

# RAPPORT DE LA 1<sup>RE</sup> SECTION

## SUR LA TRANSPORTATION

(Suite)

La 1<sup>re</sup> Section s'est réunie les 9 et 16 mars, pour continuer l'étude des moyens d'utiliser la main-d'œuvre des transportés (*supr.*, p. 493). Le 9 mars, elle a été présidée par M. le conseiller Petit.

### I

A l'occasion du procès-verbal de la séance du 2 mars, M. DE LAVERGNE exprime de formelles réserves quant à certaines théories développées par MM. Chessé et Levat. Le plan exposé par M. Chessé (p. 497) a été soumis, dès 1882, au Ministère de la Marine et des Colonies et a été très sérieusement examiné par le bureau compétent; il a été repoussé par M. Félix Faure, alors Sous-Secrétaire d'État aux Colonies, après une étude approfondie. La suppression des bureaux de l'Administration pénitentiaire, qui d'ailleurs n'était pas demandée en 1882, aurait les plus funestes résultats à l'égard du respect de la loi et des règlements; certains administrateurs coloniaux leur substitueraient bien vite leur bon plaisir, et les abus les plus graves ne tarderaient pas à devenir la règle.

Ne serait-ce pas, entre autres, un abus intolérable que celui dont a parlé M. Levat, consistant à combler les forçats de primes et à leur permettre de les jouer entre eux? L'orateur proteste énergiquement contre une telle théorie: c'est la négation de la loi, la méconnaissance de tous les règlements pénitentiaires, la condamnation absolue des concessions de main-d'œuvre aux particuliers. Quand il dirigeait le bureau de l'Administration pénitentiaire, il a toujours combattu ces pratiques, qui déconsidèrent le régime de la transportation aux colonies, et, si les instructions du Département avaient été mieux exécutées, de pareils faits ne se seraient jamais produits. Aussi a-t-il réclamé sans relâche l'application stricte des règlements élaborés par la Commission permanente du régime pénitentiaire depuis

1889. C'est le seul moyen de rendre à la peine des travaux forcés son efficacité et de faire cesser les critiques et les attaques des adversaires de la transportation. Cela gênera peut-être quelques administrateurs et quelques colons. Mais cela importe peu, car il s'agit là de l'exécution de la loi, devant laquelle nous devons tous nous incliner.

La Section a ensuite repris l'examen des différentes questions qu'elle avait à résoudre.

I. — Le premier point discuté a été celui de savoir si les travaux à entreprendre aux colonies pouvaient être suffisants pour absorber toute la main-d'œuvre pénale.

M. CHESSE l'a affirmé, constatant que, rien qu'en Guyane, depuis les admirables plans de Malouet et Guizan, plus de 100 kilomètres de canaux sont projetés, sur lesquels dans la suite on pourrait en embrancher d'autres.

En dehors de la Guyane, a rappelé M. A. RIVIÈRE, on a déjà envoyé à Obock des Annamites et des Arabes, — il est vrai qu'on a dû les retirer parce qu'il y avait inconvénient à les mettre en contact avec d'autres musulmans; — on a envoyé, en 1888 et en 1894, 100 et 96 Annamites au Gabon. Mais, en ce qui concerne les blancs, le général Galliéni a refusé tout envoi de transportés à Madagascar; tous les gouverneurs de la côte occidentale d'Afrique, peu confiants également dans la qualité de cette main-d'œuvre (1), ont refusé toutes les offres faites. Alors, il est permis de concevoir des doutes sur les possibilités d'utiliser cette énorme main-d'œuvre. Si les gouverneurs persistent dans leurs refus, plus ou moins motivés, force sera d'aviser à réduire les contingents de la transportation, et, pour cela, à réduire le nombre des articles du Code pénal prononçant l'envoi aux travaux forcés.

II. — La question de savoir à quelles colonies on pouvait affecter des transportés étant en partie une question de climat n'a pas été étudiée plus avant. Mais la Section s'est à nouveau demandé si, dans la plupart des colonies, il n'y avait pas inconvénient à faire travailler ainsi les blancs condamnés sous l'œil des indigènes. Ce danger avait été signalé avec force dernièrement par le colonel Liautey (*supr.*, p. 402 et 494.) Il n'a pas paru, cette fois encore, émouvoir la Section: M. BRUNOT, M. D. LEVAT, M. CHESSE ont fait observer que les Canaques faisaient parfaitement bien la distinction entre les for-

(1) On la leur a offerte successivement, en 1885, en 1895, en 1898, à 2 fr. 15 c., à 1 franc, à 75 centimes.

çats et les autres blancs. Il est vrai que cette distinction leur est facilitée par les primes de capture qu'on leur attribue et qui ont pour effet de les dresser à une véritable chasse aux évadés. A Tahiti, les Tahitiens, peuple civilisé, sorte d'Athéniens de l'Océanie, ont une idée assez haute de notre pays pour que la présence des forçats soit sans inconvénient.

III. — Mais M. DE LAVERGNE a fait à l'emploi des sections mobiles deux objections plus sérieuses.

La première, déjà indiquée, que ces sections mobiles, les gouverneurs, à tort ou à raison, n'en veulent pas. En 1885, au moment où il s'est agi de mettre à exécution la loi sur la relégation; en 1895, sous le Ministère Delcassé, on les leur a proposées, et dans les conditions les meilleures, leur promettant de trier les hommes, de ne jamais laisser se former d'établissements permanents et néanmoins ils ont refusé (*Revue*, 1898, p. 1157).

La seconde objection, plus grave, a retenu plus longtemps la Section, ce sont les difficultés pratiques. On enverra, par exemple, 500 hommes dans une colonie : il y aura des frais considérables de transport, d'installation, car il faut les loger, de nourriture. Pour les faire travailler huit ou neuf heures au plus par jour, il faudra en partie envoyer les vivres de France. Certaines colonies n'ont pas de bétail, et on ne peut mettre les forçats uniquement au régime des conserves; il faudra donc amener des vivres de très loin. Et puis, le travail terminé, nouveaux frais de transport pour le retour, car les colonies ne voudront jamais des libérés; on ne saura où leur faire exécuter le doublage.

Il faudra que ce soit en Guyane ou en Calédonie, car ce ne pourrait être en France. Et comment s'opérera ce retour pour les forçats libérés? Par les paquebots-postes? Mais les Compagnies n'en voudront pas! Alors il faudra pouvoir faire des convois importants, sous peine d'avoir des frais énormes; et cela n'est guère possible. En théorie, ces sections mobiles sont excellentes, mais difficiles à organiser, en pratique.

Mais M. PETIT a répliqué qu'il n'y avait pas de difficultés pour les forçats de Guyane ou de Calédonie, qui seront employés en sections mobiles dans ces colonies elles-mêmes. Et pour les autres colonies, a ajouté M. CHESSE, la difficulté ne sera pas plus invincible qu'elle ne l'est actuellement pour le transport et la relève des garnisons coloniales, qu'il faut aussi loger, faire vivre et rapatrier : il suffit de créer des magasins de vivres. L'installation ne devient compliquée que le jour où l'on veut organiser de véritables « cités » pénitentiaires. A

tous points de vue, on devrait s'inspirer de ce qu'on a fait pour les compagnies disciplinaires (loi 21 déc. 1896, art. 7) et les compagnies de discipline, lesquelles ont été employées à différents travaux, de tous côtés, sans qu'il y ait eu de difficulté d'aucune sorte. Il y a quelques années, il y avait 2 compagnies disciplinaires des colonies (1) au Sénégal, deux à la Réunion, une à la Martinique, une compagnie de discipline (insubordonnés) aux Saintes (Guadeloupe) et il y avait une section à Saint-Pierre et Miquelon. Ils travaillaient dans la vase, dans la boue et ont fait dans ces cinq pays des travaux extrêmement utiles. Si l'on veut arriver à une bonne organisation, il faut faire passer le bureau de la transportation de la direction politique, où on l'a placé à tort, au service de la défense, qui seul sera capable de constituer ces sections de pionniers ou équipes pénitentiaires.

IV. — Mais, à propos de cette comparaison avec la main-d'œuvre militaire, diverses remarques ont été faites sur les résultats qu'elle a donnés. Une des causes de son succès, a remarqué M. LEVAT, tient à l'origine du commandement qui échappe à l'action politique. Sans doute une tendance à préparer une situation analogue semble se manifester, le service de la transportation étant depuis un an détaché de la direction de la comptabilité, à laquelle il était rattaché, et rattaché à la direction politique (*Revue*, 1900, p. 857), — ce qui pourrait indiquer le désir de le mettre dans la main du gouverneur.

Mais peut-être n'est-ce qu'une illusion. — Peut-être ce rattachement a-t-il été plutôt inspiré par les considérations de personnes; et, le service de la transportation est et restera à peu près autonome. Dans la colonie, le gouverneur le dirige, mais les changements continuels de gouverneurs ont amené de fâcheux à-coups, de sorte que les décrets sont souvent restés inexécutés. Une autre cause, qui ne peut être effacée, de l'infériorité de la main-d'œuvre des forçats sur la main-d'œuvre disciplinaire, c'est, a dit M. BRUNOT, le manque d'homogénéité; les disciplinaires, par leur recrutement, sont tous jeunes, de bonne santé; ils peuvent facilement former un corps. Dans les transportés, il y a des jeunes, des vieux, des anémiques, des robustes; il y a une diversité physiologique qui amènera toujours un déchet énorme.

Mais, ont fait observer M. PETIT et M. CHESSE, on devrait, tout d'abord, en France, faire subir un examen médical à tous les condamnés et faire, à l'avance, des sélections, comme on le fait pour les

(1) Cf. décret de 1893 (*Revue*, 1894, p. 132; 1895, p. 915 et 916) et décret du 13 mars 1901 (*infr.*, p. 757).

relégués, et n'envoyer que des valides et ainsi on éviterait ce qu'a vu M. Lévat, des relégués passer leur temps à pêcher à la ligne le long du Maroni, parce qu'ils étaient incapables de tout travail.

En outre, une fois les condamnés dans la colonie, a dit M. A. LE POITTEVIN, on pourrait généraliser ce qu'on fait d'après le décret réglant l'envoi des récidivistes dans une section mobile, exiger de ceux-ci une constitution robuste; sauf à tenir compte de ce fait que l'incorporation dans une section mobile de relégués est considéré comme une faveur, tandis que l'incorporation dans une section de transportés n'est pas considérée comme telle.

M. CHESSE a noté très justement qu'on pouvait fort bien obtenir de l'homogénéité en créant plusieurs équipes, l'une pour les plus robustes, l'autre pour de moins forts. D'ailleurs, il faut reconnaître qu'il y a des non-valeurs. Mais, dans toute collectivité, il y en a.

V. — La section a ensuite repris la question de savoir si cette main-d'œuvre devait être confiée à des particuliers dès le début par une cession de main-d'œuvre, ou si, au début, il n'était pas nécessaire de les faire séjourner un certain temps dans les chantiers de l'État et sous la direction exclusive de celui-ci. En faveur de ce second système, M. LE POITTEVIN a rappelé l'intérêt qu'il y avait à constituer au début une peine suffisamment dure pour qu'elle n'apparût pas plus désirable que la réclusion.

M. CHESSE s'est aussi montré dans toute la discussion le défenseur de la même idée, en répétant qu'on n'obtiendra une pénalité efficace pendant cette période que par une organisation militaire des forçats; et M. DE LAVERGNE a aussi insisté sur ce fait que l'État avait un véritable droit de répression à exercer sur l'individu condamné.

M. GRANIER, au contraire, s'est rangé dans le camp opposé. « J'avais cru longtemps, dit-il, que nos colonies avaient peu besoin de main-d'œuvre parce que beaucoup ne sont que des factoreries, ou sont des postes occupés dans un intérêt politique. Mais nous avons des colonies qui réclament de la main-d'œuvre, pour les mines notamment. Nous avons voulu faire appel aux Indiens; nous avons eu à ce sujet des difficultés avec l'Angleterre. Nous employons aujourd'hui des coolies chinois. Maintenant se pose la question de savoir si nous ne pourrions y utiliser nos forçats. Précisément des Compagnies nous les demandent dans ce but. N'hésitons donc pas à les leur donner. Car, qu'en faire? Les employer à des travaux publics? Mais, si nous donnons les meilleurs à des Compagnies, au bout d'un certain temps, gardant les plus mauvais pour nous, nous ne ferons jamais les travaux que de façon extrêmement coûteuse. Et puis, est-il utile de

laisser les meilleurs s'anémier un an ou deux sur une route pour les remettre ensuite à des Compagnies concessionnaires?

C'est ce qui a été également affirmé par M. LEVAT, d'après lequel l'État doit se contenter de garder les incapables de tout travail, avec une ration minima, dans des infirmeries ou hôpitaux. Il doit se borner à ce rôle d'infirmier (ces non-valeurs représentent 25 0/0 environ de l'effectif total) et livrer tout le reste à des concessionnaires, qui les feront travailler énergiquement. Ce sera plus économique et plus moral que le régime actuel, — n'en déplaise à MM. les criminalistes!

VI. — Un point toutefois resterait bien entendu: c'est qu'il s'agit ici d'une cession de main-d'œuvre pénale et non d'une assignation chez un particulier, qui constituerait une récompense et, pratiquement, la suppression de la peine des travaux forcés. Et ce point a été souligné par M. LEVAT, qui a dit que l'assignation devait être peu employée, car, sauf exception, l'individu criminel reste criminel dans l'âme. S'il y en a quelques exemples de relèvement, ils sont rares. Le véritable emploi de la main-d'œuvre pénale est à des travaux d'utilité publique.

M. URSLEUR a également appuyé cette observation, faisant remarquer que la remise des hommes valides, dès le début, à des entrepreneurs serait une bonne chose, parce qu'elle supprimerait ce scandale de forçat travaillant sept heures par jour, tandis que des colons travaillent dix heures.

M. DE LAVERGNE distingue les colonies pénitentiaires des colonies non pénitentiaires. Il est d'accord avec les préopinants pour céder des transportés à des concessionnaires dans les premières, sauf à ne pas les remettre de suite après le débarquement, car l'État a le devoir de faire exécuter la peine et, pour l'exemplarité, d'organiser une première période très dure dans laquelle il se servira de cette main-d'œuvre. Mais, dans les autres colonies, si rien ne s'oppose à cette même cession de main-d'œuvre, au moins faudrait-il que les gouverneurs la demandassent. Or, aucun n'en veut! On ne peut pourtant pas la leur imposer....

M. URSLEUR s'est prononcé dans le même sens, faisant remarquer que le transporté est plus libre et plus heureux, matériellement, qu'un soldat, que le système des assignations avait été souvent une source de scandales. On plaçait des forçats chez les particuliers; chacun en prenait un, deux ou trois, et il en faisait des gardiens de sa propriété, des valets de chambre, etc. Cela est pour le pays libre un danger matériel, mais surtout un danger moral. Les transportés, qui étaient autrefois un objet d'horreur et de répulsion pour les personnes libres,

ne le sont plus au même point; la contagion morale est plus redoutable que le danger de vol, d'assassinat ou d'incendie.

VII. — Quant à l'utilisation de cette main-d'œuvre, M. URSLEUR s'est, lui aussi, montré partisan d'équipes volantes, ce qui permettrait peut-être de réaliser le but de la loi de 1854. Aujourd'hui que notre empire colonial est immense, nous avons de tous côtés à exécuter des travaux préparatoires pour mettre le pays en valeur; des travaux de défrichement et d'assainissement, notamment. La main-d'œuvre pénale est tout indiquée. On a bien sacrifié au climat de Madagascar 7.000 soldats pour faire des routes. Mieux vaudrait en pareil cas sacrifier des criminels. Tous les jours des ouvriers meurent d'accident dans les mines; pourquoi ne pas exposer les forçats au même risque? On pourrait d'ailleurs commencer par employer aux travaux de routes, canaux, chemins de fer, ports, etc., des Annamites ou des Arabes (quoique ces derniers soient de bien mauvais travailleurs)... Sans doute, il serait inhumain de jeter ces individus pêle-mêle sur un territoire, sans tenir compte de quoi que ce fût, mais il ne faut pas non plus se bercer de l'illusion de faire des agriculteurs avec des forçats. Il faut surtout chercher un bon emploi de ces criminels. Pour cela, il ne faut pas chercher à trop réduire le budget de la transportation; car, la conséquence est que l'Administration cherche alors trop à vivre sur elle-même: sur ses cultures, elle se fait jardinier, agriculteur, industriel, crée des fabriques de rhum qui font concurrence à l'industrie libre. Le véritable emploi est, comme l'a dit M. Levat, dans un travail d'utilité publique. Le Conseil général s'est préoccupé vivement, en Guyane, d'établir des plans. Il y a cinq ou six ans, ayant une réserve de 12 millions de francs, il vota 40.000 francs pour faire venir un ingénieur ayant déjà dirigé les travaux d'un port pour faire dresser un plan de campagne et voir comment on pourrait établir un port à Cayenne. Il ne voulait pas agir par tâtonnements. Cet ingénieur n'est venu qu'il y a deux ans, étant occupé dans d'autres colonies!

Dans le même ordre d'idées, elle s'est préoccupée d'établir un chemin de fer, les voies de communication étant le préliminaire indispensable de l'exploitation. Dans ce but, elle avait donné à l'Administration pénitentiaire le domaine colonial de Kourou; mais celle-ci a pris le domaine, s'y est installée et n'a pas tenu ses promesses: le chemin de fer n'a pas été fait!

On peut dire que l'Administration pénitentiaire, au lieu d'aider au développement de la colonisation, a tué la Guyane! Depuis quarante-cinq ans, il n'y a pas encore de route de Cayenne au Maroni; or, de

Sinnamarié au Maroni, on traverse une savane absolument unie, à sol solide, où une route carrossable est on ne peut plus facile à tracer! Les moyens de transport reviennent à 2.000 francs la tonne! Il n'y a qu'un moyen d'obtenir un travail effectif des transportés, c'est de les remettre à des concessionnaires. Ceux-là sauront les faire travailler.

M. BRUNOT, revenant sur la critique formulée par M. Ursleur contre l'emploi par l'Administration du travail des transportés à des cultures ou à des exploitations industrielles, dit qu'il faudrait réagir contre la propension qu'a toute Administration autonome de dépenser toute son activité à des travaux intérieurs, pour restreindre ses frais généraux et montrer un budget plus faible.

D'autre part, pour assurer la défense sociale, il faut que l'exécution de la peine reste très dure. A cet effet, il n'y a que deux stimulants possibles: le fouet ou les gratifications.

## II

Au début de la séance du 16 mars, présidée par M. A. Le Poittevin, différentes observations d'ordre général ont été échangées à l'occasion de la lecture d'une lettre dans laquelle M. Henri JOLLY, ancien directeur de l'Administration pénitentiaire au Ministère des Colonies, exprime à M. A. Rivière ses doutes sur la possibilité d'employer efficacement la main-d'œuvre pénale à des travaux d'utilité locale, à la charge des budgets locaux. Il aurait plus de confiance dans les entreprises d'initiative privée ou tout au moins dans les travaux d'intérêt local ayant une attache avec des entreprises privées, car celles-ci seules ont l'esprit de suite qui prévient bien des abus et des gaspillages.

M. Louis SIMON partage entièrement le sentiment de M. Jolly; mais il ajoute une explication des refus opposés aux offres de l'Administration par tous les employeurs. Si tous les gouverneurs ont refusé, c'est qu'on voulait leur faire payer cette main-d'œuvre. Même réduit à 75 centimes par homme et par jour (décret du 30 août 1898) (1), les colonies trouveront encore que le prix est trop élevé, et avec raison, car le décret impose à l'employeur trop de frais et de charges:

(1) Ce décret, dans son art. 6, abaisse de 1 fr. 50 à 75 centimes pour la Guyane et à 1 franc pour la Nouvelle-Calédonie la redevance imposée aux services employeurs et même, s'il s'agit de travaux d'utilité publique, respectivement à 75 et 50 centimes.

Dans son art. 32, il dégrève notablement les habitants des colonies qui demandent à employer des condamnés sous le régime de l'assignation: ils n'auront plus à rembourser le montant du traitement des agents chargés de la surveillance.

transport, installation, nourriture, soins médicaux, etc... Actuellement les colonies n'en veulent à aucun prix.

M. GARÇON a fait remarquer que la transportation avait eu l'avantage de débarrasser la métropole des pires malfaiteurs et de maintenir la criminalité à un degré supportable. Mais sa réglementation pratique peut être conçue de deux façons : 1° Ou bien on veut régénérer les forçats et coloniser avec eux. C'est un leurre. L'essai ne peut réussir que par exception. 2° On peut, et c'est là le vrai système, organiser avec les forçats des sortes de compagnies de discipline; et il faut noter que les disciplinaires, avec lesquels on a obtenu de bons résultats, sont aussi ou plus difficiles à mener que des forçats : ce sont des dégénérés, qui sont insubordonnés par nature. Mais, si on est parvenu à les réduire en les envoyant loin des cabarets, sous un régime sévère, il faut copier ce modèle pour les forçats. Il faudrait organiser des dépôts, analogues à ceux des régiments d'où ils pourraient être dirigés par groupes plus ou moins nombreux, suivant les besoins, sur n'importe quelle colonie. Le prix de revient n'en serait pas excessif, car les dépenses que l'on fait pour l'infanterie coloniale qui a ses dépôts en France, qui se trouve de tous points dans des conditions identiques, ne sont pas excessives. Ces dépôts de forçats, on les constituerait dans une petite île. Lorsque le forçat aurait passé deux ans sous un climat meurtrier, il viendrait se refaire au dépôt ou dans d'autres sanatoria, où il exécuterait des travaux moins pénibles : de la culture de légumes. Devenu impotent, il serait hospitalisé dans cette île, à côté du dépôt. Au moment de la libération, il serait maintenu dans l'île et nourri; jamais il ne pourra rentrer en France.

M. MOREL D'ARLEUX a fait remarquer à ce propos qu'il y avait un facteur qu'on avait beaucoup trop négligé : c'est celui de la moralisation; qu'il y avait à l'heure actuelle trois ou quatre aumôniers en Nouvelle-Calédonie et un ou deux pasteurs; qu'il en était de même en Guyane, que ce manque de souci du relèvement moral des condamnés n'était pas dans les intentions du législateur de 1854. A cette époque, en effet, on avait envoyé en Guyane avec le premier convoi de forçats huit aumôniers et des religieuses.

M. LE PRÉSIDENT estime que le moment est venu pour la Section de formuler une conclusion. Il y a lieu d'émettre un vœu exprimant son sentiment sur les différentes opinions émises.

Deux rédactions sont soumises à son examen :

La première, de MM. Chessé, Ursleur et Levat, est ainsi conçue :

« Considérant qu'en élargissant le cadre philosophique de la peine des travaux forcés, la loi du 30 mai 1854 et le décret du 29 août 1855,

qui ont remplacé les anciens « bagnes » par la « transportation », ont conservé en fait et en droit, jusqu'à « l'amendement » reconnu, l'institution et le fonctionnement des « ateliers » pénitentiaires de travaux publics.

» Considérant que, conformément à l'art. 2 de la loi du 30 mai 1854, la réglementation et le fonctionnement de la transportation doivent avoir pour objectif l'organisation et l'utilisation d'une « main-d'œuvre pénale » affectée aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique, pour l'État, la colonie ou les particuliers, et non pas l'institution et l'existence d'une société, d'une « colonie pénale », telle qu'il est résulté et qu'il résulte de la réglementation actuelle;

» Vu le rapport de la 1<sup>re</sup> Section sur la transportation;

» La Société générale des prisons émet le vœu suivant pour l'application de la peine de la transportation :

» Retour pur et simple à la loi de 1854 et au décret du 29 août 1855;

» Conséquemment à ces deux décrets, et particulièrement pour l'exacte application de l'article premier du décret du 29 août 1855, déclarant textuellement que les transportés « sont soumis à la subordination et à la discipline militaires », remplacement de la réglementation actuelle, qui a surtout pour objet l'organisation d'une sorte d'État pénitentiaire, par une réglementation, une administration et un fonctionnement calqués sur la réglementation, l'administration et le fonctionnement des compagnies disciplinaires coloniales. »

La seconde, présentée par MM. Brunot et A. Rivière, était la suivante :

« La Société générale des prisons,

» Vu les décrets de 1855, 1894 et 1898;

» Considérant qu'il importe d'employer d'une manière plus active la main-d'œuvre des transportés à des travaux d'utilité publique destinés à mettre en valeur notre domaine colonial et à préparer le développement de la colonisation libre,

» Émet le vœu :

» Que la main-d'œuvre pénale cesse le plus rapidement possible d'être immobilisée dans des cultures ou des ateliers permanents ;

» Que les sections mobiles prévues par le décret de 1894 soient sans retard organisées (au moyen, si besoin, d'un dépôt installé dans telle possession qui paraîtra le plus convenable) et envoyées dans les différentes parties de notre empire colonial où il y a des travaux d'intérêt général à effectuer;

« Que l'organisation de ces sections soit calquée le plus exactement possible sur celle des compagnies de discipline. »

M. LE POITTEVIN a fait observer que, sous des apparences différentes, ces deux propositions avaient un but commun : 1° obtenir sans délai l'organisation d'équipes volantes ou plutôt de « sections mobiles », pour employer l'expression des décrets; 2° substituer aussi rapidement que possible des sections mobiles aux établissements fixes et durables qui constituent actuellement une sorte d'« État pénal », à personne énorme, dans nos colonies pénitentiaires; 3° organiser ces sections aussi militairement que possible. La seule différence consiste en ce que la proposition de M. Chessé considère comme non avenue tous les décrets rendus depuis 1891. Or, ces décrets ont été préparés par une Commission dont la compétence et les bonnes intentions sont hors de doute. En outre, le décret de 1855 ne porte que sur la discipline, il ne peut donc suffire.

M. CHESSE a répondu qu'il voulait surtout indiquer la nécessité d'une modification profonde dans la façon d'appliquer la loi de 1854, montrer la nécessité de rompre avec les errements actuels, avec l'humanitarisme et la colonisation pénale.

A la suite de ces observations, la Section a adopté à l'unanimité, moins trois abstentions, les principes de la proposition de MM. Brunot et A. Rivière, et elle a chargé son président de rédiger, d'accord avec les auteurs des différentes propositions, la formule définitive.

Le texte suivant fut arrêté par la majorité de ces auteurs :

« Vu la loi du 30 mai 1854 sur l'exécution de la peine des travaux forcés, dont l'art. 2 dispose que « les condamnés seront employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique » ;

» Vu le décret du 29 août 1855, aux termes duquel tous les individus subissant la transportation sont assujettis au travail et soumis à la subordination et à la discipline militaire;

» Vu les différents décrets qui ont plus récemment réglé la condition des transportés en vue d'une meilleure application de la loi de 1854, et spécialement les décrets du 13 décembre 1894 et du 30 août 1898 sur la main-d'œuvre;

» Considérant qu'il importe d'employer d'une manière plus active la main-d'œuvre des transportés à des travaux d'utilité publique, tels que routes, canaux, chemins de fer..., destinés à mettre en valeur notre domaine colonial, à ouvrir les voies au profit de la colonisation libre et à préparer son développement;

» Considérant que tel est aussi l'intérêt social au point de vue

répressif qui exige une peine rigoureuse et rigoureusement appliquée;

» Considérant enfin que, si la loi de 1854 s'est préoccupée de l'amendement et de la moralisation des condamnés, le travail accompli sous une discipline sévère et le meilleur moyen d'amendement;

» Émet le vœu :

» I. — Que la main-d'œuvre des transportés cesse progressivement, mais le plus rapidement possible, d'être immobilisée dans des établissements permanents qui constituent une sorte de « société pénale » fixée à perpétuelle demeure au milieu d'une population libre, dont elle peut menacer la sécurité et par suite entraver les progrès;

» II. — Que les sections mobiles prévues dans les décrets de 1894 et 1898 soient créées sans retard et envoyées dans les différentes parties de notre empire colonial où des travaux d'intérêt général doivent être effectués, — avec cette double observation :

a) Qu'un lieu de dépôt soit installé dans telle possession ou île qui paraîtra convenable pour préparer les envois des travailleurs, hospitaliser les malades ou infirmes, etc...

b) Que l'organisation des sections mobiles soit autant que possible calquée sur l'organisation militaire des compagnies disciplinaires coloniales; qu'il soit fait, en ce sens, toutes modifications utiles aux règlements actuels.

» III. — Si l'expérience qui serait ainsi réalisée, sur les bases générales des décrets en vigueur, et conformément aux deux articles précédents, ne parvenait point à donner des résultats satisfaisants, il deviendrait nécessaire de procéder à une étude nouvelle visant la réorganisation complète de la transportation. »

Mais, des réserves très divergentes ayant été formulées, notamment en ce qui concerne les établissements du Maroni, par MM. Leveillé, de Lavergne et Chessé, sur le sens et la portée des mots « cessation progressive », « établissements permanents », « au milieu d'une population libre », une dernière réunion dut être sollicitée par M. A. Le Poittevin pour fixer définitivement le texte du vœu à émettre.

Elle aura lieu le 20 avril.

R. DEMOGUE.

A propos de colonisation et de main-d'œuvre, le *Journal officiel* de Madagascar publie des instructions détaillées au sujet de la colo-

nisation militaire, et fait ressortir les résultats déjà obtenus. « Quarante colons militaires sont déjà installés sur le plateau central; ils ont défriché et mis en culture 400 hectares environ; ils ont construit leurs fermes et organisé un premier troupeau de bœufs. Ils ont reçu du gouverneur général en moyenne mille francs de subsides par colon... Les colons se plaignent toujours de la rareté de la main-d'œuvre, à la suite de la suppression de la prestation... »

Nous voyons là l'application féconde des idées développées dans une de nos Assemblées générales par M. le lieutenant Guieysse (*Revue*, 1896, p. 1218).

Mais ne serait-il pas possible que le général Galliéni, revenant sur son refus absolu d'utiliser la main-d'œuvre pénale dans la colonie, essayât de remédier par elle à la raréfaction de main-d'œuvre libre dont souffrent tant les colons?

## LES MAISONS DE CORRECTION

### ET LA PROPOSITION A. MUTEAU

La Commission de législation criminelle, à l'occasion de l'examen de la proposition de loi déposée par M. Alfred Muteau sur le rattachement des maisons de correction à l'Assistance publique, a décidé de procéder à une grande enquête sur l'organisation de ces établissements et sur les réformes qu'elle peut comporter (*supr.*, p. 632). Le 18 mars, elle a entendu notre Secrétaire général.

Nous résumons sa déposition, d'après la sténographie. Elle constitue d'ailleurs un simple résumé des discussions qui ont rempli, l'an dernier, quatre de nos Assemblées générales. Elle a été précédée de l'audition de MM. Henri Monod et Duflos, directeurs au Ministère de l'Intérieur, et elle sera suivie de celles de MM. Georges Picot, Puibaraud, Ogier, Henri Joly, Félix Voisin, Albanel, Louis Rivière, Berthélemy, etc.

Les colonies publiques d'éducation pénitentiaire présentent de graves défauts ou de regrettables lacunes, qui, d'ailleurs, ne sont pas toutes imputables à l'Administration.

1° Le premier vice et le plus grave consiste dans l'excès de la population dans chacune de ces colonies. Les faits d'immoralité se multiplient en raison du carré du nombre. On en constate même dans les lycées, dans les collèges où sont élevés les enfants des meilleures familles. Jugez ce qu'on doit rencontrer dans les établissements recrutés dans les pires milieux sociaux!

M. Baudin, dans son rapport de 1899, a critiqué en excellents termes ces excès du Block system, du Barrack system (*Revue*, 1899, p. 207). Il a critiqué non moins énergiquement le choix de ces casernements, notamment à Aniane où la colonie est installée dans une ancienne maison centrale!

L'État, surtout en France, veut toujours faire grand. Il y est entraîné non seulement par le désir de diminuer ses frais généraux, mais aussi par l'ambition, naturelle aux grandes Administrations, d'augmenter leur importance, leurs contingents à administrer, leur budget à dépenser. Mais tout ici ne s'obtient qu'au détriment de la moralisation, seul but à rechercher en notre matière.

2° Non seulement les effectifs sont beaucoup trop nombreux