SÉANCE EXTRAORDINAIRE

DE LA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PRISONS

DU 22 MARS 1899

Présidence de M. Georges Picot, *Président.*

La séance est ouverte à 4 heures.

Le procès-verbal de la séance du 15 mars, lu par M. Bessière, *Secrétaire adjoint*, est adopté.

Excusés : MM. Maurice Lebon, André Lebon, Ursleur, Franck-Chauveau, Et. Flandin, Berthélemy, Bérenger, Tommy Martin, Hermance, Lambert, etc.

M. le Président. — La discussion du rapport de M. Chailley-Bert est reprise.

Vous vous souvenez que notre dernière Assemblée a demandé une réunion extraordinaire pour reprendre une discussion qui s'était ouverte de la manière la plus intéressante.

Je donne d'abord la parole à M. de Lavergne, qui désire présenter, au point de vue administratif, quelques observations en réponse à M. Chailley-Bert.

M. de Lavergne, *directeur honoraire au Ministère des Colonies.* — J'ai eu la bonne fortune, pendant les trente-quatre années que j'ai passées au service de l'État, d'avoir pu étudier dans tous ses détails la question discutée devant vous et je vous demande la permission de formuler mon opinion.

Sans repousser absolumen la peine de la transportation, M. Chailley-Bert a critiqué, non pas la loi du 30 mai 1854, mais l'application qui en a été faite.

D'après lui, cette loi devait avoir quatre buts : 1° rendre la peine des travaux forcés plus intimidante et plus dure; 2° débarrasser la métropole de criminels dangereux et qui fatalement devenaient, au sortir du bagne, des récidivistes redoutables; 3° permettre aux moins mauvais, après un temps d'épreuve suffisant, de se reclasser dans une société nouvelle plus disposée que notre vieille société à accueillir ces hommes flétris par la justice; 4° subsidiairement, faire contribuer la main-d'œuvre pénale à l'exécution de travaux publics et au développement économique, industriel et agricole des colonies désignées pour recevoir des condamnés aux travaux forcés.

M. Chailley-Bert pense que de ces quatre buts un seul a été atteint.

Il n'a pu nier, en effet, que la métropole avait été débarrassée de malfaiteurs dangereux, qui menaçaient et nos personnes et nos propriétés.

A ce point de vue, l'un des principaux vœux du législateur de 1854 a été rempli et l'on peut ajouter que la loi du 27 mai 1885 sur les récidivistes a rendu le même service à la métropole.

On a prétendu que la peine des travaux forcés, appliquée dans les colonies, n'est pas intimidante et on a rappelé qu'une loi de 1880 avait dû punir d'une manière spéciale les crimes commis dans l'intérieur des prisons par des individus préférant la transportation à la réclusion et à l'emprisonnement.

Malheureusement les lois pénales, quelque dures qu'elles soient, ne sont pas toujours une barrière suffisante contre les mauvais instincts de ces hommes, en lutte ouverte avec la société.

La peine de mort n'arrête pas les assassins. La prison n'inspire pas une bien vive crainte aux voleurs et aux escrocs, car nous voyons trop souvent des récidivistes incorrigibles la quitter à regret et y revenir avec plaisir.

Enfin la loi de 1880 n'a pas empêché les détenus de commettre les attentats les plus graves dans les prisons où ils subissaient leur peine.

D'ailleurs, si on a pu, à une certaine époque, reprocher justement à la peine des travaux forcés d'être trop douce, il ne faut pas oublier que des règlements nouveaux ont complètement modifié cette situation regrettable.

Préoccupé, comme beaucoup de bons esprits, de l'insuffisance et de l'imperfection des règlements rendus en exécution de la loi de 1854, je demandai au Ministre d'alors de charger une Commission d'étudier les réformes nécessaires.

Cette Commission, présidée par M. le conseiller d'État Dislère, ancien directeur des colonies, et à laquelle voulurent bien prêter le concours de leur haute expérience et de leur grand savoir, M. Babinet, que nous regrettons de ne pas voir ici parmi nous, et M. Leveillé, que vous allez entendre tout à l'heure, était composée de représentants des Ministères de la Justice, de l'Intérieur, de la Marine et des Colonies.

Depuis le 15 mai 1889, cette Commission, qui est permanente, a travaillé sans bruit.

Elle a fait tout d'abord cette enquête que demandait l'autre jour M. Chailley-Bert. Elle entendit des magistrats, des administrateurs, des militaires qui avaient vu de près les colonies pénitentiaires; puis elle élabora toute une série de règlements qui sont devenus, suivant l'expression heureuse du rapporteur de la loi de 1854, la loi vivante de la transportation.

Je citerai les plus importants de ces actes :

Décret concernant les cafés, cabarets, débits de boissons, hôtels;

Décret constituant les tribunaux spéciaux;

Décret déterminant les pénalités applicables aux condamnés aux travaux forcés;

Décret sur le régime des libérés;

Décret sur le régime disciplinaire;

Décret sur l'emploi de la main-d'œuvre des condamnés aux travaux forcés;

Décret sur le régime des concessions, etc...

Lisez ces documents (1) et vous pourrez vous convaincre que la Commission s'est constamment inspirée des principes posés d'une manière si nette dans cette loi de 1854, que M. Leveillé, bon juge en la matière, qualifie de chef-d'œuvre.

J'estime, quant à moi, que, si les administrateurs de nos colonies pénitentiaires, véritablement soucieux de leurs devoirs professionnels, se conformaient strictement aux dispositions de ces divers règlements, la peine de la transportation aurait bientôt reconquis le caractère d'exemplarité qu'elle a perdu par la faute de ceux-là mêmes qui avaient mission de l'appliquer.

Et cela est si vrai que l'un des directeurs les plus distingués de nos établissements pénitentiaires métropolitains me disait tout récemment encore : « Les détenus aujourd'hui ne considèrent plus la transportation comme un voyage d'agrément : les lettres qu'ils reçoivent des

(1) On les trouvera tous dans la *Revue pénitentiaire*.

colonies pénales détruisent peu à peu la légende de ces eldorados du crime et du vice. »

M. Chailley-Bert vous a dit que, sous le rapport de la régénération du condamné, l'article 11 de la loi de 1854 n'avait pas produit de bons résultats. Il a reconnu cependant que quelques concessionnaires d'origine pénale étaient parvenus à l'aisance et même à la fortune; mais il a ajouté bien vite que c'était une infime minorité et que la grande masse végétait ou retombait dans la misère et le vice.

Évidemment ceux qui rêvaient la régénération de la plupart des forçats par le travail, la famille et la propriété se berçaient d'illusions. On ne modifie pas aussi facilement l'espèce humaine et surtout cette espèce humaine formée du rebut de notre société.

Cependant, d'après les chiffres que j'ai pu me procurer, 1.300 libérés ou condamnés vivent actuellement sur leurs concessions, soit urbaines, soit rurales (je parle de la Nouvelle-Calédonie). Ce n'est pas une quantité négligeable. Je veux bien admettre que, sur ces 1.300 concessionnaires, tous ne sont pas hors d'affaire. Mais il résulte d'un document officiel fourni par M. Feillet, qu'il existait, en 1894, 650 concessions pouvant être considérées comme des établissements durables. Il y a, de plus, un élément dont on a peu parlé et qui cependant a rendu et rend encore de grands services à la colonisation libre. Ce sont les engagés chez l'habitant, les assignés, dont la situation est réglée par les décrets de 1891, 1894 et 1898.

850 individus sont placés sous ce régime de faveur, qui ne leur est accordé qu'à la suite de preuves certaines d'amendement. Ce sont des ouvriers de profession, des domestiques de ferme, des manœuvres; ils sont les précieux auxiliaires des colons libres. Presque toujours les demandes d'assignés ont dépassé le nombre des individus pouvant être placés dans cette situation privilégiée. Sous ce rapport encore, le but de la loi de 1854 a été atteint.

Donc, quand on vient vous dire qu'au point de vue colonial, la transportation a fait faillite, je crois pouvoir affirmer que cette assertion est démentie par les résultats.

Je laisserai de côté la Guyane, parce que je suis obligé de me borner. Je parlerai seulement de la Nouvelle-Calédonie, et je vais essayer de vous prouver que cette colonie doit uniquement à la transportation sa situation actuelle.

Avant l'arrivée du premier convoi de transportés, la Nouvelle-Calédonie n'était qu'une dépendance des établissements français de l'Océanie. L'autorité de la métropole était à peine reconnue dans certaines parties de l'île, où existaient encore des peuplades sauvages et

anthropophages. Son budget était de 300.000 francs, alimenté par une subvention de la métropole d'égale somme. Nouméa, le chef-lieu, qu'on appelait alors Port-de-France, était une bourgade composée de quelques cases en bois.

Aujourd'hui, Nouméa, qui compte 5.000 habitants, débarrassée par la main-d'œuvre pénale de la butte Conneau, qui arrêtait son développement, avec des rues bien tracées, une conduite d'eau, une église, un temple protestant, les hôtels du Gouvernement, de la direction de l'Intérieur, du commandant des troupes, des inspecteurs généraux, du directeur de l'Administration pénitentiaire, forme un centre important en communication avec toutes les parties de l'île par un télégraphe aérien. Tous ces travaux sont l'œuvre de la transportation.

Les Messageries maritimes et un câble relient la colonie à la métropole. La durée de la traversée, qui était de trois mois, est réduite à moins de trente jours. On peut recevoir une réponse de la Nouvelle-Calédonie en quelques heures.

L'industrie pastorale s'est développée avec une extrême rapidité et l'on a pu se passer, depuis longtemps, du bétail importé d'Australie. Certains éleveurs ont pu réaliser de très beaux bénéfices, qu'ils n'ont malheureusement pas employés à l'amélioration de la race bovine.

L'industrie minière a eu aussi son heure de prospérité, et, si elle est moins active aujourd'hui, cela tient à des causes économiques indépendantes de la question qui nous occupe.

Des routes, des ponts, des quais ont été construits. Si les plans ont été mal conçus, si des travaux plus urgents ou plus utiles n'ont pas été exécutés, à qui la faute? — Ce n'est pas en tout cas à l'Administration pénitentiaire, à laquelle on ne demandait que des hommes et souvent de l'argent.

Des terrains ont été défrichés et ont été mis à la disposition de colons libres introduits à grands frais.

La Nouvelle-Calédonie, qui doit être un des points d'appui de la flotte, possède déjà quelques fortifications.

Enfin son budget atteint aujourd'hui plus de 3 millions.

A qui doit-elle toutes ces choses? A la transportation, et, si l'Administration pénitentiaire a dépensé plus de 100 millions dans l'espace de trente-cinq ans, on peut affirmer que la colonie, les colons, les négociants ont profité dans une large mesure de cette manne métropolitaine.

La Nouvelle-Calédonie peut donc repousser la transportation, comme sa voisine l'Australie; mais elle ne peut nier les nombreux services que lui a rendus la main-d'œuvre pénale.

Il convient d'ajouter que, si la transportation a cessé de plaire, c'est que, depuis quelques années, le Département a voulu mettre un frein à l'exploitation de la main-d'œuvre pénale au profit de certains intérêts privés : il a entendu que l'Administration pénitentiaire cessât, suivant l'expression pittoresque d'un ancien conseiller général, d'être la « vache à lait » de la colonie.

J'aurais encore beaucoup de choses à dire : je pourrais critiquer la colonisation libre telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui, rappeler ses erreurs et ses déboires, raconter l'expérience lamentable de la Ouaménie, plaindre les malheureux émigrants partis confiants dans l'avenir et riches de quelques milliers de francs, et revenus complètement ruinés.

Mais, je ne veux pas être un prophète de malheur et, colonial avant tout, je désire que ces tentatives réussissent. Je souhaite que les 100.000 colons qu'on a dit, un jour, pouvoir s'installer en Nouvelle-Calédonie puissent y vivre, tout en me demandant si les 2 millions d'hectares de terre de cette colonie, dont 300.000 à peine sont cultivables, pourront nourrir une telle population! Malgré tout, je ne puis m'empêcher d'exprimer la crainte que la Nouvelle-Calédonie, en repoussant prématurément le concours de la main-d'œuvre pénale, n'ait, comme le paysan de la fable, tué la Poule aux œufs d'or.

Quoi qu'il en soit, sans vouloir prétendre que tout soit parfait dans la transportation, je reste un partisan convaincu de cette peine et, grâce à Dieu, je ne suis pas le seul! Je marche avec des criminalistes, des jurisconsultes, des administrateurs éminents, et nous avons derrière nous cette foule d'ouvriers, de paysans, de commerçants, d'industriels, de rentiers qui veulent vivre en sécurité et qui sont heureux de penser que, chaque année, 1.500 ou 2.000 malfaiteurs sont mis dans l'impossibilité de nuire.

Aussi ceux qui rêvent l'abrogation des lois de 1854 et de 1885 feront-ils bien de consulter au préalable cette excellente conseillère qui s'appelle l'Opinion publique!

M. Leveillé, *professeur à la Faculté de droit*. — Messieurs, le problème de la transportation est, vous le savez, extrêmement touffu, et vous me permettrez, pour ménager vos instants, de n'en prendre que l'essentiel. Je serrerai d'un peu près les questions, en ne m'arrêtant même qu'aux questions principales.

Je crois, comme le disait tout à l'heure M. de Lavergne, que le législateur de 1854 a écrit un chef-d'œuvre. Plus je vieillis, plus je suis convaincu qu'il y a dans l'acte de 1854 une législation idéale.

Deux principes, au premier abord discordants, ont pris corps dans cette loi excellente.

Le premier est celui d'une répression énergique. Comment le texte est-il conçu? « Le condamné aux travaux forcés est astreint aux travaux les plus pénibles de la colonisation. » Il est impossible d'être plus ferme et plus dur.

Mais un second principe est en même temps posé, qui fait sa part au relèvement possible du condamné. Je ne suis pas de ceux qui croient beaucoup au relèvement des malfaiteurs. Cependant peut-on supprimer cette idée? Non. C'est au contraire le devoir du législateur de faire le possible et l'impossible pour que ce miracle devienne fréquent. Malheureusement, quand on consulte les statistiques qui concernent soit la prison, soit la transportation, on est obligé de constater la faiblesse des résultats; cela ne vous empêche cependant pas, Messieurs, de persévérer dans votre œuvre si méritoire de patronage des libérés.

Eh bien! Qu'y a-t il, à ce point de vue du relèvement possible, du relèvement souhaitable des hommes frappés par la justice dans cette belle loi de 1854? J'y trouve deux procédés indiqués. C'est d'abord l'assignation, c'est-à-dire le placement chez un colon d'un ou de plusieurs condamnés en nombre très limité; mais cette assignation a un caractère essentiel : elle est une récompense; elle suppose une expiation préalable, un retour au bien accompli, dans une certaine mesure, tout au moins. Tout ici est relatif, Messieurs; nous n'avons pas la prétention de faire de nos forçats des héros, ni des saints; nous ne sommes pas difficiles, hélas!

Puis il y a un second ressort; c'est la mise en concession, c'est-à-dire l'attribution d'un lot de terre, accordé à un individu qui, en France, n'avait ni feu ni lieu. Cet individu peut, à la condition de travailler un peu, à la condition de ne pas commettre un nouveau délit, mériter et conserver les faveurs de l'Administration. Il peut devenir propriétaire; il pourra, avec les éléments qu'on trouvera sur place ou bien autour de lui, devenir père de famille.

Je reconnais que tout le système n'est pas commode à organiser; mais il est bon, Messieurs, que dans une loi de répression il y ait un grain d'utopie; c'est l'honneur de la loi sur la transportation d'avoir montré un coin de ciel bleu dans l'enfer du bagne. On a réussi quelquefois, d'ailleurs, dans cet effort de relèvement; donc la loi est bien faite.

Il y a toutefois, dans l'acte de 1854, une idée qui est devenue fausse par son exagération. Le législateur a voulu faire de la colonisation par les forçats — ceci je le comprends — mais il a voulu, en outre, faire de la colonisation pour les forçats : cela, c'est un rêve! Non pas qu'il n'y ait point, dans le nombre des condamnés, quelques épaves, quelques unités à sauver et à soutenir; ces unités, nous devons les aider dans la mesure du possible, et je ne regrette certainement pas les mesures bienveillantes qui sont écrites dans les textes, mais le forçat ne peut pas être systématiquement sa fin à lui-même et c'est là que réside l'erreur de la loi.

Qu'est devenue maintenant la transportation dans la pratique? J'ai lu sur la transportation bien des articles de journaux ou de revues et bien des livres, j'ai assisté à bien des discussions, j'ai moi-même souvent pris la parole sur ce sujet. Depuis vingt ans, depuis que je fais du droit criminel, je m'en occupe. Ce ne sont pas les contradicteurs qui m'ont manqué; mais, quand derrière les contradictions théoriques j'aperçois des intérêts personnels qui sont ardents et exigents, alors j'y regarde de plus près. J'ai vu, par exemple, à de certains moments, des hommes juger très mal la transportation qui, à d'autres moments, disaient : « Il y a moyen de vivre avec elle. » En Nouvelle-Calédonie notamment, j'ai constaté ces courants et ces renversements de courants qui se suivent et qui ne se ressemblent pas...

Je n'ai pas seulement lu; j'ai visité les pénitenciers de la Guyane. J'y ai vécu deux mois; à moins de me faire condamner, je n'y pouvais rester au delà de la durée de la mission dont j'avais été chargé. J'ai eu le temps de faire mon enquête; j'ai interrogé tout le monde : je n'ai pas cru tout le monde. Après avoir rassemblé des renseignements divergents, j'ai dû choisir entre tous ceux que j'avais recueillis. Des idées justes m'ont souvent été présentées par des hommes simples, mais qui, ayant fréquenté les condamnés, me soumettaient des observations que je n'avais pas trouvées dans les livres.

Lorsque je suis revenu en France, la Société générale des prisons, un peu plus tard, résolut, en vue du Congrès international de 1895, de produire un volume où seraient exposées toutes nos institutions pénitentiaires. Une Commission, présidée par M. Babinet, fut chargée de préparer un chapitre sur la transportation. Nous eûmes des séances nombreuses; de nombreux témoins furent entendus; une véritable enquête fut poursuivie; les procès-verbaux en sont soigneusement gardés dans nos archives. Je fus prié de rédiger le rapport. A ce moment ai-je songé à dissimuler, si peu que ce fût, les défaillances et les faiblesses de la transportation? Je les ai mises, au contraire, en plein relief. Est-ce que c'est en fermant les yeux du public qu'on défend une institution critiquée? On doit bien plutôt confesser fran-

chement les fautes commises, afin qu'elles puissent être corrigées sans retard et sans marchandage.

J'ai employé à ce moment dans mon rapport un mot que je répète volontiers : « La transportation française a eu deux maladies successives : la première, ce fut l'énervement de la peine; la seconde, ce sont les abus financiers. »

L'énervement de la peine! Il est évident qu'on n'avait peut-être pas surveillé d'assez près le régime; on y avait apporté des adoucissements trop grands et trop rapides.

La ration, par exemple, était assurée aux condamnés, qu'ils travaillassent ou qu'ils ne travaillassent pas. Il y avait là une faute manifeste. Dire à un homme qui n'a pas beaucoup de zèle à la besogne : « Nous allons d'abord vous assurer le déjeuner et le dîner; mais après cela, nous comptons bien que vous travaillerez », c'est l'inciter à ne rien faire.

Le droit au salaire n'est pas inscrit dans la loi; ce droit n'existe qu'au profit des condamnés à des peines moindres, l'emprisonnement et la réclusion; avec beaucoup de raison la loi l'a refusé au forçat. Eh bien! Dans la pratique, des salaires, qui encore une fois n'étaient pas dus, étaient attribués au transporté.

On avait encore organisé des classes successives, que devait l'une après l'autre franchir le condamné. Or, il avançait de classe trop vite. On le traitait comme un de ces sous-lieutenants ardents qui, à force de multiplier les actions d'éclat, gagnent en peu de temps un second et même un troisième galon. Le forçat allait trop vite, pouvant en trois ans arriver à la première classe. Ce n'était même pas un individu déterminé qui, à raison de ses efforts personnels, escaladait ainsi les gradins, c'était bien plutôt la promotion tout entière ou presque entière qui avançait automatiquement, à l'ancienneté. Tel n'était pas l'esprit de la loi; la peine s'évanouissait ainsi prématurément.

Quant à la répression des nouveaux crimes ou des nouveaux délits que pouvait commettre le forçat sur les pénitenciers, elle était dérisoire. J'ai été stupéfait quand j'ai étudié quelle était en pareil cas la jurisprudence de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie. Un forçat commettait-il un assassinat? on l'envoyait devant un conseil de guerre; il y était condamné à mort; mais il obtenait toujours une commutation de peine et, dès lors, il recommençait. Il en est parmi les transportés qui ont impunément commis trois meurtres successifs; on ne touchait pas à ces têtes-là! Pour moi, cette sorte d'impunité était un scandale. Mais le forçat ne devenait pas toujours un assassin;

il se rendait au bagne coupable d'un crime moindre; alors il n'avait vraiment rien à craindre; il était déjà condamné, par hypothèse, à perpétuité ou pour une longue durée aux travaux forcés; il n'avait pas à redouter qu'on le mît en prison ou qu'on le dirigeât sur une maison centrale fermée. Il continuait à vivre au grand air; sa peine des travaux forcés était seulement allongée, si elle pouvait l'être; ou bien la peine d'emprisonnement ou de réclusion prononcée contre lui ne prenait rang, pour l'exécution, qu'après l'achèvement des travaux forcés; c'était une condamnation à terme lointain, dont le futur patient se moquait et que les juges infligeaient à contre-cœur, car ils sentaient le ridicule de leur rôle et le vide de ce châtiment à échéance retardée.

Le régime des concessions était-il meilleur? On donnait à un individu une concession qu'il ne payait pas. On lui accordait en même temps trente mois de vivres; il commençait par les manger et, quand c'était fini, il demandait à rentrer au pénitencier. Je ne sais pas, en vérité, si plus tard il n'aurait pas pu solliciter une seconde concession, quitte à l'abandonner une fois de plus encore.

C'est cette interminable série de défaillances qui avait convaincu les malfaiteurs métropolitains des agréments supérieurs de la transportation. Dans ce monde de praticiens calculateurs, la transportation faisait prime. Quand un accusé traduit en Cour d'assises était condamné à la réclusion, il faisait la grimace; mais, s'il était condamné aux travaux forcés, il disait dans un bel élan : « Partons pour la Nouvelle! »

Je n'ai pas visité beaucoup de maisons centrales de France et je n'ai pu, dès lors, en faire la comparaison serrée avec les pénitenciers transatlantiques; mais j'avoue que les maisons centrales que j'ai vues m'ont effrayé. Elles m'ont paru horribles dans leur organisation monotone et glaciale. Comparer ces lugubres immeubles avec le grand air, avec le beau soleil de la Calédonie, c'est rapprocher le jour et la nuit, et je comprends la légende qui, par l'effet des contrastes, préconisait la Nouvelle comme un Eldorado.

Sur ce point donc, je crois que tout le monde s'est trouvé d'accord. Avons-nous demandé que ce régime durât? Nous avons, au contraire, demandé des changements radicaux et, tout à l'heure, M. de Lavergne vous disait, avec juste raison, que personne n'avait travaillé plus que l'Administration pénitentiaire à redresser ces erreurs. Je crois qu'en signalant les faits et en nous attelant à cette tâche, nous n'avons pas fait de mauvaise besogne, car nous avons retrempé la peine, et nous avons apporté des corrections sur tous les points spéciaux que j'ai tout à l'heure indiqués.

J'ai cependant entendu dire ici que les gouverneurs n'observaient pas les nouveaux règlements. Eh bien! Mettez-les en accusation, ou que le Ministre parle à ses fonctionnaires d'une façon ferme, ou qu'il les fasse inspecter par des gens sérieux. Je ne peux croire que les règlements nouveaux ne soient pas exécutés. S'ils sont inexécutés, ce n'est pas en tout cas la faute des hommes qui les ont préparés. En arrivant dans cette salle, j'entendais l'un de vous, qui est un ancien magistrat, dire, en parlant du régime pénitentiaire : « Quand le régime pénitentiaire ne réussit pas, les vrais coupables sont les agents d'exécution. » Je suis de cet avis; mais, pour moi, les vrais coupables sont les chefs, bien plus que les agents subalternes. Je ne puis, en somme, admettre un instant que nos règlements de réforme soient protestés par les fonctionnaires qui doivent les appliquer. Cela me paraît impossible!

La seconde maladie de la transportation s'est produite en Nouvelle-Calédonie. Je l'ai apprise un peu tardivement et d'une façon qui resta longtemps vague. Il s'agit d'abus financiers dont a souffert le budget de la métropole. Je suis de ceux qui essaient de défendre ce pauvre budget métropolitain.

Voici exactement ce qui se passait ; les faits sont maintenant assez connus pour qu'il me suffise d'en dire quelques mots :

Certains particuliers avaient obtenu de hauts administrateurs ce qu'on a appelé les contrats de main-d'œuvre pénale. Ils s'étaient fait promettre cent, deux cents ou trois cents forçats par contrat. Ces contrats ne faisaient pas de bruit, surtout en France, où ils étaient ignorés. Personnellement, je m'occupais alors de droit criminel et de transportation théorique; j'étais à mille lieues de soupçonner de pareils actes et je n'étais pas le seul qui restât dans une ignorance absolue de telles conventions.

Ces contrats auraient peut-être pu, sinon se justifier, du moins s'excuser un peu s'ils avaient été passés pour une courte durée; mais ils étaient conclus pour dix ans, pour quinze ans, parfois pour vingt ans. Et pour quel prix les hommes étaient-ils livrés? Pour un prix véritablement avili. On peut considérer que le forçat coûtait à l'Administration 2 francs par jour. Eh bien! On l'accordait pour une redevance quotidienne (et je crois qu'on ne payait pas pour les dimanches, ni pour les jours de pluie) de 1 franc, de 50 centimes par jour! Je trouve que ce n'est pas une opération à recommander, alors même qu'on ne l'envisagerait qu'au point de vue financier. Je sais bien que, dans l'industrie, on est parfois réduit à l'obligation de vendre à prix coûtant, même au-dessous du prix coûtant. Mais, dans

ces cas-là, on s'arrange de façon que le sacrifice soit court; on ne s'engage pas, à titre ferme, pour des périodes de dix et de vingt ans.

Ces contrats étaient-ils publiés? Pas du tout.

Ici, Messieurs, à la Société des prisons, vous avez de tout temps affirmé ce principe que la peine doit s'exécuter par voie de régie, qu'elle ne peut être administrée par un entrepreneur. Nous affirmions ce même principe dans nos Écoles de droit. Vous avez fini par le faire prévaloir dans les établissements de la métropole. Et à ce même moment, par une étrange contradiction, le principe de la régie, qui avait toujours fonctionné dans nos pénitenciers coloniaux, était renversé, sans aucune bonne raison, sans aucune consultation du Parlement.

Je disais, en commençant, que l'assignation d'un condamné chez un patron est une récompense et qu'elle suppose une période d'expiation antérieure. Dans les contrats de main-d'œuvre, on livrait les forçats à peine débarqués; ce n'étaient pas des hommes méritants qu'on choisissait, c'étaient des hommes quelconques. Était-ce permis par la loi? C'était défendu par l'article 11, qui n'admet pas que des forçats puissent, sans un stage et sans un châtiment préalables, être confiés à un particulier.

Suivant le caractère de l'employeur, suivant la nature de l'industrie, le régime de la peine variait du tout au tout. Il pouvait être trop indulgent, si l'employeur était un maître bienveillant; dans d'autres cas, c'était l'inverse, si l'employeur considérait le forçat comme une bête de somme; il essayait alors de tirer le rendement maximum de cet outil humain, et, quand l'outil était trop usé, l'employeur se retournait vers l'Administration et, son marché d'hommes à la main, lui disait : Remplacez-le!

Est-ce ainsi que les peines s'exécutent en France?

Voilà le premier abus financier, dont souffrait le budget métropolitain. Mais cet abus n'était pas le seul.

J'ai eu plus d'une fois la curiosité de lire, pour m'instruire, les journaux de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie. Je voyais qu'on se disputait beaucoup là-bas, comme en France ; mais je voyais, en outre, qu'en Nouvelle-Calédonie les habitants qui n'avaient pas obtenu ces contrats de main d'œuvre s'en plaignaient et critiquaient vivement l'Administration. Ils disaient et redisaient : « Comment se fait-il qu'il n'y ait que trois ou quatre personnes à obtenir ces avantages? Comment se fait-il qu'en République il y ait des privilèges, surtout sur un pareil terrain? »

A Paris, on finit par comprendre que les plaignants avaient un

peu raison et, pour les calmer, on mit des corvées gratuites de forçats à la disposition de la colonie. Je me souviens avoir lu une dépêche dans le Livre bleu, où il était écrit que le Département mettait gratuitement une corvée de douze cents hommes à la disposition de la colonie pour faire ses travaux. La dépêche ajoutait que, si douze cents hommes ne suffisaient pas, on en donnerait davantage. Un acte semblable ne pouvait manquer d'être bien accueilli dans la colonie. Mais qui donc, Messieurs, payait ces largesses? La transportation, ainsi gérée, se résume en une dépense; ce sont les métropolitains qui la supportent; quant à la recette, elle s'évanouit.

J'ai bien souvent entendu les criminalistes qui n'aiment pas la transportation s'écrier (c'est même leur grand cheval de bataille) : « La transportation est ruineuse... » Je le crois, Messieurs, avec des procédés semblables! Que diriez-vous, je vous prie, d'un commerçant qui aurait beaucoup de marchandises dans ses rayons, qui les aurait payées à ses vendeurs et qui les livrerait gratuitement aux amateurs? Vous le prendriez pour un fou, et vous ne seriez pas surpris qu'un aussi étrange opérateur fît promptement la culbute.

Voilà pourtant comment la transportation était conduite. La recette du service métropolitain disparaissait par suite de la gratuité accordée à la colonie.

Je comprends, parce qu'il faut être équitable en toutes choses, que les colonies qui ont le désagrément d'avoir des pénitenciers sur leur territoire, disent : « Quand nous employons les condamnés à des travaux d'utilité publique, vous ne devez nous imposer qu'un ta if réduit. » Je comprends si bien ce que ce contact des pénitenciers peut avoir de désobligeant pour les habitants que j'ai toujours approuvé et voté le principe d'un tarif réduit pour les colonies qui réclamaient la main-d'œuvre pénale pour exécuter des travaux publics sérieux. Mais enfin la gratuité absolue, qu'est-ce donc, sinon une subvention accordée par un Ministre ou par un Sous-Secrétaire d'État à une colonie sans l'assentiment des Chambres qui ignorent ces largesses?

Dans nos Écoles de droit, nous enseignons à nos jeunes gens que nos finances sont sévèrement contrôlées, que pas un centime ne se perd, qu'il y a des garanties multiples de l'exact recouvrement des impôts en France. Nous mettons au premier rang de ces garanties la Cour des comptes. La Cour des comptes n'a pas relevé cette violation régulière de nos lois.

Plus tard, quand je suis devenu député, j'ai dû lire d'un œil plus attentif les budgets; j'ai vu notamment un beau chapitre intitulé :

« Subventions aux colonies »; j'ai d'abord admiré la précision et la modestie des chiffres. Mais quand j'ai examiné le compte d'ensemble de la Calédonie, je me suis aperçu bien vite que ce compte n'était pas complet. M'étant occupé de la transportation, je me suis dit aussitôt : « Mais les 1.200 forçats livrés gratuitement n'y sont pas marqués; il y a donc des subventions qu'on oublie habilement de signaler aux représentants du pays? »

Si les abus financiers que je viens de rappeler (contrats de main-d'œuvre, corvées gratuites) avaient dû durer, s'il n'avait pas été possible de les guérir, je me serais joint aux adversaires de la transportation, parce que je n'admets pas qu'une Administration française puisse ainsi ouvrir illégalement des brèches dans le budget de l'État. Si la transportation n'avait pu vivre qu'au prix de tels moyens, j'aurais volontiers dit, comme un ancien : « Ramenez-nous à la cellule! »

Dès que nous avons connu ces faits, nous avons, il y a longtemps, entrepris contre ces fautes ruineuses une campagne laborieuse, pénible, qui nous a valu une fournée d'injures. Nous avons laissé passer les injures et nous avons persévéré dans notre devoir. Aujourd'hui la situation est certainement améliorée.

Nous avons demandé en premier lieu la refonte de tous les règlements de la transportation et je tiens à répéter que l'Administration pénitentiaire nous a, dans cette tâche, qui a été longue et ardue, loyalement aidés. J'estime que les règlements amendés font quelque honneur à la Commission.

Nous avons demandé, en second lieu, la cessation des abus financiers. Cela a été plus dur à enlever, nous nous heurtions là à des intérêts et à des influences. Cependant nous sommes arrivés à quelques résultats.

Ainsi, les corvées gratuites ont cessé... je le crois... je voudrais bien seulement qu'elles ne reprissent pas sous une autre forme et sous un déguisement plus raffiné... Enfin, je reconnais qu'elles ont cessé un moment et j'espère bien que c'est pour toujours.

Nous sommes en conséquence entrés dans la voie des redevances réduites. Je crois très sincèrement que c'est dans cette voie qu'il aurait fallu s'engager dès le début; car je n'établis pas du tout une opposition radicale d'intérêts entre les colonies et la métropole. Je considère que la colonie et la métropole sont deux associées; mais je n'admets pas du tout que de ces deux associées l'une ait tous les profits, tandis que l'autre gardera toutes les charges. Je suis depuis longtemps fonctionnaire de l'État, et je suis habitué à le défendre. Ce

n'est pas une sinécure. Car aujourd'hui beaucoup viennent à la curée. Je ne sais en vérité plus, depuis quelque temps surtout, par qui l'État est défendu. Nous avons ici, Messieurs, dans notre Société, des hommes éminents qui se livrent à de hautes méditations politiques. Moi, qui ne suis ni un philosophe, ni un sociologue de profession, je vous assure que je me demande quelquefois, avec une inquiétude patriotique : « Est-ce que chez nous l'État n'est pas en liquidation? »

Les contrats de main-d'œuvre, je les ai très ouvertement attaqués à leur tour. J'ai fait partie de la Commission de revision du Code pénal; j'ai dit à mes collègues : « Les forçats sont, depuis quelque temps, engagés par des contrats amiables à long terme; il n'y a pas de publicité donnée à ces contrats; j'estime qu'il y a là une violation expresse de la loi. Cela doit-il continuer? ou au contraire devons-nous condamner formellement de telles opérations? » C'était M. Ribot qui nous présidait. M. Ribot a beaucoup étudié le droit criminel. Il commença par répondre : « Comment voulez-vous que nous défendions des opérations qui ne peuvent se faire? L'illégalité serait tellement flagrante que ces contrats sont impossibles!... » Je priai la Commission de réprouver ces opérations parce que, si illégales qu'elles fussent, l'Administration les concluait. Je proposai d'ailleurs que la Commission ajournât sa décision, pour que chacun pût se renseigner et réfléchir à la solution que je préconisais. A la séance suivante, nous votâmes un texte qui, en dehors de l'assignation, ne permettait pas l'engagement ferme des forçats. Les forçats sous le coup de la peine appartiennent aux Pouvoirs publics. Ils ne peuvent pas être installés dans des ateliers privés. Si les particuliers ont besoin de main-d'œuvre, qu'ils prennent des assignés, qu'ils prennent des libérés. Mais les condamnés débarqués d'hier doivent subir une période pénale, non sous la main d'un patron, mais sous la main des agents de l'État.

En écrivant ce texte prohibitif, nous étions mus par cette pensée que de telles conventions, contraires à la loi de 1854, sont nulles et frappées d'une nullité d'ordre public.

J'ai appris qu'on avait liquidé les contrats anciens; nous avions été tellement énergiques dans notre réprobation qu'on a compris qu'ils ne pouvaient subsister; mais j'ai entendu dire qu'il y avait eu de grosses indemnités payées! Je ne conçois pas, au point de vue du droit, que ces allocations aient été consenties. Il est élémentaire qu'un forçat, n'étant pas dans le commerce, ne peut faire la matière d'un contrat; ceux qui s'avisent de contracter sur de pareils sujets savent à quoi ils s'exposent. Il n'y avait donc pas seulement, pour vicier de telles conventions, une incapacité personnelle chez le Ministre ou le

Sous-Secrétaire d'État qui les avait signées; il y avait de plus nullité à raison de la nature de l'objet.

Voilà, Messieurs, quelques-uns des abus financiers que nous avons signalés, que nous avons combattus, mais qui ne sont pas une conséquence de la transportation, puisqu'ils se sont produits en violation du droit commun et de la loi spéciale.

On m'a dit bien souvent : « Vous critiquez l'emploi qu'on a fait des condamnés; mais jamais vous ne formulez de propositions personnelles. » Ai-je donc jamais pu prendre une initiative quelconque? Ai-je jamais pu présenter des propositions? Avec les mœurs que j'ai décrites tout à l'heure, comment voulez-vous que quelqu'un puisse arrêter un plan quelconque, avec l'espérance sérieuse de le voir accepté et suivi?

Cependant nous avons été plusieurs à risquer des propositions; je vais indiquer pour mon compte celles que j'ai faites. Elles sont déjà anciennes; en les revoyant aujourd'hui, il me semble que je ne m'étais pas absolument trompé.

Oui, j'ai proposé de nouveaux emplois de la main-d'œuvre pénale; on ne peut entretenir des condamnés pour qu'ils regardent le ciel et se croisent les bras. Dans notre Commission du régime pénitentiaire colonial, nous avons étudié les entreprises que nous pouvions aborder et exécuter avec nos forçats. Chacun de nous exprima ses idées et voici celles que je formulai : des procès-verbaux existent, qui constatent l'opinion de chacun.

Je demandai tout d'abord, avec d'autres collègues, que la main-d'œuvre pénale fût appliquée à la mise en état de défense de ce qu'on appelle aujourd'hui les points d'appui de la flotte. Nous étions un peu en avant des événements récents. Je ne suis pas militaire; seulement j'ai visité quelques-unes de nos colonies et je me suis aperçu d'une chose, c'est que nous avions eu autrefois des places fortifiées, aux Antilles, par exemple, mais que tout cela était singulièrement délabré. J'avais entendu souvent des officiers qui se plaignaient de la situation.

Je me souviens, notamment, d'une proposition précise que je fis et que j'ai brièvement rappelée dans le rapport que j'ai rédigé pour le Congrès de 1895, au nom de votre Commission de la transportation. Vous connaissez tous, Messieurs, nos colonies du Sénégal et du Soudan; vous savez qu'à force de ténacité, nous sommes arrivés, il y a déjà un certain nombre d'années, jusqu'au Niger. Je demandai, d'une façon très précise, que nous installions à Bamakou un pénitencier, limité comme nombre, composé d'ouvriers de métier (serruriers, forge-

rons, etc.). J'avais appris que sur ce point, à raison du climat, nous ne pouvions garder longtemps des ouvriers libres; ils tombaient malades; il fallait les rapatrier; quelquefois ils mouraient. Les forçats, s'ils meurent, je les plains; mais je suis moins sensible à leur disparition. Eh bien, disais-je, plaçons à Bamakou un atelier pénal de réparation; il entretiendra notre flottille sur le Niger, dans le bief qui va de Bamakou à Say. Il ne s'agissait pas de lancer des cuirassés. Quelques remorqueurs, avec quelques chalands, auraient suffi pour ravitailler nos postes semés le long des rives du fleuve et pour occuper le pays. Le lieutenant Caron venait justement de descendre jusqu'à Tombouctou. Nous pouvions aller jusqu'aux rapides qui ferment le bief. Un officier général de la marine qui siégeait parmi nous jugea sans doute que la compétence me manquait pour ouvrir un avis militaire. Bref, on ne fit rien. Or, il y a quelques mois, les Anglais ont pris position en amont de Say. Si le pénitencier que j'avais demandé avait été installé à Bamakou ou près de Bamakou, il nous aurait donné le moyen d'étendre et d'accentuer notre occupation sur le fleuve.

Voilà une de mes propositions. Elle est de beaucoup antérieure à l'incident de Fachoda.

J'ai été criminaliste longtemps; je ne le suis plus guère; car il y a dans la jurisprudence la plus récente d'une des chambres de la Cour de cassation des arrêts qui me surprennent, qui me troublent et que je ne m'explique plus. Je suis un peu devenu colonial. J'ai étudié, j'étudie encore, à l'étranger surtout, la question des chemins de fer de pénétration. J'avais demandé justement l'exécution de nos chemins de fer de pénétration par la main-d'œuvre pénale.

Je crois que dans l'Algérie et dans l'Ouest-Africain nous devons avancer rapidement. Nous devons marcher comme l'ont fait les Russes en Sibérie et dans le Turkestan.

Dans le but de m'instruire, je suis allé à Berrouaghia; j'y suis retourné. Ce n'était pas pour voir Berrouaghia, qui n'est pas beau; c'était pour examiner de près le point de départ possible d'un transsaharien. J'ai interrogé des officiers français, j'ai causé avec mon collègue Et. Flandin; ils m'ont dit que la ligne la plus nécessaire était celle qui prendrait la direction Berrouaghia-Laghouat. Eh bien! Qu'on fasse cette ligne et qu'on y emploie la main-d'œuvre pénale.

J'ai encore parlé récemment de cette question à Paris; j'espère qu'elle sera reprise.

La main-d'œuvre pénale peut nous aider dans l'exécution des voies ferrées. Le forçat ne fera pas, dans ces opérations lointaines, concurrence aux travailleurs libres. C'est dans des œuvres d'avant-garde que le Ministre des Colonies doit engager nos condamnés. Ceux-ci constituent un élément inférieur sans doute; mais, puisque nous en avons la charge, il faut nous en servir. Ne demandons à ces hommes, à la plupart d'entre eux tout au moins, que des efforts simples. Ils sont bien capables de faire des terrassements et tout au moins de poser et de boulonner des rails sur des traverses!

Il est enfin un genre d'entreprise auquel j'attache pour mon compte la plus grande importance. Il intéresse particulièrement la Nouvelle-Calédonie.

Je partage l'opinion de ceux qui pensent que la mise en valeur de nos colonies est le devoir de l'heure présente. Dans cette tâche ardue, la main-d'œuvre pénale doit jouer un rôle; seulement, je le disais en commençant, le forçat ne doit pas être, à lui tout seul, sa fin à lui-même; il doit travailler souvent pour les autres. Pour quels hommes devrait-il travailler surtout?

Nous ne nous expatrions pas facilement, nous Français; c'est un défaut. Je fais tout ce que je peux pour pousser nos jeunes gens hors d'Europe, pas trop loin cependant; car je tiens à les garder sur des territoires français et sous notre drapeau. J'ai plus d'une fois demandé que des terres domaniales, appartenant à l'État dans nos colonies, surtout dans nos colonies salubres, fussent mises en valeur par la main-d'œuvre pénale et que ces terres devinssent la dotation régulière de l'armée coloniale. Je trouve que nos soldats coloniaux sont admirables. Ils ne vont pas toujours par goût dans nos possessions lointaines; ils y vont par suite du devoir militaire. Mais ces braves gens nous ont conquis, au risque de leur vie, ces territoires dont nous paraissons aujourd'hui ne savoir que faire; ils seraient capables de les défendre, si nous leur donnions des concessions. J'estime d'ailleurs qu'ils les ont pleinement méritées. Je ne suis pas en principe partisan des concessions gratuites; mais je donnerais volontiers des concessions gratuites à des soldats coloniaux, parce que je trouve qu'ils les ont payées d'avance. Je crois que nous pourrions appliquer ce système en Algérie notamment, et le poursuivre même ailleurs avec énergie. Il y aurait là des œuvres durables à accomplir. Je ne suis pas, du reste, contraire à la colonisation individuelle; j'approuve ceux qui s'en occupent, mais je suis depuis longtemps et je reste le partisan réfléchi d'une colonisation militaire.

J'ai lu et relu les œuvres de Bugeaud. On lui reprochait de vouloir coloniser avec des militaires. Avec son robuste bon sens, il répondit : « Moi! mais je coloniserais avec n'importe qui, avec n'importe quoi!

Je coloniserais avec des soldats, avec des moines, avec des enfants assistés! » Il est lamentable qu'on n'ait pas, dès ce moment-là, appliqué ses idées; l'Afrique aurait été plus vite une terre française. Nous en sommes encore aujourd'hui à consolider notre influence là-bas! On parle actuellement plus que jamais de constituer enfin notre armée coloniale; mais il faut lui assurer des avantages positifs, tangibles. Les concessions amenées à l'état de rapport par les bras de nos condamnés doivent être accordées à ces hommes vaillants qui connaissent les colonies et qui nous les ont faites.

Je suis obligé de reconnaître toutefois que, depuis quelques mois, un incident s'est produit, qui n'est pas de mon fait et qui gêna l'exécution du plan que je viens d'esquisser. Vous avez vu que cette partie de mon programme reposait sur l'emploi des propriétés domaniales de l'État. On n'avait peut-être pas beaucoup éclairci autrefois cette question juridique du domaine de l'État dans les colonies. J'ai toujours cru, je l'avoue à ma honte, que l'État existait dans nos colonies comme en France. On s'est avisé récemment de discuter la question de savoir qui était propriétaire de ces grands espaces coloniaux sans maître. Ces domaines produisaient quelquefois des recettes, soit qu'on en louât, soit qu'on en vendît des parcelles; autrefois, c'était l'État qui encaissait sans difficulté les prix de vente ou les loyers; c'était logique, puisqu'il était propriétaire, et cela me paraissait une opération très régulière. Mais, à un certain moment, des colonies ont pensé que l'État recevait de ce chef trop d'argent; des Conseils généraux sont venus, qui ont dit : « Ces revenus feraient bien notre affaire. » Des discussions très vives se sont élevées alors. J'avais, de mon côté, étudié la question; elle me paraissait très simple au point de vue du droit. J'avais signalé cette fuite des recettes de l'Etat à deux Ministres des Finances, leur disant : « Voilà ce que j'ai constaté comme fonctionnaire; il faut mettre fin à ces abus. » On commença par me répondre : « Une fuite des recettes de l'État est impossible! Comment voulez-vous qu'une recette de l'État échappe à la perception? » Je répondis : « Veuillez contrôler. » Une Commission fut nommée; on me pria d'en faire partie. J'y soutins avec fermeté la thèse juridique que j'ai indiquée, disant : « Les terres sans maître sont, dans notre droit, propriété de l'État; par conséquent, c'est l'État qui doit encaisser toutes les recettes. » J'ai eu, dans la Commission, le regret de me trouver dans la minorité; d'autres combinaisons ont prévalu par la volonté de la majorité. On a, en somme, dépouillé l'État par des procédés élégants; mais enfin, comme la force ne signifie pas grand'chose à mes yeux, lorsque j'eus bien constaté que la majorité de la Commission entrait et voulait entrer de plus en plus dans une voie que je jugeais aussi désastreuse au point de vue des principes qu'au point de vue des faits, j'ai envoyé à l'honorable président de la Commission, pour être transmise aux Ministres, ma démission motivée, déclarant que je ne voulais, ni de près ni de loin, participer à une liquidation aussi compromettante pour les droits et pour les intérêts de l'État.

Cette question du domaine de l'État dans les colonies est-elle une question finie? Non. Il y a toujours moyen en France, pour le Parlement souverain, de rectifier les solutions incorrectes qui ont prévalu un instant. J'indique seulement que cette idée de mettre en valeur les terres domaniales de l'État par la main-d'œuvre pénale, au profit de l'armée coloniale, est une idée sérieuse, mais qu'elle est momentanément gênée par l'incident que j'ai rappelé.

Il est temps de conclure. Mes conclusions sont très nettes.

Je demande que le Gouvernement ait enfin le courage de prendre lui-même en main, d'une façon vigoureuse, la direction de la transportation, qu'il ne se laisse plus entraîner à la remorque des uns et des autres. L'exécution des peines doit se faire par voie de régie. C'est votre principe, Messieurs. Ce principe est vrai pour la transportation comme pour la prison.

Je demande que l'atelier pénal, exclusivement entretenu par l'impôt métropolitain, soit affecté, dans nos colonies, à l'exécution d'entreprises d'un véritable intérêt national. Les entreprises qui ont ce caractère ne manquent pas, à notre époque. Les contribuables supportent la charge des condamnés; il faut que ces derniers leur servent à quelque chose.

Mais, je conviens qu'on doit, avant tout, rappeler aux agents de l'État qu'ils sont par-dessus tout les agents de l'État. C'est un principe qu'il importe de rétablir dans nos mœurs administratives. Ce principe a subi une éclipse temporaire; il importe que l'éclipse soit courte.

Je crois que, le jour où le Gouvernement prendra résolument en main ces questions, il fera de grandes choses; il dispose d'hommes nombreux; si l'on en sème quelques-uns en route, cela vaut mieux que de sacrifier nos braves et honnêtes petits soldats; s'il y a des plâtres à essuyer dans les pays neufs, on peut les essuyer en partie avec la transportation. Il y a là une force utilisable.

C'est pour cela que je suis un partisan très ferme de la transportation, pourvu qu'elle soit conduite avec intelligence et avec intégrité.

Si je n'ai pas trop fatigué l'Assemblée par mes observations, je demande à dire quelques mots sur plusieurs points spéciaux qu'a

touchés M. Chailley-Bert et sur lesquels nous sommes le plus souvent d'accord.

M. Chailley-Bert et M. L. Simon recommandent qu'il y ait un triage, une sélection des hommes. M. Chailley-Bert, — qui est jurisconsulte, quoiqu'il se présente en simple colonial, — a parlé, en outre, de la servitude pénale, qu'il loue beaucoup.

Je suis partisan, comme lui, du triage des hommes; j'ai écrit quelque part que j'abuserais des sélections plutôt que de n'en pas faire. Il est évident, en effet, qu'un Code peut bien, sur le papier, prévoir et définir des catégories légales; mais, en dernière analyse, il nous faut régler le sort d'individus déterminés et nous avons le devoir d'étudier chaque individu en lui-même.

Quant à la servitude pénale, j'avoue que je n'ai pu entendre M. Chailley-Bert sans sourire un peu, car il est arrivé à une opinion que j'ai depuis longtemps exprimée et imprimée sur ce sujet. J'ai commencé mon instruction de criminaliste en lisant les livres, les vieux livres, où se transmet de siècle en siècle, à l'état de dogmes, la pensée des anciens. Mais j'ai voulu ensuite opérer sur le vif et prendre le contact des faits. Je suis allé étudier la cellule en Belgique et la servitude pénale en Angleterre. A force d'interroger les uns et les autres et de compulser les textes, j'ai fini par comprendre que la servitude pénale était une peine très composite, une peine extrêmement souple, comme l'a dit M. Chailley-Bert. J'ai visité avec soin, l'un après l'autre, les divers établissements qui correspondent, de l'autre côté de la Manche, à chaque étape de la peine. Je suis revenu d'Angleterre, enthousiasmé non pas précisément de l'application pratique qui en était faite, mais plutôt de la législation elle-même, qui avait construit ce merveilleux instrument.

Aussi, quand plus tard on m'a présenté comme un partisan outrancier de la transportation, j'ai dû répondre et j'ai répondu : « Mais la transportation elle-même n'est pas mon idéal; si j'en étais le maître, c'est la servitude pénale que j'introduirais dans notre Code. » J'ai manifesté cette opinion en termes non équivoques, il y a longtemps déjà, dans un article du *Temps*; je l'ai manifestée encore devant la Commission de revision du Code pénal. Si je n'ai pas déposé une proposition ferme, c'est que je sais combien, dans notre pays et à notre époque, on s'inquiète des moindres innovations. Les doctrines se cristallisent et il faut, pour être agréé, ne leur demander que le moins de sacrifices possible. Encore un coup, si cela avait dépendu de moi, j'aurais expressément écrit dans la loi la servitude pénale, au lieu et place de la transportation. C'est avec ce type qu'un Gouvernement intelligent peut tirer tout le parti possible des condamnés. Je ne suis donc pas, sur ce point spécial, l'adversaire de M. Chailley-Bert; je suis heureux, au contraire, d'apprendre que nous sommes désormais deux en France à estimer aussi haut la servitude pénale. Dans quelques semaines, un incident se produira d'ailleurs qui nous permettra peut-être d'introduire dans notre pratique l'équivalent approximatif de cette servitude, si parfaitement maniable.

M. Chailley-Bert a parlé, en second lieu, d'une organisation quasi-militaire des groupes de condamnés. Je suis encore, là, et depuis longtemps, de son avis. Je ne crois pas qu'il faille traiter avec trop de douceur les malfaiteurs, frappés par les tribunaux de peines sévères. On doit, sans doute, dans l'application des lois, montrer de la bienveillance aux hommes qui veulent se relever et qui le prouvent; mais on doit avoir par-dessus tout beaucoup de fermeté pour gouverner dans leur ensemble ces masses dangereuses. J'ai eu, pour mon compte, de bonne heure le sentiment que l'armée, qui repose avant tout sur l'ordre, avait trouvé dans les compagnies de discipline, ou dans les compagnies de disciplinaires, ou dans les bataillons d'Afrique (auxquels manque seulement le principe nécessaire de la sélection), des types excellents, desquels nous devrions nous rapprocher sans cesse. Aussi, quand je fus envoyé en Guyane, je dis immédiatement à l'Administration : « Je pars volontiers, mais je m'arrêterai en route, pour visiter les pénitenciers militaires; je veux causer avec les officiers, je veux voir les hommes ». Et j'ai étudié sur place une compagnie de discipline aux Saintes, une compagnie de disciplinaires coloniaux au fort Desaix, à la Martinique, comme j'ai étudié plus tard, et sur place encore, en Algérie et en Tunisie, les bataillons d'Afrique et les condamnés aux travaux publics.

Il me revient à l'esprit un souvenir. C'est M. Félix Faure qui m'envoya en Guyane. La veille de mon départ j'allai lui faire mes adieux. Il me dit alors : « Je viens de recevoir un rapport du gouverneur de la Guyane, qui est absolument dans les idées que vous m'avez exprimées... » Seulement M. Chessé avait sur moi une supériorité indiscutable; il avait porté l'épaulette et il connaissait beaucoup mieux que moi le mécanisme intérieur d'une compagnie et d'un bataillon.

Lorsque nous avons discuté ici, Messieurs, il y a trois ans, la question de savoir s'il était possible d'introduire dans les régiments réguliers et non plus d'envoyer confondus dans un bataillon quelconque d'Afrique les jeunes gens condamnés avec le bénéfice du sursis, j'avais fait une proposition ferme, à laquelle M. Chailley-Bert

se déclara favorable; et je disais : « Voilà, dans ces jeunes hommes, bénéficiaires de la loi de sursis, des individus qui sont le produit d'une sélection judiciaire. Ils ont été condamnés sans doute, mais un peu platoniquement. Le moyen le plus sûr de les sauver, ces jeunes gens que les magistrats eux-mêmes ne croient pas perdus, c'est de les placer dans un milieu honnête, sous la garantie d'une discipline serrée qui les remettra et les maintiendra dans le droit chemin. » Je me souviens que ce jour-là je fus rudement pris à partie par un des maîtres du barreau de Paris, qui se fit, avec son éloquence sobre et puissante, le défenseur de l'intégrité de nos régiments. Je fus ému de cette réfutation, d'autant plus que mon contradicteur de ce jour-là est un homme éminent entre tous et par la parole et par la pensée. Cependant vous savez que le Parlement a voté, dans sa disposition essentielle, le projet que nous avions esquissé dans cette salle. On fait quelquefois du bien sans faire du bruit; et il y a des questions qui cheminent et qui aboutissent, sans avoir été trop retardées au cours des discussions préparatoires.

Il est un dernier point sur lequel je désire m'expliquer; c'est la question des récidivistes. Cette question a amené un conflit d'opinion entre M. d'Haussonville et M. Chailley-Bert. M. Chailley-Bert ne veut pas des récidivistes; M. d'Haussonville, au contraire, considère qu'il faut les transporter avant tous autres. Ces messieurs, qui ont des conclusions opposées, ont, dans une certaine mesure, raison tous les deux; seulement ils se placent à des points de vue différents : M. Chailley-Bert a parlé comme colonial et M. d'Haussonville comme criminaliste.

Je dirai tout d'abord à M. d'Haussonville que je suis pleinement de son avis. Je crois que la loi de 1885, qui a décidé la relégation des récidivistes, vaut encore mieux, dans son principe, que la loi de 1854, qui s'applique aux seuls forçats. Je partage si bien l'idée de M. d'Haussonville que, dans la Commission de revision du Code pénal, j'avais proposé qu'on ne transportât plus ceux qu'on peut appeler des condamnés primaires. Moi, qui ne suis pas tendre pourtant pour les véritables malfaiteurs, je me disais qu'il était dur d'expatrier à perpétuité des condamnés primaires, fussent-ils coupables d'assassinat. Il peut y avoir eu un entraînement qui atténue l'horreur du crime; personne ne peut se dire, d'une façon absolue, incapable de commettre jamais un meurtre. J'avais obtenu de la Commission de revision que nous gardions la transportation pour les seuls récidivistes, pour les seuls professionnels.

Mais, quelques mois après, alors que nous préparions le Congrès

de 1895, quand je suis venu ici devant votre Commission de la transportation, présidée par M. Babinet, et que j'ai fait part du vote de la Commission extraparlementaire, dispensant sur ma demande les condamnés primaires de l'expatriation, je me suis heurté à l'opposition presque unanime de collègues dont j'apprécie plus que personne la science, l'expérience et la droiture. Un grand crime, m'objectait-on, équivaut bien à une quantité de petits délits. Je me suis interrogé moi-même et je me suis demandé si je ne m'étais pas d'abord trompé. Je suis alors retourné à la Commission extraparlementaire, j'ai rendu compte de la contradiction que j'avais trouvée ici et j'ai prié ceux-là qui avaient adopté ma proposition primitive de la soumettre à un nouvel examen. J'ai fait valoir les objections que vous aviez présentées et la Commission extraparlementaire s'est ralliée finalement à votre système. Je rappelle cette aventure pour montrer à M. d'Haussonville à quel point je suis partisan de l'expatriation des malfaiteurs d'habitude.

Je réponds ensuite à M. Chailley-Bert. M. Chailley-Bert, en repoussant la relégation des récidivistes, a manifestement raisonné comme un colonial. Il s'est dit que des individus déjà frappés par plusieurs arrêts de justice doivent être des hommes usés et par conséquent inutilisables. Je comprends sa préoccupation. Je l'ai eue comme lui et avant lui. Mais je dois rassurer un peu M. Chailley-Bert.

Il ne faut pas toujours, dans ces graves et redoutables problèmes de législation, n'étudier une question qu'à un jour donné, qu'à une heure donnée. Il faut, quand on le peut, suivre impartialement les faits dans leur développement et dans leur transformation. J'ai pu assister à plusieurs départs de condamnés; j'ai beaucoup appris en regardant les contingents qui allaient l'un après l'autre nous quitter. Le personnel des récidivistes qui s'embarquent maintenant ne ressemble déjà plus absolument au personnel des premiers convois. Dans les premiers temps, en effet, nous avions sur les bras de véritables habitués des maisons centrales; il y avait là un stock de vétérans qui sortaient de prison pour rentrer en prison; cette vieille garde est partie. Quand je l'ai vue monter sur les premiers bateaux, je me demandais ce que l'on en pourrait faire. Plus d'énergie, plus de muscles, plus de volonté ! Il aurait mieux valu, ce semble, diriger sur des hospices ces vaincus de la vie. Aujourd'hui, cela est triste à confesser au point de vue de la moralité publique, — mais nous atteignons des couches nouvelles, des couches jeunes; oui, de jeunes hommes, qui ont l'âge des transportés, ont doublé, triplé les étapes et, à peine majeurs devant la loi répressive, ils ont encouru la relégation qui

n'est due cependant qu'aux chevronnés de la Cour d'assises ou du tribunal correctionnel. Ce changement, qui s'est produit déjà dans l'âge des relégués, a modifié quelque peu ma manière de voir.

D'ailleurs, remarquez qu'il n'y a pas que des opérations de force à réaliser dans nos colonies. Je suis partisan de la culture arborescente; je crois que là notamment est le salut de la Guyane. Il y a parfois des défoncements du sol à faire qui exigent de la vigueur; mais il y a aussi à pratiquer la cueillette des fruits; on emploie à cette besogne peu épuisante des enfants, des femmes; on pourrait y employer également à la rigueur des demi-invalides.

S'ils refusent de travailler, l'Administration doit être armée; elle ne donnera la ration qu'à celui qui a travaillé. Pas de travail, pas de ration. La loi de 1885 avait été mal conçue par la Chambre, dans son premier texte, puisque les relégués avaient en quelque sorte le droit de se croiser les bras et d'errer partout à leur gré. Mais une campagne ardente a été dirigée contre ces erreurs meurtrières du premier projet; le Sénat a finalement introduit dans le texte officiel et l'obligation du travail, qui a sa sanction, et le cantonnement des hommes, qui ne permet plus le vagabondage de gredins oisifs à travers la colonie.

Il est, au surplus, dans la loi de 1885 un article qui joue un rôle important à propos de l'usure des hommes. Je veux parler de l'article 12, qu'interprète tout autrement que moi un savant magistrat, avec lequel je suis rarement d'accord, M. le président Lœw. L'article 12 dispose, en effet, que le relégué pourra être transféré dans une colonie avant l'achèvement de sa dernière peine. J'ai toujours pensé qu'en vertu de ce texte, l'Administration pouvait expédier aux colonies un condamné sans l'avoir préalablement anémié et fini dans les geôles de France. Il me semblait que garder sous les verroux pendant deux ans, trois ans, cinq ans un relégable pour le préparer ainsi au travail lointain, était un procédé inintelligent, qu'il ne fallait pas attribuer légèrement aux rédacteurs de la loi. M. le président Lœw donne un autre sens au texte. Suivant lui, l'Administration devrait retenir deux ans, cinq ans en France le relégable, jusqu'au bout de la peine prononcée; elle aurait seulement le droit, la deuxième ou la cinquième année presque terminée, d'ordonner le départ vingt-cinq ou trente jours avant l'échéance finale, ces vingt-cinq ou trente jours correspondant à la durée de la traversée que fera le bateau. Si la loi est exécutée avec ce rigorisme étroit, les effets en seront déplorables.

Dans notre revision du Code pénal, nous avons repris cette question de la relégation; nous avons repassé au laminoir cette peine qui fut d'abord assez mal trempée. Nous avons consacré l'idée qu'on

ne devait envoyer en Guyane ou en Calédonie que des hommes utilisables. C'est à ce prix et à ce prix seulement qu'on peut à la fois donner satisfaction et aux droits de la répression et aux intérêts majeurs de la colonisation.

J'ajoute un dernier mot à ces trop longues observations. J'ai soutenu avec chaleur la thèse de la transportation volontaire (1).

Je voudrais, en effet, vider un peu les maisons centrales. Je voudrais leur emprunter quelques-uns de ces gaillards vigoureux qui s'y étiolent et qui doivent être plus d'une fois préoccupés du sort qui les attend, quand sonnera pour eux l'heure de la libération. Ils doivent, s'ils ne sont pas gangrenés jusqu'à la moelle, se demander anxieusement ce qu'ils deviendront, ce qu'ils risquent de devenir, quand ils retomberont nus et flétris sur le pavé glissant des grandes villes. Je ne désespérerais pas, pour mon compte, d'un malheureux qui, condamné à l'emprisonnement ou à la réclusion, solliciterait de bonne foi son transfert dans une colonie pénitentiaire. J'ai parlé tout à l'heure du pénitencier spécial que j'aurais voulu planter à Bamakou, sur la rive gauche du Niger. C'est avec des transportés volontaires, triés, qu'il serait possible surtout d'entamer et de poursuivre des œuvres difficiles et sérieuses.

Donc choisissons les condamnés, et choisissons aussi les hauts fonctionnaires chargés de présider à l'exécution des peines lointaines. Le jour où le Gouvernement s'y résoudra et saura défendre envers et contre tous la fortune de l'État, c'est-à-dire la fortune des contribuables, ce jour-là, la transportation sera féconde. *(Applaudissements.)*

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Puisque le nom de M. Et. FLANDIN a été prononcé à propos de travaux publics en Algérie, je crois pouvoir vous indiquer les idées qu'il vous aurait exposées ici s'il n'avait été empêché d'y venir.

Ce n'est pas avec la main-d'œuvre européenne que M. Flandin voudrait voir exécuter les travaux nécessaires à la mise en valeur du sol algérien. L'Européen ne peut être employé à des travaux trop durs; sous le climat du sud algérien, il ne peut remuer la terre sans danger.

C'est à la main-d'œuvre pénale indigène qu'il entend réserver ces travaux pénibles de la construction des routes, des chemins de fer et des barrages dans la région des hauts plateaux, des défrichements et

(1) *Conf.* l'article 39 de l'avant-projet du Code pénal (*Revue*, 1893, p. 172).

des irrigations. Frappé de la double observation que l'Arabe n'est nullement châtié par l'emprisonnement, qui lui fournit une vie infiniment plus heureuse que celle qu'il avait auparavant, qu'il n'est nullement atteint dans sa considération, qui reste entière et même agrandie après une condamnation prononcée par un roumi, M. Flandin veut le punir par la seule mesure à laquelle il soit sensible, par l'obligation au travail (1). Il veut substituer à la prison actuelle, au pénitencier actuel (Berrouaghia et Lambèse), des chantiers mobiles, analogues aux ateliers des compagnies de discipline, dans lesquels serait, sous une surveillance rigoureuse et dans des conditions très économiques, organisé le travail pénal et au moyen desquels serait préparée la colonisation libre. Ce système n'encourrait aucun des reproches que l'industrie libre élève en France contre la concurrence du travail pénitentiaire, puisque l'indigène seul accomplirait ces travaux, inexécutables par l'Européen. Et, comme le système qu'il préconise peut paraître difficilement compatible avec la législation actuelle, il en réclame la modification en ce qui concerne l'exécution des peines de l'emprisonnement, et de la réclusion pour les condamnés indigènes.

Nos établissements actuels, prisons ou pénitenciers, seraient affectés aux jeunes détenus ou aux condamnés d'origine européenne, qui cultiveraient les terres déjà défrichées ou exerceraient des industries déjà créées.

D'autre part, j'ai causé avec des officiers du génie qui ont construit des chemins de fer au Soudan et au Tonkin. Ils m'ont affirmé que le Soudan est particulièrement malsain, que les blancs y sont anémiés au bout de très peu de mois et que les y garder plus longtemps serait les condamner à mort. Madagascar, de même, au moins dans les basses régions, est extrêmement malsain. Les Européens n'y pourraient rester plus de six mois.

Seuls, le haut Tonkin et l'Algérie peuvent, à la rigueur, permettre le travail en plein air des Européens, et encore ces officiers font-ils de grandes réserves quant aux régions et quant à l'organisation de ce travail.

Grâce à ces réserves, nous constatons, en somme, que l'opinion de ces officiers concorde avec celle de M. Flandin. Elle concorde même avec celle de M. Leveillé, en ce qui concerne le climat du Soudan : leurs conclusions seules diffèrent. En ce qui me concerne,

(1) *Conf.* (*Revue*, 1898, p. 145) l'article 2 de la loi sur l'indigénat, voté sur la proposition de M. Et. Flandin.

j'inclinerais plutôt vers la sévérité de M. Leveillé que vers la philanthropie des officiers ; s'il y a des vies à sacrifier, je ne m'apitoye par outre mesure sur celles de gens qui ont dû être mis hors la loi de leur pays. La seule considération qui me ferait hésiter, c'est celle invoquée par les gouverneurs de l'Afrique occidentale pour refuser, en 1895, les forçats et relégués que le Ministre des Colonies voulait transporter chez eux : ils ont, spécialement pour le Soudan et la Côte d'Ivoire, montré le danger de mettre à proximité de peuplades souvent en révolte, des colons pareils, qui pourraient, après évasion, leur apporter un précieux concours. On l'a bien vu à Obock (*Revue*, 1888, p. 443)! Ils insistaient, en outre, comme le général Galliéni à Madagascar, sur l'inconvénient de présenter à ces populations des blancs attachés à la peine, esclaves des plus durs travaux.

Enfin, MM. Chailley-Bert et Leveillé ont parlé de la transportation russe. Je reçois justement une lettre d'un très distingué professeur de l'université de Dijon, qui a beaucoup voyagé en Sibérie et a écrit sur ce pays des ouvrages qui font autorité : il m'annonce l'envoi d'une note sur les résultats qu'il a constatés au cours de ses voyages et de ses études. Cette note n'est, d'ailleurs, que le résumé du travail beaucoup plus complet qu'il se propose de lire, après-demain, devant le groupe dijonnais présidé par notre collègue, M. Mourral. Ayant le regret de ne pouvoir vous la communiquer dès aujourd'hui, je la publierai dans notre prochain *Bulletin*, où elle prendra place à la suite du compte rendu de notre séance.

M. Chailley-Bert. — J'ai reçu de M. Leveillé satisfaction sur un grand nombre de points. Je voudrais seulement faire une ou deux observations, une pour répondre à M. de Lavergne, l'autre pour répondre à M. Leveillé.

M. de Lavergne a bien compris que j'ai toujours fait une distinction entre l'Administration et ceux qui sont chargés, dans les colonies, de conduire la politique pénitentiaire. Je ne critique nullement l'Administration pénitentiaire centrale ; mais je m'associe dans une forte mesure aux critiques dirigées par M. le conseiller Petit et par M. de Lavergne contre les pouvoirs locaux qui n'ont pas tenu la main à la bonne exécution de la loi sur la transportation.

Je me tourne maintenant vers M. Leveillé. Je suis d'accord avec lui sur presque tous les points. Cependant, il y a deux questions que j'ai touchées, qui me tiennent particulièrement à cœur et sur lesquelles je désirerais revenir. L'une est cette idée que la transportation pourrait dans un grand nombre de cas être une sorte de récompen-

pour le condamné; quand il aurait déjà accompli une partie de sa peine, l'Administration pourrait lui dire : « Vous êtes un de ceux qui se rapprochent de ce que nous espérons; pour vous encourager dans cette voie, nous abrégerons votre peine et vous l'enverrons finir là-bas. » Le projet de Code pénal accepte nos vues à cet égard. Je souhaite qu'elles soient bientôt consacrées par un vote du Parlement.

Le second point également intéressant, parce que je me trouve bien dans mon élément de colonial, c'est que la transportation doit être considérée comme un châtiment infligé à la colonie où elle est subie, et ce châtiment, selon moi, doit être temporaire. Il n'est pas possible qu'on élise dans notre domaine un ou deux points déterminés qui seront à jamais les points de la transportation.

En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, qui est le lieu le plus salubre de notre empire colonial, il est regrettable qu'on l'ait affectée à ce but. Je sais qu'au moment où on l'a adoptée, on n'avait pas le choix; mais, aujourd'hui que nous avons en Afrique des possessions immenses, que notre empire colonial dans le monde est seize fois grand comme la France, qu'en Afrique seulement il l'est dix fois, on pourrait chercher de nouveaux centres de transportation. La Nouvelle-Calédonie a accompli son temps, elle doit maintenant être libérée de la transportation et il faut qu'on reporte la transportation dans une autre partie de notre domaine. Voilà une proposition que j'ai émise et sur laquelle j'aurais été heureux d'avoir l'avis de M. Leveillé.

Un dernier mot. Un des points sur lesquels le désaccord persiste entre M. Leveillé et moi est l'utilisation des relégués. Je continue à penser qu'on ne pourra jamais tirer le moindre parti de ces gens usés moralement encore plus que physiquement. Pour travailler, il faut vouloir; or ils sont énergiquement résolus à ne jamais rien faire. Aucun moyen disciplinaire ne réussira à vaincre cette obstination, même la réduction de vivres!

M. Henri Pensa, *directeur de la* Revue coloniale. — Je tiens à répondre à ce qui a été dit à la dernière séance par M. Chailley-Bert. Les observations que je vais présenter sont appuyées sur les correspondances que je reçois de Nouméa et où je ne trouve pas du tout les mêmes appréciations que celles apportées ici par l'honorable rapporteur.

Il m'est apparu d'une façon assez précise que, dans l'exposé fait par M. Chailley-Bert, c'était sans doute la tendance générale des coloniaux qui était développée, mais peut-être des coloniaux qui ont à la Nouvelle-Calédonie des intérêts spéciaux; or, comme, en France,

il y a un certain nombre de coloniaux qui mettent ces intérêts trop particuliers au deuxième ou au troisième plan et voient les choses plus d'ensemble, peut-être est-il nécessaire de montrer combien est peu important l'élément colonial de la Nouvelle-Calédonie, en présence de l'élément pénitentiaire qui jusqu'ici a tout créé. Les coloniaux ne peuvent oublier non plus que l'intérêt de la colonisation n'est pas seul en jeu et que c'est un intérêt de premier ordre pour la métropole que de se débarrasser définitivement des huit ou dix mille individus qui forment la colonie pénale de la Nouvelle-Calédonie. Du reste, les colons calédoniens, qui, pour la très grande majorité, vivent directement ou indirectement sur le budget de la transportation, ne seront pas longtemps avant de regretter la suppression de la transportation, qui déterminait une dépense annuelle de 5 à 6 millions dans la colonie, car, avec la baisse très sérieuse qui s'est produite sur les cafés, la colonisation libre, alléchée par cette culture, ne peut pas progresser rapidement.

Les intérêts des colons de Calédonie sont très limités, et, comme en politique on est dans la nécessité de voir le moindre mal et d'y consentir, je serais d'avis de conclure : 1° qu'il faut, dans cette colonie, se résoudre à sacrifier l'élément des colons spontanés (qui ne sont d'ailleurs pas si spontanés qu'on le croit, puisqu'on les encourage à s'y rendre d'une manière que je considère comme exagérée) aux intérêts de la métropole, qui a besoin d'une île, qui a déjà contaminé celle-là, qui ferait bien de la garder pour la transportation, — 2° qu'il est désirable de détourner vers un autre point de notre vaste domaine colonial ce courant d'émigration si peu important qui a été dirigé sur la Nouvelle-Calédonie.

Les raisons que je donne sont simples et je les prends dans l'argumentation même de M. Chailley-Bert. En 1884, a-t-il dit, le nombre des colons agricoles volontaires était de 28 dans toute l'île; — comme ce chiffre a été contesté par M. L. Simon, disons simplement qu'il était *très limité*. Depuis 1896 ou 1897, grâce à une publicité très vaste qui a employé l'Almanach Hachette, des Bulletins nombreux, toutes sortes de moyens de propagande, on est arrivé à créer un courant tout à fait artificiel d'émigration. Les résultats ne seront pas du tout, d'après les renseignements que je reçois, ceux qu'on laisse entrevoir. Aussi me semble-t-il qu'on ne doit pas continuer cet essai coûteux de colonisation soi-disant libre. Puisque nous avons besoin de colonies pour faire de la transportation, puisque la loi de 1854 est excellente, puisque nécessairement il faut éliminer une bonne partie de nos condamnés aux travaux forcés, il faut que nous sachions si ce

mouvement de colonisation mérite que nous lui sacrifiions la transportation. Je ne le pense pas.

La population de la Nouvelle-Calédonie est à peu près celle-ci : indigènes, 43.000; population libre, 9.000; population transportée, 11.000. Actuellement, une bonne partie de la population libre est composée de libérés; l'autre se décompose en deux groupes : les commerçants, les plus nombreux, les plus actifs, ceux qui vivent de la colonie, mais surtout de la transportation et des 5 ou 6 millions qui sont dépensés dans la colonie; puis quelques colons, peu nombreux il y a dix ans, plus nombreux depuis quelque temps. Ceux-ci, qui ont été amenés, sont-ils d'une réelle utilité pour la colonie? Pour ma part, je déclare formellement : non. Voici pourquoi. Qui les appelle? Le gouverneur d'abord et, maintenant, avec lui, le Conseil général de la colonie, composé en majeure partie de colons commerçants, lesquels se disent : « il faut que le courant financier, qui n'existe pas entre la métropole et nous, soit établi, et, si un colon nous apporte 5.000 francs, même s'il doit les manger en un ou deux ans, ces 5.000 francs seront apportés dans la colonie et nous en bénéficierons. » Cette idée était bien entrée pour une part dans le raisonnement de M. Chailley-Bert, puisque, nous donnant le nombre des colons venus depuis trois ans — cinq à six cents, je crois, seulement — il nous donnait en même temps le nombre des millions apportés par ces colons.

Que sont devenus ces colons? Étant métropolitain, je m'intéresse un peu à ces pauvres diables auxquels on a fait miroiter cette idée qu'en partant avec 5.000 francs là-bas, ils feraient fortune en cinq ans et se créeraient 7.500 francs de rente. Si, avec 50.000 francs, il était possible sérieusement de créer 75.000 francs de rente en cinq ans, la meilleure propagande coloniale consisterait non à faire des conférences, mais à aller soi-même faire fortune. Mais je ne crois pas à ces chimères affirmées par des milliers de prospectus; c'est une illusion et de nombreuses personnes qui se sont laissées tenter par cette illusion en sont revenues et en reviendront navrées.

Quels sont, du reste, ces colons à 5.000 francs? Ce sont presque toujours des hommes qui ont manqué leur vie dans la métropole; ce ne sont pas ces hommes laborieux, aux mains calleuses, habitués à travailler la terre; ce sont de petits employés des villes, de petits bourgeois, des instituteurs, des gens qui ont l'embryon d'une science et qui pensent, puisqu'on le leur a dit, que l'affaire vaut d'être tentée. Ces hommes partent et, une fois là-bas, ils ne peuvent arriver à ce résultat, qui n'est pas dans les choses possibles. Alors, au bout de

peu de temps, ils deviennent des éléments inutiles encombrant la colonie.

Je conclurai que la Nouvelle-Calédonie offre un terrain merveilleux pour ces améliorations, indiquées par M. Leveillé, qui peuvent être apportées à la transportation et qui, si les hommes qui sont chargés de les diriger veulent bien s'y employer, pourront être réalisées rapidement. J'estime que ce qui a été fait depuis trois ans, sur l'initiative du gouverneur de la colonie et avec le concours du Conseil général, dans un but évidemment louable, un peu trop égoïste cependant, doit être arrêté, puisque, de l'aveu de ceux qui s'y sont rendus, de l'aveu de ceux qui y habitent, il est temps de couper court à un mouvement absolument artificiel de colonisation. Ce qui est nécessaire, pour faire des colons, ce sont des hommes qui aient besoin de vivre et non des gens qui partent avec quelques billets de 1000 francs, puis, désabusés, reviennent ou bien, retenus par leur famille, se trouvent bientôt dans une pénurie telle qu'ils tombent à la charge des finances publiques. Il convient de conserver à la Nouvelle-Calédonie son rôle naturel, d'en laisser sans doute l'accès possible à tous les colons disposés à y tenter la fortune, mais d'arrêter ce qu'il y a d'artificiel dans la colonisation organisée : la Nouvelle-Calédonie ne peut gagner sérieusement à la suppression définitive de la transportation et au développement de la colonisation officielle, parce que le discrédit, qui est la conséquence inévitable de l'affectation constante de l'île à la déportation, éloignera beaucoup d'émigrants honorables, parce que les promesses qui ont été faites et le sont encore par les organes autorisés de la Nouvelle-Calédonie en France sont notoirement exagérées et qu'elles engendreront nécessairement des récriminations indéfinies et trop justifiées, malheureusement.

M. Noël Pardon, *ancien gouverneur de la Nouvelle-Calédonie.* — Au point de vue de la colonisation, qu'elle soit pénitentiaire ou libre on doit, avant tout, se mettre dans la tête qu'il faut demander aux colonies ce qu'elles peuvent donner. Il est rare qu'en France nous partions de cette idée : nous demandons aux colonies ce que nous désirons qu'elles nous donnent et elles répondent difficilement à notre appel.

Dans tous les cas, l'œuvre qui porte des gens mal à leur aise en France à aller chercher plus de bien-être ailleurs, est féconde, et, alors même qu'il y a des insuccès individuels, de ces insuccès peut naître un bien général. Les colons mal engagés sur une première voie ne sont pas longs à en trouver une autre meilleure.

Du reste, avant de prononcer sur ce qui concerne la colonisation pénale et la colonisation libre, il y aurait tout un stock d'erreurs à faire disparaître. Le meilleur moyen serait de montrer ce qui s'est passé dans un pays voisin de la Nouvelle-Calédonie, l'État de Victoria, en Australie. L'État de Victoria a été colonisé par une colonie, la Nouvelle-Galles du Sud. J'ai là-dessus des renseignements probants. Il est certain que la colonisation dans l'État de Victoria est de source pénale. Il n'y a pas le moindre doute non plus que l'afflux des colons a été, à l'origine, artificiel, analogue à ce que fait M. Feillet en Nouvelle-Calédonie.

A mon avis, il y a quatre causes principales au succès de la colonisation en Australie : 1° la transportation, qui tient dans cette œuvre une place colossale; au moment du premier Ministère Gladstone, M. Gladstone s'est fait son premier succès au Parlement par cette déclaration et il l'a appuyée de chiffres probants; 2° l'or; 3° deux mesures excellentes qui sont le système de Wakefield pour la distribution des terres et l'application de l'Act Torrens, c'est-à-dire l'organisation du crédit.

Eh bien! Vous pouvez faire tout cela en Nouvelle-Calédonie. Il y a une transportation qui n'a pas été si mal dirigée (je parle, non pas pour moi, mais pour mes prédécesseurs et mes successeurs). Il n'y a pas d'or; mais il y a des métaux aussi intéressants, le nickel, le cobalt, etc., qui peuvent donner des résultats meilleurs que l'or. Enfin, il n'y a pas de raison pour qu'on n'applique pas le système de Wakefield sur ce domaine calédonien (qui n'a pas été reconnu domaine colonial, Monsieur Leveillé!). Quant à l'Act Torrens, il est tout prêt. C'est ce qu'il y a de nécessaire. On veut faire de la colonisation avec des hommes; il n'est pas tout à fait démontré, à mes yeux, que ce soit une bonne chose; dans un pays qui ne peuple pas, comme la France, il faudrait peut-être chercher autre chose. Dans tous les cas, ce qui est indispensable, ce sont les capitaux; or, vous ne pouvez trouver de crédit aux colonies que par le crédit immobilier, et la forme la plus parfaite du crédit immobilier aux colonies, la seule pratique, c'est l'Act Torrens.

La Nouvelle-Calédonie est un excellent terrain pour ces applications. Tout le monde y a très bien travaillé : l'Administration pénitentiaire a bien travaillé, l'œuvre de M. Chailley-Bert est excellente, l'œuvre de M. Feillet, qui s'accorde si bien avec M. Chailley-Bert, est excellente. Enfin, que faut-il? Il est bizarre de reconnaître que ce seraient surtout des institutions.

On dit souvent que les lois ont peu d'action, que les mœurs sont

plus fortes. Eh bien, en Nouvelle-Calédonie les mœurs ne sont pas mauvaises; mais il faudrait une bonne loi sur la distribution des terres. Quand vous pourrez, Monsieur le Président, vous procurer des renseignements sur la façon dont s'est produit le peuplement dans l'État de Victoria, vous verrez que c'est extraordinaire; vous verrez ce qu'on est arrivé à faire sur un terrain semblable. Sauf au point de vue politique, où ils ne sont pas tout à fait aussi bons que nous, ces colons d'origine si complexe où la transportation a incontestablement sa part, sont de premier ordre, — je parle, en particulier, du côté industriel, commercial, artistique, philosophique même. Mais rien, rien absolument ne nous empêche de faire la même chose!

M. le Président. — Nous vous remercions des renseignements que vous venez de nous donner. Mais nous vous serions extrêmement reconnaissants de nous remettre, sur cette question de la colonisation du Victoria, que vous connaissez si bien, un article pour notre Bulletin.

M. le comte d'Haussonville. — Il y a un aspect de la question de la transportation qui n'a pas été envisagé dans cette très intéressante et instructive discussion que je veux rendre plus instructive encore en posant à M. Leveillé une question. Je veux parler de la transportation des femmes. Cette question est intéressante au point de vue criminel et au point de vue colonial.

Les femmes condamnées aux travaux forcés sont moins nombreuses que les hommes. Cependant il y en a un certain nombre, et il est nécessaire que la loi dise comment on en usera avec elles. La question est donc intéressante au point de vue pénitentiaire. Elle l'est aussi au point de vue colonial, et ce n'est pas M. Chailley-Bert qui me contredira, puisqu'il a essayé d'une campagne, à laquelle je me suis associé (*Revue*, 1898, p. 823), pour provoquer, non pas la transportation, mais l'émigration volontaire des femmes aux colonies.

La loi de 1854 n'a pas soumis au même traitement l'homme et la femme. Je crois qu'elle a bien fait. J'ai beaucoup de doutes, en ce qui concerne les hommes, sur l'équité de la peine de la transportation; j'en ai davantage encore, en ce qui concerne les femmes, d'autant plus que les femmes condamnées aux travaux forcés constituent généralement, dans les maisons centrales où elles subissent actuellement leur peine, l'élément le plus intéressant. Ce sont, pour la plupart, des filles-mères condamnées pour infanticide : il y a, en effet, très peu de femmes condamnées pour meurtre; en général, elles

sont acquittées par le jury; pour vol qualifié, il n'y en a guère davantage. Envoyer ces filles-mères à la Guyane ou à la Nouvelle-Calédonie serait d'une extrême rigueur. Au point de vue pénal, je ne suis donc pas partisan de la transportation des femmes (1).

La loi de 1885, au contraire, n'a fait aucune distinction entre les deux sexes et, si je suis bien informé, le projet de revision du Code pénal n'en fait pas davantage.

Je me permets d'appeler votre attention sur la dureté excessive qu'il y aurait à condamner ainsi des femmes, obligatoirement, à l'expatriation.

D'autre part, examinant la question au point de vue colonial, je reconnais que, si on transporte des hommes et pas de femmes, il est impossible de faire de la colonisation pénale et du peuplement.

Autrefois, dans les maisons centrales, et notamment dans celle de Clermont (2), que j'ai eu occasion de visiter, il y avait des quartiers d'amendement et on y mettait les femmes les plus intéressantes, celles qu'on pensait avoir chance de revenir au bien. C'étaient, j'insiste sur ce point, presque exclusivement des filles-mères condamnées au minimum pour infanticide. L'Administration leur offrait la transportation aux colonies. Quelques-unes ont été ainsi transportées volontairement à la Nouvelle-Calédonie (3).

Plutôt que de maintenir la rigoureuse égalité proposée par le projet de Code pénal, n'y aurait-il pas lieu de revenir à ce système, qui eût pu donner de bons résultats, si les sélections avaient été soigneusement faites et si les fonctionnaires coloniaux avaient essayé de l'appliquer sérieusement?

M. Leveillé. — La question est complexe; il s'agit de savoir ce que la loi a décidé, — ce qu'on a fait longtemps, — ce qu'on fait aujourd'hui.

Quand on a rédigé la loi de 1854 et qu'on a songé à la Guyane, on sentait bien qu'il y avait là une part d'inconnu. La Guyane n'avait pas une excellente réputation au point de vue de la salubrité; alors, on a disposé que les hommes seraient transportés et que les femmes

(1) Le projet de Code pénal russe de 1895 se rallie à un système analogue à celui de la loi de 1854 (*Revue*, 1896, p. 413).

(2) Il existe toujours, avec la sélection des condamnées à l'emprisonnement, à la réclusion, aux travaux forcés à temps ou à perpétuité. *(N. de la R.)*

(3) L'Administration a aussi transporté, sur leur demande, des femmes réclusionnaires et condamnées à l'emprisonnement dont la peine allait expirer. (*Conf.* 1898, p. 824.) Elle n'écarta que celles dont la conduite n'offrait aucune garantie.

pourraient l'être. On n'osait pas prendre la responsabilité d'une situation égale.

En 1885, lorsqu'on prépara la loi sur la relégation, on connaissait mieux le terrain; on posa alors le principe d'égalité des sexes devant l'expatriation pénale.

La différence des solutions législatives s'explique par la différence des époques : en 1854, on faisait une expérience; en 1885, on avait vu des résultats.

Cependant, pendant longtemps, les femmes, qui auraient pu être transportées d'office, ne l'ont point été.

Plus tard, l'Administration leur a demandé, dans les maisons centrales, si elles consentaient à partir. La loi, encore une fois, n'exigeait pas du tout leur consentement; on aurait pu les expédier d'autorité; l'Administration n'a pas usé de son droit strict vis-à-vis des femmes condamnées aux travaux forcés.

Mais ces essais n'ont pas été heureux. Il est vrai que les unions qu'on a encouragées constituaient, — étant donnés les apports respectifs des conjoints, qui ne comprenaient que du passif, — une opération singulièrement risquée.

Tout à l'heure M. Pardon disait qu'on pouvait faire des colonies sans hommes. Je reconnais qu'on ne peut pas faire de colonies sans femmes. Mais je crois que la meilleure solution du problème consiste presque toujours dans le conseil donné à la famille naturelle du forçat de rejoindre son chef. Je suis allé en Russie. Dans toutes les prisons russes, les femmes et les enfants sont autorisés à suivre le chef de famille; j'ai vu, au dépôt de Moscou, des familles de forçats s'apprêtant à partir avec eux pour la Sibérie... Mais j'aperçois dans la salle un jurisconsulte russe qui pourrait nous donner des renseignements précis à cet égard...

M. le comte d'Haussonville. — Cette pratique est très humaine et très morale, — si le départ de la femme qui suit ainsi son mari ou qui, plus tard, va le rejoindre est volontaire.

Dans le même sentiment élevé de moralité, j'ai, à l'inverse, entendu, à Clermont, la Supérieure et le directeur insister près d'une femme qui avait formé une demande en vue d'aller rejoindre quelqu'un qu'il était préférable qu'elle ne revît pas, pour qu'elle retirât sa demande, — et elle l'a retirée, en effet.

M. Nicolas de Vlassow, *attaché au Ministère des Affaires étrangères de Russie*. — Puisque M. Leveillé a fait appel à mes souvenirs, — et

quoique ces souvenirs soient nécessairement moins précis que ceux de M. le professeur J. Legras, qui, lui, a été sur les lieux, — je vous donnerai les renseignements suivants :

Il faut absolument renoncer à l'idée d'organiser en Sibérie la colonisation pénale. Il faut comprendre combien il serait injuste et impolitique de faire de cet immense pays, rempli de richesses inappréciables et appelé à un si bel avenir, le réceptacle des déchets sociaux de la mère patrie. Les meurtres, les vols, les déprédations des vagabonds y sont devenus si fréquents, la sécurité publique est si menacée, les plaintes des autorités locales contre cet apport sont devenues si vives qu'on doit renoncer à déverser encore sur lui les souillures qui ne peuvent qu'arrêter toute colonisation honnête.

Avec la construction du Transsibérien, la question de la colonisation libre s'est posée avec une particulière gravité. Le Gouvernement s'est mis à l'encourager par tous les moyens possibles. Il a constitué des comités et même toute une administration qui s'occupent de faciliter l'émigration des paysans dont les lots de terre en Russie d'Europe sont devenus trop insuffisants pour la culture.

Dans de pareilles conditions la question de la colonisation pénale se résout toute seule.

Il n'est nullement de l'intérêt du Gouvernement d'inonder d'éléments criminels et dangereux cette paisible population. Il est donc urgent d'en arrêter complètement le transfèrement.

Les criminalistes russes en majorité sont d'avis que l'emprisonnement constitue le seul moyen de lutter efficacement contre le développement de la criminalité et de préserver la société contre la démoralisation en même temps que contre les entreprises des malfaiteurs.

A l'île de Sakhaline, au contraire, la transportation peut se pratiquer sans aucun inconvénient et présente même de grands avantages. Peu après l'annexion de cette île, le Gouvernement conçut l'idée d'y fonder des colonies pénales agricoles. La population indigène, très peu nombreuse, ne présentant aucun élément de civilisation, on pouvait sacrifier sa moralité aux intérêts de la colonisation pénale. Le territoire étant très grand et absolument séparé du continent, il présentait des conditions tout à fait exceptionnelles pour recevoir les éléments réfractaires du continent. A cet égard, le but du Gouvernement a été complètement atteint; mais, s'il s'agit d'exprimer un avis sur les conditions nécessaires de la colonisation pénale, la question se présente sous un tout autre aspect. Sur les causes, très nombreuses et très concrètes de son insuccès, je me permets de renvoyer à mon

étude : *les Travaux forcés et la Déportation en Russie*, publiée dans notre Bulletin de juillet dernier.

Sur la demande du gouverneur général de l'Amour, S. M. l'Empereur a daigné, le 11/23 février dernier, accorder audit gouverneur général le droit d'employer les condamnés aux travaux forcés et les autres détenus, ainsi que les déportés des différentes catégories, à la construction d'une chaussée reliant la ville de Khabarovsk à la station du chemin de fer Mikhaelo-Semenovsk, à la seule condition de se conformer à l'article 289 du Code des déportés et d'appliquer les immunités énumérées soit dans les règlements antérieurs, soit dans l'oukase du 13/28 mai 1898.

Le motif de cette mesure s'explique par le manque de main-d'œuvre parmi les populations indigènes et par le désir de diminuer la dépense de construction. Si nous en croyons les rapports officiels, il faut convenir que, au point de vue économique, l'emploi de la main-d'œuvre pénale à la construction du Transsibérien et des routes carrossables a donné des résultats tout à fait satisfaisants (1). Or, en laissant de côté plusieurs inconvénients démontrés par la pratique, le côté économique joue ici un très grand rôle (2).

En ce qui concerne les femmes, j'ajouterai à ce que vient de dire M. Leveillé, que celles condamnées aux travaux forcés, après leur arrivée à Sakhaline, subissent leur peine dans les prisons, mais ne travaillent pas dans les mines.

M. LE PRÉSIDENT. — Au sujet du dernier point traité par M. de Vlassow, je désirerais poser une question à ceux de nos collègues qui connaissent la Guyane ou la Nouvelle-Calédonie.

J'ai été fort étonné, en lisant notre Bulletin de décembre (p. 1317), d'apprendre le régime imposé aux femmes reléguées. Je désirerais bien savoir dans quelles conditions est subie, tant à la Guyane qu'en Calédonie, la peine de la relégation. Est-il exact qu'elle soit exécutée dans un établissement fermé?

M. DE LAVERGNE. — En Calédonie, les reléguées sont toutes à l'île des Pins; elles sont groupées et vivent sous la surveillance des Sœurs,

(1) D'après M. Drill, le produit du travail d'un condamné, à la construction du Transsibérien, est de 60 à 80 kop. par jour, tandis que, dans les mines de Sakhaline, il n'est que de 20 kop. Mais il faut se rendre compte de la différence extrême du coût d'entretien d'un condamné, suivant qu'il est employé à telle ou telle section du Transsibérien et suivant la probité des employeurs. *Conf. infr.*, p. 563 *(N. de la Réd.)*.

(2) *Conf. Revue*, 1898, p. 1055; 1897, p. 1059-1062.

dans les mêmes conditions que vivaient autrefois les femmes transportées.

Il y a aussi à la Guyane des femmes reléguées ; elles sont internées à Saint-Laurent-du-Maroni, dans un établissement fermé, parce qu'on ne peut, à cause de leur dépravation et de leurs vices, les laisser se promener dans ce centre pénitentiaire. Les femmes qui obtiennent la relégation individuelle sont placées comme domestiques chez des particuliers.

En Nouvelle-Calédonie, certaines reléguées présentant quelques garanties de moralité se sont mariées avec des condamnés aux travaux forcés ou des récidivistes. Il en a été de même en Guyane ; mais le nombre en a été moins grand, car les femmes reléguées dirigées sur cette dernière colonie sont des récidivistes incorrigibles. Les femmes qui n'ont pas donné de preuves d'amendement ou qui n'ont pas une bonne conduite sont conservées dans l'établissement dirigé par des Sœurs.

M. Leveillé. — La prison dont on parle s'appelle là-bas « le couvent ». On pourrait le considérer comme un conservatoire, au point de vue des mœurs. L'Administration, qui veut présenter ces femmes comme des candidates au mariage, sauvegarde par ce régime sévère le peu de capital qui leur reste. J'ai visité en Guyane le couvent de Saint-Laurent-du-Maroni. Les futures fiancées étaient extrêmement mûres et je me demandais : Comment pourra-t-on bâtir des édifices solides avec de pareils matériaux ? Je crois savoir que, plus tard, on s'est efforcé de décider au voyage des femmes plus jeunes.

D'ailleurs, la sélection se fait vite entre les femmes du couvent. Quand il y en a quelques-unes qui sont dignes d'intérêt, les Sœurs, qui ont du tact, font le triage, et chacune de ces malheureuses est traitée suivant ses mérites.

M. le Dr Grall. — Je puis confirmer les renseignements donnés par M. de Lavergne et par M. Leveillé.

A l'île des Pins, un des coins les plus charmants que je connaisse dans le monde entier, les femmes reléguées sont claustrées, près de l'hôpital du pénitencier, dans une série de bâtiments à rez-de-chaussée, servant d'atelier, de réfectoire et de dortoirs. C'est un véritable pensionnat, sans murs de clôture, avec jardins potagers qu'elles entretiennent elles-mêmes. Elles sont surtout occupées à fabriquer des chapeaux de paille et des chaussons pour la population des bagnes ; les plus adroites font des travaux de couture. Toutes ont un pécule,

qui peut même devenir assez gros, car elles peuvent travailler pour l'extérieur, quand les Sœurs les y autorisent.

Cette question du rendement de la main-d'œuvre préoccupe beaucoup les religieuses. Aussi, à l'inverse de ce qui se produit dans les chantiers et ateliers d'hommes, le produit est-il très notable et les invalidations sont peu nombreuses.

Si la prison est assez gaie, en revanche, les internées n'en sortent jamais, sauf pour être employées comme reléguées individuelles, sur la demande d'un répondant. Dans ce pays, où la domesticité fait défaut, les colons et les fonctionnaires en emploient quelques-unes. Les essais tentés n'ont toutefois donné que de médiocres résultats.

La vraie porte de sortie est le mariage avec les libérés ou les concessionnaires.

A la Guyane, la situation a moins de charmes ; il est vrai que les détenues de toutes catégories sont beaucoup moins nombreuses. C'est toujours celle qu'a vue et décrite M. Leveillé ; les locaux sont assez sombres, entourés d'une haute palissade. Religieuses et condamnées y vivent ensemble. Le travail est de même nature qu'en Calédonie ; les répressions sont analogues. La grande distraction consiste dans les offices du dimanche, parce que les internées sortent de l'enclos pour se rendre à l'église du pénitencier.

M. Morel d'Arleux, *notaire honoraire*. — M. Leveillé a dit tout à l'heure qu'en 1854 on faisait une expérience. Cependant, je ferai remarquer que la Guyane a été désignée comme lieu de transportation par les décrets des 8 décembre 1851 et 27 mars 1852. Le premier départ de forçats a eu lieu le 17 juillet 1852, et, en décembre 1852, 2.220 transportés étaient déjà installés sur les îles du Salut. Quand la loi du 30 mai 1854 a statué sur la transportation, cette institution était donc en pleine activité depuis deux années (1).

Je voudrais, en outre, au sujet du régime moral, dont M. Chailley-Bert et M. L. Simon nous ont donné une si triste idée, fournir à l'Assemblée un renseignement statistique que je puise dans deux documents officiels.

Avant 1867, nous dit le rapport de l'amiral Rigault de Genouilly, des édifices furent appropriés aux besoins du culte et le service religieux fut organisé sur tous les pénitenciers. En 1866, le personnel

(1) Ce n'est que le 3 septembre 1863 qu'un nouveau décret affecta la Nouvelle-Calédonie à la transportation. (Voir le rapport de l'amiral Rigault de Genouilly, Ministre de la Marine, publié en 1867.)

comptait 14 aumôniers et 13 frères affectés au culte, 43 sœurs de Saint-Paul, de Chartres.

Dans le dernier rapport sur la transportation pour l'année 1885, paru en 1889 (1), nous ne trouvons plus, pour les deux colonies (2), que 7 aumôniers et desservants, 8 sœurs chargées de la surveillance des femmes, 3 chargées des écoles pénitentiaires et 25 sœurs (avec 1 aumônier) affectées au service de santé, plus un pasteur protestant en Calédonie.

Évidemment, la négligence de l'enseignement religieux ne peut contribuer à l'amélioration morale des condamnés.

M. Louis Simon. — Je ne voudrais pas laisser sans protestation les paroles de M. H. Pensa sur la Nouvelle-Calédonie. Si l'honorable préopinant avait un peu vu ce magnifique pays, il ne proposerait pas de le condamner au bagne à perpétuité, attendu que, si on continue ce qui se fait actuellement, il ne se passera pas longtemps avant qu'il y ait là-bas une petite France qui représentera très bien la grande France, d'autant plus que, comme le disait M. de Lavergne, on va en faire un point d'appui de la flotte.

C'est un magnifique pays; on s'est trompé le jour où on en a fait un bagne, et il n'y a qu'une chose regrettable, c'est qu'on ne l'ait pas reconnu plus tôt.

Au point de vue colonisation, je tiens à dire que l'Union coloniale a bien voulu me confier le soin de dépouiller les réponses faites à un questionnaire qu'elle avait adressé aux colons en 1897. Ces réponses sont arrivées en 1898; elles ont par conséquent toutes été écrites peu de temps après le cyclone de février de l'année dernière, à un moment où les impressions pouvaient être mauvaises. Je désirerais que M. Pensa allât prendre connaissance de ces réponses; il y verrait que, s'il y a eu quelques non-valeurs, la plupart des colons se déclarent satisfaits et ont confiance dans l'avenir.

Il est certain qu'il vaudrait mieux n'envoyer là-bas que des colons à mains calleuses; ils réussiraient plus sûrement. Mais j'ai vu partir nombre de jeunes gens ayant une petite fortune dont ils ne pourraient pas faire grand'chose en France et destinés, s'ils sont travailleurs et surtout sobres, à acquérir une situation à laquelle ils n'auraient jamais pu aspirer ici.

(1) Le prochain va paraître dans le courant de cette année.

(2) Les chiffres suivants se partagent également entre les deux colonies, sauf en ce qui concerne le service médical : 20 sœurs lui sont affectées en Guyane et 5 seulement en Calédonie.

M. Chailley-Bert. — Nous n'avons pas conclu sur cette question de la transportation et nous ne conclurons jamais.

Nous avons été entraînés par diverses questions accessoires. L'une de ces questions a été soulevée par M. H. Pensa. J'ai été surpris qu'il l'eût soulevée incidemment et je me permets de dire avec des documents peu probants.

M. Pensa laisserait croire que cette œuvre de colonisation à la Nouvelle-Calédonie est artificielle et qu'elle a été entreprise avec une grande légèreté. J'ai la conviction qu'elle n'est pas artificielle et la certitude qu'elle a été conduite avec prudence. A côté des six cent cinquante-deux personnes que nous avons fait partir, il y en a des milliers que nous avons arrêtées, et une partie très utile de l'œuvre de l'Union a été de faire un choix parmi ceux qui voulaient partir. Je pourrais montrer des centaines de lettres où nous disons : « Vous ne pouvez pas partir; vous ne réussirez pas; on ne peut réussir que si on a de l'argent et une préparation au travail de la terre. »

Un des cas les plus curieux a été celui de M. Lapetite, de sa femme et de ses onze enfants. On a parlé de lui et d'eux dans la presse, sous ce titre : *Les treize colons de M. Bonvalot*. En réalité, ce sont les treize colons de M. de Castries. M. Lapetite est un homme de Noirmoutier qui, avec ses onze enfants et pas de ressources, voulait partir en Nouvelle-Calédonie. Il s'est adressé à l'Union et nous lui avons répondu : « Vous ne pouvez partir pour telle et telle raison. » Plus tard, il a trouvé 10.000 francs que lui a prêtés M. le comte de Castries. Il est parti et ce sera un excellent colon

La colonisation libre entreprise avec notre concours donne-t-elle déjà de mauvais ou de bons résultats? Il est bien prématuré de l'avancer. Beaucoup des premiers colons, de ceux qui sont partis en 1895, se sont mis à faire du café; or, le café ne donne qu'au bout de cinq ans. Il est donc encore impossible de dire s'ils ont ou non réussi.

Pour nous, une fois nos colons partis, nous ne les avons pas perdus de vue et nous n'avons pas continué notre propagande en aveugles. Nous avons adressé à tous un questionnaire individuel, disant : « Nous vous conjurons de nous dire la vérité. » Cela, parce que nous avions eu des doutes non sur l'ensemble de l'opération, mais parce que certains chiffres nous paraissaient trop optimistes. Le café, depuis que nous avons commencé notre propagande, a baissé de 30 0/0; et cela a pu inquiéter certains colons et susciter certains adversaires à la colonisation. Parmi ces adversaires, il y a un certain nombre de membres du Conseil général. En effet, contrairement à ce qu'a dit M. Pensa, le

Conseil général n'était pas partisan de la colonisation, il en a été longtemps l'ennemi acharné, et il a fallu que M. Feillet modifiât les circonscriptions électorales pour changer la majorité de son conseil et obtenir la majorité favorable à la colonisation qu'il a aujourd'hui. Mais, pendant quatre ans ce Conseil a été opposé à la colonisation, et notre œuvre à nous n'est commencée que depuis trois ans. Ce que vous avez dit, mon cher collègue, reposait, vous le voyez, sur des faits inexacts.

M. Petit, *conseiller à la Cour de cassation.* — La conclusion de M. Chailley-Bert et de M. L. Simon est que, la transportation ayant fait son temps à la Nouvelle-Calédonie, il faut la livrer à la colonisation libre. Je réponds que nous n'en sommes pas là, que la main-d'œuvre pénale a créé la Nouvelle-Calédonie telle qu'elle existe aujourd'hui et qu'au Congrès colonial de 1890 les colons étaient les premiers à demander, en sollicitant des avantages justifiés, qu'on maintînt la transportation. J'ajoute qu'à l'heure actuelle, si l'on retirait les transportés de la Nouvelle-Calédonie, ce serait une colonie perdue.

M. Chailley-Bert. — Je suis d'accord, pour l'heure présente; c'est exact. Mais, la mesure décidée, on devra user de longs ménagements.

M. le conseiller Petit. — En France, nous n'avons pas le goût de l'émigration. Nous possédons en Algérie, en Tunisie des terres qu'on peut exploiter, où l'on peut aussi bien faire fortune que dans une contrée aussi éloignée.

En deux ou trois ans on a envoyé, dit-on, en Nouvelle-Calédonie cinq cents ou six cents colons. Que représente ce chiffre pour un pays qui peut, a-t-on dit un jour, en recevoir cent mille? C'est une goutte d'eau dans la mer.

La Nouvelle-Calédonie, avec son organisme, ses établissements publics, son beau port de Nouméa, ses riches cultures, ses routes, est l'œuvre de la transportation. On ne saurait prétendre que, au point de vue pénitentiaire, la transportation a fait faillite; car, sous ce rapport, elle a justifié et au delà les espérances conçues. Autrefois, les bagnes, en France, donnaient plus de 90 0/0 de récidive; à la Nouvelle-Calédonie, il y en a 5 0/0 seulement. N'y a-t-il pas là, en même temps qu'un débarras de malfaiteurs redoutables pour la métropole, la preuve consolante de l'amendement du plus grand nombre des condamnés? Sans doute, on rencontre en Nouvelle-Calédonie des individus qui commettent des maraudages, des vols, des attentats sur les personnes; mais il en est de même en France, où bien des délits et des crimes restent également impunis.

Qu'on attende le moment où les colons libres seront assez nombreux pour que les transportés n'y soient plus nécessaires; on recherchera alors si l'on peut les envoyer ailleurs. On les retirerait tous demain que le Conseil général s'empresserait de réclamer.

Le décret du 2 septembre 1863, qui désigne la Nouvelle-Calédonie pour l'exécution de la peine des travaux forcés, n'a pas été, que je sache, rapporté. Si un Ministre a pris sur lui d'y interdire l'envoi des condamnés, même primaires et dignes d'intérêt, un autre Ministre peut revenir sur cette interdiction et rendre son exécution à la loi. Quoi qu'il en soit, il y a à la Nouvelle-Calédonie dix mille condamnés en cours de peine ou libérés. Qu'on supprime cet élément, il n'y aura plus assez de bras pour la colonie. D'ailleurs, si beaucoup de transportés sont célibataires, il en est qui ont fait venir leurs familles. Et j'avoue que j'ai entendu avec étonnement M. L. Simon faire presque un reproche à l'Administration pénitentiaire d'y faire conduire, à ses frais, ces familles. A mes yeux, c'est l'argent le mieux dépensé; c'est l'emploi des fonds de l'État le plus moralisateur, le plus avantageux pour la colonie elle-même.

En résumé, je crois fermement qu'on ne doit pas persister dans l'expérience prescrite par un Ministre et que, pour combler les vides faits par la mort, surtout chez les Canaques, il faut autre chose que la colonisation libre. Cette colonisation libre se réduisant à six cents personnes pour deux ou trois ans, au bout de combien de temps arriverait-on aux cinquante mille au moins qu'on dit être indispensables?

M. le Président. — Nous sommes arrivés au terme de cette discussion et il serait bon de préciser en quelques mots les points sur lesquels l'accord paraît établi.

La Nouvelle-Calédonie n'a été qu'un point accessoire dans cet échange d'idées; elle a servi de champ d'expérience et elle a fourni des arguments à ceux qui avaient vu de près les faits et qui les ont invoqués à l'appui de leur opinion. Ce n'est pas le fond même du débat que M. Leveillé et M. Chailley-Bert ont développé d'une manière si intéressante devant vous.

La vérité est qu'il existe, sur cette grande question, un antagonisme d'intérêts.

Les uns ne voient que la métropole; les autres ne pensent qu'aux colonies.

« Délivrons le sol de la France, disent les premiers, délivrons-le des criminels qui, libérés ou graciés, deviennent les plus dangereux récidivistes. Pour être assurés contre leurs crimes, renvoyons-les au loin, si loin que nous serons sûrs de ne plus les revoir. Appliquons sans merci la loi de 1854, qui est un chef-d'œuvre; multiplions les relégués. Oui, nous l'avouons, c'est la politique du débarras; mais elle est au profit de la patrie! »

Les coloniaux répondent : « Vous nous envoyez des hommes perdus, dont nous ne pouvons rien faire. Et leur nombre est tel que le sol en est saturé; bientôt la colonie sera déshonorée par eux. Parce que vous ne voyez plus le bagne, pensez-vous que vous en avez guéri les plaies? Nous sommes témoins de ces horreurs; nous en sommes victimes. Portez ailleurs vos condamnés, nous n'en voulons plus! »

Dans ces deux langages, il y a une grande part de vérité et nul ne peut accuser ces deux thèses d'exagération.

Malheureusement les criminalistes vont plus loin; ils ne se bornent pas à invoquer le « débarras ». Ils veulent convaincre les coloniaux; ils exigent même leur reconnaissance. S'ils se bornaient à faire remarquer que, sous couleur de dépenses pénitentiaires, l'État fait, en faveur de certaines colonies, des sacrifices énormes, qu'il ne ferait pas sans le bagne, ce ne serait que justice; mais ils cherchent à démontrer que la main-d'œuvre pénale est pour la colonie une source de profits considérables!

Ici, je me sépare d'eux. J'ai les plus grands doutes sur la valeur de la main-d'œuvre pénale. Pendant de longues années, j'ai vécu, comme juge d'instruction, en contact avec des hommes qui, à la suite de condamnations criminelles, ont été dirigés vers les pays de transportation. Sur leur valeur comme travailleurs, j'ai conçu de grands doutes, que l'application de la loi sur la relégation n'a pas diminuée. La qualité du souteneur des villes, du vagabond, de l'homme condamné à trois ou quatre petites peines et envoyé ensuite en relégation m'a paru très inquiétante.

Nous ne devons pas nous faire d'illusions; je ne crois pas, notamment, que la construction des chemins de fer de pénétration, dont on parlait et qui demande une énergie, une force, une résolution, une volonté sans égales, puisse être exécutée par les gens que la relégation ou la transportation mettent à la disposition des colonies. Il y a un chemin de fer qui vient d'être construit par des Français sur terre française, en Tunisie, d'une façon remarquable, c'est le chemin de fer de Sfax à Gafsa. Ce tour de force en matière de construction de

chemins de fer est dû à des ingénieurs français, à des ouvriers français, qui l'ont exécuté dans des conditions étonnantes. Je crois qu'aucun de ceux que la transportation et la relégation mettent à la disposition de l'Administration n'aurait été capable de donner l'effort admirable qui vient d'être accompli depuis un an entre Sfax et Gafsa. Et ce n'est pas le petit chemin de fer récemment construit au Maroni, dans des conditions économiques et des délais absolument différents de ceux imposés pour ces grandes lignes de pénétration (1), qui pourra modifier d'une manière très appréciable mon impression.

En résumé, la transportation peut être envisagée à deux points de vue : au point de vue de la métropole, en calculant les avantages du débarras; au point de vue de la colonie, en ramenant à sa valeur très médiocre le travail produit.

Il faut avoir le courage de le dire : la plus grande partie des condamnés et des relégués est incapable de travailler; ceux qui peuvent travailler forment l'exception.

L'erreur est de transporter à grands frais, aux antipodes, ceux qui sont hors d'état d'accomplir un effort quelconque.

La faute n'est-elle pas d'autant plus grave que la perspective d'un voyage, d'un pays nouveau exerce sur l'esprit des déséquilibrés non une intimidation, mais un attrait?

Si nous posons ainsi le problème, la vérité ne serait-elle pas de ne transporter que les condamnés qui, après une sélection, paraîtraient en état de porter au loin un travail fécond?

On disait tout à l'heure que la maison centrale diminuait leur force et qu'après un an ou deux de séjour, elle ne rendait que des individus anémiés. Que le lieu d'observation soit établi dans des conditions plus salubres, mais qu'il y ait un lieu d'observation.

A l'heure où le mouvement général de la France porte vers la colonisation, alors que le nombre de ceux qui rêvent de coloniser est tel qu'il faut les arrêter et leur dire : « Prenez garde! n'allez pas là-bas sans un capital, sans des conditions particulières de santé, d'énergie, de force et sans des ressources qui vous permettront de réussir », à l'heure où notre pays est atteint de cette heureuse fermentation des esprits qui pousse les hommes vers la colonisation, il faut en profiter au point de vue pénitentiaire et pénal. Nous devons faire un choix dans nos maisons centrales; nous devons prendre ce que nous avons de plus vigoureux, de plus énergique et les envoyer

(1) Une lettre, récemment reçue, de M. Ursleur nous apprend que cette ligne ne dépasse pas 20 kilomètres et qu'on a employé quatre à cinq ans à sa construction. *(N. de la Réd.)*.

dans les colonies où ils formeront, sous une discipline sévère, ces bataillons d'ouvriers qui pourront construire des routes, des ports, des chemins de fer, dans des conditions vraiment fructueuses.

Quant à ceux qui vivent dans cette condition lamentable des souteneurs qu'on envoie en relégation et que l'État est forcé de nourrir, de vêtir et qui ne font rien, je ne crois pas que pour eux la relégation soit une solution. Savez-vous pourquoi, Monsieur Leveillé? Vous parliez tout à l'heure des abus qui se sont produits pendant longtemps en matière de transportation (et vous en avez parlé mieux que personne) : énervement de la peine, contrats de travail, etc.; eh bien, ces abus, à mon sens, sont inhérents à tout établissement aux antipodes. Vous ne pouvez, à pareille distance, avoir des garanties sérieuses. Vous vous débattez contre la nature des choses. Vous avez un jour un gouverneur sur lequel vous pouvez compter, un chef d'établissement pénitentiaire qui est un homme distingué; ils passent et sont remplacés par des fonctionnaires sur lesquels vous n'avez aucun contrôle. Les hommes de cœur et de dévouement comme M. Leveillé, qui vont à la Guyane passer deux mois pour leur instruction, ne sont pas nombreux; les inspecteurs eux-mêmes désirent que les inspections ne soient ni prolongées, ni fréquentes. D'ailleurs, ils n'ont pas, ils ne peuvent avoir sous leurs ordres des hommes qui seraient une force et qui donneraient à la métropole de solides garanties. Voilà pourquoi celui qui vous parle en ce moment exprime des doutes, formule des réserves qui, à certains égards, se rapprochent singulièrement des réserves de M. Leveillé.

Voilà pourquoi je désire que, dans l'échelle pénale, la prison centrale, telle qu'elle est établie en Belgique, à Louvain, soit la peine la plus grave et que la transportation, qui transplante le condamné et lui fait espérer, sous d'autres climats, une vie nouvelle, soit réservée au prisonnier capable de travail actif, qui aura mérité sa libération.

La séance est levée à 6 h. 45 m.

LES RÉSULTATS

DE LA TRANSPORTATION EN RUSSIE [1]

L'immense territoire utilisé par la Russie pour la transportation pénale comprend deux centres distincts : 1° *la Sibérie* toute entière, depuis l'Oural jusqu'au détroit de Behring; 2° *l'île de Sakhaline*, dont la superficie est égale à deux fois celle de la Grèce.

La Sibérie est ouverte à la transportation et à la déportation à peu près depuis les premiers temps de sa conquête; l'île de Sakhaline, au contraire, n'est officiellement ouverte à la transportation que depuis l'année 1868. Il résulte de cette différence que nous rencontrons en Sibérie les tâtonnements historiques de la Russie en matière de transportation pénale, — tandis qu'à Sakhaline, nous sommes en face d'un système qui paraît complet et réfléchi. Il faut donc les étudier séparément.

La Sibérie.

Il faut, lorsqu'on parle de colonisation pénale en Sibérie, distinguer trois groupes: 1° les déportés politiques; 2° les dissidents religieux; 3° les condamnés de droit commun (travaux forcés). Ce sont ces derniers seuls qui nous occupent ici, car seuls ils peuvent servir de matière de comparaison avec nos transportés à nous.

Lorsque les forçats ont purgé, dans un bagne sibérien, leur condamnation, ils sont répartis dans les villages du territoire. On les confie aux autorités villageoises, sur lesquelles l'État se décharge alors d'une grande partie de ses devoirs envers les transportés.

Malheureusement, la répartition de ces derniers entre les différents villages s'effectue d'après des considérations purement administra-

(1) Les éléments de cette note sont empruntés à trois sources principales récentes : 1° A l'éloquent livre de M. D. Drill, intitulé : *la Transportation en France et en Russie*. Saint-Pétersbourg, 1899, 178 pages, in-8°. — 2° A. Tchékhov, *L'Ile de Sakhaline*. Moscou, 1895, petit in-8°, 500 pages (ces deux ouvrages sont en russe). — 3° Impressions personnelles recueillies au cours de mes voyages en Sibérie et à la lecture des journaux russes. — *Conf. supr.* p. 549.