'on entend toutes les opinions. D'une enquête, j'attends tout : j'attends la vérité et j'attends les réformes. Car on a beau avoir un parti pris,

quand on touche du doigt les faits eux-mêmes et quand viennent s'accumuler tous les éléments d'une conviction, il n'y a pas de conviction contraire qui puisse tenir contre la vérité évidente.

Si l'on nous donnait une belle enquête, conduite à la fois par des criminalistes et par des coloniaux, en France et aux colonies, nous arriverions à rassembler des documents que nous pourrions considérer comme certains. Sans doute, cela serait long, sans doute cela serait cher; mais je me rappelle que, quand, aux Indes, on a voulu procéder à la codification des lois destinées aux Anglo-Indiens, on a envoyé sur place une Commission qui était présidée par Lord Macaulay, qui est restée aux Indes pendant trois années durant. Oui, cela nous coûtera de l'argent; mais l'Administration pénitentiaire figure au budget pour des millions... il me semble que c'est pour dix millions...; vous pouvez dépenser 500.000 francs (c'est très exagéré) pour faire votre enquête, vous aurez encore préparé une fameuse économie pour les années qui suivront.

Je voudrais donc que cette enquête fût instituée. Je vais plus loin; pour offrir toutes les garanties, je voudrais qu'elle fût dirigée, qu'elle eût pour président l'un d'entre nous, M. Leveillé, qui, depuis quinze ans, combat pour la transportation. Voilà la garantie que j'exigerais, quant à moi : je connais sa bonne foi scientifique et je suis sûr que, s'il rencontre, comme il l'a fait déjà, des éléments qui infirment ses vues actuelles, il sera le premier à venir le déclarer et à conclure contre lui-même. *(Applaudissements.)*

Je voudrais qu'on fît porter cette enquête sur l'efficacité de la transportation comme moyen de répression, sur l'utilité des travaux effectués, sur la moralisation des condamnés, sur le budget, sur le coût et l'entretien de tous ces services considérables. Si l'on nous dit que l'on fera cette enquête, j'attends pour conclure.

Mais, si l'enquête ne se fait pas, ou tout au moins, avant qu'elle se fasse, nous sommes bien obligés d'arriver à une conclusion avec les éléments imparfaits que nous avons, et c'est cette conclusion, avec ce qu'elle a de conjectural, que je vous demande la permission de formuler devant vous en finissant.

Tout d'abord, je déclare que, si j'avais le choix, je serais partisan du système que vous connaissez tous bien mieux que moi et qui s'appelle la servitude pénale. Il me plairait infiniment, parce qu'il a quelque chose de souple et que ce que je reproche à beaucoup de nos institutions, c'est d'être, au contraire, trop rigides, avec des cadres fermés, d'où il est extrêmement difficile de sortir. La servitude pénale

elle-même comporte d'ailleurs comme procédé la transportation, et ceci me ramène encore à la transportation.

Cette transportation, quelle qu'elle soit, avec ou sans servitude pénale, je la conserverais, parce qu'elle donne un résultat dont on ne peut pas s'empêcher d'admirer l'efficacité, elle « débarrasse », elle nettoie, elle assainit le territoire métropolitain; mais je la garderais sous les réserves que voici :

Tout d'abord nulle colonie, à mon avis, ne peut servir toujours, ne peut même servir longtemps à la transportation; je veux dire que la transportation ne doit faire qu'y passer. Si à un moment déterminé la colonisation libre vient, à la suite de la colonisation pénale, à triompher dans certaine colonie, il faut que la transportation disparaisse. C'est l'évolution qui s'est produite aux États-Unis d'Amérique; c'était un lieu de transportation; en 1774, un homme qui s'appelait Franklin a dit : « Il faut que vous nous débarrassiez de tous ces convicts que vous nous envoyez. » La transportation a été plus tard instituée en Australie; elle y a occupé successivement dix points différents; quand la population libre affluait sur un point, on faisait refluer la transportation sur un autre; malgré cela, la transportation sur le continent australien a fini par être attaquée; en 1839, on a supprimé les envois de femmes, et, en 1868, on a vu arriver le dernier convoi de convicts pour l'Australie tout entière.

Que la colonisation pénale doive, un jour ou l'autre, fuir devant la colonisation libre, cela semble une loi générale. De transportés, notre pauvre petite Calédonie a déjà, à l'heure actuelle, plus que son contingent, et alors je dis que son temps est fini; elle a satisfait au service, elle a subi, pendant le temps voulu, le régime de la transportation; maintenant il faut lui signer son congé, il faut la débarrasser de la transportation pénale.

Et, comme vous ne pouvez pas vous passer d'un lieu de transportation, il faut, si vous quittez celui-ci, en chercher un autre. Vous pouvez chercher, c'est difficile à trouver : personne ne veut de cet élément. J'ai lu qu'à l'époque où la Crimée était encore un désert, les Anglais s'étaient adressés au Gouvernement russe et lui avaient dit : « Est-ce que vous accepteriez avec reconnaissance nos criminels? nous peuplerions ce pays qui est un désert; vous voyez les avantages de cette proposition. » Les Russes ne les ont pas vus!

Nous avons à l'heure actuelle des colonies qui manquent de main-d'œuvre, Madagascar, par exemple; elles devraient accepter, avec reconnaissance, la proposition de recevoir de la main-d'œuvre pénale. Voici cependant ce que le général Galliéni m'écrit à ce sujet :

« Aux diverses propositions qui m'ont été faites dans cet ordre d'idées, j'ai répondu que les conditions climatériques de la colonie, en ce qui concerne plus particulièrement les côtes Est et Ouest, ne permettraient pas l'emploi de travailleurs européens et j'ai ajouté que les frais élevés des transports et des salaires des condamnés seraient augmentés dans une forte proportion par les dépenses d'hospitalisation, ce qui aurait pour résultat d'imposer au budget local une charge très lourde sans donner un résultat appréciable.

» Dans certaines parties des régions centrales (Emyrne et Betsiléo), où le climat est sain, il serait peut-être possible d'employer utilement des condamnés européens à la construction des routes et à l'exécution de tous autres travaux d'utilité publique; mais je craindrais que l'adoption d'une mesure semblable ne produisît un très mauvais effet au point de vue politique et ne portât atteinte à notre prestige à l'égard de la population hova du plateau central, devant laquelle il serait encore prématuré d'étaler nos misères sociales. »

Ainsi, encore un refus de ce côté. Cependant, il faut chercher. Il faut, pour établir une nouvelle transportation, un pays qui réunisse deux conditions assez difficiles à rencontrer : il faut d'abord que ce pays ne soit pas insalubre, car, ainsi que je le disais tout à l'heure, d'après des autorités que je n'ai pas qualité pour contester, si vous envoyez dans certaines parties de la Guyane un homme qui est condamné à dix ans, il se peut que vous l'envoyiez à la mort; vous aggravez ainsi sa peine par un moyen qui n'est pas prévu par la loi. D'autre part, il faut que ce pays ne soit pas trop peuplé; s'il est trop peuplé, la colonisation pénale rencontrera l'obstacle que signale le général Galliéni. Les Anglais se sont trouvés en face de ce problème; ils avaient à un moment, il y a fort longtemps, en 1784, établi un pénitencier à Sierra Leone; ils y ont renoncé parce que la mortalité était trop grande. Cependant nous possédons un territoire colonial seize fois grand comme la France continentale; nous possédons des colonies dans lesquelles il n'y a pas encore cent Européens et certaines où il n'y en a pas dix; nous ne pouvons manquer de trouver dans cette immensité, notamment dans certaines parties du Soudan, dans certaines parties du Congo (dans les régions hautes qui semblent salubres), tant qu'il n'y aura pas de colons, un endroit où l'on établirait, sans trop de danger, un système d'administration pénitentiaire.

Le pays trouvé, qu'y faire? J'aurais là-dessus, j'avais à dire là-dessus bien des choses. Mais le temps me presse. Je passe très rapidement.

Je crois qu'il faudrait faire un choix entre les condamnés, d'abord

d'après la valeur morale relative de ces condamnés. Il y a certaines natures de crimes, comme les crimes passionnels, il y a certaines juridictions, comme les Conseils de guerre, qui n'impliquent pas de méchantes gens. Quelquefois ce sont de braves gens qui ont cédé à un mouvement irréfléchi; ils ont été punis sévèrement par une juridiction dont le devoir est d'être sévère, mais ni la punition ni la faute ne portent gravement atteinte à l'honneur même de l'homme. Ces condamnés-là pourraient faire l'objet d'une catégorie à part. Si quelqu'un entre les condamnés a droit à la transportation, ce sont bien ceux-là. Il y aurait aussi à tenir compte de l'attitude du condamné en cours de peine : il faudrait, selon moi, que la transportation fût une récompense accordée au condamné qui subit sa peine; au lieu d'être un droit, ce serait un privilège. On ne transporterait que les meilleurs. Et encore pas tous. Il faudrait tenir compte de l'âge; la transportation veut des hommes ni trop jeunes ni trop vieux; on pourrait choisir, comme minimum, de vingt-deux à vingt-cinq ans et, comme maximum, de trente-cinq à quarante ans. Enfin, il faudrait encore choisir parmi les professions; des citadins ne peuvent pas faire des colons. Si vous envoyez des gens de métier, il en faut envoyer infiniment peu; sans quoi, l'Administration pénitentiaire, ayant sous la main des gens de métier, sera tentée d'installer des ateliers et de faire de l'industrie pour son compte; or, on ne s'improvise pas industriel, commerçant, agriculteur, ou cela se traduit par des pertes certaines d'argent.

Enfin, le lieu étant déterminé, le choix étant fait entre les hommes, les condamnés étant réunis, il y aurait, pour en tirer le meilleur parti possible, un système qui me plairait infiniment, c'est celui qui a été exposé ici par M. Leveillé, le système d'une organisation militaire tenant ces condamnés sous une discipline rude et efficace. Le système qu'il a défendu est-il le meilleur? Je n'en sais rien. Ce que je sais, c'est que des procédés analogues ont été employés dans certaines colonies, notamment au temps de la conquête de l'Algérie par le général Voirol; je crois que l'on pourrait combiner les vues de ce général et celles de M. Leveillé. Il faudrait appliquer l'« Armée pénale des travaux publics » à des travaux qui seraient d'une utilité incontestable, à certains ouvrages parfaitement délimités, d'abord à des travaux d'utilité publique générale, et ensuite, dans une certaine mesure, au défrichement des terres, pour que les colons ne soient pas trop effrayés à leur arrivée dans la colonie. Quand le colon, venant de quitter la France où tout le territoire est net, propre, cultivé, se trouve dans la solitude des colonies et voit devant lui cette

brousse dont le défrichement va représenter tant de temps et d'argent, il a un mouvement de découragement tel que ceux qui n'ont pas l'âme bien trempée reprennent la paquebot et laissent là la colonisation. La colonisation pénale rendrait un service éminent à la colonisation libre si elle offrait aux colons des terres débroussées.

Enfin, il y a encore un service auquel les Anglais ont employé la main-d'œuvre pénale d'une façon intelligente; ils l'ont employée à explorer et au besoin à occuper des pays non encore reconnus, des pays dont on peut vous disputer la possession, ceux qui sont situés seulement dans ce qu'on appelle les zones d'influence, et qui ne sont vôtres incontestablement que jusqu'au jour où ils auront été parcourus par les explorateurs anglais ou allemands; à partir duquel jour ils vous seront contestés. Les Anglais d'Australie ont occupé avec l'aide de la transportation la Tasmanie, l'île Norfolk et certains autres points qu'ils redoutaient de voir placer sous un autre pavillon. Je crois que nous aussi, dans l'Afrique notamment, nous pourrions nous servir de cette transportation au moyen de ces brigades mobiles dont on a parlé.

Je me hâte et j'aurais cependant à parler de plus d'un sujet intéressant. Encore un mot cependant.

Quand la transportation aurait été employée à tous les objets que je viens de dire, on pourrait encore l'occuper à cette œuvre particulière que signalait M. Leveillé et qu'il appelait la culture arborescente.

Sur ce point cependant, je serai plus réservé. M. Leveillé disait : « Employez vos condamnés à la culture arborescente », parce que, dans sa pensée, cette culture donnait au condamné une occupation salubre; plus de terre à remuer, plus de ces émanations qui sont une cause de maladie pour les travailleurs; avec la culture arborescente vous allez leur donner un travail sain. Cela est vrai, mais il y a un danger que je signale; il y a ce danger que vous allez produire, et qu'alors vous serez peut-être tentés de vendre vous-mêmes. Or, nous n'avons pas déjà chez nous tant d'initiative que le Gouvernement d'une colonie doive prendre sur lui de faire concurrence à nos colons.

Je voudrais encore que la mise en concession n'eût lieu qu'après une notable portion de la peine subie. A cet égard le décret de 1895 donne de sérieuses garanties.

Je voudrais, enfin, avec beaucoup de criminalistes étrangers, que le libéré ne fût pas astreint à rester dans la colonie, mais qu'il fût astreint au contraire à n'y pas rester. Je considère que, dans une colonie comme la Nouvelle-Calédonie, où il y a un nombre si considérable

de criminels, le libéré ne peut pas échapper au contact de ses camarades; cela étant, il est perdu; jusqu'au dernier jour, ces gens-là le tiendront. Il faut l'envoyer ailleurs, dans une autre colonie, où il se présentera en colon libre, en honnête homme qui vient pour vivre parmi d'autres colons libres, parmi d'autres hommes honnêtes. Là, il n'y aura que le seul gouverneur pour savoir que ce colon qui vient de s'établir est un ancien condamné; ce libéré, jeté ainsi dans une nouvelle société, aura la tentation et, en tout cas, la possibilité de redevenir un honnête homme.

Voilà, exposée plus longuement que je n'aurais voulu, mais avec moins de détails qu'il n'aurait fallu, mon opinion sur la transportation et les réformes qu'elle semble comporter. Je crois, en répétant que j'attribue à tout ce que je viens de dire un caractère conjectural, parce que nous sommes insuffisamment renseignés, que, si on appliquait quelques-unes de ces mesures, on arriverait à obtenir ce que la loi de 1854 a voulu : une répression plus efficace, des chances plus grandes de régénération, et en tout cas une préparation plus sûre à la colonisation libre. *(Vifs applaudissements.)*

M. LE PRÉSIDENT. — Je remercie M. Chailley-Bert des paroles qu'il vient de faire entendre. Il nous a parlé de ces enquêtes anglaises dans lesquelles est recueillie l'opinion des hommes les plus compétents; qu'il me permette de lui dire que la conférence à laquelle nous venons d'assister me rappelle une de ces grandes dépositions. Le Secrétaire général de l'Union coloniale française, réunissant entre ses mains tous les documents qu'il possède, était plus que personne en mesure de nous faire entendre sur ce point, non seulement l'écho de ses correspondances, mais une opinion mesurée, juste et précise : elle prépare très utilement la conversation à laquelle la Société générale des prisons vous a invités à venir assister ce soir.

M. le Dr GRALL. — Le problème de la colonisation pénale, dont les termes viennent d'être si nettement et si complètement posés par M. Chailley-Bert, soulève de très nombreuses questions dont quelques-unes, et non des moins importantes, relèvent de la science médicale.

Les essais tentés ont prouvé qu'il ne peut s'agir de la constitution, au moyen de la transportation, d'un monde nouveau qui puisse se suffire et être sa propre fin comme il est son commencement; on doit se borner à de plus modestes ambitions.

Transportation et relégation sont deux formes de notre passif

social. On peut et on doit tendre à le diminuer ; on ne peut songer à demander à ces services publics de couvrir leurs frais; tout ce qu'on peut exiger, c'est que les dépenses soient atténuées dans la plus large mesure.

Ce résultat ne peut être obtenu que par le travail productif des condamnés.

C'est dire que leur validité est un problème dont l'Administration est tenue de se préoccuper par-dessus tout.

Ils sont et doivent rester des forçats, mais ils deviennent en plus des ouvriers pénaux, au sens qu'attachaient à ces mots les Administrations qui ont eu charge de faire exécuter la loi de 1854.

On a dit que le programme qui découle de cette idée atténue la peine dans une large mesure; on est plus autorisé à soutenir qu'il l'a modifiée.

La peine n'est plus dans les rigueurs d'un régime cellulaire et de contrainte constante ; elle consiste dans l'arrachement au sol natal, dans l'éloignement sans espoir de retour, dans la perpétuité de la peine et de l'infamie; elle réside surtout dans la lutte constante contre un sol et un ciel incléments.

Transportés et relégués sortis des prisons de la métropole doivent avoir l'avantage du grand air, d'une liberté relative de circulation... la validité est à ce prix dans les milieux coloniaux.

On a répété que le régime pénitentiaire, tel qu'il est pratiqué, n'est pas assez rigoureux. Je crois pouvoir m'élever contre cette affirmation. Le régime de répression adopté en Calédonie et à la Guyane est tel qu'il vient à bout, je vous l'assure pour en avoir été témoin, des volontés les plus tenaces dans le mal.

Tout ce qu'on peut lui reprocher au point de vue criminaliste, c'est de n'avoir pas, en dehors du patient, d'effet salutaire et de ne pas servir à l'exemple. La répression ne s'étale pas au grand jour : les autres condamnés ne se font pas une idée exacte de ses rigueurs.

Au point de vue colonisation pénale, j'élèverai une autre objection : elle est négative de l'utilisation de ces incorrigibles pour le travail pénal...

Les peines appliquées consistent dans la privation des aliments, de la lumière, de l'air, de tous les excitants de la vie. On travaille à affaiblir la volonté, en diminuant la vitalité...

Le résultat se traduit surtout par ce fait, c'est qu'au bout de la peine et souvent bien avant, l'Administration est réduite à remettre aux mains du médecin ces débris qu'elle a façonnés à plaisir... De la sorte, ce peut être un perpétuel recommencement : d'une part, le

rétablissement et le retour des instincts mauvais; de l'autre, l'inanition... avec toutes ses conséquences.

Je crois avoir le droit de dire que cette répression est cruelle, qu'il serait plus humain et plus franc de recourir à toutes les rigueurs d'une juridiction d'exception.

Le condamné doit le travail, qui est devenu pour lui un service public. Il le refuse. Frappez-le pour abandon de son poste et de sa tâche : les pénalités extrêmes du Code militaire trouveront ici leur juste application, et seront même d'un exemple salutaire pour les autres condamnés.

Je crois que c'est tout ce qu'il y a à retenir d'une expression qu'on a souvent répétée quand on a parlé de l'« Armée pénale des travaux publics » aux colonies.

Si, dans certaines circonstances, la répression s'impose, le plus souvent il faut agir par persuasion, en stimulant et récompensant l'effort, quand il est devenu méritoire.

Je ne connais qu'un moyen d'obtenir ce résultat.

Ce n'est pas le pécule. Les bénéfices que le condamné en tirera sont trop éloignés. Ce ne peut être que la satisfaction immédiate d'un besoin réel...

On ne peut prendre et tenir le forçat que par le ventre...

Cette appétence extrême pour un régime plus varié et plus substantiel est justifiée; elle correspond à des nécessités physiologiques.

La ration accordée normalement aux condamnés est insuffisante, sinon comme quantité, au moins comme qualité... Ses éléments essentiels sont de très médiocre valeur; souvent ils sont altérés. Il faudrait la compléter et la varier par l'adjonction de boissons excitantes, d'aliments accessoires, qui, dans les pays coloniaux, sont plus nécessaires que dans nos climats, je veux parler des légumes et des fruits. La ration actuelle devrait revenir aux paresseux ; mais il faut promettre et accorder à ceux qui produisent un régime plus substantiel et plus appétissant...

Le travail doit se récompenser au jour le jour, en confortable alimentaire. L'Administration obtiendra de la sorte un double résultat : la stimulation du travailleur; l'entretien et l'amélioration de la bête de somme.

A quelle besogne employer ces condamnés dans les climats tropicaux ?

Son utilisation aux travaux publics, en dehors de la colonie pénale, sera toujours répudiée par les Administrations locales, même dans

les contrées où la main-d'œuvre ne peut se recruter sur place.

Elle a l'inconvénient d'être onéreuse à l'extrême. Il sera plus économique, en toutes circonstances, de s'adresser aux pays de surproduction humaine, où l'on trouvera toujours des engagés. L'immigration des travailleurs libres peut être très coûteuse; mais elle le sera moins que l'importation d'un chantier de relégués ou de transportés.

Dans l'un et l'autre cas, les dépenses en locaux, outillage, sont les mêmes; mais l'emploi des condamnés oblige, en outre, à l'entretien d'un personnel nombreux de surveillance intérieure des ateliers et de sécurité extérieure.

Ce personnel spécial : chiourme, forces militaires ou forces de police, entraîne des dépenses surajoutées plus lourdes que celle que représente l'organisation des chantiers.

Dans la colonie pénale elle-même, les travaux publics d'utilité réelle sont forcément très limités; ce ne peut être qu'une besogne surnuméraire.

Le seul travail auquel on puisse employer une collectivité aussi nombreuse, qui, sans distinction de la médiocrité ou de la non-valeur de ses éléments constitutifs, doit être condamnée à une peine identique, est la mise en valeur du sol vierge.

Le mot de colonisation pénale traduit une espérance; ce peut être l'avenir,... nous y reviendrons; mais la création de la ferme pénitentiaire, de l'habitation, au sens le plus extensif de ce mot, doit être le moyen et le but immédiats.

Cette terre doit être *res nullius*, car il n'est pas admissible que le travail pénal vienne faire concurrence au travail libre.

D'où cette seconde prémisse... la transportation ne peut et ne doit se faire que là où elle ne constitue une gêne ni pour les possesseurs antérieurs du sol ni pour les voisins immédiats.

La réalisation de ce programme, même ainsi limité, ne laisse pas que d'être très ardue...

On n'arrivera à récolter que si l'on est prévenu, à l'avance, des difficultés, et si l'on est résigné aux sacrifices nécessaires.

Dans toute culture nouvelle, aux colonies aussi bien qu'en Europe, il y a une première période où tout est passif.

Puis vient une seconde période où l'on récolte quelque peu, sans cependant couvrir la dépense.

Ce n'est que longtemps après que les produits de la ferme peuvent couvrir les frais d'exploitation.

Au point de vue médical, ces trois périodes se traduisent comme suit : 1° la mortalité est excessive : elle est annuellement de 200 à 250

décès pour 1000; le chiffre des invalidations atteint et dépasse le tiers des journées de travail exigibles; 2° les chances de mortalité et le chiffre de la morbidité s'atténuent, sans que cependant la vie puisse être considérée comme normale; on végète, il n'y a pas place pour l'enfant; 3° la famille peut vivre, la colonisation est obtenue. C'est le moment pour la transportation collective de plier bagages et de céder la place.

Moins est malsaine la terre que l'on a choisie, moins longues sont les étapes. Dans un pays comme la Calédonie, elles ont été franchies assez vite. On peut même dire qu'on est arrivé d'emblée à la dernière. La transportation a rendu à cette colonie le service signalé de faire la preuve que le travail du sol pouvait, sans grands inconvénients, être poursuivi par la main-d'œuvre européenne.

Le but étant atteint, on peut estimer que la transportation, non plus que la relégation, ne doivent pas y être conservées.

On a trouvé que ce ciel était trop clément et on a fait un reproche à l'Administration de prolonger l'existence de ses condamnés.

Il faudrait cependant s'entendre! Si la terre est assez malsaine pour n'être qu'un cimetière, on ne tirera aucun profit de l'œuvre entreprise.

Le climat ne doit pas être trop insalubre, puisqu'il s'agit de travailleurs européens; mais nous accordons qu'il doit l'être assez pour que l'obligation d'y résider puisse être considérée comme une peine (1).

Au reste, la solution est toute trouvée.

La Guyane réunit toutes les conditions recherchées pour être acceptée comme colonie pénale, sous quelques réserves que je formulerai en parlant des concessionnaires.

Si ce n'était déjà fait, ce serait, de toutes nos possessions coloniales, celle qu'il faudrait adopter.

Comment se peut-il, par suite, que l'essai qui a été tenté et poursuivi par des hommes de grandes convictions et d'excellente volonté ait abouti à la faillite que nous connaissons.

Les raisons en sont complexes.

La première, c'est que les visées primitives étaient trop ambitieuses. La colonie pénale autonome, à laquelle on tendait, est une utopie. On peut ajouter que la colonisation ou, pour mieux dire, l'adaptation du sol à une société venue d'Europe est une œuvre de longue haleine.

(1) L'énervement de la peine est venu moins du régime et de l'adoucissement des punitions que du choix d'un territoire trop favorisé : on a faussé la loi de 1854 en adoptant un climat tempéré.

Mais l'insuccès est surtout venu de causes que je vais énumérer et qui sont les écueils à éviter dans l'avenir. Elles se résument, en dehors de l'instabilité des programmes et, par suite, du régime pénal, en trois faits : 1° dispersion de l'effort; 2° souci du profit immédiat; 3° incompétence du personnel appelé à diriger la ferme pénitentiaire, incompétence qui a conduit, entre autres résultats, à la négation des règles fondamentales de l'hygiène des travailleurs aux colonies.

La dispersion de l'effort en multiples chantiers représente, au point de vue budgétaire, l'exagération des dépenses, la multiplication des rouages en matériel et en personnel. En agronomie, elle conduit à la médiocrité ou à la nullité de la récolte. Les cultures, dans un terrain neuf, ne peuvent réussir qu'à la condition d'être groupées, de former la tache d'huile; il faut pouvoir les défendre. En Guyane, une heure de défaillance dans la garde du champ cultivé peut entraîner de grands ravages : la récolte de la saison peut, en une seule nuit, être compromise.

Au point de vue médical, l'éparpillement représente l'infériorité de résistance vis-à-vis de l'ennemi acharné, toujours debout, souvent vainqueur : l'impaludisme, dont les assauts sont décuplés par l'isolement.

L'hygiène des pays neufs est celle des populations d'Indo-Chine. Habitants de contrées malsaines, les Annamites s'entassent; ils vivent à l'étroit, dans des demeures bien closes, où ils se claquemurent à partir du lever ou du coucher du soleil; ils vivent en groupes nombreux, associant toujours leurs efforts; ils évitent l'isolement.

En Guyane, les pratiques adoptées se résument en un fait inverse : l'ordre dispersé, quand on parle des travaux collectifs; l'individualisme, quand on envisage les efforts individuels!

Le second écueil est le souci du profit immédiat. C'est ce qu'on pourrait appeler le point de vue budgétaire.

Les cultures coloniales se divisent en trois grands groupes : les cultures vivrières; les grandes cultures, au sens donné à ce mot par les colons des îles; les cultures à longue échéance.

Ces dernières, les seules qui puissent être réellement productives, n'ont pas été tentées.

Il ne faut pas demander à des administrateurs qui ont souci de l'équilibre de leur budget annuel, de semer pour leurs remplaçants et peut-être même pour une seconde génération.

Ce sont cependant les seuls produits pour lesquels on soit assuré de trouver des débouchés constants.

On n'a que l'embarras du choix : je me contente de citer le café, le cacao et, mieux encore, les cultures forestières, par sélection des espèces dans les forêts, par semis et plantations d'espèces trouvées dans le voisinage ou importées, les plantes à gutta, les plantes à caoutchouc, les plantes à graines oléagineuses, pourvu qu'elles soient rustiques et qu'elles ne demandent qu'une main-d'œuvre malhabile.

Les grandes cultures, telles que la canne à sucre, le maïs, le manioc, la ramie, et, d'une façon générale, toutes les plantes herbacées exigent trop de soins et ont un marché trop fermé.

Quant aux cultures vivrières, elles sont l'appoint nécessaire des autres cultures; elles sont nécessaires pour l'amélioration de la ration; mais elles n'offrent d'autre profit que celui qu'on retire de leur consommation sur place.

L'élevage semblerait devoir être tenté; il a toujours échoué à la Guyane. Il est vrai de dire qu'il n'y a eu aucune continuité dans l'effort et qu'il s'est poursuivi en dehors d'une direction compétente.

La colonisation pénale, à la Guyane, a toujours été en mal d'enfantement ou plutôt d'avortement : substitution d'une culture à une autre, déplacement des centres, changements de programme, changements incessants du personnel.

On n'a jamais voulu subordonner au but à atteindre, qui est l'exploitation du sol, les points de vue opposés et contradictoires de la science criminelle.

On peut dire que les chantiers pénitentiaires ont été condamnés au vagabondage. On a commencé par les placer en terrain déjà colonisé; ils ont fait le vide autour d'eux. On les a transportés dans des terres inoccupées; mais, déçue dans l'espoir de récoltes immédiates, l'Administration a cru que le terrain était mal choisi et qu'il fallait se transporter ailleurs.

On a gaspillé de la sorte des sommes considérables.

Toute installation nouvelle est onéreuse à l'extrême, et d'autant plus onéreuse qu'on prétend la faire plus économiquement.

Rien n'est coûteux comme le provisoire ou le semi-provisoire.

Il est nécessaire de prendre racine. Il n'y a qu'un seul profit à tirer des premiers efforts : c'est de préparer le lendemain.

Pour conduire et diriger des travaux de culture, il faut des agronomes. Il est nécessaire de leur laisser pleine liberté d'action et de se contenter de tracer les grandes lignes du programme; la production du chantier ne doit pas être subordonnée à l'action pénitentiaire.

Mes conclusions peuvent se résumer ainsi : adoption d'un régime pénitentiaire qui ne soit pas exclusif de l'utilisation du condamné comme travailleur; acceptation franche et nette d'un programme qui se propose pour but essentiel la mise en rapport du sol pour les cultures appropriées; obligation de choisir un territoire en déshérence, assez étendu, qui ne soit ni trop agréable ni trop insalubre; nécessité de limiter l'effort et de le concentrer..... et de savoir patienter pour récolter.

Je puis dire que ces conclusions sont en majeure partie celles auxquelles la pratique a conduit l'Administration ; mais il est nécessaire d'éviter de nouveaux tâtonnements.

Ces considérations sommaires ont négligé, intentionnellement, toute une catégorie des ouvriers pénaux : le travailleur individuel, transporté concessionnaire ou relégué.

Je ne puis ici que résumer la question.

Quoi que puissent penser les criminalistes, j'estime que la mise en concession est trop tardive.

Il y a lieu de revenir aux errements suivis au début de la colonisation pénale.

La concession ne doit pas venir comme l'achèvement de la peine. Elle doit être octroyée comme récompense d'un travail soutenu, indice que la peine subie a produit son résultat : la correction du coupable.

Actuellement les transportés ne sont mis en concession qu'à une époque où ils ont déjà épuisé toute leur énergie.

On demande à ces débris, au moins en théorie, de suffire à leur entretien; on est étonné qu'ils ne puissent produire et amasser!

Obéissant aux idées erronées qui ont guidé jusqu'à ce jour l'Administration dans l'organisation des concessions, on a disséminé maisons, cultures et travailleurs.

J'ai déjà indiqué le résultat : mortalité et morbidité extrêmes, par suite, improductivité du travail, malgré toute l'énergie dépensée.

Je puis assurer, pour en avoir été témoin pendant quatre ou cinq ans dans un pénitencier de la Guyane et ensuite en Calédonie, que de très nombreux ouvriers ont apporté à cette œuvre la meilleure volonté.

On a oublié que le travail de la terre, quand l'effort est isolé, se traduit par des invalidations qui font tomber en friche, une grande partie de l'année, le champ cultivé.

La ferme individuelle n'est possible qu'à la condition d'un groupement... un seul travailleur ne peut suffire.

La concession ne peut et ne doit être que l'octroi d'une chaumière où le coupable amendé puisse se considérer comme hors du bagne.

L'erreur du programme poursuivi jusqu'à cette date est d'avoir voulu, dès le début, ériger en effort autonome le travail du concessionnaire. Les seules cultures qu'il puisse mener à bien sont les cultures vivrières, de façon à améliorer sa ration et à pouvoir se livrer à quelques échanges très limités.

Mais il faut que les éléments essentiels de sa subsistance continuent à lui être concédés par l'Administration, et celle-ci, en échange, est en droit d'exiger des prestations en nature qui peuvent être de plus de la moitié des journées de travail.

Il doit en être d'un village de concessionnaires, comme du village annamite : la majeure partie des terres doit être réservée à la collectivité; chaque individu participe aux travaux, contribue à assurer les charges communes et en est récompensé par une part proportionnelle.

Le centre pénitentiaire devrait être nettement séparé de la colonie libre à laquelle il est accolé. Le libéré lui-même ne doit pouvoir en sortir que par mesure de faveur; c'est à l'obligation de la résidence sur ce terrain que la loi doit astreindre le transporté, même après l'accomplissement de sa peine.

Le concessionnaire est la plaie de la Guyane et de la Calédonie. C'est de lui et non du bagnard que se plaignent les habitants.

La famille pénitentiaire devrait être un fait exceptionnel; le mariage ne doit être autorisé que le jour où le chef de famille peut répondre de l'entretien de sa femme et de ses enfants.

Le programme ainsi tracé, quelque difficile qu'il puisse paraître, est réalisable, si on sait le bien définir et le bien limiter.

Mais, encore une fois, transportation et relégation ne peuvent avoir qu'un objectif immédiat : réduire les frais, et un objectif éloigné : préparer la place à la vraie colonisation, qui ne peut être réalisée que par des travailleurs volontaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous nous avez dit que vous aviez été en Nouvelle-Calédonie après avoir été en Guyane. Avez-vous assisté au commencement du mouvement de colonisation libre?

M. le Dr GRALL. — J'ai séjourné en Nouvelle-Calédonie de 1891 à 1892. La colonisation était déjà très développée. A côté des nouveaux colons que l'union coloniale a amenés, il y a un élément extrêmement important : ce sont les Français qui y sont arrivés par le hasard d'une carrière administrative, comme moi, et qui y sont restés; il y a en

outre l'élément bourbonnais. D'autre part, l'élément français, pour faire contrepoids à l'élément bourbonnais, s'appuie sur d'autres colons qui, eux, sont venus d'Australie. M. Chailley-Bert le sait à merveille; il sait que, parmi les possesseurs du sol calédonien qui ont le plus produit, il faut donner un rang tout spécial aux Irlandais.

M. le comte D'HAUSSONVILLE, *de l'Académie française*. — Je n'ai aucune qualité pour parler sur cette question et, en outre, je suis pris à l'improviste. M. Chailley-Bert disait avec raison que la question de la transportation est une question complexe, qui doit être examinée au point de vue du criminaliste et du colonial, et qu'il était colonial; moi je ne suis ni criminaliste ni colonial, de sorte que je me demande vraiment à quel titre je peux parler, sinon à celui d'avoir été autrefois le rapporteur d'un projet de loi qui avait trait indirectement à la transportation. C'était dans des temps préhistoriques, il y a vingt-six ans.

Ce que j'appellerai par un euphémisme l'envoi forcé aux colonies peut avoir trois causes pénales bien distinctes : la déportation, la transportation, la relégation. La déportation — peine politique — n'est plus guère appliquée maintenant; mais elle l'a été au lendemain de la Commune, à un assez grand nombre de condamnés, en vertu d'arrêts régulièrement rendus par les conseils de guerre. Une Commission, dont j'ai été le rapporteur un peu naïf, avait cru que la déportation serait une peine perpétuelle; elle avait rédigé un Code de la déportation et avait pris beaucoup de peine pour cela. Ce Code a été plus ou moins appliqué pendant quelques années; il ne l'a plus été du tout ensuite, et pour cause. J'ai appris récemment, par les feuilles publiques, qu'il était même considéré comme abrogé, à cause du changement du lieu de la déportation, puisque l'Administration a déclaré que la plus humaine de ses dispositions, celle qui disait « la femme aura le droit d'aller rejoindre son mari » était considérée comme n'étant plus en vigueur.

Restent la transportation et la relégation, choses tout à fait distinctes. Je suis à peu près de l'avis de M. Chailley-Bert sur la transportation. Je ne suis pas du tout de son avis sur la relégation. Il a dit tout à l'heure qu'elle était unanimement condamnée; je crois qu'il a été un peu loin et qu'elle a quelques partisans, dont je suis. Quant à la transportation, j'hésite, devant une Assemblée aussi compétente, à émettre une opinion de doctrine. Je ne suis pas partisan de la transportation comme mode d'exécution de la peine des travaux forcés, parce que je suis partisan de l'unité de la peine privative de la liberté,

sans autre différence que la durée; je crois que toutes les distinctions qu'on s'efforce d'établir dans cette peine sont factices, arbitraires et annulées par la pratique.

L'ancienne législation variait et accumulait les peines; le Code pénal les a réduites à trois : l'emprisonnement, la réclusion, les travaux forcés. La pratique administrative les a réduites à deux pour les hommes et à une seule pour les femmes. Vous savez bien mieux que moi que l'homme condamné à cinq ans de prison, qu'il fait dans une maison centrale, et l'homme condamné à cinq ans de réclusion, qu'il fait dans une maison de force, accomplissent identiquement la même peine. Pour les femmes condamnées à cinq ans d'emprisonnement, de réclusion, ou de travaux forcés, la peine est absolument la même puisque, pour des raisons de moralité et d'humanité que vous connaissez, on n'a pas appliqué aux femmes la loi sur la transportation, et ceci ne laisse pas que d'être un gros embarras au point de vue de la colonisation pénale, attendu qu'il est difficile de faire de la colonisation sans femmes. Je suis donc théoriquement pour l'unité de la peine, qui déjà est en partie réalisée dans la pratique.

Pratiquement, je crois que la peine de la transportation n'est pas intimidante et je ne crois pas qu'elle soit non plus très régénératrice. Elle est intimidante en sens inverse; elle est d'autant plus dure que le condamné est intéressant. Pour le vieux cheval de retour, l'envoi en Nouvelle-Calédonie est une joie, et une joie telle qu'il cherchait souvent à se la procurer par un crime commis dans la prison et qu'il a fallu une loi pour l'en empêcher. Au contraire, pour le criminel d'accident, emporté par la passion, qui est condamné aux travaux forcés par le jury (... cela arrive encore quelquefois !), la peine est excessivement dure, car il est séparé à jamais de tous les siens. Il doit y avoir là un moment affreux dans sa vie. C'est une expiation assurément légitime; mais je trouve que l'expiation est d'autant plus grande que le condamné mérite plus d'intérêt. Je ne suis donc pas partisan de la transportation comme mode d'exécution de la peine des travaux forcés.

Je ne crois pas beaucoup non plus à la régénération du transporté. Il y a quelques libérés qui peuvent, par la colonisation, revenir à une vie et des sentiments meilleurs; mais il y a, là encore, une question délicate. Que faire du libéré? Si on continue d'appliquer la peine de la transportation, je ne crois pas, comme M. Chailley-Bert, qu'on puisse l'envoyer dans une autre colonie; si on l'envoie dans une colonie pour l'exécution de la peine et qu'on l'expédie, après sa libération, dans une autre, je trouve que cela fera bien des voyages et que

la transportation deviendra une peine singulièrement onéreuse.

Tout en comprenant les objections que M. Chailley-Bert fait aujourd'hui à la transportation, je me demande si la Nouvelle-Calédonie n'est pas un peu ingrate vis-à-vis d'elle et si ce magnifique mouvement de la colonisation libre, sur lequel il nous a donné des renseignements si intéressants, se serait jamais produit s'il n'avait pas été précédé dans une certaine mesure par la colonisation pénale. Il arrive en Nouvelle-Calédonie un fait historique : la colonisation libre se révolte contre la colonisation pénale à laquelle elle doit l'existence. Je comprends très bien cela. Mais, comme, pour des raisons diverses, il paraît difficile que la transportation soit remplacée par une autre peine, peut-être pourrait-on chercher s'il n'y a pas lieu d'exécuter cette peine des travaux forcés dans une autre colonie que la Nouvelle-Calédonie; c'est là une question de fait.

Reste la question de la relégation. Ici, je ne partage pas du tout le sentiment de M. Chailley-Bert. Je crois que, lorsqu'un individu, homme ou femme, a subi un certain nombre de condamnations pour crimes ou pour délits répétés, vol, vagabondage, et qu'il s'est mis ainsi en insurrection contre la société, la société a le droit de pratiquer vis-à-vis de lui ce que M. Chailley-Bert appelait tout à l'heure la politique de débarras, qui n'est pas légitime vis-à-vis du criminel d'accident, qui est légitime vis-à-vis de l'homme qui s'est mis en révolte régulière contre elle. Lorsqu'un homme a subi huit ou dix condamnations pour vol ou vagabondage, elle a le droit de lui dire : « Vous ne voulez pas vivre suivant mes lois; je vous envoie ailleurs. »

Maintenant, peut-on faire de ce relégué un élément de colonisation? Je ne le crois pas, sauf exception; mais je crois qu'on peut constituer avec lui ce que M. Chailley-Bert appelait tout à l'heure très pittoresquement l'armée pénale de la colonisation. Le relégué peut servir dans les colonies à ces grands travaux publics dont M. Chailley-Bert ne méconnaissait pas l'utilité. Mais il faudrait pour cela qu'il soit embrigadé, militairement conduit, comme notre zéphir algérien, et non pas lâché en liberté, car alors il devient un danger de plus pour la colonisation libre. Je crois qu'ainsi entendue, la relégation peut être très utile à la colonisation : elle peut la devancer et lui servir d'avant-garde. Mais c'est encore une question de fait de savoir si les relégués doivent être expédiés en Nouvelle-Calédonie. Il me semble qu'il serait, au contraire, préférable qu'il fussent utilisés dans des colonies nouvelles. Le domaine colonial de la France est tellement vaste, aujourd'hui, qu'il me semble qu'on n'aurait que l'embarras du choix. C'est encore une question de fait.

Voilà dans quelle mesure je suis d'accord avec M. Chailley-Bert et dans quelle mesure je diffère de lui. Cette question de la transportation est au surplus des plus complexes et pourrait donner lieu à bien des considérations. Mais il y a ici des hommes qui seraient beaucoup plus intéressants que moi à entendre et je vous demande la permission de m'en tenir à ces brèves observations.

M. Louis Simon, *délégué de la Nouvelle-Calédonie au Conseil supérieur des colonies.* — J'ai fait un long séjour en Nouvelle-Calédonie. Arrivé en 1888, je n'en suis revenu qu'en 1896, et, pendant cette période de huit années, j'ai passé à peu près la moitié du temps dans la brousse à Ouaco, dans le nord de l'île. C'est là que se trouve l'usine créée par MM. Prevet pour la fabrication des conserves de viandes, usine dans laquelle on a pendant longtemps employé la main-d'œuvre pénale; il y a eu à certains moments jusqu'à deux cent cinquante condamnés.

Le reste du temps s'est passé à Nouméa où j'ai vu de près l'Administration pénitentiaire, dont les principaux établissements sont à l'île Nou et au Montravel. De plus, j'ai beaucoup voyagé dans l'intérieur de l'île.

J'ai donc pu voir comment s'est faite dans cette colonie l'application de la loi du 30 mai 1854 et quelles sont ses conséquences.

C'est à ces circonstances que je dois l'honneur d'assister aujourd'hui à la réunion de la Société générale des prisons et de prendre la parole devant les hommes éminents qui la composent.

Choisi par les électeurs de la Nouvelle-Calédonie pour les représenter à Paris en qualité de délégué, je suis naturellement avant tout un colonial; mais j'ai étudié la question de la transportation sans parti pris. Aussi n'est-ce pas tant la loi elle-même que je trouve critiquable que la manière dont elle a été appliquée.

M. Chailley-Bert vous a d'ailleurs exposé, et beaucoup mieux que je ne pourrais le faire, tout ce qu'il y a à dire à ce sujet et je n'ai qu'à déclarer que je suis complètement de son avis sur les points suivants :

Nécessité de faire la sélection des condamnés immédiatement après leur condamnation;

Élimination des libérés des pays où ils ont subi leur peine;

Et je souhaite comme lui que l'on procède à une enquête sérieuse.

De plus, envisageant les conséquences de la loi de 1885 sur la relégation, je pense avec lui que l'expérience a assez duré pour prouver l'inefficacité de la relégation et la nécessité de la supprimer.

Quant à la colonisation pénale, il n'y a pour ainsi dire pas à en parler, car, comme l'a très bien dit ici M. Feillet il y a deux ans, ses résultats ont été à peu près nuls, et, dans tous les cas, ils ne sont nullement en rapport avec les dépenses faites par l'État pour faire venir les familles des condamnés et les nourrir.

Cependant ces essais de colonisation ont été nombreux. On les a commencés à Bourail, localité si admirablement située que les colons s'y sont portés malgré la présence du bagne et que la population libre se compose actuellement de plus de 1000 habitants.

Je suis passé bien souvent à Bourail; j'ai vu les concessionnaires chez eux et je dois reconnaître que quelques-uns d'entre eux, soit en cours de peine, soit libérés, ont réellement travaillé, ce qui prouve qu'il n'est pas absolument impossible d'obtenir quelques résultats avec ce personnel. Mais le nombre de ceux qui réussissent est tellement minime qu'on peut dire d'une manière absolue que l'échec a été complet. D'un autre côté, je suis convaincu que cet échec a été complet, moins peut-être à cause des gens qui y ont concouru qu'à cause de la manière dont on a compris la transportation en Nouvelle-Calédonie, et du reste probablement aussi ailleurs.

Qu'arrive-t-il, en effet, quand les gens sont condamnés? On les envoie au dépôt de Saint-Martin-de-Ré, et on les garde en prison, tous ensemble, sans tenir compte de leur origine, jusqu'au jour où on les embarque. Ce séjour au pénitencier dure quelques mois. Ensuite on les transfère à l'île d'Aix et on les met à bord d'un bateau où ils restent pendant au moins deux mois tous ensemble, dans une promiscuité complète. Quand ils arrivent en Nouvelle-Calédonie, on les met de nouveau tous ensemble dans d'immenses chambres où ils sont au moins cinquante, et où, par conséquent, ceux qui sont complètement pourris pourrissent les autres.

Je ne crois pas que la transportation soit une institution à condamner d'une manière absolue; mais il faudrait la pratiquer autrement qu'on ne le fait. A mon avis, aussitôt que les gens sont condamnés, il faudrait les mettre dans des pénitenciers spéciaux (1), séparés, de manière à ne réunir que ceux qui appartiennent à peu près à la même catégorie, car il y a certainement, parmi les condamnés, des gens qui ne sont coupables que d'un acte de violence, d'un acte qu'ils n'ont commis qu'une fois dans leur vie, qu'ils ne commettraient peut-être plus, et dont il est possible de tirer parti. La meilleure preuve, c'est que, pendant que j'étais là-bas, j'ai entendu dire par

(1) C'est d'ailleurs, je crois, ce que l'Administration projette de faire bientôt soit en France, soit en Algérie (*Revue*, 1898, p. 593)

tout le monde, et j'ai dit moi-même, que, quand on veut avoir à son service un condamné sur lequel on puisse compter, il faut prendre un assassin. *(Marques d'approbation.)*

Ces condamnés sont donc mis en contact de telle sorte qu'au bout d'un certain nombre d'années, il n'y a plus une grande différence entre les uns et les autres. Quelques-uns, qui ont reçu de l'instruction, qui appartiennent à des familles d'un certain rang social, arrivent à se maintenir au-dessus du niveau moral des autres ; mais leur nombre est bien faible.

Cependant j'ai trouvé des hommes qui avaient réussi à traverser le bagne, tout en restant parfaitement honnêtes. J'ai eu, entre autres, à notre service un homme auquel nous avions confié la garde de l'écurie; nous avions en lui une telle confiance que nous lui donnions la clef du coffre contenant tout ce qui était nécessaire à la nourriture des chevaux. Plus tard, lorsqu'il a été libéré, il nous a demandé comme une grande faveur de lui permettre de loger dans un petit coin où il pût vivre séparé de tous les autres et n'avoir plus aucun contact avec ses anciens compagnons de bagne. Donc le relèvement est possible pour certaines catégories, mais à la condition de faire une sélection très sérieuse, par conséquent très coûteuse, entraînant des dépenses devant lesquelles les Chambres reculeraient.

Il faut donc considérer la loi de 1854 telle qu'elle est et voir quels résultats elle peut donner.

Tant que les hommes sont au bagne, on les garde, on les tient; il est facile de réprimer tous leurs écarts. Nous verrons tout à l'heure qu'il n'en est malheureusement plus de même une fois qu'ils sont libérés et répandus dans la colonie.

Les condamnés en cours de peine sont obligés de travailler; mais on n'obtient d'eux aucun travail, si, en outre de la redevance versée à l'Administration pénitentiaire, on ne leur paye pas à peu près la même somme.

La règle est qu'on ne leur donne que des gratifications en nature; mais il arrive qu'ils en gagnent assez pour ne pouvoir les utiliser : alors ils les vendent. Les intermédiaires naturels pour cette vente sont des libérés avec lesquels ils ont des rapports la nuit : ils arrivent ainsi à se procurer de l'argent, et c'est certainement comme cela que certains d'entre eux ont pu organiser des tentatives d'évasion comme celles que nous avons vues à certaines époques. Il est vrai que ces évasions ne sont pas faciles en Nouvelle-Calédonie, parce que l'Australie est loin. Lorsque les condamnés arrivent à voler une embarcation, ils prennent la mer; mais ils mettent trente jours pour arriver

en Australie, et, s'ils ne périssent pas sur les récifs, ils se font ramasser par la police australienne qui, généralement, nous les rend.

Au point de vue de l'avenir de la colonie, il est certain que la présence de cette population de libérés est une chose tout à fait déplorable, et, si la Nouvelle-Calédonie n'est pas depuis longtemps la belle colonie florissante qu'elle devrait être, c'est certainement à la présence des libérés qu'elle le doit, en majeure partie.

L'Administration pénitentiaire a-t-elle fait tout ce qu'elle pouvait, pour arriver à en tirer parti? La loi de 1854 stipule que les condamnés qui auront montré une certaine bonne volonté, dont on peut espérer le retour au bien « pourront » être mis en concession: ce « pourront » indique que la mise en concession devait être une suprême récompense, accordée seulement dans des cas tout à fait exceptionnels. Mais l'Administration pénitentiaire, du moins pendant longtemps, n'a pas ainsi compris son rôle et elle a créé, d'abord à Bourail, puis à Pouembout, ensuite à Koniambo, des centres pénitentiaires dans lesquels on a mis des condamnés en cours de peine qu'elle a parfois choisis un peu trop vite. Elle allait même les chercher!

Ainsi, je me suis trouvé un jour en présence d'un condamné qui était à Ouaco et dont on annonçait le départ; c'était un bon ouvrier, dont nous étions arrivés à faire un bon soudeur de boîtes, gagnant jusqu'à 15 francs de gratifications par semaine. Je lui demandai pourquoi il partait; il me répondit : « Je resterais bien volontiers ici; mais on m'a fait dire que j'avais des droits à avoir une concession, et, si je n'accepte pas cette fois-ci, je pourrais ne pas l'avoir le jour où l'usine fermera; il faut donc que je parte. » Ainsi on n'attendait même pas que les hommes demandassent à être mis en concession, on n'attendait même pas l'époque de la fermeture annuelle de l'usine; on venait les provoquer en pleine période de travail, au lieu d'attendre le chômage estival.

Je me suis demandé quel pouvait être, dans ce temps-là, le but de l'Administration en agissant ainsi. Je n'en vois qu'un seul : le désir d'augmenter le nombre des concessionnaires, de manière à donner une grande importance aux divers centres pénitentiaires qu'on avait créés, et par conséquent à l'Administration pénitentiaire elle-même, en augmentant celle des divers services placés sous les ordres du directeur.

Malgré la facilité avec laquelle on mettait les condamnés en concession (je crois que, depuis le décret du 18 janvier 1895, les choses ont changé), les résultats ont été absolument nuls. Ces gens-là ne sont pas assez sérieux ni assez travailleurs pour entreprendre des

cultures de longue haleine comme celle du café; ils cultivent du maïs, des haricots, etc., c'est-à-dire des plantes dont les produits se réalisent rarement à des prix rémunérateurs, — et d'ailleurs leurs récoltes appartiennent également d'avance aux marchands de vins et d'eau-de-vie.

Il est véritablement regrettable que, pour d'aussi pauvres résultats, on ait compromis comme on l'a fait l'avenir de cette île privilégiée que les Anglais appellent « la Perle du Pacifique ».

Bien que située entre le 20e et le 22e degrés de latitude sud, la Nouvelle-Calédonie jouit d'un climat relativement doux. Du mois d'avril au mois d'octobre inclus, la température, pendant le jour, s'élève rarement au-dessus de 26 à 27 degrés centigrades et descend jusqu'à 13 ou 14 dans les plaines et les endroits abrités, mais beaucoup plus bas dans les gorges des montagnes et surtout sur les plateaux élevés. Du mois d'octobre au mois d'avril, la température est plus élevée, mais dépasse rarement 35 degrés. Les nuits sont toujours fraîches, et pendant le jour la brise de mer qui règne presque en permanence permet à l'Européen de sortir à toute heure sans être réellement incommodé, à la seule condition de se couvrir d'un casque et, bien que cette précaution ne soit même pas adoptée par tous, on n'entend jamais parler de cas d'insolation.

Les fièvres et autres maladies qui font périodiquement des ravages dans les autres colonies sont inconnues en Nouvelle-Calédonie; et, si à la longue on finit par être plus ou moins anémié par suite de la persistance de ce climat trop régulièrement beau et sans hiver, il n'en est pas moins vrai que des colons arrivés à Nouméa à l'âge mûr ont pu conserver la santé pendant trente ans et plus sans quitter la colonie, que les personnes adultes nées dans le pays y jouissent d'une santé florissante et que les enfants s'y élèvent dans d'excellentes conditions. On a rapporté récemment que le condamné qui est arrivé le premier à Nouméa en 1864, et qui porte par conséquent le numéro 1, vit encore; il a passé l'âge de quatre-vingts ans.

Si l'on ajoute à cela que la vie matérielle y est devenue réellement facile, il est permis d'affirmer que la Nouvelle-Calédonie est par excellence une colonie de peuplement.

Comment un territoire aussi favorisé par la nature, avec sa splendide rade protégée par l'île Nou, est-il aussi dépourvu de tous les éléments les plus indispensables à sa prospérité? On ne peut l'expliquer que par la fausse application qui a été faite de la loi de 1854, par l'inexpérience et le défaut d'esprit de suite des diverses directions qui se sont succédé.

Tout est encore à faire ou à peu près. Il y a bien deux à trois cents mètres de quais; mais, dans ce port admirable, qui est le refuge naturel de tous les vaisseaux naviguant dans ces parages et qui devrait être l'entrepôt du Pacifique, il n'y a ni docks, ni bassin de radoub, ni ateliers de réparation, de sorte que nos propres bateaux sont obligés d'aller à Sydney pour se faire visiter et réparer!

Si l'on pénètre dans l'intérieur de l'île, on constate également que tout est à faire, les moyens de communication qui existent étant absolument insuffisants pour attirer et retenir une nombreuse population.

Là, les habitations sont en général situées à proximité de la mer et, jusque dans ces derniers temps, les gorges des montagnes et les vallées formées par les différentes rivières sont restées désertes et même inexplorées; et cependant c'est peut-être ici que se trouveront plus tard les contrées les plus importantes, parce que l'eau n'y fait jamais défaut, que la fraîcheur qui y règne sans cesse rendra certaines cultures plus faciles et plus productives et que, dans la saison chaude, on y supportera plus facilement la chaleur qu'au milieu des grandes plaines.

Quelques colons de la première heure l'avaient bien compris et on voit encore les vestiges des belles propriétés qu'ils avaient créées et dans lesquelles ils avaient accumulé tous les arbres fruitiers des tropiques. Mais ces propriétés ont été abandonnées les unes après les autres et, quand on demande pourquoi, la réponse est toujours la même : « On ne pouvait tirer parti de rien, il n'y a pas de moyens de communication. »

Sur la côte est, on ne peut se rendre d'un point à un autre qu'en bateau ou à cheval (quand l'état des sentiers le permet).

Sur la côte ouest, la situation est différente, la construction d'une route est possible d'un bout à l'autre de l'île et elle a été commencée :

De Nouméa à Bouloupari (85 kilomètres), la route déjà ancienne est praticable en tout temps;

De Bouloupari à Moindou, il existe une route de création récente, très bien tracée, mais insuffisamment empierrée et utilisable seulement par le beau temps;

Enfin, de Moindou à Bourail il n'y a qu'une piste qui n'est praticable que pour les voitures légères.

C'est donc à peine si l'on peut arriver en voiture jusqu'à Bourail, qui n'est qu'à 180 kilomètres de Nouméa... et c'est tout!

Au delà de Bourail jusque dans le nord les communications dans l'intérieur ne sont possibles qu'à cheval.

A ce propos, le 17 mars 1897, M. le gouverneur Feillet a dit que seulement 66 kilomètres de routes avaient été faits par les condamnés, mais il n'a pas dit qu'il n'y avait que 66 kilomètres en tout.

M. Noël Pardon a, d'autre part, affirmé qu'à son départ de Nouméa, il y avait 130 kilomètres. Ils ont raison tous deux; mais, ce qui est en plus des 66 kilomètres a été fait aux frais de la colonie et non par l'Administration pénitentiaire.

A quelques kilomètres près, il n'en est pas moins certain qu'après trente-cinq ans de présence du bagne, pendant lesquels l'État a dépensé au moins 120 millions, la colonie manque encore de l'outillage économique dont le législateur de 1854 avait très probablement l'intention de la doter.

Ajoutez à cela que, en 1884, l'Administration s'est réservée 110.000 hectares des meilleures terres (1), sans tenir compte des besoins de la population libre déjà établie, — dans l'espoir de réaliser l'utopie qui s'appelle la « colonisation pénale »....

Abandonnée à elle-même, la Nouvelle-Calédonie aurait certainement trouvé le moyen de sortir de l'état de marasme où l'ont plongée plusieurs crises successives; sa population est assez intelligente et assez énergique pour cela. Mais, que peut faire par elle-même une colonie naissante, dont l'initiative se heurte sans cesse aux exigences d'une Administration (celle des bureaux du Ministère) qui a la prétention de diriger de Paris une colonie qu'elle ne connaît pas, de lui appliquer des règlements qui ne sont pas faits spécialement pour elle et surtout d'en tirer profit sans l'avoir aidée à naître?

En faisant de la Nouvelle-Calédonie une colonie pénitentiaire, la France s'est trompée, cela est indiscutable; mais l'erreur commise s'explique. En 1854, on ne savait pas la géographie et, de plus, on s'inquiétait fort peu des colonies. Mais ce qui ne s'explique pas, c'est que l'on ait persévéré dans cette erreur lorsque, l'opinion publique s'étant déclarée favorable à l'expansion coloniale, on s'est aperçu que le domaine de la France en Océanie ne pouvait comprendre que la Nouvelle-Calédonie, avec quelques îles voisines, dont aucune ne peut la remplacer.

On ne pouvait cependant se faire aucune illusion sur les conséquences de l'application de la loi de 1854 et il a fallu, pour la faire passer, tous les efforts et les sophismes des utopistes humanitaires qui croient à la régénération du criminel par la propriété, le travail et la famille. Dans tous les cas, quelques années suffisaient pour prouver

(1) Elle a renoncé, au milieu de l'année 1898, à 43.000.

l'inanité de théories échafaudées sur de telles bases, et il est très regrettable que les hommes éminents qui les ont produites et soutenues ne se soient pas donné la peine d'aller passer quelques mois en Nouvelle-Calédonie ; ils seraient revenus édifiés.

Les avertissements ne leur ont cependant pas manqué. En 1885, alors que l'expérience avait été faite aussi complètement que possible, et qu'on savait quels résultats pouvaient produire les mariages de Bourail et les mises en concession de condamnés en cours de peine, M. Moncelon, qui fut le premier délégué à la Nouvelle-Calédonie, a fait justice de toutes ces erreurs dans une conférence faite à la Société de géographie commerciale (*Revue*, 1886, p. 882), et encore a-t-il dû passer sous silence bien des détails d'un réalisme écœurant, surtout en ce qui concerne les unions célébrées au couvent de Bourail.

A propos de ces mariages, M. P. Schmidt a dit, le 17 mars 1897 (1), que depuis 1884 le Département n'envoyait plus de femmes détenues pour créer des familles en Nouvelle-Calédonie. — C'est possible. Mais alors on les a remplacées par des reléguées, ce qui est pire. En effet, arrivé dans la colonie en 1888, j'ai voyagé plusieurs fois, pendant les années suivantes, entre Nouméa et Bourail sur des bateaux qui transportaient des convois de vingt à trente femmes reléguées, et elles ne pouvaient y aller que pour chercher des maris.

On peut d'ailleurs lire dans le recueil des documents de la Transportation pour 1885 une lettre, signée de M. le Sous-Secrétaire d'État Rousseau, qui reprochait au gouverneur en fonctions de ne pas célébrer un nombre suffisant de ces intéressantes unions.

Les souvenirs de M. P. Schmidt ne sont donc pas tout à fait exacts.

La comédie qui se jouait à Bourail aurait d'ailleurs passé inaperçue, si elle n'avait été profondement immorale, car elle n'avait pas à beaucoup près pour la colonie la même importance que la violation qui se faisait journellement de loi, violation contre laquelle on ne cessait de réclamer, sans succès du reste.

Voici à ce propos un article que publiait un journal de Nouméa à la date du 31 décembre 1884 :

« L'article 2 de la loi du 30 mai 1854 sur l'exécution de la peine des travaux forcés est ainsi conçu :

» Les condamnés seront employés aux travaux les plus pénibles » de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique. »

» Cette rédaction est claire et précise, la volonté des législateurs ne

(1) *Revue*, 1897, p. 663. — *Conf.*, 1898, p. 824.

pouvait être affirmée plus nettement ; il n'était alors jamais venu à l'idée de personne de convertir les condamnés en cuisiniers, jardiniers, blanchisseurs, brosseurs, bonnes d'enfants, etc., et en toute cette gent servile qu'on se plaît à décorer du titre pompeux de garçons de famille (1) !

» Si tel était l'esprit de la loi, il suffirait de porter à la connaissance de ceux qui en ont charge quelques exemples (et ils ne sont pas rares) pour motiver sa revision immédiate.

» Non ! il ne saurait en être ainsi. La loi qui frappe le coupable ordonne que celui-ci, pour réparer ses torts envers la société, soit utilisé à son service, c'est-à-dire employé à des travaux d'utilité publique et non au bénéfice de particuliers qui peuvent à la rigueur se procurer d'autres serviteurs. »

Ainsi, dès cette époque, la population de la Nouvelle-Calédonie, par l'organe de ses journaux et de son délégué, protestait contre la violation de la loi de 1854 et en demandait ou la revision immédiate ou l'application rigoureuse par l'affectation des condamnés aux travaux d'utilité publique.

Quels sont ces travaux ?

L'établissement et l'entretien des routes, ainsi que de tous autres moyens de communication, car, quoi qu'on en dise, les routes sont absolument nécessaires en Calédonie ; la construction de quais, de bassins de radoub, et le défrichement des terres destinées aux colons libres, etc., etc.

Des routes ? Il y en a à peine 150 kilomètres et celles qui ont été faites par les condamnés ont été construites (en majeure partie) aux frais de la colonie à laquelle l'Administration faisait bel et bien payer le prix des journées. Elle avait même si bien pris goût à ces recettes qu'un beau jour elle eut la prétention de les faire payer au taux de 2 fr. 15 c. ! Mais la plaisanterie dépassait les bornes et le résultat a été qu'on lui a rendu les condamnés et qu'on les lui laissa bien qu'elle soit venue les offrir à 1 franc.

J'ai déjà dit que les quais ne sont que commencés et encore très insuffisants et qu'un bassin de radoub est indispensable. C'est l'État qui doit achever les quais et construire le bassin de radoub ou tout au moins y contribuer par la main-d'œuvre pénale.

(1) M. Feillet a parlé d'Abadie. Moi, j'ai vu, en 1890, son complice Gilles, un jeune gredin de la pire espèce, mener l'existence la plus douce chez un colon qui avait une nombreuse famille. — Intelligent, doué d'un physique agréable, il avait réussi à se rendre intéressant, et, moins de dix ans après sa condamnation, on semblait avoir oublié le crime abominable de la bande de Montreuil.

Un chemin de fer ferait la fortune du pays et il n'est pas douteux que, si la Nouvelle-Calédonie appartenait aux Anglais, il y a longtemps qu'il serait construit, car un chemin de fer seul permettrait aux colons de s'adonner à certaines cultures lucratives auxquelles l'insuffisance des moyens de transport les oblige à renoncer. C'est donc à l'État qu'il appartiendrait d'intervenir en faisant établir la plate-forme par ses condamnés, — après quoi la colonie trouverait un entrepreneur qui poserait les rails et exploiterait pour son compte... et le pays se peuplerait.

Quant au défrichement des terres, jamais peut-être travail plus utile ne pourrait être entrepris, car le pays est littéralement envahi, et les réserves pénitentiaires au moins autant que les autres terres, par des plantes qui ruinent peu à peu les pâturages.

Que fait-on donc des condamnés?

Quelques centaines sont chez les colons, auxquels ils servent comme manœuvres, jardiniers, domestiques, etc.; c'est contraire à la loi, mais au moins ceux-là rendent quelques services et chacun peut en avoir en payant.

Quant aux autres, pendant longtemps, toujours en violation de la loi de 1854, quelques milliers d'entre eux ont été mis, contre redevance, à la disposition des grandes exploitations minières. Mais, peu à peu, ces exploitations, obligées de cesser ou de ralentir leurs travaux, ont rendu la presque totalité des travailleurs, de sorte que l'Administration pénitentiaire a eu pendant longtemps sur les bras tout ce personnel qu'elle était obligée de nourrir, loger et habiller sans pouvoir en tirer profit. Elle les employait à combler un marais bien inoffensif qui se trouve auprès du pénitencier de Montravel et à jeter à la mer la pointe d'un promontoire de la presqu'île Ducos, dont les déblais entraînés par le courant venaient, dit-on, combler le port de Nouméa, c'est-à-dire à des travaux aussi inutiles qu'improductifs et même nuisibles.

C'était pourtant bien le moment de mettre à exécution une promesse solennelle faite le 27 juin 1889 à la tribune de la Chambre par un Sous-Secrétaire d'État qui s'était engagé à mettre gratuitement à la disposition de la Nouvelle-Calédonie 1.200 condamnés pour ses travaux neufs.

La colonie avait accueilli cette nouvelle sans enthousiasme, car elle entrevoyait un danger, celui de voir retarder l'époque où, faisant droit à ses justes réclamations, on la débarrasserait enfin du bagne; cependant elle ne pouvait accueillir sans une certaine satisfaction une mesure qui était, en quelque sorte, une réparation et lui aurait permis

d'entreprendre quelques travaux. Mais la suite a été ce qu'elle devait être dans un pays où les Ministres durent rarement plus de six mois. Le Sous-Secrétaire d'État a disparu et l'engagement n'a pas été tenu : on a bien donné un certain nombre de condamnés pendant quelque temps, puis on les a supprimés — l'Administration pénitentiaire n'en avait jamais assez pour satisfaire aux exigences des Sociétés minières — et la colonie attend toujours l'exécution des travaux sans lesquels il est impossible qu'elle prenne jamais le moindre essor.

Cependant, je le répète, l'Administration, surtout pendant ces dernières années, a été plus d'une fois embarrassée de ses pensionnaires. Mais elle refuse de les mettre gratuitement à la disposition de la colonie, et le gouverneur, c'est-à-dire le plus haut fonctionnaire de la colonie, seul représentant autorisé du Gouvernement et des intérêts français, n'a pas le droit de disposer de cette main-d'œuvre pour les travaux d'utilité publique (*supr.*, p. 446)!

C'est cependant sur les chantiers qu'est la place des condamnés, si l'on veut que la peine des travaux forcés soit assez sévère pour que les malfaiteurs en aient une crainte salutaire.

L'expérience commencée en 1864 a suffisamment duré et il est temps de revenir à une pratique plus saine en supprimant les « garçons de famille », de même que déjà le décret du 18 janvier 1895 a restreint les mises en concession.

A ce propos, M. le Dr Grall a dit que les condamnés sont mis en concession trop tard, qu'ils sont usés, etc. Mais alors il faudrait donc les y installer le jour même de leur débarquement dans l'île, c'est-à-dire transformer la transportation en déportation! Je doute qu'au point de vue de la répression on arrive de cette manière à un résultat bien satisfaisant. Dans l'état actuel, la transportation est déjà presque la négation du bagne et les malfaiteurs le savent bien. Que sera-ce si on adoucit encore le régime?

Je ne partage donc pas l'avis de M. le Dr Grall en ce qui concerne la transformation des condamnés en colons, mais je suis tout à fait de son avis quand il parle de la nourriture; il est de notoriété publique que les condamnés ne sont pas suffisamment nourris pour qu'on puisse les astreindre, comme le veut la loi, *aux travaux les plus pénibles de la colonisation*.

A l'égard des libérés, je partage entièrement le sentiment de M. Chailley-Bert, qu'il faudrait les interner dans un pays autre que celui où ils ont subi leur peine. Ce serait le moyen le plus efficace d'obtenir le relèvement moral de ceux qui sont encore capables de s'amender.

Sept à huit mille libérés dans un petit pays comme la Nouvelle-Calédonie y constituent un foyer d'infection morale épouvantable. Au point de vue même de l'exécution de la peine, ce groupement entraine les conséquences les plus fâcheuses, surtout quand les condamnés sont employés en grand nombre sur le même point, comme cela a eu lieu à l'usine de Ouaco, qui, je l'ai dit, en a employé jusqu'à 250, ou sur les mines de la Société « le Nickel » où il y en a eu ensemble jusqu'à 1.500 ou 1.800. Les libérés deviennent alors les intermédiaires entre les condamnés et les commerçants. Et ce courtage est d'autant plus aisé que les condamnés ne sont que rarement enfermés, puisqu'ils sortent tous les jours pour travailler; il y en a même beaucoup qui sont employés par des exploiteurs de mines, ce qui leur donne une liberté relative, leur permettant de s'évader quand cela leur plaît... cependant ils n'en abusent pas.

Il y aurait d'ailleurs à combler une grave lacune dans la loi de 1854 en accordant le droit de rentrer en France à ceux qui seraient réellement méritants et qui auraient, *par leur travail*, réalisé la somme nécessaire pour payer leur voyage.

Aucune mesure ne serait aussi efficace que celle-là pour encourager les condamnés au travail; mais il ne faudrait pas que cette faveur fût accordée exceptionnellement et sans être justifiée comme cela a eu lieu en 1893, par exemple, pour le Dr Estachi. C'était un condamné fort peu intéressant; il a cependant été autorisé à quitter la colonie très peu de temps après sa sortie du bagne, et son départ a été critiqué avec raison.

En effet, dans le but de débarrasser pendant le plus de temps possible la métropole de ses criminels, la loi stipule que les condamnés à plus de huit ans ne pourront jamais quitter la colonie et que les autres devront y séjourner, à l'état de libérés, pendant le même nombre d'années qu'au bagne. A l'expiration de ce doublage, ils peuvent partir, mais à leurs frais, — d'où il résulte qu'ils restent à peu près tous (1) et que leur nombre augmente chaque année de quelques centaines (environ sept cents par an dans les dernières années).

Comme, d'un autre côté, la mortalité est très faible, la population issue du bagne s'accroît outre mesure par rapport à la population libre, aux dépens de laquelle il faut qu'elle vive.

Les libérés auraient bien la ressource de demander des concessions, qu'on serait tenu de leur donner, mais ils ne le font pas, d'abord

(1) Sauf ceux qui trouvent un navire ayant à compléter son équipage.

parce qu'un centre pénitentiaire, avec ses fonctionnaires de tous grades, leur rappelle trop le bagne, mais surtout parce que le libéré n'aime ni le travail ni la stabilité. Les quelques années qu'il a passées dans les camps lui ont donné un besoin de mouvement extraordinaire. Il est nomade par nature; mais il faut qu'il mange! Alors il entre au service d'un colon qui lui donne, outre la nourriture, de 30 à 60 francs par mois suivant ses aptitudes. Mais le libéré est paresseux et ivrogne, de sorte qu'il ne se passe jamais longtemps avant qu'on ait quelque observation à lui faire. Alors, pour faire acte d'homme libre, il demande son compte et s'en va, son paquet sur l'épaule, chercher une place ailleurs. La colonie est sillonnée de ces inoccupés volontaires, qui font la fortune de certains cabarets.

Lorsque les mines de nickel étaient en pleine activité, ils passaient ainsi de l'une à l'autre, en parcourant l'île dans tous les sens; mais, actuellement, on se demande de quoi peut vivre cette population errante, au moins aussi nombreuse que la population libre.

Ceux auxquels le séjour à Nouméa est permis trouvent à peu près à s'occuper comme manœuvres, soit pour le chargement et le déchargement des bateaux, soit chez les entrepreneurs; mais, dans la brousse, ceux qui ne sont pas employés chez les colons ou sur l'une des quelques mines de chrome ou de cobalt qui sont en exploitation, n'ont pas d'autre ressource pour vivre que le vol; aussi, comme l'a dit M. Chailley-Bert, les attentats contre les propriétés sont devenus très fréquents et obligent les habitants à se bien garder, — et les tribunaux sont réellement encombrés par cette clientèle particulière que n'effraie pas une condamnation à quelques jours ou à quelques mois de prison.

Voici un fait qui s'est passé à l'époque où j'étais là-bas et qui s'est renouvelé depuis. Entre la propriété de Muéo, qui se trouve sur la côte ouest, et le village de Pouembout, il y a une forêt où le bétail se réfugie volontiers; or, les libérés qui régulièrement vont s'installer dans cette petite forêt abattent le bétail à coups de fusils, le débitent et vont le vendre à vil prix dans le pénitencier voisin. Pendant que j'étais là-bas on n'a rien pu obtenir contre eux. De plus, ils font ce que vous disait M. Chailley-Bert, ce sont eux qui vendent de l'eau-de-vie aux Canaques, de sorte que l'une des conséquences de la loi de 1854 sera la disparition plus rapide de la race canaque.

Au sujet des relégués, je répondrai à M. le comte d'Haussonville que ces gens-là appartiennent à une catégorie particulière. Ou bien ils sont absolument usés et incapables d'aucun effort physique, ou bien ils ne veulent pas travailler.

Que l'Administration les embrigade, si elle veut, et essaie de les employer sur ses chantiers; mais la grande majorité se compose d'hommes déjà d'un certain âge et les jeunes sont peut-être encore plus mauvais et plus dangereux que les vieux.

J'ai d'ailleurs apporté un journal dans lequel se trouve le rôle des assises pour décembre à Nouméa ; sur dix affaires, il y en a huit qui concernent des libérés et des relégués (exactement 4 libérés et 6 relégués). Sur ces huit affaires, il y en a trois pour meurtre, deux pour faux et une pour vol; les six relégués sont en même temps punis pour tentative d'évasion.

Voilà à quoi sont occupés les tribunaux de Nouméa.

Pour tout esprit impartial, la loi de 1885 sur la relégation a été une erreur et, en particulier, la relégation individuelle est une conception absolument fausse.

Au lieu de laisser tous les relégués à l'île des Pins, où, au moins, ils seraient hors d'état de nuire, on a inventé la relégation individuelle qui leur permet de vivre en toute liberté sur la grande terre; il suffit pour cela qu'ils justifient d'un engagement. Que l'engagement soit sérieux ou non, peu importe; une fois qu'ils sont à Nouméa, ils y restent. C'est pour l'Administration pénitentiaire autant de bouches de moins à nourrir. Il est vrai que, pour Nouméa, c'est autant de voleurs de plus; mais, charité bien ordonnée commence par soi-même et l'intérêt des colons honnêtes n'a jamais beaucoup préoccupé l'Administration pénitentiaire.

Les premiers relégués sont arrivés en Nouvelle-Calédonie en 1890, alors que M. Pardon était gouverneur; il a fait tout ce qu'il a pu pour les faire prendre par tout le monde. Le commandant d'artillerie Martel, qui a le premier consenti à les accepter en remplacement de condamnés, s'en est repenti, je vous en réponds, attendu qu'il n'obtenait aucun travail de ces gens, qui ne sont bons à rien, qui sont encore plus ivrognes et paresseux que les libérés.

La Nouvelle-Calédonie est littéralement empoisonnée par cette population de libérés et de récidivistes qui constitue un danger permanent pour la population libre. A cet égard surtout, une revision de la loi et des règlements s'impose avec la dernière urgence.

J'ai pris note au passage d'un fait que M. Chailley-Bert vous a signalé : la disparition d'un rapport de M. Feillet qui date de 1895. J'étais en Calédonie à ce moment-là; je n'ai pas eu connaissance de cette disparition. Mais je peux vous citer un fait du même genre. En 1896, en rentrant en France, j'ai été tellement frappé par les nombreuses erreurs que j'ai trouvées dans le travail du rapporteur

des colonies de cette année-là que je m'en suis préoccupé. En cherchant des documents, j'appris que mon camarade, le général Borgnis-Desbordes, avait fait en 1887, à la suite d'une inspection de la colonie, un rapport très complet sur la transportation et sur l'emploi de la main-d'œuvre pénale, rapport auquel était joint un projet qui rentre absolument dans une idée que M. Chailley-Bert exprimait, c'est-à-dire l'armée pénale pour exécuter les travaux. J'en avais parlé à M. Riotteau, qui était rapporteur du budget en 1897. M. Riotteau m'a prié d'aller trouver le général Borgnis-Desbordes pour me procurer ce rapport; le général Borgnis-Desbordes m'a dit : « Je voudrais bien vous le donner, mais j'ai commis l'imprudence de ne pas en garder la minute et mon rapport a disparu du Ministère des Colonies. » Cela est très fâcheux parce que, d'après ce qu'on m'a dit, ce rapport était fort bien fait.

Mais ce fait me rend sceptique au sujet de la perte du rapport de M. Feillet!...

M. Chailley-Bert vous disait tout à l'heure : « Il y a des choses qu'il est regrettable que les gouverneurs ne puissent pas imposer. » Je vais vous en citer un exemple. Lorsqu'on a pris, sur tous les points de l'île, les 110.000 hectares réservés à l'Administration, qui était incapable d'en rien faire, il y avait en particulier un terrain qui se trouvait dans un endroit qu'on appelle Farino, à moitié chemin entre deux villages qui sont à 18 kilomètres l'un de l'autre; on avait pris ce terrain en 1884, alors que les villages existaient depuis 1870, et l'Administration, au lieu de mettre ses concessionnaires sur des terrains éloignés, dans le nord de l'île, par exemple, a pris plaisir à venir installer des concessionnaires d'origine pénale entre ces deux villages de colonisation libre qui existaient. Je me rappelle qu'à cette époque-là j'en ai fait la remarque à M. Pardon; je lui ai dit : « Je ne comprends pas qu'un gouverneur ne puisse pas empêcher une monstruosité pareille! » Il m'a répondu : « Que voulez-vous! je ne le peux pas, mes pouvoirs ne vont pas jusque-là. »

J'ai parlé, il y a un instant, de la population des libérés, qui augmente dans une proportion si redoutable. Il eût été logique, en présence de ce danger, de favoriser dans une très large mesure l'émigration libre, de manière qu'il y eût au moins dix hommes libres pour un libéré sortant du bagne, attendu que les libérés sont obligés de vivre aux dépens de la population libre. Eh bien, pas du tout! il n'y a pas d'argent pour envoyer en Nouvelle-Calédonie les colons libres. Vous en avez eu une preuve encore ces jours-ci : l'année dernière la Chambre avait voté un crédit de 100.000 francs pour l'émigration, on a réduit

ce crédit à 75.000 francs, et il est arrivé que le 1er septembre il ne restait plus un sou; on a demandé un crédit supplémentaire, mais il n'a été voté qu'en décembre et, comme il n'était utilisable que jusqu'au 31 décembre, il est resté inutilisé! Cependant le rapporteur de cette année-ci a fait le raisonnement suivant : « Nous avions voté un supplément de crédit de 25.000 francs qui n'a pas été employé, par conséquent nous allons réduire le crédit de 1899 »... On l'a réduit... savez-vous de combien ? de 5.000 francs! de sorte que le ministre des Colonies a, pour suffire aux dépenses de départ des émigrants, pour toutes les colonies, 70.000 francs pour 1899, c'est-à-dire une somme à peine suffisante jusqu'au mois de juillet.

Par contre, pour les familles des condamnés, il y a toujours de l'argent. Quand je suis retourné en Nouvelle-Calédonie, en 1893, j'avais sur le même bateau que moi différents jeunes gens, qui m'avaient demandé de les emmener en Nouvelle-Calédonie et qui sont venus me dire : « Nous ne comprenons rien à ce qui se passe. Nous avons sur le bateau, avec nous, des gens qui vont rejoindre des familles de condamnés; on leur a payé leur voyage en chemin de fer et donné un secours de route! » J'ai écrit immédiatement à M. Gabrié, qui est maintenant gouverneur de la Martinique, pour lui signaler le fait.

Sans doute, la situation des familles de condamnés n'est pas la même que celle des émigrants volontaires : la famille d'un condamné a perdu son chef, et les enfants, si la femme ne rejoint pas son mari, risquent de tomber à la charge de l'Assistance publique. Il n'en est pas moins vrai que l'opposition entre ces deux situations est choquante pour les familles honnêtes, — d'autant plus que les résultats donnés par ces rapprochements conjugaux sont loin d'avoir réalisé tout ce qu'on s'en promettait.

Tout à l'heure, M. Chailley-Bert a rapporté un chiffre que je n'avais pas remarqué dans le compte rendu d'une réunion de la Société d'il y a deux ans, réunion à laquelle j'ai beaucoup regretté de n'avoir pas assisté; il a rappelé que M. Pardon aurait affirmé qu'en 1884 il n'y avait que vingt-huit colons agricoles non déportés. Je crois pouvoir affirmer que ce chiffre est inexact, attendu qu'à cette époque-là, l'industrie de l'élevage du bétail en Nouvelle-Calédonie était à son maximum. On y comptait à peu près 120.000 têtes de bétail et j'ai eu entre les mains une liste comprenant plus de 100 éleveurs. Ces éleveurs n'étaient pas du tout des déportés, et à mon avis le chiffre 28 doit être plutôt celui des déportés qui étaient encore dans la colonie en 1884, car, après la loi d'amnistie, il n'en était resté qu'un très

petit nombre; j'ai ici le résumé de la liste électorale de 1898 : elle porte vingt colons, anciens déportés.

Je n'ai pas le recensement de 1884; mais celui de 1887, qui ne devait pas en différer beaucoup, accuse une population libre de 5.585 personnes (hommes, femmes et enfants). On voit donc que, selon toutes probabilités, il s'en fallait de beaucoup que le nombre des colons agricoles non déportés fût seulement de 28.

M. le pasteur Arboux, *aumônier des prisons de la Seine*. — Je désire exprimer des réserves au sujet de l'opinion émise par M. Louis Simon sur les relégués. Lorsque, comme nous, aumôniers, on voit à quel degré de démoralisation une certaine catégorie de ces condamnés est parvenue, on comprend à merveille l'effroi qu'ils ont inspiré au législateur de 1885, et, comme il faut bien les laisser sortir, on se dit non seulement qu'ils nous font courir de grands dangers par leur présence, mais encore qu'ils deviendraient, pour des jeunes gens vivant à leur contact, des corrupteurs qu'il faut à tout prix éloigner. Je sais bien que c'est là une considération étrangère à la colonisation pénale, mais j'estime qu'en étudiant la question à un point de vue général, cet argument a sa valeur.

On a dit souvent, et avec trop d'insistance peut-être, que la transportation ne produit aucun effet d'intimidation sur les condamnés aux travaux forcés. On n'en saurait dire autant de la relégation. Il n'y a qu'à voir avec quelle unanimité ceux qui ont été condamnés à cette dernière peine épuisent tous les recours, les appels, les pourvois, et quels efforts vraiment désespérés ils tentent pour y échapper!

Lorsqu'ils écrivent, soit à leurs familles, soit aux personnes qui veulent bien rester en relations avec eux par charité, ils demandent surtout la relégation individuelle, c'est-à-dire en somme une certaine liberté, en même temps que le moyen de se soustraire, en revenant à leur véritable métier, à certaines tâches qu'ils peuvent trouver trop pénibles ou à certaines professions pour l'exercice desquelles ils estiment n'avoir point une aptitude réelle.

Je ne crois pas qu'on puisse encore, comme l'a fait M. L. Simon, prononcer une condamnation définitive contre la relégation individuelle. On n'a pas poursuivi son essai avec une persévérance suffisante et, par suite, ces résultats n'ont rien de probant. Il faut continuer — on le fait chaque jour, d'ailleurs, cet essai. Les statistiques qu'il nous fournira seront de la plus haute importance pour étayer notre jugement.

A mon avis, bien qu'il soit vrai que les relégués sont habituelle-

ment usés, c'est surtout moralement que cette observation est fondée. Rien n'est plus clair, ni plus exactement publié que le rapport annuel concernant les individus auxquels la loi du 27 mai 1885 a été appliquée. Or on ne saurait prétendre, après l'avoir consulté, que tous les relégués sont âgés et incapables de travail. Il y a une certaine proportion d'adultes vigoureux et de jeunes gens bien portants. Il faut apprendre à en tirer parti.

Enfin, ce qui contribue peut-être à entretenir l'hésitation de ceux qui n'ont pas de système préconçu touchant l'efficacité des peines et leur mode d'application, qui ne sont déjà par avance les amis ni les adversaires, soit de la colonisation, soit de telle ou telle méthode d'éducation pénale, ce sont les fréquentes questions que posent les intéressés et leurs vœux nettement formulés, lorsqu'on parle de la suppression possible de la relégation.

M. Chessé, *ancien gouverneur de la Guyane.* — M. le comte d'Haussonville a parlé tout à l'heure de l'embrigadement des relégués dans des sections mobiles organisées à l'image des compagnies de discipline en Algérie. C'est, je crois, ce qu'il faut faire. Pendant mon séjour en Guyane, j'ai proposé, dès 1883, à l'occasion du budget de 1884, de constituer de véritables pelotons de pionniers pour les employer à la confection des routes, au creusement et au curage des fossés et canaux, etc... (1). C'est sous cette forme, pensé-je, qu'on aurait dû les utiliser, au lieu de songer à cette utopie qu'est la colonisation pénale. On a fait de nos transportés une sorte de classe de citoyens privilégiés, pour lesquels on a organisé des « ateliers nationaux », des établissements agricoles », etc. J'aurais même pu faire des économies sur le budget pénitentiaire, et j'aurais fait du travail, ce qui est plus important encore que les économies. J'aurais même moralisé les travailleurs dans la mesure du possible, car le travail est le meilleur moyen de moralisation.

D'ailleurs, le plan des travaux à exécuter en Guyane a été tracé dès 1776-1777 et, encore aujourd'hui, il n'y aurait qu'à l'utiliser pour faire de la Guyane une de nos plus belles colonies. Mais ce sont là des questions complexes, et ce n'est certainement pas en quelques minutes qu'on peut les discuter.

M. Leveillé, *ancien député, professeur à la Faculté de droit.* — Je demanderais volontiers la parole, car la question traitée est sérieuse;

(1) *Revue*, 1896, p. 387. — *Conf.*, sur les routes, p. 375.

mais je regarde l'heure et je pense, comme M. Chessé, que ce n'est vraiment pas en quelques minutes qu'une réponse peut être faite même aux observations principales qu'a présentées M. Chailley-Bert. Je suis d'accord avec lui sur beaucoup de points ; je suis en désaccord sur plusieurs ; il me faut le temps de m'expliquer...

M. le Président. — Notre séance ordinaire du 3e mercredi étant prise, le 19 avril, par la réception de nos collègues étrangers, nous pourrions, si l'Assemblée y consent, tenir une séance extraordinaire mercredi prochain pour l'audition de M. Leveillé et la fin de cette très intéressante discussion..... *(Assentiment général.)*

Dans ces conditions, je vais lever la séance, en continuant la discussion au 22 mars.

La séance est levée à 6 h. 25 m.