

A PROPOS DE LA RELÉGATION

Le Ministère des Colonies continue à publier avec ponctualité des documents statistiques sur le fonctionnement de la Relégation et, en ces derniers mois, il en a fait successivement paraître sur les années 1897 et 1898.

Douze années se sont donc déjà écoulées depuis le début de l'application de la loi de 1883. C'est un délai qui peut paraître égal au large crédit réclamé à juste titre par ceux qui avaient charge de mettre à exécution une loi en plusieurs points mal venue. On a vraiment eu tout le temps nécessaire pour reconnaître le caractère spécial des difficultés à vaincre et la nature particulière des éléments avec lesquels on a à opérer œuvre utile. D'autre part, les convois de relégués n'ont et n'auront plus l'aspect lamentable des premiers. Ils ne sont plus invariablement encombrés de vieux récidivistes usés par une longue vie de débauche et des séjours répétés dans les prisons. Les relégués qui composent actuellement les convois ne le cèdent vraisemblablement pas à leurs devanciers en immoralité; mais ils ont sur eux cet avantage d'avoir moins longtemps subi l'action des causes qui dépriment la volonté et ruinent la santé physique et de n'être point, par suite, réduits à une aussi incurable impuissance.

La relégation s'est donc singulièrement rapprochée de sa véritable physionomie. Et si, par suite du manque de pénitenciers spéciaux, depuis longtemps attendus, l'Administration se voit encore privée des moyens d'opérer la préparation et les sélections qui seules dégageront toutes les ressources de la relégation, on doit supposer que, toutes les données du problème étant dorénavant connues, l'exécution de la loi repose sur un ensemble de principes concordants et répond à des vues systématiques.

Les documents publiés sur la relégation se fussent, je dois l'ajouter, éclairés d'une lumière plus vive et eussent fourni des bases plus solides d'appréciation, si on avait pu les rapprocher de renseignements recueillis dans le même temps sur la transportation. Il eût été fort intéressant et instructif de reconnaître, parmi les difficultés auxquelles se heurte le fonctionnement des peines coloniales, celles qui

reviennent en propre à la condition particulière des relégués et à comparer les effets de l'expatriation pénale sur des individus dont l'état moral diffère autant que la situation juridique. Une telle étude eût seule permis de préciser les détails d'exécution par lesquels la transportation peut, selon les cas, produire tous ses effets utiles. Les documents officiels sur le fonctionnement de la peine des travaux forcés s'arrêtent malheureusement à l'année 1883. Ceux qui ont été plusieurs fois annoncés pour la période écoulée depuis n'ont pas encore été publiés. Toutefois, malgré la dissemblance de conditions des deux catégories de coupables subissant l'expatriation pénale, le régime auquel ils sont soumis dans les colonies étant en fait presque identique, les remarques que suggère l'examen des renseignements fournis sur la relégation peuvent en bien des points s'appliquer à la transportation.

Nous allons, avant toute observation, jeter un rapide coup d'œil sur les résultats de la relégation tels qu'ils ressortent des deux dernières publications officielles; mais, tout d'abord, nous devons faire remarquer qu'au point de vue de l'exemplarité la relégation n'est pas une mesure inefficace. Par la façon dont elle s'exécute, elle fait à ceux qui la subissent une vie assez pénible pour leur inspirer fréquemment l'idée de s'y soustraire par l'évasion, au risque des pires infortunes. Et l'on ne peut douter que les cruels mécomptes des expatriés n'aient leur écho dans les milieux criminels métropolitains quand on voit les efforts que font certains condamnés pour obtenir remise de la relégation et les protestations tardives de bonnes résolutions dont ils accablent tous ceux qui peuvent aider à les y soustraire.

Attachons-nous maintenant à reconnaître, au moyen des dernières statistiques, les effets de la relégation : 1° sur le moral des individus qui y sont soumis; 2° sur le développement économique des colonies désignées pour en recevoir les contingents.

L'influence morale de la relégation ne se peut mieux mesurer, semble-t-il, qu'au nombre des relégués qui ont su se mettre en position de vivre de leur travail, tout au moins à la fréquence des efforts faits par eux pour y parvenir. En deux cas le relégué peut être présumé en possession ou sur la voie d'une existence assurée et indépendante : lorsqu'il a obtenu la relégation individuelle ou lorsqu'il a été engagé par un particulier.

Il y a par suite un très grand intérêt à suivre la progression du chiffre des relégués appartenant à l'une et l'autre de ces deux catégories. Au 31 décembre 1896, on comptait en Guyane 2.037 relégués (1.852 hommes et 185 femmes) et en Nouvelle-Calédonie 3.080

(2.725 hommes et 355 femmes). De ce nombre, 72 hommes et 34 femmes en Guyane, 247 hommes et 95 femmes en Nouvelle-Calédonie étaient en état de relégation individuelle; 12 hommes et 6 femmes en Guyane, 153 hommes et 39 femmes en Nouvelle-Calédonie étaient engagés chez des particuliers. Deux ans plus tard, au 31 décembre 1898, la situation s'était ainsi modifiée : il y avait en Guyane 2.523 relégués (2.266 hommes et 257 femmes) et en Nouvelle-Calédonie 3.003 (2.648 hommes et 355 femmes); 149 hommes et 40 femmes en Guyane, 467 hommes et 134 femmes en Nouvelle-Calédonie se trouvaient en état de relégation individuelle; 18 hommes et 3 femmes en Guyane, 485 hommes et 36 femmes en Nouvelle-Calédonie étaient engagés chez des particuliers.

Mais, pris isolément, ces chiffres donneraient encore une idée exagérée de l'influence réformatrice du régime de la relégation; il faut ajouter ceci, c'est que, pendant l'année 1897, il y avait eu 16 révocations de relégation individuelle en Guyane (11 hommes et 5 femmes) et 36 en Nouvelle-Calédonie (23 hommes et 11 femmes) et pendant l'année 1898, 72 révocations en Guyane (50 hommes et 22 femmes) et 34 en Nouvelle-Calédonie (23 hommes et 11 femmes). Ce nombre relativement élevé de révocations, surtout en ce qui concerne les femmes, imputable dans une large mesure à des causes économiques, sur lesquelles j'aurai bientôt à revenir, doit aussi sans nul doute être attribué pour une bonne part à la précipitation avec laquelle est accordé parfois le bénéfice de la relégation individuelle. Le désir très légitime en soi de démontrer par de gros chiffres le mérite d'une méthode et de se conquérir des succès ne saurait cependant, en aucun cas, justifier des expériences aléatoires dont l'insuccès peut équivaloir pour certains coupables à la ruine définitive de leurs chances de reclassement.

Les documents officiels ne nous fournissent pas d'indications sur la situation des relégués engagés chez des particuliers et le nombre de réintégrations résultant d'inconduite. La valeur de telles indications est d'ailleurs étroitement liée à la disparition des abus auxquels ont parfois donné lieu les engagements. Ce sera, peut-on espérer, l'effet du décret du 23 février dernier qui a nettement défini la responsabilité des engagistes et opposé de sérieux obstacles aux engagements fictifs (1).

Le nombre des relégués individuels et engagés chez des particuliers peut figurer approximativement la somme des efforts couronnés de

(1) V. le texte de ce décret *infra*, aux *Informations diverses*.

succès; mais il y faudrait ajouter tous ceux qui se produisent ou s'ébauchent sous l'action du régime de la relégation pour avoir la mesure de l'influence de ce régime sur l'état moral des relégués. On ne peut évidemment prétendre calculer ces efforts avec une précision mathématique; aux variations de l'état disciplinaire on peut cependant reconnaître jusqu'à un certain point le degré d'efficacité des procédés mis en œuvre.

Il nous était apparu à l'étude des précédentes statistiques que cet état disciplinaire laissait fort à désirer; l'examen des documents nouveaux n'a fait que nous affermir dans notre opinion. Le nombre des punitions et des tentatives d'évasion continue à être très élevé. Il demeure établi que l'esprit des relégués n'a cessé d'être en révolte contre la règle qu'on veut leur imposer. La moyenne journalière des punis a été, pendant les années 1897 et 1898, de 134 et 72,5 0/0 en Guyane et de 131,5 et 117,4 en Nouvelle-Calédonie. La proportion des tentatives d'évasion a été, d'autre part, de 23 et 29 0/0 dans la première des deux colonies et de 10 et 10,5 dans la seconde. Ainsi donc, malgré la légère progression du nombre des relégués individuels et des engagés, l'état moral des relégués doit être considéré comme médiocrement satisfaisant. Un rapide aperçu de l'œuvre accomplie par eux nous aidera à en reconnaître les causes et à discerner la mesure dans laquelle il semble possible d'agir sur elles.

Il est un fait dont on ne peut manquer d'être vivement frappé, au premier coup d'œil jeté sur les documents officiels, c'est l'inutilité presque absolue des travaux exécutés par les transportés de toutes catégories, au point de vue de la mise en valeur des colonies et, par suite, des intérêts généraux du pays. C'est le reproche constamment fait à tous ceux qui ont eu la disposition des ressources de la transportation de n'avoir pas su ou voulu en user pour doter quelques-unes de nos possessions d'outre-mer, de ports, de voies de communication et plus généralement de l'outillage économique qu'elles attendent. Au cours de la dernière discussion du budget des colonies (*Officiel* du 11 décembre 1899), un ancien Ministre des Colonies, M. Chautemps, a une fois de plus fait ressortir le maigre profit que la Guyane et la Nouvelle-Calédonie ont retiré du travail des transportés et vigoureusement dénoncé la stérilité de la main-d'œuvre pénale. Peut-être regretterait-on qu'il n'ait pas profité de son passage au Ministère pour modifier ce fâcheux état de choses... Les dernières statistiques de la relégation nous apportent en tout cas la preuve que jusqu'en ces derniers temps on n'avait rien abandonné de ces déplorables errements.

Je ne puis entrer ici dans le détail des travaux qu'elles énumèrent.

Mais aucun n'intéresse les colonies; ils consistent presque uniquement en créations et surtout en réparations pour le service pénitentiaire. Cette Administration s'est enfermée, en un mot, dans un isolement ombrageux; il semble qu'elle ait eu pour principal souci de sauvegarder une autonomie qui accroît peut-être son importance et que ses actes aient été inspirés par la crainte de se voir dominer ou absorber par l'organisme plus vigoureux qui, dans les colonies, se développe à côté d'elle.

La lecture de la liste des travaux exécutés par les relégués doit cependant provoquer une triple remarque. En premier lieu, on est surpris du nombre et de la fréquence des réparations. Au dire de personnes qui ont visité les pénitenciers, la cause en est dans l'emploi de mauvais matériaux, en particulier de bois verts; c'est une erreur d'administration difficile à comprendre et à excuser. On constate, en second lieu, que le choix et la nature des travaux décèlent la pensée d'une installation définitive et n'ont d'autre objet que les besoins ou la commodité de l'Administration; ils ne seraient d'aucune utilité pour la colonie en cas de suppression de la transportation; bien qu'elle constitue incontestablement un beau travail, la voie ferrée de Saint-Jean est elle-même dans ce cas. C'est une idée que M. Chautemps a traduite avec force à la tribune: « Il est vrai que l'Administration pénitentiaire a accumulé pour elle-même une prodigieuse quantité de moellons; mais de toute cette maçonnerie il ne resterait rien le jour où la transportation prendrait fin. » On a donc bien à tort cherché à faire sortir la transportation du rôle préparatoire qui lui a été attribué dès l'origine et doit rester le sien. Enfin il convient de remarquer que, dans la plupart des cas, le choix des travaux auxquels sont assujettis les condamnés ne révèle aucun souci de la nature des occupations qui se peuvent rencontrer dans la colonie et des moyens qu'un libéré y peut avoir de vivre de son travail.

L'organisation du travail est donc défectueuse et, pourtant, de sa bonne organisation dépend exclusivement ici la réalisation des intentions du législateur.

A quelles fins doit tendre le travail; pour réaliser ces fins, que doit-il être? Pour être ce qu'il doit être, qui doit en déterminer l'objet et présider à sa distribution? Telles sont les questions qui se posent.

Je n'insisterai pas sur la première; la réponse est connue: Le travail doit être tel que, par comparaison avec le travail de l'homme libre, il constitue un moyen d'intimidation. Il doit ensuite donner au coupable le plus de facilités possible pour sortir de sa misérable condition. Il doit enfin compenser pour la métropole et la colonie les

charges qu'elles supportent du fait des transportés, en leur procurant de nouveaux éléments de richesse.

Je passe donc de suite aux difficultés que soulève la seconde question, celle du choix du travail. Dans la peine des travaux forcés, la rigueur du travail est l'élément essentiel de la peine; le condamné devrait donc toujours, comme le veut la loi, être employé aux plus rudes travaux de la colonisation. Le relégué n'étant pas légalement un condamné en cours de peines, on doit en principe pouvoir, quant à lui, plus librement opter entre diverses occupations. La relégation toutefois cesserait d'être la mesure exemplaire qu'elle doit être si les relégués n'étaient, eux aussi, affectés à quelque tâche ardue comme les travaux préparatoires de la colonisation.

Dans un autre ordre d'idées, il convient de remarquer l'importance primordiale d'un choix judicieux de travail au point de vue du relèvement du coupable transporté dans les colonies. Pour lui, point de patronage, d'ordinaire, puisqu'il vit loin des milieux honnêtes de la société. Ce n'est point dire que les Comités de patronage n'auraient pas ici leur utilité; ils rendraient même de signalés services si, selon l'idée très heureuse que je tiens de quelqu'un qui a longtemps séjourné en Guyane, ils s'appliquaient à créer et à faire prospérer des villages de libérés. Mais il faut bien le dire: le passé orageux du transporté, du relégué surtout, le rendra toujours fort peu sensible aux exhortations des hommes de bien et incapable d'une salutaire réaction morale; il n'y a pour lui qu'une chance sérieuse de relèvement, c'est qu'il ait pris l'habitude de voir dans le travail qui s'offre à lui le procédé le plus sûr pour satisfaire à ses besoins et qu'il lui apparaisse comme la seule source abondante de jouissances physiques, auxquelles seules il est sensible.

C'est l'honneur des sociétés modernes d'avoir attaché à la peine l'idée de l'amendement et du reclassement des coupables, et, parce que dans la peine coloniale il n'y a guère qu'une judicieuse organisation du travail, pour en assurer la réalisation, il faut dans les colonies pénales veiller plus particulièrement à cette organisation. Si rien n'est fait pour assurer, hors des pénitenciers, aux coupables transportés dans les colonies, un travail dont ils puissent vivre honnêtement, la libération n'est plus qu'un mot vide de sens, puisque, pour vivre, le libéré devra par un délit se faire rouvrir les portes du pénitencier ou se remettre aux mains de l'Administration par la voie détournée d'une vie d'expédients. Et quant à la relégation, ce n'est plus que cette chose bizarre: la sentence indéterminée appliquée au transporté et la sentence indéterminée sans le correctif d'un ensemble

de mesures propres à lui faciliter l'accès à une vie exempte de méfaits.

Or, une fois rendus à la liberté, comment transportés ou relégués peuvent-ils actuellement vivre de leur travail? Puis encore, sont-ils, pour la plupart, en condition d'être fructueusement occupés? Deux voies, en principe, peuvent les mener à cette existence laborieuse et honnête : les concessions et l'engagement chez des particuliers.

Les concessions rurales, dont on avait espéré faire la base d'un vaste système de colonisation pénale, n'ont pas donné ce qu'on en attendait. Tant au point de vue économique qu'au point de vue moral, les éléments essentiels de succès leur ont fait, il est vrai, le plus souvent défaut. Une concession ne peut exercer sur l'esprit de celui à qui elle est accordée l'influence bienfaisante de la propriété qu'autant qu'elle est soudée à un centre déjà puissant et prospère de production dont l'écoulement soit assuré par de bonnes voies de communication. Les sources de richesses ne manquent pas dans nos colonies. Mais que servent à un propriétaire la fertilité de son sol, les trésors de son sous-sol, si l'élévation des frais de transport, comme il arrive notamment en Guyane (1), équivaut pour ses produits à une sorte de droit prohibitif d'exportation. M. Louis Simon ne nous rappelait-il pas également, il y a quelques mois, à une séance de la Société, que les premiers immigrants en Nouvelle-Calédonie avaient dû abandonner les belles propriétés fondées par eux dans le centre de l'île, parce que, faute de voies de communication, ils n'en pouvaient tirer aucun parti. L'individu qui n'a en mains que le moyen de végéter ou même de vivre médiocrement n'a pas un mobile suffisant pour se livrer avec zèle au travail. L'ardeur au travail ne se conçoit pas hors de l'appât du gain et des jouissances qui en sont la suite. Les concessions n'ont que bien rarement offert à leurs détenteurs, on doit le dire, ces séduisantes perspectives.

D'autre part, parce que le citoyen de nos jours convoite volontiers un petit coin de terre où il puisse faire germer quelques fleurs ou pousser quelques salades, il n'en faut pas conclure que tout homme a aujourd'hui une prédisposition innée à la vie agricole. L'individu né au milieu des champs, initié dès l'enfance à leurs rudes travaux, connaît seul l'âpre jouissance attachée à la possession de la terre. Il

(1) Les richesses minières, forestières, agricoles et vivrières de toutes sortes que contiennent la haute Comté et le haut Approuague ne peuvent être transportées à la mer qu'à raison de 1.000 et 1.200 francs la tonne. Le chemin de fer voté en janvier dernier par le Conseil général guyanais et dont la main-d'œuvre pénale assurera, nous espérons, la construction permettra l'exploitation méthodique de ces richesses.

convient enfin de faire cette double remarque : la vie agricole repose sur une forte organisation de la famille ; la sociabilité, si largement développée chez l'habitant des villes, n'est à la campagne que très imparfaitement satisfaite. De ceci que conclure, sinon que la concession rurale ne convient qu'au libéré marié et que l'espérance n'en peut être un stimulant au travail et à la bonne conduite que pour le condamné d'origine rurale. Les condamnés de cette catégorie ne sont pas en majorité parmi les transportés ; ils ne sont qu'une infime minorité parmi les relégués. Le décret de 1895 a dû prendre des précautions contre l'aliénation des concessions ; c'est dire combien peu le concessionnaire y est attaché en beaucoup de cas. Mais, si c'était une prétention téméraire d'attendre de la promesse d'une concession la régénération de la masse des condamnés, c'est surtout une grave erreur de vouloir, comme l'a fait parfois l'Administration, la leur imposer.

La perspective d'un engagement chez des particuliers ou sur de grands chantiers aurait souvent plus d'attraits pour les condamnés. L'existence qui en est la conséquence répondrait, dans la plupart des cas, beaucoup mieux à leurs goûts et serait plus conforme à leurs instincts. Mais il faut qu'ils trouvent quelqu'un pour les engager et qu'ils soient en état d'être engagés. Les deux termes de cette proposition sont plus évidents l'un que l'autre. Pourtant il est certain que dans les colonies pénales on ne s'est jamais préoccupé des moyens d'arriver à établir un certain équilibre entre l'offre et la demande de travail, et on peut croire que, ni au point de vue moral, ni au point de vue technique, les individus qui sortent des pénitenciers n'offrent les garanties qu'est en droit de réclamer toute personne qui veut les employer. On sait quelle est la moralité des pénitenciers. La corruption y est telle qu'elle a eu parfois sa répercussion dans le personnel de garde et d'administration. Nous avons trop souvent parlé de la nécessité des sélections pour y revenir. De moralité très différente à leur entrée dans les pénitenciers, les condamnés en sortent corrompus de la même inquiétante façon. On peut, d'autre part, penser que ces perpétuelles réfections ou restaurations de cases dont nous entretenons les rapports officiels ne sont pas la préparation indiquée aux grands travaux de colonisation. Ce travail relativement doux n'est pas celui qui peut donner l'habitude de l'effort. Si le matériel de campement et d'équipement, les cases démontables et les fournitures étaient, pour partie au moins, demandés à nos prisons métropolitaines, dont les réclamations de certains milieux rendent l'emploi de la main-d'œuvre si malaisé ; si les condamnés transportés dans les colonies étaient dès lors presque tous rendus aux

gros travaux qu'elles attendent, chacun y trouverait peut-être son compte.

Ce que les colonies redoutent dans la transportation, c'est la libération; on l'a pu voir encore récemment par le discours de M. Ursleur, au cours de la discussion du budget des colonies. Peut-être les plaintes contre le préjudice causé à la colonie par la présence des libérés ne sont-elles pas aussi générales que l'honorable député s'est plu à le dire; mais elles sont très vives de la part de certains colons dont elles lèsent les intérêts. Beaucoup de libérés vivent, il est vrai, en état de vagabondage; c'est souvent l'effet de leur paresse; c'est parfois aussi la conséquence du manque d'occupation ou de l'insuffisante rémunération du travail. Une sociabilité instinctive, la soif de jouissances matérielles ne les poussent pas seules vers les centres importants de population; ils y sont surtout conduits par la nécessité de trouver quelque facile moyen d'existence qui pour eux ne se rencontre pas ailleurs.

N'y a-t-il donc, pour résoudre ce difficile problème de la libération, d'autre solution que l'une ou l'autre de celles proposées par certains coloniaux : ou imposer à la population métropolitaine déjà saturée de mauvais éléments, l'impossible tâche d'absorber ses plus irréductibles récidivistes; ou, par la concentration générale de tous les transportés et libérés, sacrifier à gros frais quelque territoire, en sacrifiant en même temps le noble principe de la moralisation et du reclassement des coupables?

Que peuvent redouter de la transportation les hommes qui ont souci de l'avenir des colonies sur lesquelles on dirige des condamnés? Il ne vient à l'idée de personne de frapper d'une éternelle déchéance quelques-unes de nos possessions, d'en faire des lieux maudits, uniquement voués à retenir, puis à ensevelir tous les déchets de la nation. Ceux même qui, ayant présent à l'esprit le point de départ de la surprenante et rapide prospérité de l'Australie, avaient pensé que les transportés pourraient transformer des régions incultes en s'y transformant eux-mêmes et en faisant souche d'honnêtes gens, n'avaient jamais mis en doute qu'une fois la colonie dotée de ses moyens de développement et largement peuplée par les émigrants libres, la transportation dût cesser de se grossir de nouveaux contingents de condamnés. Il est vrai que cette idée fut perdue de vue lorsqu'au lieu de travaux destinés à apporter aux colonies des éléments permanents de prospérité, on appliqua les transportés à des besognes sans autre utilité que les besoins immédiats du service pénitentiaire.

En tout cas, l'insuccès de la colonisation pénale et de quelques

autres expériences également artificielles ont détaché les esprits de ces tentatives de colonisation faites en considération de quelque genre particulier de colons. On ne prétend plus créer des colonies avec des transportés. On s'attache plus modestement et plus judicieusement à trouver la place rationnelle à leur faire parmi les divers agents d'exécution du plan adopté pour la mise en valeur de nos possessions d'outre-mer et à reconnaître les travaux pour lesquels leur concours peut être le plus efficace.

Cette idée est nouvelle sans doute; mais elle a pris corps dans de nombreux projets ou actes de date récente. En Algérie (*supr.*, p. 265), il a été fait des essais d'utilisation de la main-d'œuvre pénale dont un de nos collègues a récemment entretenu les lecteurs de la *Revue*. On n'a pas oublié non plus les beaux travaux d'utilité publique exécutés en Tunisie par les condamnés (*supr.*, p. 341); en Nouvelle-Calédonie, on a décidé de faire concourir les transportés à l'exécution du grand programme de travaux publics arrêté par M. le gouverneur Feillet. En Guyane, on a résolu d'employer 1.500 transportés à la construction du chemin de fer qui doit joindre l'arrière-pays à la côte. Enfin un décret définitivement publié ces jours-ci même (décret du 21 avril), est venu consacrer ce système. L'exposé des motifs de ce décret (*Officiel* du 23 avril), qui transfère le service pénitentiaire de la Direction de la comptabilité à la Direction des affaires d'Asie, Amérique et Océanie, ne laisse subsister aucune équivoque. « D'après la volonté du législateur, y est-il dit, la main-d'œuvre pénale doit coopérer au développement de la colonisation. Mais l'expérience a prouvé que cette coopération ne peut produire tous ses effets que si les efforts de l'Administration pénitentiaire sont corrélatifs à ceux de l'Administration qui est chargée des intérêts de la colonisation libre; et il est évident que cette corrélation ne sera obtenue d'une façon parfaite qu'autant que l'une et l'autre de ces Administrations seront soumises à une même impulsion... Cette mesure présente, à l'heure actuelle, d'autant plus d'intérêt que de grands travaux publics sont à l'étude dans les deux colonies en question et que leur exécution nécessitera dans une large mesure l'emploi de la main-d'œuvre pénale. »

On voit qu'en nulle de nos colonies on n'est en peine de trouver tâches convenant à des condamnés. Et il n'est pas malaisé d'y faire choix de grandes entreprises qui puissent donner aux libérés eux-mêmes d'exceptionnelles facilités pour se procurer un emploi suffisamment lucratif. Grandes entreprises ne veut d'ailleurs pas dire dissémination des travailleurs et dispersion de l'effort. Les petits pénitenciers n'ont jamais été que d'onéreuses et stériles créations et

des nids à abus. Il est nécessaire que, tout en embrassant une surface territoriale assez vaste pour prévenir la confusion entre individus de conditions morales ou juridiques différentes, le plan adopté concentre toujours méthodiquement toutes les forces productrices de la transportation en vue du maintien sur le chantier d'une extrême activité et d'une exacte discipline.

Mais il paraît certain que de grands travaux publics d'utilité coloniale nécessitant l'emploi d'une abondante main-d'œuvre aideraient singulièrement à résoudre quelques-uns des problèmes soulevés par la libération. Aux libérés malgré tout paresseux et vagabonds, ils permettraient d'appliquer avec rigueur les peines édictées contre le vagabondage, puisque leur vagabondage se trouverait sans excuse. Ils permettraient encore d'interdire aux libérés les lieux où leur présence est certainement préjudiciable et de les cantonner plus étroitement, puisqu'ils ne pourraient se plaindre du manque de travail. Ils permettraient enfin, aussi bien que de sélectionner les condamnés en cours de peine, de tenir les libérés à l'écart des condamnés, sans s'exposer aux frais qu'exigerait, selon le vœu de certains criminalistes, leur transport dans une autre colonie.

Que les travaux disponibles soient de nature à attirer à eux les libérés et à leur inculquer ainsi quelques habitudes d'existence régulière, les plaintes contre les libérés cesseront en même temps que les causes dont elles sont issues. Mais, pour arriver à ce résultat, quelles conditions doit remplir l'offre de travail? Je ne sais quelle est la proportion de transportés susceptibles d'une véritable réforme morale; celle des relégués, d'après des témoins oculaires, n'excéderait pas le dixième. Pour obtenir de la masse la meilleure attitude à laquelle il faut seulement prétendre, il n'y a donc que la perspective de jouissances matérielles convoitées.

La plupart des individus frappés d'expatriation pénale devant presque fatalement, par suite d'habitudes jadis contractées dans les villes, se refuser à adopter une vie sédentaire s'ils n'y trouvent quelques-uns des agréments de la vie sociale auxquels ils sont attachés, le travail offert n'aura chance d'être recherché que s'il comporte d'importants groupements avec les distractions qu'ils entraînent. De plus, beaucoup de condamnés étant de capacité médiocre, il faut que, proportionnellement à l'effort, la rémunération soit forte. Comment arriver à cette rémunération suffisante? En organisant le travail du détenu de telle sorte que, en ouvrant la voie à des travaux nouveaux, il se mette en état de les exécuter au jour de la liberté, puis, selon la très juste observation de M. Sabatier (*supr.*, p. 292), en affectant la main-

d'œuvre pénale à une tâche pour laquelle la main-d'œuvre libre n'est pas employable, en raison de son prix excessif.

Quel est le genre de travaux qui paraît devoir présenter l'ensemble d'avantages qu'il convient de rechercher ici? Ce sont ceux qui, à travers des régions peu habitées, donneront accès à d'abondantes sources de richesses nouvelles. Les capitaux devant nécessairement affluer vers elles plus vite que la main-d'œuvre, celle qui se trouvera sur les lieux sera toujours bien rémunérée. L'intérêt de la colonie, l'intérêt général se rencontrent ici avec celui des transportés. La création de voies de communication est donc pour les transportés le premier travail indiqué.

Est-ce à dire qu'on ne devra jamais leur faire exécuter d'autre besogne? Assurément non. En Algérie, on a beaucoup discuté sur la préférence à donner aux travaux de route ou aux travaux de défrichement; en Tunisie, des défrichements ont été exécutés avec plein succès, pendant qu'en ce même pays ou ailleurs, d'autres condamnés faisaient d'excellents chemins. Il ne saurait donc y avoir de règle absolue. Le choix du travail variera nécessairement avec l'état physique et climatérique du pays, sa situation économique, le genre de condamnés employés et le degré de développement de la colonisation libre. L'établissement d'une grande voie de communication amènera toujours, par exemple, la création de centres dans son voisinage.

On a exprimé la crainte que la main-d'œuvre pénale ne pût être affectée à l'exécution de certains travaux publics, des voies ferrées notamment, en raison des travaux d'art qu'elles exigent et de la surveillance qu'il faut ici exercer sur les travailleurs. Il ne faut pas s'exagérer les difficultés de cette surveillance, surtout en pays inhabité. On est presque surpris du petit nombre de gardiens qui suffisent à la Guyane. Si le chef sait s'intéresser à ses hommes, si le travail surtout est bien rémunéré, les évasions seront rares. Sans doute, l'instruction et la capacité font souvent défaut aux condamnés; mais, parmi les transportés, il y a de bons ouvriers et il en est d'intelligents, susceptibles d'être rendus aptes à l'accomplissement de tâches délicates. Ce qu'on peut dire d'ailleurs de plus probant à ce sujet, c'est que c'est avec la main-d'œuvre des relégués qu'a été fondé le pénitencier de Saint-Jean, le plus joli de la Guyane, et construite la voie ferrée du Maroni. Dans ses placers, près de Sinnamary, le baron Herrvyn a exécuté également avec des condamnés et des libérés des travaux remarquables (1).

(1) Le chemin de fer voté récemment aura une longueur de 400 kilomètres. Il partira de Cayenne et remontera vers l'intérieur en suivant l'Approuague. A

On a aussi objecté la paresse ordinaire et le manque d'activité des condamnés. Un excellent moyen de développer cette activité a été indiqué devant les Délégations algériennes par M. le rapporteur Bouché : c'est de donner autant que possible tous les travaux à la tâche.

On a enfin mis en doute la possibilité d'assujettir aux travaux de colonisation, dans les régions tropicales, les condamnés européens sans les vouer à une mort rapide et certaine. Les faits se sont chargés de répondre à ce que ces inquiétudes avaient d'exagéré. En Guyane, ce pays de sinistre réputation, la mortalité parmi les relégués n'a été, au cours des deux années 1897 et 1898, que de 5,90 et 7,63 0/0 (1); encore ce dernier chiffre est-il le plus élevé qu'on ait constaté depuis plusieurs années. Avec une préparation, malheureusement inexistant encore en France et dans la colonie, de sages précautions hygiéniques, le taux de la mortalité pourra être abaissé. Sous la direction de M. Vèrignon, le chemin de fer du Maroni a été construit presque sans mort d'hommes. On peut du reste occuper à des besognes plus douces les transportés de constitution moins robuste.

A qui doit-il appartenir de faire choix des entreprises auxquelles appliquer la main-d'œuvre pénale? Maintenant que cette main-d'œuvre est une des ressources mises à la disposition du service de la colonisation pour l'accomplissement de sa tâche, il ne paraît pas douteux que ce soit à ce service que revienne la désignation de ces entreprises. On a parlé de chemins de fer de pénétration en Chine, de chemins de fer sahariens, d'autres vastes opérations encore. Cette multiplicité de projets indique bien que la loi ne devrait pas limitativement énumérer les lieux de transportation, qu'il faudrait laisser plus de liberté d'action à ceux qui ont charge d'ouvrir des mondes nouveaux à notre commerce et à notre civilisation. C'est une des conditions essentielles du succès de la transportation que d'en faire un instrument plus souple, plus flexible, tout en encadrant plus fortement ses effectifs. M. Chautemps le répétait encore dans la dernière discussion du budget : « Il serait surtout nécessaire, disait-il, de substituer à l'Administration ruineuse et paperassière d'aujourd'hui

Saint-Canori (V. notre carte, *Revue*, 1893, p. 190), il se bifurquera : une branche continuera vers le contesté franco-brésilien; l'autre se dirigera vers la frontière hollandaise, sur la rivière Ana. — M. David Levat, ingénieur des Mines et concessionnaire de ce chemin de fer, va faire une conférence à la Société de géographie, le 1^{er} juin sur le climat, la flore, la faune, les cultures si variées, l'orographie, la topographie, la géologie et le mode d'exploitation des riches placers des régions traversées.

(1) En 1896, la mortalité dans les maisons centrales d'hommes de la métropole a été de 5,84 0/0.

une organisation très simple, d'allure militaire, très analogue à celle de nos compagnies de discipline. »

A peine ai-je besoin d'ajouter, après ce que je viens de dire, que dans chaque colonie c'est au gouverneur de spécifier les points sur lesquels devra être dirigée la main-d'œuvre pénale, car ce n'est que dans le pays même que l'on peut savoir comment doit être conduite une entreprise pour être menée à terme dans les meilleures conditions de célérité et d'économie. Aux gouverneurs aussi d'indiquer le nombre et le genre de travailleurs qui leur sont nécessaires; il ne faut pas, comme cela s'est produit dans le passé, qu'ils se voient refuser des ouvriers pénaux quand il y en a de disponibles.

On a fait de multiples reproches à l'Administration pénitentiaire. On lui a reproché de n'avoir jamais fait parvenir aux colonies un programme sérieux et positif de l'emploi de la main-d'œuvre, d'avoir dispersé les forces de la transportation entre de petits pénitenciers sur lesquels on a fait des essais inutiles et coûteux, d'avoir procédé sans plan d'action et sans méthode, commencé, puis abandonné sans raison, avant achèvement, une foule d'entreprises. L'exploitation des riches forêts tropicales en particulier n'aurait pas été conduite de façon raisonnée; on n'aurait fait aucune replantation, on aurait même abattu sans déraciner, en sorte que les parties exploitées ne seraient plus aujourd'hui qu'une brousse impénétrable. Tous les travaux enfin auraient été dirigés en vue de la petite économie budgétaire à réaliser immédiatement, comme s'il n'y avait pas pour la France un bénéfice plus lointain, mais plus grand, à développer la prospérité de ses colonies.

Si toutes ces critiques sont fondées, elles révèlent autant d'erreurs; mais ces erreurs sont imputables aux vices mêmes du système jusqu'ici en vigueur. On a pu s'apercevoir qu'il est dangereux et condamnable de vouloir diriger du Ministère de la Guerre les opérations militaires engagées dans les colonies; il est tout aussi mauvais de prétendre conduire de France ce qu'on a appelé l'armée pénale des travaux publics. L'intelligence et la bonne volonté des hommes ne peuvent évidemment suppléer à la connaissance des lieux.

Même après que l'œuvre de la colonisation a retrouvé son unité indispensable, le rôle de l'Administration pénitentiaire demeure encore assez important. C'est à elle de veiller à ce que l'on ne s'écarte jamais de l'exacte application de la loi pénale, à ce que le travail exécuté garde toujours en quelque point le caractère répressif; c'est à elle aussi de sauvegarder les intérêts de la métropole en prévenant la dilapidation des valeurs que représente la main-d'œuvre dont elle dispose.

Mais cette surveillance ne se peut bien exercer que sur les lieux et nous voudrions par suite que dans chaque colonie le directeur du service pénitentiaire eût plus d'indépendance et d'autorité, qu'il ne fût pas obligé comme aujourd'hui à en référer constamment à Paris pour des actes même de peu d'importance.

La transportation est entrée dans la voie nouvelle où, avec la plupart de ses partisans, nous avons souhaité la voir engagée. Elle s'y engagera sans doute plus avant encore. Bien conduite et avec foi dans le succès, cette expérience prouvera bientôt, nous en avons l'espoir, que l'expatriation pénale peut servir les intérêts multiples auxquels on s'est de tout temps par elle proposé de satisfaire.

J. ASTOR.

LE PROJET DE LOI

SUR

L'ASSISTANCE AUX VIEILLARDS ⁽¹⁾

Le décret du 24 vendémiaire an II reconnaît (titre V, art. 16) un droit à l'hospitalisation avec « les secours de stricte nécessité » en faveur des vieillards âgés de soixante-dix ans, ou atteints d'une infirmité dûment établie. En fait, cette disposition ne fut jamais appliquée.

Il faut arriver à la moitié du siècle pour trouver un autre texte relatif à l'assistance des vieillards. La loi des 7-13 août 1831 y pourvoit par deux procédés différents. Elle stipule, en premier lieu, que, dans les hôpitaux et hospices, un certain nombre de lits seront réservés aux vieillards et incurables, aux conditions établies par le règlement (art. 2). En outre, la Commission administrative pourra convertir le cinquième (2) de ses revenus en secours à domicile annuels, en faveur des vieillards ou infirmes placés dans leurs familles (art. 17).

Ces dispositions n'eurent qu'un effet limité dans les villes, par suite des conditions rigoureuses apportées à l'admission dans les règlements préparés par les Commissions. Dans les campagnes, l'effet fut nul, les Conseils municipaux n'étant point disposés à payer les pensions de leurs ressortissants dans les hospices urbains. Les vieillards indigents continuèrent à avoir pour unique ressource les secours, forcément très limités, des bureaux de bienfaisance.

Toutefois, certains départements créèrent spontanément des pensions pour les vieillards. Dans la Marne et dans l'Indre-et-Loire, les Conseils généraux établirent des secours mensuels à domicile de

(1) Cf. *Revue*, 1896, p. 856 : « L'assistance des vieillards. Une préface à la loi sur la mendicité. » Cet article contient l'analyse du projet antérieurement présenté sur le même objet par M. Fleury-Ravarin, député du Rhône.

(2) L'article 7 de la loi du 21 mai 1873 a élevé cette proportion au quart, et même au tiers avec l'autorisation du Conseil général.