



HAL
open science

Le bague colonial de Guyane française (XIXe-XXe siècles) : les transportés au camp de la transportation de Saint-Laurent-du-Maroni

Jean-Lucien Sanchez

► To cite this version:

Jean-Lucien Sanchez. Le bague colonial de Guyane française (XIXe-XXe siècles) : les transportés au camp de la transportation de Saint-Laurent-du-Maroni. José Daniel Cesano; Jorge Alberto Núñez; Luis González Alvo. Historia de las prisiones sudamericanas. Entre experiencias locales e historia comparada (siglo XIX y XX), Editorial Humanitas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Tucumán; Instituto de Investigaciones Históricas Leoni Pinto, pp.329-414, 2019, Estudios penitenciarios, 978-987-754-197-7. hal-02507583

HAL Id: hal-02507583

<https://hal.science/hal-02507583>

Submitted on 13 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le bagne colonial de Guyane française (XIX^e-XX^e siècles) : les transportés au camp de la transportation de Saint-Laurent-du-Maroni

Jean-Lucien Sanchez

Chargé d'études en histoire, Ministère de la Justice, Direction de l'administration pénitentiaire, bureau des statistiques et des études (SDMe5) ; membre du Centre pour les humanités numériques et l'histoire de la justice (CLAMOR, UMS CNRS 3726) ; chercheur associé au Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales (CESDIP, UMR CNRS 8183).

France

Jean-Lucien.Sanchez@justice.gouv.fr

Résumé :

Plus de 70 000 forçats furent incarcérés au bagne colonial de Guyane française de 1852 à 1953. Initialement, la loi sur l'exécution de la peine des travaux forcés du 30 mai 1854, dite loi sur la transportation, poursuivait trois objectifs : permettre à la métropole de se débarrasser des condamnés aux travaux forcés ; fournir une main-d'œuvre peu onéreuse à la colonie afin de permettre son développement économique ; et permettre aux forçats les plus méritants de devenir colons à leur libération. Mais dans les faits, les bagnards furent essentiellement soumis à des travaux forcés et la Guyane française n'a profité ni économiquement, ni démographiquement de l'implantation du bagne sur son sol. Le modèle de colonisation pénitentiaire pratiqué dans cette colonie s'inspirait de celui mis en œuvre par la Grande-Bretagne en Australie et visait à favoriser l'éclosion d'une colonie de peuplement susceptible de concourir à l'enrichissement de sa métropole. Mais à une période d'installation (1852-1867) marquée par un échec de ce modèle et un taux de mortalité très élevé des forçats, succéda rapidement une période de répression (1887-1953) où le bagne se limita essentiellement à l'application de différentes peines (transportation, relégation et déportation) dans des pénitenciers.

Mots-clefs : bagne colonial ; bagnards ; colonisation pénitentiaire ; Guyane française ; transportation

The colonial prison of French Guiana (19th-20th centuries): the convicts at the penitentiary of Saint-Laurent-du-Maroni

Abstract:

More than 70,000 convicts were imprisoned in the colonial prison of French Guiana from 1852 to 1953. Initially, the law on the execution of the sentence of forced labor of May 30, 1854, said law on the transportation, had three objectives: to allow the metropolis to get rid of the convicts; to provide low-cost labor to the colony to enable its economic development; and to allow the most deserving convicts to become settlers on their release. But in reality, the convicts were essentially subjected to forced labor and French Guiana did not benefit economically or demographically from the establishment of the prison on its soil. The model of penitentiary colonization practiced in this colony was inspired by that implemented by Great Britain in Australia and was intended to promote the emergence of a settlement colony and allow the enrichment of its metropolis. But at a period of installation (1852-1867) marked by a failure of this model and a very high mortality rate of the convicts, quickly succeeded a period of repression (1887-1953) where the prison was limited mainly to the application different sentences (transportation, relegation and deportation) in penitentiaries.

Keywords: colonial prison; convicts; penitentiary colonization; French Guiana; transportation
<https://orcid.org/0000-0002-5147-4498>

De 1852 jusqu'en 1953, la Guyane française a été synonyme de terre de bagne et a accueilli des dizaines de milliers de forçats venus de la métropole et de l'ensemble de l'empire colonial français. Au sein de la doctrine coloniale, les colonies pénitentiaires avaient un statut particulier : il s'agissait de colonies économiquement pauvres ou récemment découvertes, comme la Guyane française ou la Nouvelle-Calédonie. Les condamnés qui y étaient expédiés avaient essentiellement la charge d'effectuer les travaux de colonisation afin de permettre à des colons libres de s'établir à leur suite. Une colonie pénitentiaire devait donc respecter deux principes : elle ne devait être ni trop développée, ni trop peuplée. Une fois développée, le colon d'origine pénale devait s'effacer au profit du colon d'origine libre et l'envoi de condamnés devait donc avoir un terme. Les anciens condamnés et les nouveaux colons pouvaient alors former un embryon de colonie de peuplement et la mettre en valeur, concourant ainsi à accroître les richesses de la métropole :

« Il fallait enfin insister sur cette idée, que je crois aussi juste qu'elle est peu répandue, qu'une colonie de déportation doit être surtout considérée comme l'établissement d'un nouveau peuple sur une terre nouvelle, et dès lors comme un débouché nouveau ouvert aux manufactures, aux produits de la métropole, comme un second commerce naissant à côté de l'ancien. » (Benoiston de Châteauneuf, 1827, p. 65)

Ce modèle de colonisation, inspiré en partie par celui mis en œuvre de 1788 à 1868 par la Grande-Bretagne en Australie (Forster, 1996, pp. 7-54), visait essentiellement trois objectifs : permettre à une puissance coloniale d'exiler ses criminels ; fournir à sa colonie une main-d'œuvre abondante et peu onéreuse ; et favoriser le reclassement des forçats les plus méritants en leur permettant de devenir colons à l'issue de leur peine. Ainsi, en instaurant la loi sur la transportation le 30 mai 1854, le Second Empire avait à cœur de se débarrasser des forçats qui engorgeaient les bagnes portuaires métropolitains et projetait en parallèle de créer un nouveau *Botany Bay* en Amérique du Sud, où forçats et colons libres avaient pour mission de développer une colonie de peuplement. Fatalement voués à la pauvreté, à l'insurrection et au crime en métropole, les forçats pouvaient ainsi enfin espérer obtenir une propriété à faire prospérer et fonder une famille dans la colonie. Un nouveau départ porté par un projet politique généreux où la peine, reposant sur le travail, régénérerait le forçat et le transformerait en un colon. Pour les défenseurs de la transportation, le fait d'être soutiré du « milieu social criminogène » des bagnes portuaires pour être transplanté dans une colonie au contact d'une nature vierge ne pouvait effectivement manquer d'avoir une influence salutaire sur le condamné. Cette projection anthropologique, très inspirée par la pensée de Jean-Jacques Rousseau d'après lequel l'homme naît naturellement bon et n'est corrompu que par la société dans laquelle il évolue (Rousseau, 1894, p. 65), repose sur le bénéfice escompté d'un retour à un état proche de la nature :

« En France, il [le condamné aux travaux forcés] était fatalement voué au désespoir et au crime ; aux colonies, au contraire, l'espérance lui est rendue ; il y trouve l'intérêt à bien faire, les facilités du travail, les encouragements et les récompenses pour le bien. Dans cette société nouvelle, loin des lieux où sa faute fut commise, il devient un homme nouveau : propriété, famille, rapports sociaux, estime de lui-même, tout lui redevient possible. Dangereux dans la métropole, dans la colonie il est utile. Pour lui, à l'excitation irrésistible du mal succède l'excitation puissante du bien. » (Duvergier, 1854, p. 274)

Créer une nouvelle société avec des parias constitue l'objectif de l'établissement d'un bagne colonial en Guyane française selon le rapporteur de la loi sur la transportation, du Miral. Mais au temps de l'utopie va très rapidement succéder celui de la répression (Pierre, 2000, p. 83). Cet article se propose de présenter l'histoire du bagne colonial de Guyane française du XIX^e au XX^e siècle en analysant, notamment, les conditions d'incarcération rencontrées par les forçats dans le camp de la transportation de Saint-Laurent-du-Maroni.

1. Des galères aux bagnes portuaires

Le terme forçat provient de l'italien *forzato*, de *forzare*, c'est-à-dire « forcer ». Il désigne tout à la fois les individus condamnés à ramer aux galères du Roi et ceux condamnés aux travaux forcés dans un bagne. Celui de *chiourme*, qui désigne dans l'argot du bagne les forçats, provient également de l'italien *ciurma*, dérivé du latin *celestus* qui désigne le « chant des galériens » (Audisio, 1957, p. 364). Les forçats sont ainsi les lointains descendants des galériens :

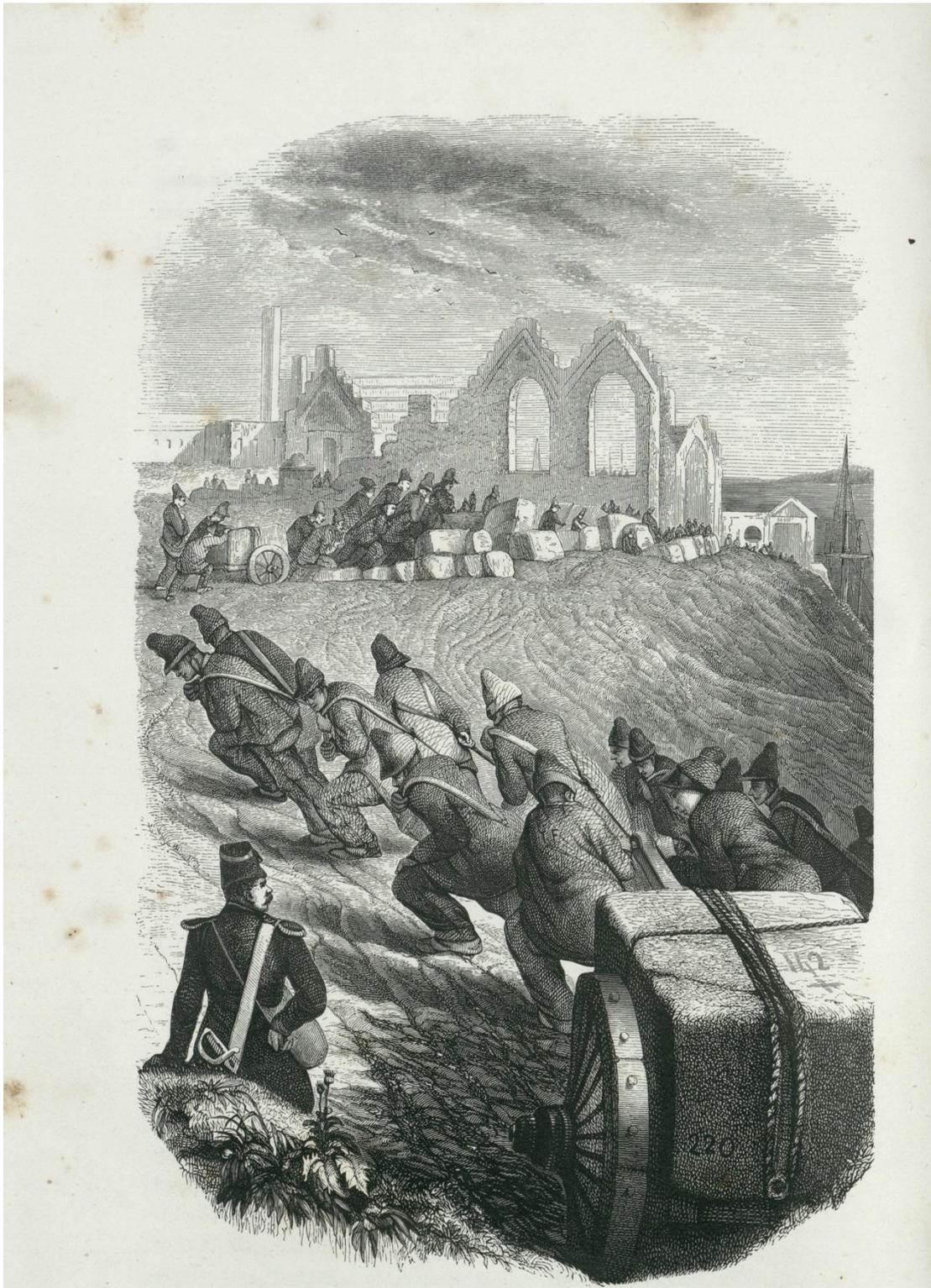
« Les bagnes viennent des galères. Ils en prirent tous leurs rites, leur langage et leurs règlements. Depuis leur naissance discrète, au milieu du Siècle, jusqu'à la "transportation pénale" du milieu du XIX^e siècle, les bagnes ont conservé l'odeur des galères... D'un pourrissoir l'autre, le condamné aux travaux forcés est toujours le "forçat" qui se couche sur la planche du *taulas*, et son surveillant mérite l'appellation de "garde-chiourme"... Le terme de bagne lui-même désignait à l'origine le bâtiment où l'on enfermait les rameurs lorsque les navires étaient désarmés. » (Petit y Castan y Faugeron y Pierre y Zysberg, 1991, p.169)

De l'Antiquité au Moyen Âge, les galères sont propulsées par des rameurs libres, soit des guerriers ou des marins professionnels, les *galleoti*. À partir du XV^e siècle, les difficultés pour recruter des rameurs en nombre suffisant contraignent les autorités à mettre en place une peine des galères ou à procéder à des systèmes de conscription très contraignants. La France possède des galères depuis le rattachement de la Provence au royaume en 1481. Pour alimenter la flotte du port de Marseille, les différents souverains n'hésitent pas à encourager les magistrats à condamner le plus grand nombre possible d'individus (notamment les vagabonds) à cette peine et à vider les prisons du royaume. Les vaincus des guerres navales, les hérétiques, les insurgés ou des esclaves viennent également grossir les bancs de la *chiourme* (Zysberg, 1987, pp. 59-116). Reliés par une chaîne qui leur entrave le cou les uns aux autres, les galériens rejoignent Marseille à pied en sillonnant tout le royaume. En cas de condamnation à perpétuité, les forçats sont condamnés à la mort civile et sont marqués à l'épaule au fer rouge des lettres GAL.



« Forçat à perpétuité », gravure de Jules Noël (1845), Bibliothèque numérique de l'École d'administration pénitentiaire

À partir de la fin du XVII^e siècle, les galères n'ont plus véritablement de rôle militaire car elles sont dépassées par les grands vaisseaux à voile. L'ordonnance du 27 septembre 1748 fait donc passer l'ensemble du personnel des galères sous la dépendance du ministère de la Marine et punit de travaux forcés la *chiourme* qui reste désormais cantonnée dans différents bagnes portuaires. Après 1830, seuls trois bagnes demeurent : Brest, Toulon et Rochefort et le nombre moyen de forçats oscille annuellement entre 6 000 et 7 000 individus (Joannic-Seta, 2000, p. 20). Comme les galériens avant eux, les forçats rejoignent leurs bagnes à pied, enchaînés les uns aux autres sous les quolibets de la foule qui assiste toujours en nombre au passage de la « chaîne » (Rappaport, 2006, p. 155). Les forçats réparent ou construisent des navires et participent à toutes sortes d'activités dans les ports. Chacun d'entre eux est accouplé à un autre au moyen d'une chaîne rivée à sa cheville ou traîne un boulet attaché au pied. Les forçats condamnés à temps sont coiffés d'un bonnet vert et sont employés aux travaux dits de « petite fatigue », et ceux condamnés à perpétuité sont coiffés d'un bonnet rouge et sont employés aux travaux dits de « grande fatigue », c'est-à-dire aux plus durs.



JULES NOËL ET C^{ie}. GUILBERT.

Gravé par LAISNÉ.

LA GRANDE FATIGUE.

(D'après nature.)

« La grande fatigue », gravure de Jules Noël (1845), Bibliothèque numérique de l'École d'administration pénitentiaire

La peine des galères disparaît officiellement avec le Code pénal de 1791 qui lui substitue la peine des fers :

« Article 6. Les condamnés à la peine des fers seront employés à des travaux forcés au profit de l'État, soit dans l'intérieur des maisons de force, soit dans les ports et arsenaux, soit pour l'extraction des mines, soit pour le dessèchement des marais, soit enfin pour tous autres ouvrages pénibles, qui, sur la demande des départements, pourront être déterminés par le corps législatif. »

Puis c'est au tour de la peine des fers de disparaître avec le Code pénal de 1810 qui la remplace par celle des travaux forcés à perpétuité ou à temps :

« Article 7. Les peines afflictives et infamantes sont : 1. La mort ; 2. Les travaux forcés à perpétuité ; 3. La déportation ; 4. Les travaux forcés à temps ; 5. La réclusion.

Article 15. Les hommes condamnés aux travaux forcés seront employés aux travaux les plus pénibles ; ils traîneront à leurs pieds un boulet, ou seront attachés deux à deux avec une chaîne, lorsque la nature du travail auquel ils seront employés le permettra.

Article 16. Les femmes et les filles condamnées aux travaux forcés n'y seront employées que dans l'intérieur d'une maison de force.

Article 19. La condamnation à la peine des travaux forcés à temps sera prononcée pour cinq ans au moins, et vingt ans au plus.

Article 20. Quiconque aura été condamné à la peine des travaux forcés à perpétuité, sera flétri, sur la place publique, par l'application d'une empreinte avec un fer brûlant sur l'épaule droite. Les condamnés à d'autres peines ne subiront la flétrissure que dans les cas où la loi l'aurait attachée à la peine qui leur est infligée. Cette empreinte sera des lettres T P pour les coupables condamnés aux travaux forcés à perpétuité ; de la lettre T pour les coupables condamnés aux travaux forcés à temps, lorsqu'ils devront être flétris. La lettre F sera ajoutée dans l'empreinte, si le coupable est un faussaire.

Article 22. Quiconque aura été condamné à l'une des peines des travaux forcés à perpétuité, des travaux forcés à temps, ou de la réclusion, avant de subir sa peine, sera attaché au carcan sur la place publique : il y demeurera exposé aux regards du peuple durant une heure ; au-dessus de sa tête sera placé un écriteau portant, en caractères gros et lisibles, ses noms, sa profession, son domicile, sa peine et la cause de sa condamnation.

Article 47. Les coupables condamnés aux travaux forcés à temps et à la réclusion, seront de plein droit, après qu'ils auront subi leur peine, et pendant toute la vie, sous la surveillance de la haute police de l'état. »

Malgré ces réformes, la *chiourme* demeure dans les faits toujours dévolue au département de la Marine qui continue à profiter de cette main-d'œuvre pour procéder à l'entretien et aux réparations des navires dans les ports. Mais les bagnes portuaires posent un problème car les forçats y concurrencent les ouvriers libres et font peser sur eux, aux yeux des autorités, une influence néfaste. En outre, on reproche aux forçats libérés de récidiver à leur sortie du bagne, du fait notamment de la marque au fer rouge et de la surveillance de la haute police qui les empêchent de se réinsérer et qui attisent la méfiance de la population qui les repousse. Cette situation conduit bon nombre d'entre eux à rompre leur ban¹, à mendier ou à commettre de nouveaux crimes ou délits pour survivre. Cette récidive est également interprétée comme un faible effet dissuasif prêté aux bagnes portuaires dont l'entretien coûte, en outre, cher au budget de l'État. Enfin, la marine évolue en entrant dans l'âge du fer et de la

¹ C'est-à-dire l'obligation de résidence imposée par la surveillance de la haute police de l'État.

vapeur et ne requiert donc plus l'usage des bagnes portuaires qui deviennent complètement obsolètes, comme l'étaient devenues les galères avant eux. Le département de la Marine décide alors d'employer la *chiourme* à une autre mission : celle du développement colonial, attribution qui, comme les galères et l'entretien des navires dans les ports, relève également de sa compétence.

2. La loi du 30 mai 1854 sur l'exécution de la peine des travaux forcés

Cette transition entre les bagnes portuaires et les bagnes coloniaux va être aménagée par la loi sur la transportation. Cette mesure se présente comme une solution idoine pour résoudre la question du paupérisme et les multiples révoltes populaires qu'il engendre dans la première moitié du XIX^e siècle, et qui sont source d'une profonde inquiétude pour les élites en charge du contrôle social. Il s'agit en outre d'une peine estimée comme suffisamment sévère, donc dissuasive, pour de futurs candidats au crime et qui présente un intérêt économique pour l'État grâce à l'exploitation de la main-d'œuvre des forçats qu'elle permet aux colonies. Elle représente également un adoucissement de la pénalité en autorisant les magistrats à commuer des condamnations à la peine de mort en peine aux travaux forcés, comme le soulignait déjà Voltaire au XVIII^e siècle :

« Rarement les voleurs sont-ils punis de mort en Angleterre ; on les transporte dans les colonies. Il en est de même dans les vastes états de la Russie ; on n'a exécuté aucun criminel sous l'empire de l'autocratrice Élisabeth. Catherine II, qui lui a succédé, avec un génie très supérieur, suit la même maxime. Les crimes ne se sont point multipliés par cette humanité, et il arrive presque toujours que les coupables relégués en Sibérie y deviennent des gens de bien. On remarque la même chose dans les colonies dans les colonies anglaises. Ce changement heureux nous étonne; mais rien n'est plus naturel. Ces condamnés sont forcés à un travail continu pour vivre. Les occasions du vice leur manquent : ils se marient, ils peuplent. Forcez les hommes au travail, vous les rendrez honnêtes gens. » (1961, pp. 785-786)

a. Transformer des criminels en colons

Durant la première partie du XIX^e siècle, les élites considèrent que la misère du peuple provient essentiellement de son manque d'instruction et de l'absence de propriété qui le pousse à travailler pour des salaires misérables et à s'insurger fréquemment (Chevalier, 1958, p. 458). Commencée en 1830, la conquête de l'Algérie par la France permet à certains philanthropes d'imaginer sa colonisation grâce à des condamnés et d'octroyer aux plus méritants ce qu'ils ne peuvent obtenir en métropole et qui les conduit à la criminalité ou à la révolte, une propriété à faire prospérer². La colonie dans ce schéma fait office de « soupape sociale » de sa métropole et permet de distribuer des terres à des miséreux qui ne disposent pas, selon Thomas Robert Malthus, « d'un couvert vacant au grand banquet de la nature ». La colonisation pénale permet donc d'après ses défenseurs de résoudre le problème des populations rejetées comme celles des forçats libérés.

Le 4 juin 1852, la loi sur l'exécution de la peine des travaux forcés, ou loi sur la transportation, est introduite au Corps législatif. Mais un décret du 27 mars 1852 autorise déjà les forçats à effectuer leur peine en Guyane française, choisit comme principale colonie pénitentiaire par une commission instituée le 21 février 1851. Le décret prévoit qu'en cas de bonne conduite, les forçats peuvent au bout de deux ans travailler comme engagés à l'extérieur des pénitenciers, se marier ou bien encore obtenir une concession agricole. Il fait suite à un rapport du ministre de la Marine du 20 février 1852 qui offre la transportation comme une véritable faveur aux forçats en cours de peine : un adoucissement du régime de la

² L'Algérie n'a en définitive pas été retenue comme colonie pénitentiaire car sa proximité avec la métropole faisait craindre les évasions.

peine des travaux forcés est annoncé, notamment la promesse de ne plus être accouplés deux par deux et de ne plus porter de boulet. Près de trois mille forçats se portent immédiatement volontaires.

La loi sur la transportation élabore un système qui vise à décourager le forçat de revenir en métropole, le renforçant par-là dans l'obligation de s'installer sérieusement et durablement en Guyane française. À cet effet, l'article 6 de la loi instaure un « doublage ». D'après cet article, tout individu condamné à moins de huit ans de travaux forcés est tenu de résider dans la colonie à l'expiration de sa peine un temps égal à sa condamnation. S'il est condamné à huit ans, il est tenu d'y résider à perpétuité. Dans la logique du rapporteur, cette obligation de résidence perpétuelle permet d'espérer un véritable amendement du condamné.

Du fait de sa situation géographique qui la tient suffisamment éloignée de la métropole pour empêcher des retours clandestins des forçats, le gouvernement retient comme colonie la Guyane française. L'abolition de l'esclavage en 1848 y a entraîné des difficultés économiques du fait de la rareté de la main-d'œuvre. L'envoi des bagnards permettrait ainsi de pallier cette carence :

« Cette colonie, profondément ébranlée par l'émancipation soudaine des esclaves, abandonnée depuis quatre ans par la majeure partie de ses habitants, ne présente plus aujourd'hui qu'un fertile désert où la providence a déposé le germe des plus riches productions des deux mondes, mais qui n'offre en ce moment que des établissements en ruine et des champs sans culture. » (Ducos, 1852, p. 1)

Les transportés doivent y être employés aux travaux « les plus pénibles de la colonisation et à tous les travaux d'utilité publique » (art. 2). Les femmes peuvent, si elles le désirent, être également transportées et employées aux travaux en rapport « avec leur âge et leur sexe » (art. 4). Dans l'esprit du législateur, la transportation des femmes, même si elle demeure facultative, doit permettre de faciliter les unions entre les condamnés et de fonder ainsi un embryon de peuplement. Afin de faciliter leur établissement, les condamnés qui s'en sont montrés dignes peuvent recevoir l'autorisation d'être engagés par des particuliers ou des administrations locales. Ils peuvent aussi recevoir une concession de terrain qui peut devenir définitive à leur libération (art. 11). Le régime disciplinaire est très dur. Les transportés peuvent être enchaînés deux à deux ou assujettis à traîner le boulet à titre de punition ou par mesure de sûreté (art. 3). Les condamnés à temps coupables d'évasion sont punis de deux à cinq ans de travaux forcés supplémentaires, les condamnés à perpétuité sont condamnés au port de la double chaîne pour deux ans au moins et cinq ans au plus (art. 7). Les crimes et délits commis par les transportés relèvent d'une juridiction locale spéciale, le Tribunal Maritime Spécial (art. 10).

b. La Guyane française, une terre de déportation politique

Outre le manque de main-d'œuvre consécutif à l'abolition de l'esclavage, le choix de la Guyane française est également aiguillé par sa longue tradition de terre de déportation politique (Jolivet, 1982, p. 39). Le 27 novembre 1790, un vote à l'Assemblée nationale impose aux ecclésiastiques français de prêter un serment d'obéissance à la Constitution Civile du Clergé. Deux camps se forment lors : ceux qui l'acceptent, les « assermentés », et ceux qui la refusent, les « non assermentés ». Ces derniers font l'objet de nombreux décrets répressifs comme celui du 27 mai 1792, qui organise l'exil des prêtres réfractaires, et celui du 26 août 1792, qui fixe le lieu de la déportation à la Guyane française. Puis le Directoire décide le 19 Fructidor an V (5 septembre 1797) de déporter tout prêtre troublant « la tranquillité publique ». De 1797 à 1801, 300 sont déportés à Conamama, en Guyane française, et sur ce nombre seuls 149 survivent (Barbotin, 1995, pp. 220-232). Aux prêtres réfractaires s'ajoutent ensuite 17 déportés du coup d'État du 18 fructidor an V, dont Jean-Charles Pichegru,

Guillaume Tronçon du Coudray, André-Daniel Lafont de Ladebat et François Barbé Marbois (Spieler, 2012, p. 35).

Après les journées de juin 1848 et la terrible répression qui s'en suit, un décret du 27 juin 1848 décide la déportation de tout individu pris les armes à la main et 459 insurgés sont envoyés en Algérie (Barbançon, 2008). À peine installé, le nouveau régime s'empresse d'abolir la peine de mort pour des motifs politiques. Mais il la remplace le 28 août 1851 par une déportation simple ou en enceinte fortifiée aux îles Marquises. Après le coup d'État de Louis-Napoléon Bonaparte et les émeutes auxquelles il donne lieu, le décret du 8 décembre 1851 s'en prend tout à la fois aux individus coupables d'avoir fait partie d'une société secrète et aux surveillés de la haute police de l'État coupables de rupture de ban et les exile en Algérie (6 147 déportés) et en Guyane française (3 146 déportés) (Barbançon, 2003, pp. 63-65). Enfin, la loi du 23 mars 1872 déplace le lieu d'exécution de la peine de la déportation des Îles Marquises à la Nouvelle-Calédonie. Puis la loi du 9 février 1895 désigne également les Îles du Salut, en Guyane française, comme lieu de déportation. L'île du Diable reçoit de 1895 à 1899 le capitaine Alfred Dreyfus, suivi ensuite par 37 autres déportés, essentiellement condamnés pour des faits de trahison commis durant le Premier Conflit mondial (Collin, 2017).

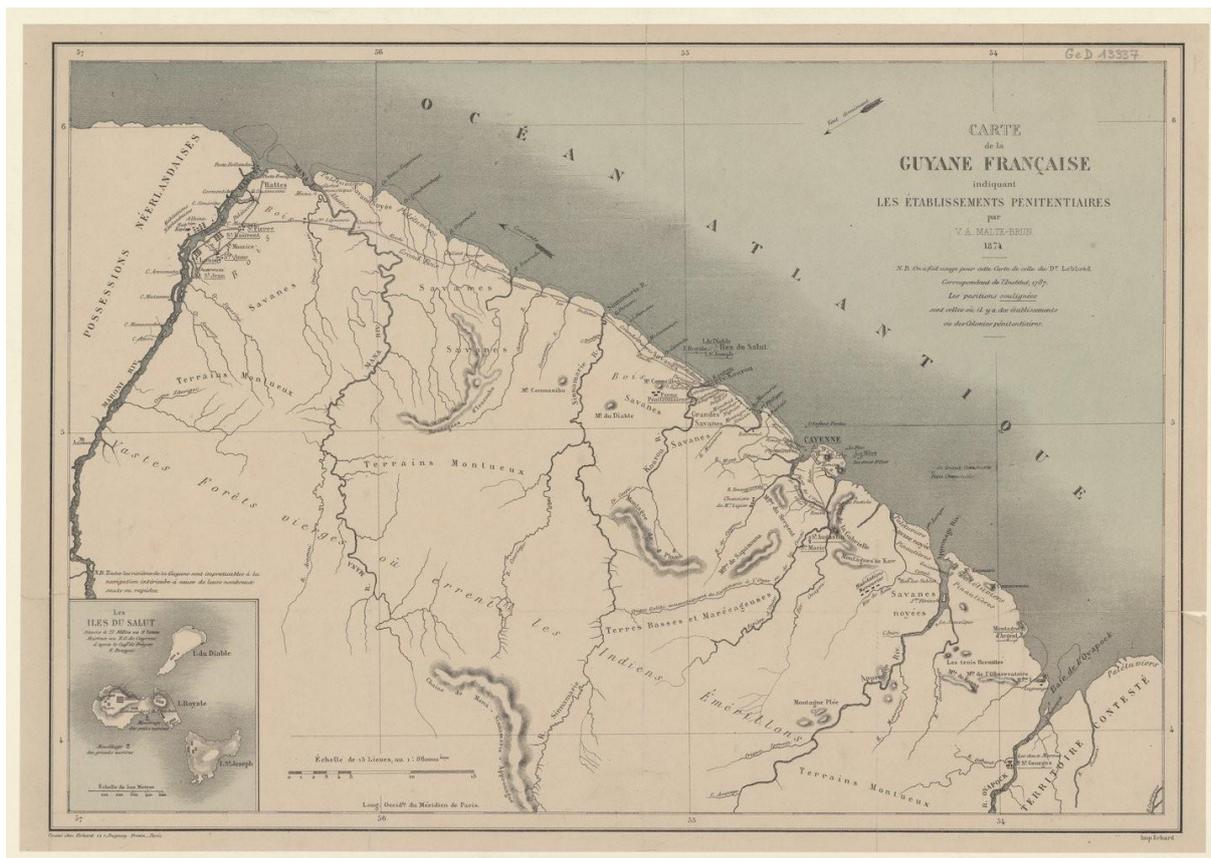
Parmi ces déportés figure Alfred Dreyfus, officier de l'armée française accusé de trahison. Il est condamné en 1894 à la déportation en enceinte fortifiée et interné sur l'île du Diable durant quatre ans. Sa cellule est entourée d'un mur d'enceinte et les surveillants chargés de le surveiller ont ordre de ne pas lui adresser la parole. En 1896 éclate l'affaire Dreyfus, avec la découverte par le lieutenant-colonel Picquart du véritable auteur de la trahison reprochée au capitaine, le commandant Esterhazy. L'affaire divise la France en deux camps dans une atmosphère d'antisémitisme et de guerre civile où « dreyfusards » et « antidreyfusards » s'opposent violemment. Émile Zola prend la défense du capitaine dans un texte resté célèbre, *J'accuse !* publié dans le journal *L'Aurore*. En 1899, Alfred Dreyfus, après l'annulation de sa première condamnation, est renvoyé devant le conseil de guerre de Rennes qui le condamne à dix ans de détention. Il est ensuite gracié par le président de la République. Et ce n'est qu'en 1906 que son innocence est reconnue officiellement par la Cour de cassation et qu'il est réintégré au sein de l'armée (Dreyfus, 2006, p. 115).



Cases de déportés de l'île du Diable (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

3. L'échec de la colonisation pénitentiaire en Guyane française

Les premiers temps d'installation de la transportation en Guyane française, comme le relate l'historienne Danielle Donet-Vincent (2003, p. 111), sont très éprouvants. Un premier convoi de 301 forçats quitte Brest pour Cayenne le 31 mars 1852. Le convoi s'arrête au large de Kourou, aux îles du Salut (archipel constitué de trois îles : l'île Royale, l'île Saint-Joseph et l'île du Diable) qui bénéficient d'un climat relativement salubre par rapport à celui du littoral.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Carte des établissements pénitentiaires de Guyane française (1874), Gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France

Mais les convois de forçats se multiplient et les îles du Salut deviennent rapidement insuffisantes pour accueillir l'ensemble de l'effectif des transportés qui s'élève à 3 780 en 1855. En outre, leur faible surface empêche l'ouverture d'ateliers industriels ainsi que leur exploitation agricole. Le choix se reporte alors sur l'îlet la Mère, situé face à Cayenne, mais qui a tôt fait de se transformer, pour les mêmes raisons que celles rencontrées aux Îles du Salut, en dépôt pour forçats invalides et infirmes. Puis la décision est enfin prise d'installer les forçats sur le continent. Tout d'abord dans l'est guyanais, sur les sites de la Montagne d'Argent et de Saint-Georges-de-l'Oyapock. Mais des épidémies de paludisme et de fièvre jaune entraînent leurs fermetures respectives en 1864 et en 1863. Deux pénitenciers-pontons sont ensuite créés, un en rade de Cayenne, l'autre à l'embouchure du fleuve Kourou, à l'aide de navires désarmés. Ces pontons, peu pratiques, sont remplacés par deux camps, ceux de Sainte Marie et Saint Augustin, situés tout près de Cayenne, à la Comté, et par un dépôt affecté aux services publics de la colonie situé à Cayenne. Mais ici aussi, les épidémies de fièvre jaune et de paludisme réduisent à néant tout espoir d'exploitation et les installations sont abandonnées en 1860. Un autre camp ouvre également à Montjoly avant d'être également évacué en 1864. Face à tous ces échecs, l'administration décide de changer de stratégie et, sous la direction du contre-amiral Laurent Baudin, le bagne est déplacé en 1857 dans l'ouest guyanais, au Maroni (Coquet, 2016, p. 84). Plus précisément, à Saint-Laurent, camp consacré aux concessions agricoles et à la mise en valeur du territoire du Maroni. Ce transfert permet de diminuer le taux de mortalité des forçats dans un premier temps.

Sur place, après une période d'installation succède une période de mise en concession des forçats les plus méritants. D'autres camps ouvrent autour de Saint-Laurent : Saint-Louis en 1858, Saint-Jean en 1853, Saint-Maurice et Sainte Marguerite en 1864, Saint-Pierre en 1861 et Sainte-Anne en 1863. De 1852 à 1866, le nombre de forçats en concession atteint 899,

102 mariages sont célébrés entre transportés, 20 familles venues de France ont accepté de rejoindre leurs époux et 75 enfants (sur 124 naissances) sont nés dans la colonie (Ministère des Colonies, 1867, p. 66).

Mais faute d'un programme de colonisation clairement établi, les gouverneurs se succèdent et avec eux les arrêtés réglant l'organisation locale de la transportation. De 1817 à 1863, 17 gouverneurs titulaires et 6 intérimaires se succèdent, ce qui laisse une moyenne de deux ans de présence pour chacun d'entre eux (Leroy-Beaulieu, 1882, p. 396). Les sites se multiplient et ferment, les défrichements débutent et s'arrêtent brusquement, le tout reflète un manque de cohésion et de vision d'ensemble. La loi sur la transportation laisse effectivement une place considérable aux règlements d'administration chargés d'assurer son application. Faute d'établir ces règlements, le ministère des Colonies se repose sur l'initiative privée des gouverneurs locaux. Ainsi, la législation est éparse et vient régler la transportation au coup par coup (Russier, 1904, pp. 5-6).

Rapidement, les camps de Saint-Jean, de Saint-Louis et de la Pointe Française ferment. Les transportés n'arrivent pas à s'auto-suffire, le nombre de forçats en concession chute à 732 en 1867 et la plupart des essais de cultures vivrières sont un échec. Ce qui grève considérablement le budget du ministère des Colonies dont la dépense pour la transportation atteint 3 762 660 francs pour la seule année 1865. Le taux de mortalité est effroyable : la colonie reçoit entre 1852 et 1866 21 620 transportés et il n'en reste encore en vie que 7 466 en 1866 (Devèze, 1965, p. 142). Sur ce nombre, 1 770 sont des libérés ayant demandé à être rapatriés, 6 806 sont décédés et 809 sont évadés ou disparus :

Années	Effectif moyen	Nombre des décès	Pourcentage des décès
1852	1500	72	4,8 %
1853	2703	519	19,2 %
1854	2689	246	9,1 %
1855	2954	754	25,5 %
1856	3702	909	24,5 %
1857	4139	346	8,4 %
1858	4400	357	8,1 %
1859	5177	514	9,9 %
1860	5597	462	8,3 %
1861	6376	507	8 %
1862	6139	469	7,6 %
1863	6233	357	5,7 %
1864	6512	263	4 %
1865	7595	395	5,2 %

(Ministère des Colonies, 1867, p. 62)

De plus, les transportés libérés et astreints au doublage ne parviennent pas à trouver un emploi ni à s'installer à leur sortie du bagne. Rejetés par la population locale, ils sont également concurrencés par les forçats en cours de peine que l'administration pénitentiaire loue à des tarifs très bas. Le principal argument de cette expérience, transformer des forçats en colons, est ainsi totalement anéanti. Face à cet échec, le gouvernement recule et préfère

abandonner la Guyane française comme lieu de transportation. À partir de 1867, les transportés européens sont tous dirigés vers les pénitenciers de la Nouvelle-Calédonie tandis que seuls les transportés coloniaux continuent d'être acheminés en Guyane française. Le gouvernement considère effectivement que les coloniaux, en particulier les Nord-Africains, disposent d'une constitution physique plus robuste que celle des Européens pour supporter le climat équatorial (Pierre, 1984, p. 95). Cette volonté de maintenir la transportation en Guyane française constitue également une aide indirecte de la métropole envers sa lointaine colonie afin d'empêcher qu'elle ne sombre dans un marasme économique complet.

Toutefois, la transportation a permis de parer à l'essentiel, c'est-à-dire de fermer les bagnes portuaires et de se débarrasser des forçats libérés ou en cours de peine. Les bagnes continentaux ferment donc les uns après les autres : Rochefort est évacué en 1852, Brest en 1858 et Toulon en 1873.

4. La loi sur la relégation et le retour de la colonisation pénitentiaire en Guyane française

À partir de 1885, une nouvelle catégorie de forçats apparaît, les relégués. L'article 1 de la loi sur la relégation des récidivistes promulguée le 27 mai 1885 entraîne l'internement à perpétuité dans une colonie de criminels et de délinquants récidivistes (Sanchez, 2013a, pp. 16-19). De 1887 à 1945, la Guyane française reçoit 17 375 relégués. Les cibles de cette loi sont essentiellement des délinquants récidivistes condamnés pour des délits de vol simple, d'escroquerie et de vagabondage et leur élimination sociale repose sur une mécanique unique dans l'histoire du droit pénal français. La relégation aménage effectivement ce que les juristes ont intitulé à l'époque une « présomption irréfragable d'incorrigibilité » qui repose sur un *quantum*, qui signifie « combien » en latin. C'est-à-dire sur un nombre de peines qui, si elles sont toutes inscrites au casier judiciaire d'un condamné récidiviste, entraîne le prononcé obligatoire pour le magistrat de la peine de la relégation. Cette loi détermine ainsi un seuil positif, matériel qui consacre implicitement l'existence de criminels et de délinquants dits « incorrigibles » :

« Article 4 : Seront relégués les récidivistes qui, dans quelque ordre que ce soit et dans un intervalle de dix ans, non compris la durée de toute peine subie, auront encouru les condamnations énumérées à l'un des paragraphes suivants :

1. Deux condamnations aux travaux forcés ou à la réclusion, sans qu'il soit dérogé aux dispositions des § 1 et 2 de l'article 6 de la Loi du 30 mai 1854 ;
2. Une des condamnations énumérées au paragraphe précédent et deux condamnations soit à l'emprisonnement pour faits qualifiés crimes, soit à plus de trois mois d'emprisonnement pour : Vol ; Abus de confiance ; Outrage public à la pudeur ; Excitation habituelle de mineurs à la débauche ; Vagabondage ou mendicité par application des articles 277 et 279 du Code pénal ;
3. Quatre condamnations, soit à l'emprisonnement pour faits qualifiés crimes, soit à plus de trois mois d'emprisonnement pour les délits spécifiés au § 2 ci-dessus ;
4. Sept condamnations dont deux au moins prévues par les deux paragraphes précédents, et les autres, soit pour vagabondage, soit pour infraction à l'interdiction de résidence signifiée par l'application de l'article 19 de la présente loi, à la condition que deux de ces autres condamnations soient à plus de trois mois d'emprisonnement. Sont considérés comme gens sans aveu et seront punis des peines édictées contre le vagabondage tous les individus qui, soit qu'ils aient ou non un domicile certain, ne tirent habituellement leur subsistance que du fait de pratiquer ou faciliter sur la voie publique l'exercice de jeux illicites, ou la prostitution d'autrui sur la voie publique. »

Un individu qui se présente devant un magistrat et qui aligne sur son casier judiciaire une des combinaisons énoncées ci-dessus, est, en cas de nouvelle condamnation, automatiquement condamné à la relégation. Cette peine est effectivement obligatoire pour le

magistrat et constitue une peine dite accessoire ou secondaire, c'est-à-dire qu'elle est une mesure prise contre un condamné une fois sa peine principale purgée. Le relégué doit donc purger en premier lieu sa peine principale sur le sol de la métropole ou de sa colonie d'origine, puis il est ensuite relégué à vie dans une colonie. La relégation ne sanctionne pas le dernier délit ou crime commis par le récidiviste, mais sa trajectoire et les multiples condamnations inscrites sur son casier judiciaire. La sévérité de cette peine s'explique essentiellement du fait de « l'incorrigibilité » supposée que l'on prête aux relégués (Sanchez, 2013b, pp. 76-80). En effet, la prison n'étant plus d'aucune efficacité contre les récidivistes puisqu'elle ne parvient pas à les « corriger », la relégation se présente comme une mesure spéciale destinée à contrarier une dangerosité qu'ils sont censés opposer à la société. Ainsi, la loi sur la transportation avait pour objectif de vider les bagnes portuaires des forçats et de les exiler à vie sur le sol d'une colonie. La relégation poursuit le même objectif mais à l'endroit des prisons qu'elle souhaite débarrasser des criminels et des délinquants récidivistes. Pourtant, 82 % des condamnations à la relégation en Guyane française sont prononcées par des tribunaux correctionnels contre des délinquants coupables essentiellement de délits de vols simples et de vagabondage. Ces derniers se retrouvent ainsi dans les faits condamnés à une peine secondaire bien plus grave que leur peine principale puisqu'elle les exile à vie au sein d'un bagne colonial et qu'elle les y astreint à des travaux forcés. C'est-à-dire qu'elle les soumet au même régime que les transportés. Pire, alors que la transportation peut être à temps, la relégation est perpétuelle et le relégué ne peut demander un relèvement de sa peine auprès du tribunal correctionnel de Saint-Laurent qu'au bout de six ans de présence dans la colonie.

Toutefois, à l'instar de la transportation, la relégation dispose d'un volet répressif et d'un volet colonial. Afin de favoriser leur réinsertion dans la colonie, la loi sur la relégation aménage un double régime :

- Les relégués qui bénéficient de moyens financiers suffisants pour se prendre en charge sur le sol de la colonie et qui ont de bons antécédents en détention sont classés au régime de la relégation individuelle. Ils peuvent s'installer librement et contracter des engagements de travail auprès de particuliers ou de services publics coloniaux ou bénéficier d'une concession agricole ou industrielle. Ils sont tenus de répondre à deux appels annuels organisés par l'administration pénitentiaire et ne doivent pas, sauf s'ils y sont autorisés par le gouverneur, sortir de la colonie.

- Tous les autres, c'est-à-dire l'immense majorité d'entre eux, sont classés au régime de la relégation collective. Puisqu'ils sont trop pauvres pour subvenir à leurs propres besoins, l'État pourvoit à leur entretien. Mais ils doivent en contrepartie travailler pour le compte de l'État. Les relégués collectifs sont donc internés au sein d'un dépôt de travail où ils sont astreints à des travaux forcés encadrés par des agents de l'administration pénitentiaire.

Les relégués sont envoyés en Guyane française à partir de 1887 et sont installés dans le camp de Saint-Jean-du-Maroni, ancien centre concessionnaire pour transportés qui avait fermé ses portes en 1869 (Gimenez y Renneville y Sanchez, 2013). Car les relégués et les transportés ne peuvent être installés sur une même circonscription territoriale³. En effet, la relégation et la transportation étant deux peines distinctes, les deux catégories de condamnés

³ Le ministre de la Marine et des Colonies au gouverneur, 18 juillet 1885, Archives territoriales de Guyane française (désormais Arch. terr. Guyane française) IX 9. Les Archives territoriales de Guyane française se situent à Cayenne et les fonds concernant l'administration pénitentiaire coloniale sont conservés dans la série IX Administration pénitentiaire. Ce fonds est librement communicable sauf en ce qui concerne les documents portant atteintes à la protection de la vie privée qui ne sont communicables de plein droit qu'à l'expiration d'un délai de cinquante ans à compter de la date du document ou du document le plus récent dans le dossier (article L. 213-2 du Code du patrimoine). Il est néanmoins possible de demander leur communication en adressant une demande de dérogation aux délais légaux de communicabilité des archives publiques auprès de la Direction des fonds des Archives nationales (<http://www.archives-nationales.culture.gouv.fr/web/guest/derogations>).

doivent être installées dans des lieux différents. Le territoire pénitentiaire du Maroni est ainsi divisé en deux parties : le nord, englobant Saint-Laurent et ses camps annexes, est réservé aux besoins de la transportation, tandis que le sud, englobant Saint-Jean et ses camps annexes, est réservé aux besoins de la relégation. Les deux territoires sont en outre séparés par une frontière naturelle, la crique Balaté⁴.

L'arrivée du premier convoi de relégués en Guyane française au mois de juin 1887 coïncide avec la reprise des convois de transportés européens en direction de cette colonie. Le gouvernement décide effectivement à partir de 1887 que tous les transportés européens condamnés à plus de huit ans de travaux forcés (c'est-à-dire les plus nombreux) ne soient plus envoyés en Nouvelle-Calédonie mais en Guyane française. Puis en 1897, suite aux protestations de la population calédonienne, tous les convois de forçats en direction de la Nouvelle-Calédonie sont suspendus. Désormais, la Guyane française demeure la seule colonie à recevoir des transportés et des relégués et ce jusqu'en 1953, date du rapatriement définitif du dernier convoi de condamnés encore en cours de peine. Ainsi, malgré l'échec et le recul du Second Empire, la Troisième République décide de reprendre à grande échelle la colonisation pénitentiaire en Guyane française. Mais le temps de l'utopie est désormais révolu et le bagne se résume exclusivement à une institution répressive chargée d'appliquer des peines destinées à débarrasser la métropole et certaines de ses colonies (essentiellement l'Algérie) d'une partie de ses criminels et de ses délinquants.

5. Le transfert des forçats jusqu'à la citadelle de Saint-Martin-de-Ré

Mais avant de purger leur peine au bagne de Guyane française, les forçats doivent patienter dans des quartiers spéciaux d'établissements pénitentiaires avant d'être transférés à Saint-Martin-de-Ré, l'antichambre du bagne (Danan, 1934, p. 9). La citadelle de Saint-Martin-de-Ré, bâtie par Vauban en 1681, était initialement prévue pour prévenir les attaques conduites par la marine britannique. Lieu destiné à abriter des garnisons militaires, la citadelle accueille également dès 1798 des déportés politiques. Puis elle devient officiellement en 1873 dépôt d'étape des condamnés aux travaux forcés et tous les forçats y sont donc concentrés avant leur envoi au bagne.

⁴ Rapport au président de la République française suivi d'un décret conforme désignant une partie du territoire pénitentiaire du Maroni (Guyane française) comme lieu d'internement des relégués collectifs, 24 mars 1887, Archives nationales d'outre-mer (désormais Arch. nat. d'outre-mer) H 5127. Les Archives nationales d'outre-mer se situent à Aix-en-Provence et conservent les fonds de l'administration pénitentiaire coloniale au sein de la série H du ministère des Colonies. Ce fonds est également librement communicable sous réserve des prescriptions fixées par l'article L. 213-2 du Code du patrimoine. Il dispose d'un inventaire détaillé « Ministère des Colonies. Administration pénitentiaire coloniale des bagnes de Guyane et de Nouvelle-Calédonie, 1792-1960 » consultable en ligne (<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ark:/61561/ov287byvz>) ainsi qu'une base de données des dossiers individuels de condamnés au bagne (http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/bagnards_dossiers_individuels/).



Vue d'ensemble de la citadelle de Saint-Martin-de-Ré (XX^e siècle), collection Michel Roger/Criminocorpus

Dans un premier temps, l'acheminement des condamnés au bagne depuis leurs établissements pénitentiaires jusqu'à la citadelle s'opère au moyen de trains cellulaires. Une fois arrivés à La Rochelle, ces derniers atteignent à pied la maison d'arrêt pour y passer la nuit, au vu de la population et des journalistes massés en nombre pour immortaliser l'événement. Le lendemain, les forçats traversent à nouveau la ville jusqu'au quai d'embarquement où des bateaux de la *Compagnie Rhétaise* les attendent pour les transporter jusqu'à la citadelle de Saint-Martin-de-Ré, située à une heure et demie de navigation, sur l'île de Ré. Les forçats embarquent sur le pont de ces bateaux accompagnés parfois de vaches, de cochons ou de barriques destinés à approvisionner l'île.



Embarquement de forçats à La Rochelle (XX^e siècle), collection Louis Roure/Criminocorpus

Pour parer aux désagréments posés par ce mode d'acheminement, les autorités décident en septembre 1933 d'innover grâce à l'emploi de voitures cellulaires. Ces voitures, entièrement noires et banalisées, contiennent dix cellules dans lesquelles les forçats prennent place escortés par deux surveillants. Partis de leurs prisons respectives, les forçats ont les mains et les pieds enchaînés durant toute la traversée qui peut durer plusieurs jours. Les voitures avancent à la vitesse imposées de 35 kilomètres/heure et ont ordre de toutes se rejoindre à 11 kilomètres de La Rochelle, au lieu-dit « Le Pont d'Usseau ». Là, le convoi rejoint ensuite le port de La Pallice en prenant soin d'éviter la traversée du centre-ville. Encadrés par un impressionnant cordon de forces de l'ordre, les forçats enchaînés les uns aux autres sont transférés dans des navires chargés de les acheminer jusqu'à Saint-Martin-de-Ré (Capitaine Pyguillem, 1986, pp. 19-20).

Une fois passé la lourde porte de la citadelle, les forçats se retrouvent dans une cour où ils sont déchaînés et l'ordre leur est donné de se déshabiller intégralement. Les surveillants procèdent effectivement à une fouille corporelle afin de vérifier qu'ils n'importent aucun objet ou substance prohibée au dépôt. À la suite de quoi tous reçoivent un uniforme réglementaire ainsi qu'une paire de sabot-galoche. Leur numéro de matricule est inscrit sur le bras gauche de leur vareuse et les forçats sont désormais appelés par ce numéro durant leur période de transit. Chacun prend ensuite place dans un dortoir collectif où une lampe brûle toute la nuit et où plusieurs judas et une grille permettent aux surveillants d'observer les forçats depuis les couloirs de ronde (Béraud, 2007, p. 230).

0 SAINT-MARTIN (Ile de Ré)
Le Bagne - Un Forçat



Collection G. C., St-Martin-de-Ré - Reproduction interdite

Le régime disciplinaire à la citadelle est le même que dans les maisons centrales. Les condamnés n'ont pas le droit de fumer et doivent respecter un silence absolu. En cas de sanctions disciplinaires, ils peuvent être astreints à une peine de cellule ou de cachot. Les condamnés à la cellule sont mis au pain sec un jour sur trois et ceux condamnés au cachot deux jours sur trois⁵. En parallèle, les forçats sont astreints en journée à un travail peu intéressant. Il s'agit le plus souvent de travaux en lien avec l'entretien de la citadelle ou la réalisation d'objets commandés par des entreprises extérieures comme l'effilochage d'étoffe ou la confection de chaussons. Les forçats disposent de deux promenades d'une demi-heure le matin et l'après-midi et les repas sont pris collectivement dans le réfectoire de la citadelle. Ils peuvent également recevoir la visite de leur proche au parloir le dimanche et peuvent écrire une seule lettre par mois (Jambut, 1998, p. 79). Le régime disciplinaire est ainsi drastique et les forçats conservent un souvenir particulièrement douloureux de leur séjour. Tous espèrent ainsi partir au plus vite et regardent la perspective d'être envoyés au bagne comme une libération mais également comme l'assurance de pouvoir rapidement s'évader (Sanchez, 2014, p. 119).

Les transportés peuvent rester jusqu'à plusieurs mois à la citadelle tandis que les relégués n'y restent en moyenne que quelques semaines. L'arrivée des relégués à la citadelle signale d'ailleurs aux transportés l'imminence de l'embarquement en direction du bagne. Deux semaines avant le départ débute le régime dit « de l'expectative » : la nourriture est augmentée et le travail est réduit afin de permettre aux forçats de prendre des forces en vue de la traversée. Quelques jours avant le départ, une commission médicale se réunit et les bagnards passent une visite médicale où ils sont vaccinés contre la fièvre typhoïde. Le médecin de la citadelle n'hésite pas en règle générale à déclarer apte à la traversée tous les forçats, paralytiques et tuberculeux inclus, afin de désengorger l'infirmerie⁶. Ce qui entraîne souvent des plaintes de la part du personnel chargé de les convoier jusqu'en Guyane française :

« [...] Les deux médecins civils et le Directeur de la prison sont généralement portés à vouloir tout embarquer à bord, bons et mauvais pour vider leurs prisons, pourvu que les uns et les autres soient seulement transportables, c'est-à-dire puissent faire le voyage. C'est ainsi qu'ils présentent à la visite des paralytiques, des fous, des vieillards usés qui sont incapables d'un service quelconque. Or, s'il y a intérêt à vider les prisons de France qui se remplissent malheureusement trop vite, je ne vois pas pourquoi les colonies pénitentiaires s'encombrent de non valeurs, qui, je le sais par expérience, sont une cause de désordre et d'ennuis de toutes sortes⁷. »

6. La traversée jusqu'en Guyane française

L'angoisse des forçats monte d'un cran la veille de l'embarquement. Bien qu'ils n'en soient pas prévenus, tous sentent son imminence car les visites des familles sont interdites et les punitions sont suspendues la veille du départ (Sanchez, 2012, p. 238). Les convois de forçats ont lieu en règle générale deux fois par an, aux mois de juillet et de décembre. Le réveil a lieu à cinq heures du matin et les forçats sont ensuite réunis dans la cour de la citadelle où ils sont intégralement fouillés. Puis chacun reçoit un sac renfermant les effets

⁵ Décret du 22 août 1887 portant organisation du régime disciplinaire des relégués collectifs aux colonies, Arch. nat. d'outre-mer H 1954.

⁶ Le docteur Hernet, chargé du service médical du dépôt de relégués de Saint-Martin-de-Ré au directeur de l'établissement, 30 décembre 1930, Arch. nat. d'outre-mer H 2003.

⁷ Rapport du Commissaire du Gouvernement à bord du steamer *Calédonie*, 12 novembre 1897, Arch. nat. d'outre-mer H 1942.

pour la traversée. Pour distinguer les relégués des transportés, les premiers reçoivent un chapeau dit à la « Boër » tandis que les seconds reçoivent un simple bonnet. Ils sont ensuite alignés en rang par quatre dans la cour et le directeur leur adresse un discours dans lequel il leur indique qu'ils ne relèvent désormais plus du ministère de la Justice, mais de celui des Colonies. Après un dernier appel, l'aumônier donne quelques paroles d'encouragements, puis le tambour résonne et le convoi s'ébranle en direction du port de Saint-Martin-de-Ré.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

« Passage de forçats vers le port de Saint-Martin-de-Ré » (1926), Agence Meurisse/Gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France

Les forçats sont encadrés par un impressionnant cordon de militaires qui maintient les curieux à bonne distance. Car une foule importante se presse en général pour assister à l'embarquement. Des familles venues saluer une dernière fois un père ou un fils forçat sont présentes sur le port accompagnées d'un nombre toujours fourni de journalistes. Car malgré les multiples précautions prises par le maire de la ville, les journalistes sont nombreux à venir immortaliser l'événement et les départs de forçats se retrouvent régulièrement à la une de la presse ou des actualités Pathé-Gaumont. Les forçats sont ensuite recomptés et embarquent sur des bateaux ou de simples barques en direction du navire qui mouille au large. Après une demi-heure de traversée, ils atteignent l'échelle de cordée qui les conduit tout droit dans les cales du cargo-bagne.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

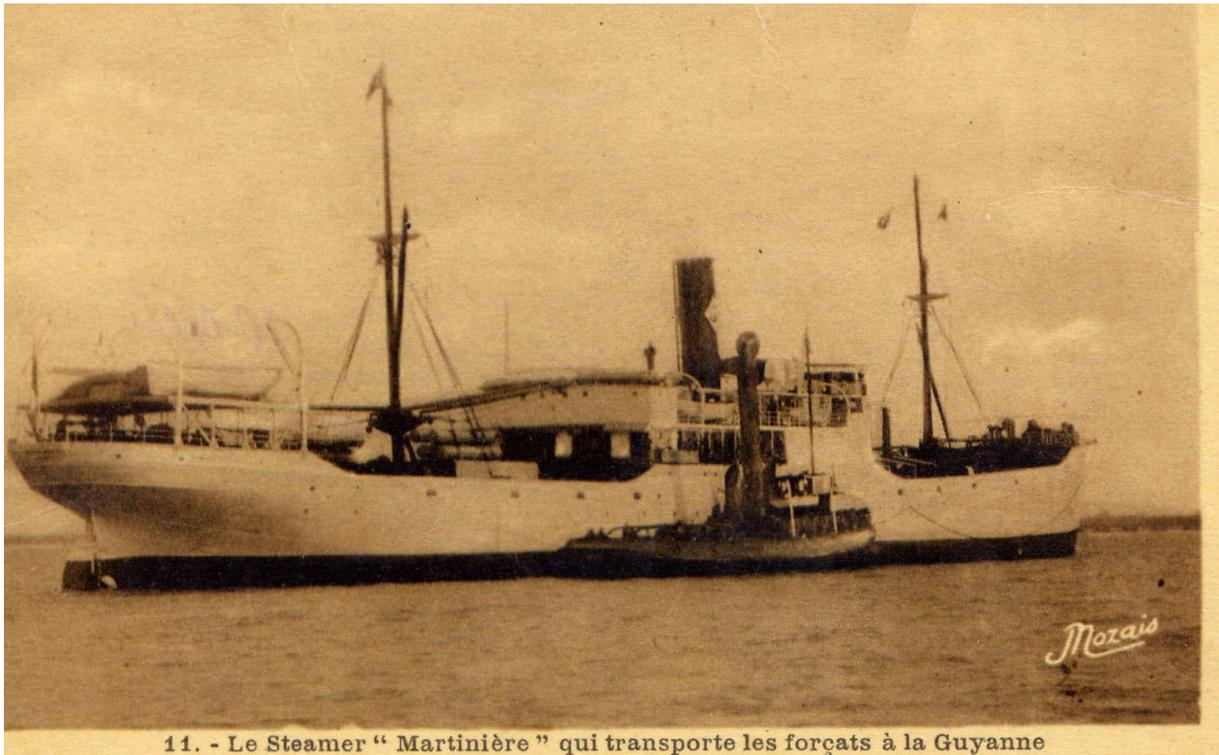
« Forçats embarquant sur un chaland » (1926), agence Meurisse/Gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France

Les premiers navires convoyeurs de forçats étaient affrétés par la Marine et mettaient en moyenne un mois pour rejoindre la Guyane française. En 1891, le ministère de la Marine signe une convention avec la *Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur* pour que cette dernière lui fournisse des navires équipés pour le transport de forçats (Lacroix, 1970, p. 243). Le *Ville-de-Saint-Nazaire* et le *Calédonie* se succèdent jusqu'en 1900, date où la compagnie aménage un bateau spécifiquement adapté pour le transport des forçats, le *Loire*. Entièrement peint en blanc pour permettre de supporter le climat équatorial à ses passagers, le *Loire* assure les transports jusqu'en 1917, date à laquelle il est coulé par une torpille allemande. En 1921, la compagnie le remplace par le *Martinière*.



Forçats dans un bagne du *Loire* (1906-1910), collection Léon Collin-Musée Nicéphore Niépce

Ce navire allemand (baptisé du nom de *Duala*) a été construit en 1912 à Hartlepool en Grande-Bretagne et a été cédé à la France par l'Allemagne au titre des réparations de guerre. Ses caractéristiques techniques sont à peu près identiques à celles du *Loire* : d'un poids de 3 500 tonnes, il mesure 120 mètres de long, 16 mètres de large et il atteint 10 à 12 nœuds de vitesse (Sénateur, Mauro, Cognaud, 2008, p. 93). Néanmoins, son tirant d'eau l'autorise à remonter les eaux limoneuses du Maroni jusqu'au wharf de Saint-Laurent alors que le *Loire* terminait sa course aux îles du Salut.



11. - Le Steamer " Martinière " qui transporte les forçats à la Guyanne

Le *Martinière* (XX^e siècle), collection Louis Roure/Criminocorpus

Les forçats sont à nouveau fouillés une fois à bord du *Martinière* et chacun découvre ensuite l'intérieur de son « bagne ». Les bagnes sont des cages aménagées dans les cales où les forçats prennent place durant toute la traversée :

« [...] Nous nous sommes embarquées le 17 juin avec 29 femmes reléguées sur un petit vapeur qui nous a conduit à l'île d'Aix où nous attendait le steamer Calédonie, immense bateau construit tout exprès pour transporter cette race d'hommes et de femmes désignés sous les noms de condamnés et relégués. Nous avons stationné 4 heures devant cette île. Là se sont embarqués 500 condamnés amenés de l'île d'Aix. Ces pauvres malheureux ont été de suite conduits dans leurs cages, c'est bien le nom que l'on doit donner aux parties du bateau qu'ils habitent, ce sont de véritables cachots. Les uns couchaient à terre et d'autres dans des hamacs suspendus. En un mot, on peut dire qu'ils étaient entassés comme un vil bétail, cela faisait pitié à voir et malgré toute la misère de ces pauvres malheureux, il y en a un certain nombre qui ont trouvé le moyen de se faire mettre aux fers. Nos femmes n'étaient pas mieux partagées, elles ont été de même entassées dans un espace si restreint qu'elles ne pouvaient se tenir couchées et l'abord de leur cachot était si difficile qu'il nous fut expressément défendu d'y aller. Du reste, nous ne le pouvions pas car elles étaient fermées à double cadenas. Nous ne pouvions les voir que deux fois par jour, une heure le matin et une heure le soir alors nous les faisons monter sur le pont. Pendant ce temps, nous les faisons travailler, prier et chanter⁸. »

Le *Martinière* est subdivisé en quatre bagnes destinés à contenir 673 forçats⁹. Chaque bagne est divisé en deux compartiments qui ne permettent aucune communication entre eux. À l'intérieur, le couchage est assuré par des hamacs qui sont relevés et roulés en journée. Les

⁸ La sœur Saint Benoît Joseph à la mère principale, 10 novembre 1897, Archives de la Congrégation des Sœurs de Saint-Joseph de Cluny. Ces archives privées se situent à Paris, à la maison-mère de la Congrégation des Sœurs de Saint-Joseph de Cluny. Leur consultation a lieu sur rendez-vous demandé par un courrier indiquant le sujet précis de la recherche (Sœurs de Saint-Joseph de Cluny, 21 rue Méchain, 75014 Paris).

⁹ Le ministre des Colonies au garde des Sceaux, 18 juillet 1935, Arch. nat. d'outre-mer H 1943.

forçats disposent également de bancs, d'un accès à l'eau courante et de tuyaux de vapeur. Ces tuyaux sont destinés à réguler la température en cas de grand froid mais peuvent également être actionnés en cas de révolte à l'intérieur des bagnes. Les forçats demeurent derrière les grilles de leurs bagnes respectifs durant toute la traversée sous la surveillance de deux surveillants qui se relaient jour et nuit sur chaque pont. La discipline est assurée à bord par la présence de barres de justice en fond de cale qui permettent de maintenir les forçats attachés, par l'internement dans une des quatre « cellules chaudes » situées au-dessus des machines et par la privation de promenade (Leroux, 2006, p. 162). Les forçats disposent effectivement d'une promenade quotidienne de vingt minutes sur le pont, le temps de nettoyer leur bagne à grande eau. Le reste de la traversée, ils sont enfermés dans leurs bagnes qui se transforment en véritables étuves lorsque le navire atteint la zone tropicale :

« Dès que le soleil tropical dardait sur les tôles de bordé ses rayons brûlants les cages devenaient de véritables étouffoirs où les occupants prostrés et avachis ne se déplaçaient que pour aller boire au charnier de larges rasades d'eau tiède que le médecin faisait aciduler chaque matin avec du tafia¹⁰. Malgré les panneaux ouverts et les précautions prises, une odeur de ménagerie s'exhalait des faux ponts et cela était encore peu de chose en comparaison de celles qu'on y respirait en cas de mauvais temps, quand il fallait encore clore en partie les écoutilles et que le roulis et le tangage rendaient à nouveau malades les forçats mal amarqués encore. Accrochés aux barreaux de leurs cages ou glissant dans les ordures, vidant leurs estomacs là où ils le pouvaient, secoués par de violents hoquets qu'aucune intervention n'aurait pu clamer, c'était un spectacle lamentable auxquels les cœurs les mieux accrochés ne pouvaient résister. » (Lacroix, 1970, p. 251)

Durant ce voyage qui dure en moyenne quinze jours, un peu plus en cas d'escale à la prison de Maison Carrée d'Alger, les forçats peuvent faire connaissance et certains s'attardent sur les récits d'évadés réintégrés. L'évasion ou la *belle* en Guyane française est espérée dès Saint-Martin-de-Ré et aide les forçats à supporter les terribles conditions de leur transfert jusqu'au bagne (Vaudé, 1971, p. 61).

¹⁰ C'est-à-dire du rhum.



Groupe de relégués sur le pont du *Loire* (1906-1910), collection Léon Collin-Musée Nicéphore Niépce

À la fin du voyage, les côtes de la Guyane française sont enfin en vue. Se dirigeant vers Saint-Laurent, le *Martinière* ralentit sa course et les forçats regardent défiler la mangrove depuis leurs hublots maintenus dès lors fermés (Charrière, 1969, p. 75). Trois appels de sirènes déchirent le silence de l'arrivée. Après avoir franchi la passe du Maroni, une baleinière aborde le navire et l'assiste dans sa dernière manœuvre jusqu'au wharf. Une fois les machines arrêtées, les forçats sortent enfin de leur bagne. Les malades puis les relégués sont les premiers à descendre. Une fois recomptés, ils embarquent rapidement à bord d'un train Decauville chargé de les amener au pénitencier de Saint-Jean (Péan, 1935, p. 26). Les transportés suivent ensuite et sont à leur tour recomptés avant de prendre le chemin qui doit les conduire jusqu'au camp de la transportation (ou camp central).

Devant lui, le forçat peut en un regard embrasser le nouveau qui va désormais être le sien. Malgré un barrage interdisant l'accès au quai, une arrivée de convoi est un véritable événement à Saint-Laurent et une foule importante se presse pour y assister (Belbenoit, 1939, pp. 34-35). Cette foule est composée de badauds, de notables, de libérés en haillons, de dames en toilette, de forçats revenant de corvée et d'un nombre très important de surveillants :

« Le wharf branlant grouillait de monde. Des dames européennes en toilette claire, des enfants, des surveillants vêtus de blanc le revolver en bandoulière coiffés du képi bleu horizon ou bien du casque, des gendarmes, des agents de la police indigène vêtus de leur insipide uniforme en bleu de chauffe et aussi, tout un monde composé de négresses au teint olivâtre,

brun et café au lait, maniérées et vêtues de toilettes aux couleurs chatoyantes, des nègres espèces de dandy, moulés dans des vêtements trop étroits. Parmi cette foule bigarrée, circulent des individus à l'aspect minable, au teint verdâtre, vêtus de haillons, nus pieds et aux allures louches, se fauillent jusqu'à l'escalier conduisant à la coupée en quête de quelques bagages à véhiculer. Ces hommes ou plutôt ces spectres tant ils sont affreux à voir, appartiennent à la catégorie des libérés, ce sont les victimes du doublage. » (Berryer, 1931)

Après quelques minutes de marche le long du fleuve Maroni, les forçats débouchent sur l'avenue Maxime Du Camp. Après un dernier virage à gauche, ils pénètrent enfin dans le camp de la transportation où ils sont accueillis par un discours du commandant du pénitencier. Puis durant une quinzaine de jours, ils vont subir différentes opérations qui vont être déterminantes dans leur trajectoire au bagne. Le lendemain, les nouveaux arrivants sont réveillés à cinq heures par la cloche du pénitencier. Ils sont ensuite appelés par un surveillant et, après reçu un quart de café, sont présentés à un médecin pour la visite médicale. Ce dernier les classe selon leur état de santé apte à tous travaux, aptes aux travaux légers ou impotents. Ce classement n'est pas définitif et peut évoluer selon l'état de santé du transporté. Entre temps, les surveillants ont demandé durant l'appel aux transportés disposant d'un emploi qualifié de se manifester. Les charpentiers, les forgerons, les cuisiniers, etc. sont immédiatement repérés et trouveront une affectation intéressante à l'intérieur du camp.



Entrée du camp de la transportation de Saint-Laurent (2014), Jean-Lucien Sanchez

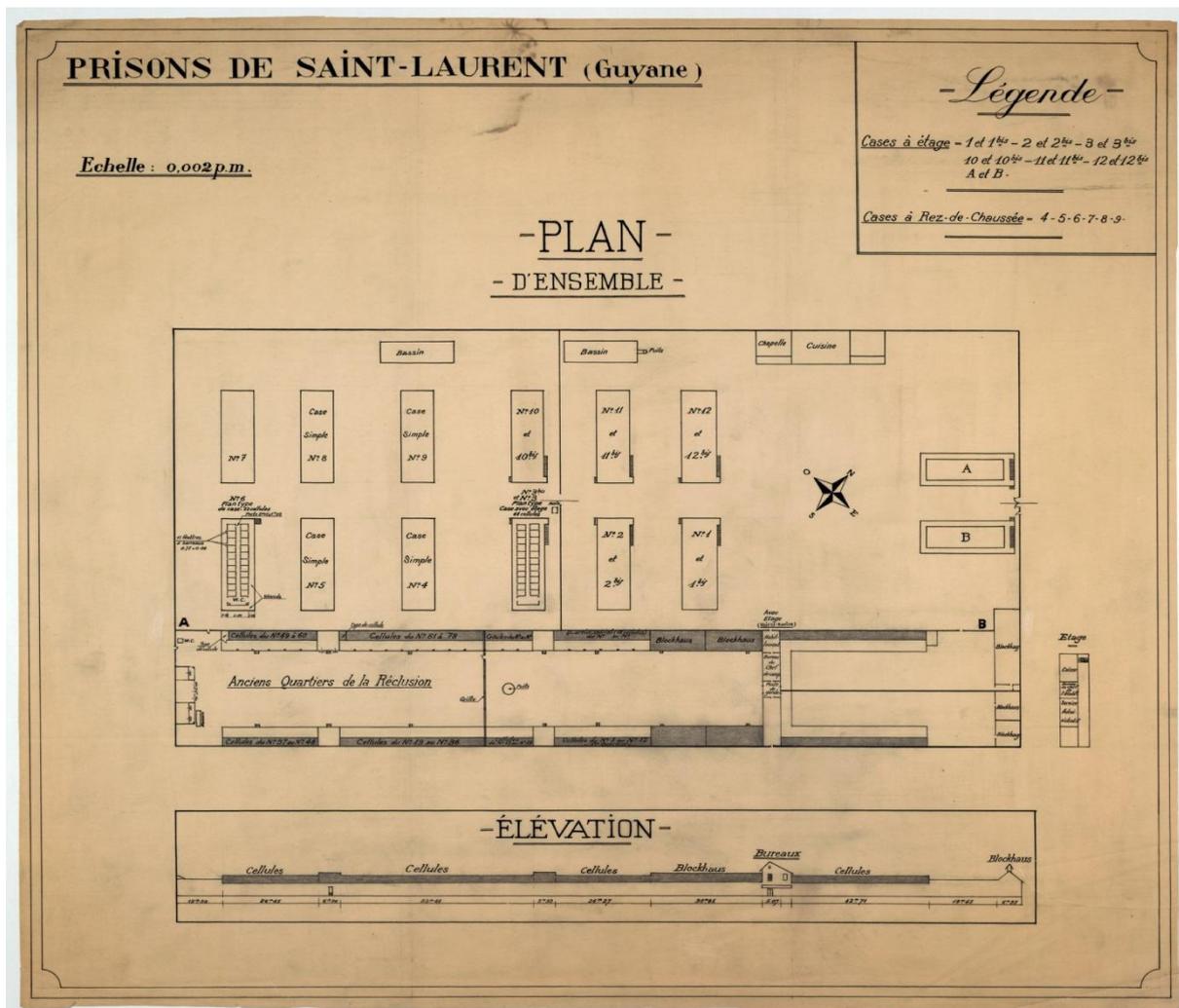
Puis les transportés sont enregistrés et immatriculés. Ils reçoivent tous un numéro matricule et leur état-civil et leurs antécédents judiciaires sont inscrits dans leur dossier individuel. Ce dossier est renseigné par l'administration pénitentiaire au gré de l'évolution du transporté au bagne. Ils sont ensuite présentés à l'atelier d'habillement qui leur distribue leur uniforme. Celui-ci est constitué d'une vareuse en toile blanche rayée de rouge, d'une paire de sabots-galoche, d'une chemise, d'un quart, d'une gamelle, d'une cuiller, d'une couverture, d'un pantalon et d'un chapeau de paille. Leur numéro de matricule est directement tamponné

sur leur vareuse. Ils passent ensuite à l'atelier anthropométrique où ils sont mesurés (crâne, oreilles, coudes, empreintes digitales). Ces fiches, accompagnées de la photographie du transporté permettront essentiellement de confondre les évadés réfugiés à l'étranger (Sanchez, 2011, pp. 196-198).

Mais tous les transportés ne sont pas destinés à rester au sein du camp de la transportation. Certains, parmi les plus dangereux ou qui doivent être l'objet d'une surveillance particulière, sont envoyés aux îles du Salut. Cette répartition est particulièrement redoutée des forçats car chacun sait que l'envoi aux îles signifie l'impossibilité de s'en échapper. Les ouvriers qualifiés sont le plus souvent réquisitionnés pour le service intérieur du camp de la transportation, quant aux autres, ils peuvent être employés comme manœuvres ou être intégrés dans un des différents camps annexes de la transportation.

7. L'organisation administrative du bagne

L'essentiel des installations du bagne à la fin du XIX^e siècle se situe au Maroni. Le reste de la colonie possède des pénitenciers de moindre taille. Le pénitencier de Cayenne dispose d'un effectif d'environ 300 forçats qui sont essentiellement employés aux travaux de voirie municipaux ou sont loués en assignation à des particuliers. Un certain nombre d'entre eux sont employés aux travaux de la route coloniale n°1 ou sur des chantiers forestiers comme celui de l'Orapu. Créé en 1859, évacué en 1875 et à nouveau investi en 1876, le site de Kourou est composé du pénitencier des Roches et de deux chantiers agricoles. Situé en face de Kourou, les îles du Salut forment un archipel de trois îles. La première, l'île Royale, accueille les forçats les plus dangereux ou qui nécessitent une surveillance particulière. Certainement le point le plus salubre du bagne, elle comprend un important hôpital. La seconde île est l'île Saint-Joseph qui accueille à partir de 1896 les locaux de la réclusion cellulaire. L'île du Diable est destinée aux déportés politiques qui y jouissent d'une relative liberté puisqu'ils ne sont pas astreints aux travaux forcés. À partir de 1931, suite à la création du territoire de l'Inini en Guyane française qui demeure sous la responsabilité exclusive du gouverneur de la colonie, trois nouveaux pénitenciers voient le jour : il s'agit des établissements pénitentiaires spéciaux de la Crique Anguille, de Saut Tigre et de la Forestière. 535 forçats originaires d'Indochine y sont incarcérés sous la surveillance de tirailleurs sénégalais.



Plan du camp de la transportation de Saint-Laurent (1952), Bibliothèque numérique de l'École nationale d'administration pénitentiaire

a. Le territoire pénitentiaire du Maroni

Un décret crée en 1860 le territoire pénitentiaire du Maroni qui concentre l'essentiel des pénitenciers de la transportation et de la relégation. Ce territoire est réservé pour les besoins exclusifs de la transportation, c'est-à-dire pour l'exécution de la peine des travaux forcés. L'administration pénitentiaire bénéficie ainsi d'un vaste territoire qu'elle a pour mission de développer. Il est subdivisé à partir de 1887 en deux parties, une allouée pour les besoins de la transportation, l'autre pour les besoins de la relégation. Comme nous l'avons vu plus haut, les relégués sont internés au pénitencier de Saint-Jean qui dispose de différents camps annexes comme le Nouveau Camp destiné aux forçats impotents, le camp de Saint-Louis destiné notamment à approvisionner les forçats lépreux concentrés sur l'îlot Saint-Louis et les camps forestiers du Tigre, de La Forestière et de Tollinche, à visée strictement disciplinaire. Les transportés sont internés au camp de la transportation de Saint-Laurent qui dispose lui aussi de camps annexes comme le Nouveau Camp destiné également aux impotents, le centre concessionnaire de Saint-Maurice, les camps forestiers de Charvein et de Godebert destinés aux incorrigibles, ou bien encore le camp des Malgaches ou celui des Hattes destiné aux forçats âgés et employés à des travaux légers. Mais cette concentration de la population pénale au Maroni, exigée à de multiples reprises par le Conseil général de la colonie pour limiter tout contact entre les habitants de Cayenne et les forçats, n'est pas sans inconvénients (Darquittain, 1911, p. 44). Les forçats sont effectivement isolés sur un territoire peu peuplé et

isolé du reste de la colonie. La population libre résidant dans l'est guyanais, essentiellement à Cayenne, les forçats ne peuvent s'intégrer à la population locale (Mam-Lam-Fouck, 2002, p. 58).

La concentration de la direction des services pénitentiaire à Saint-Laurent date de 1899. Elle est composée d'une flotte de personnel civil extrêmement hiérarchisée : un directeur, un sous-directeur, 7 chefs de bureau, 10 sous-chefs de bureau, 19 commis principaux, 33 commis et un interprète. Le sous-directeur, nommé par le ministre des Colonies, est chargé de la surveillance et du service général de l'administration pénitentiaire et peut être amené à seconder ou à remplacer le directeur en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier. Les chefs et sous-chefs de bureau peuvent exercer les fonctions de commandants de pénitenciers. Les commis sont quant à eux en poste au sein d'un des trois bureaux formant l'administration pénitentiaire : le bureau du secrétariat et des finances ; le bureau du personnel des surveillants militaires et de la population pénale ; et le bureau du matériel, des vivres et des hôpitaux. Ce personnel ainsi que les commandants de pénitenciers et le corps des surveillants militaires sont directement placés sous l'autorité du directeur de l'administration pénitentiaire. Le décret créant une direction de l'administration pénitentiaire en Guyane française date de 1878 et attribue des prérogatives extrêmement étendues au directeur. Nommé tout comme le gouverneur de la colonie par décret du président de la République, il dirige sous les ordres du gouverneur tous les services de la transportation. Mais dans les faits, il n'en est rien et le directeur parvient sans difficulté à se passer de la tutelle du gouverneur et à diriger le bagne selon ses vues.

De son côté, la ville de Saint-Laurent bénéficie d'un statut unique puisqu'elle est la seule commune pénitentiaire de France¹¹. Le décret du 16 mars 1880 porte effectivement création de la commune pénitentiaire du Maroni (Coquet, 2013, p. 60). Elle est administrée par une commission municipale composée du commandant du Maroni qui la préside et qui occupe également la fonction de maire, d'un officier d'administration, du juge de paix et de quatre membres nommés par le gouverneur et recrutés parmi les officiers et les fonctionnaires des différents corps détachés sur le Maroni. Le maire, placé sous la haute autorité du directeur de l'administration pénitentiaire, est chargé de la gestion de la ville et énumère les dépenses obligatoires et les recettes de son budget. Les limites de la commune pénitentiaire englobent l'ensemble du territoire pénitentiaire du Maroni ce qui permet au directeur de l'administration pénitentiaire de jouir d'une situation de quasi-indépendance sur ce territoire sur lequel il est souverain.

Les installations du bagne sont régulièrement visitées par des inspecteurs des colonies, par le procureur général de Cayenne et par le gouverneur mais l'éloignement du chef-lieu de la colonie rend difficile tout contrôle effectif. Aucune route de relit Cayenne à Saint-Laurent et il faut vingt-quatre heures de navigation pour arriver jusqu'à Saint-Laurent. Ce qui favorise un peu plus l'indépendance de fait du directeur de l'administration pénitentiaire.

a. Les autres instances politiques de la colonie

Le gouverneur est quant à lui fixé dans le chef-lieu de la colonie, à Cayenne (Rougier, 1895, p. 119). Représentant du président de la République sur place, il est le chef de toute l'administration coloniale et promulgue les lois et décrets sur place. Il dispose d'un conseil privé pour l'éclairer dans ses décisions et il a sous son autorité tous les chefs de service de l'exécutif local comme le chef du service judiciaire, du service de santé ou du service administratif. Le directeur de l'administration pénitentiaire est également placé sous son autorité à cette différence près qu'il ne s'agit pas d'un simple chef de service, mais d'un directeur à part entière. Il ne deviendra chef de service des services pénitentiaires coloniaux qu'en 1938.

¹¹ Le ministre des Colonies au gouverneur, 20 janvier 1914, Arch. terr. Guyane française 1 M 391. DM. 1913.

La Guyane française dispose également d'un député depuis 1879 et d'un Conseil général depuis 1878 (Bureau, 1936, p. 42). Le Conseil général dispose de prérogatives étendues en matière foncière, d'aménagement du territoire, de budget de la colonie et sur son régime douanier. Il est composé essentiellement de notables, d'industriels et d'agriculteurs de Guyane française qui emploient de la main-d'œuvre pénale auprès de l'administration pénitentiaire. Et ces derniers ne cessent de se plaindre du prix exigé par cette dernière, tout comme le gouverneur. Si certaines corvées de forçats peuvent lui être attribuées à titre gratuit, le gouverneur est lui aussi forcé d'acquitter le prix de cession à l'administration pénitentiaire pour l'emploi des condamnés. Mais les faibles ressources du budget de la colonie, qui sont sans comparaison avec celles du budget de l'administration pénitentiaire, l'empêchent d'obtenir toute la main-d'œuvre désirée. Régulièrement, le Conseil général réclame au ministre des Colonies la gratuité de la main-d'œuvre pénale au profit des travaux d'intérêt généraux de la colonie et de nombreux gouverneurs réclament de leur côté que l'administration pénitentiaire bascule sous leur tutelle effective¹². Mais dans un cas comme dans l'autre, les ministres des Colonies, de qui dépend la gestion du bagne en Guyane française, opposent un refus. Ils craignent en effet qu'en faisant basculer l'administration pénitentiaire sous la tutelle effective du gouverneur, le bagne et ses pensionnaires, c'est-à-dire un service public d'État, ne basculent sous la tutelle du Conseil Général et ne servent en définitive exclusivement les intérêts privés des agriculteurs et des industriels de Guyane française¹³. Bien que l'administration pénitentiaire représente un important agent économique sur place, la main-d'œuvre du bagne demeure la propriété exclusive du directeur de l'administration pénitentiaire, affairé à la construction et à l'entretien d'un bagne plutôt qu'à participer activement au développement économique de la colonie (Sanchez, 2015a, pp. 242-246). De plus, la rotation rapide des gouverneurs, pas moins de 60 se succèdent de 1852 à 1944, empêche un véritable contrôle du bagne et de sa direction. Le directeur de l'administration pénitentiaire jouit ainsi d'une large autonomie et cet écueil est parmi les causes structurelles à l'origine de l'échec de la colonisation pénitentiaire en Guyane française :

« La Guyane française, pays sans population, pays sans industrie, sans commerce et sans agriculture, a deux capitales. Ce monstre inerte est bicéphale, et de plus, il a deux cornacs qui le frappent chacun sur une tête pour le faire avancer. Le gouverneur à Cayenne, crie : "Hue !" Le directeur, à Saint-Laurent, répond : "Dia !" Voilà cinquante ans que dure ce petit jeu. Et depuis cinquante ans la bête n'avance pas. » (Le Fèvre, 1925, p. 98)

b. Les surveillants militaires

Le recrutement des surveillants militaires est organisé par un décret du 20 novembre 1867. Ces derniers doivent être choisis parmi les sous-officiers de l'armée ou, à défaut, parmi les militaires et marins ayant accomplis trois ans de service. Il suffit ainsi à un militaire de signer son engagement pour se voir, sans aucune préparation particulière, être nommé surveillant militaire dans un pénitencier de Guyane française. Le nombre de surveillants en exercice dans un pénitencier doit théoriquement équivaloir à 4 % de l'effectif total des condamnés. Mais les congés métropolitains et les absences dues aux maladies maintiennent régulièrement leur nombre en sous-effectif. Le corps des surveillants militaires se décompose théoriquement en 8 surveillants principaux, 13 surveillants-chefs de première classe, 14 surveillants-chefs de deuxième classe et 370 surveillants répartis en trois classes.

¹² Pétitions de conseillers généraux et d'habitants de la Guyane française au ministre des Colonies, 9 janvier 1884, Arch. terr. Guyane française IX 9.

¹³ L'inspecteur de 1^{ère} classe des colonies Berruë au ministre des Colonies, 3 février 1918, Arch. nat. d'outre-mer H 1863.



Surveillants au camp de la relégation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Ces hommes, en plus de leurs activités disciplinaires, sont également astreints à toutes sortes de tâches quotidiennes : ils doivent encadrer des corvées de travail de transportés, peuvent se retrouver à la tête de nombreux services comme ceux des travaux, des cuisines ou des cultures et disposent de pouvoir de police qui les conduisent à mener des enquêtes et à dresser des procès-verbaux. La plupart des surveillants s'acquittent correctement de leur tâche, mais certains peuvent s'avérer illettrés, ivrognes ou violents. La proximité avec les forçats conduit également certains d'entre eux à trafiquer avec ces derniers : il s'agit de la *débrouille*. Cette pratique s'échelonne d'une simple remise de tabac ou d'une petite pièce contre un service rendu à de l'alcool sorti clandestinement de la cambuse du camp¹⁴.

À l'intérieur du camp de la transportation, chaque service comprend à sa tête un surveillant (Berryer, 1931). Un surveillant principal chef de centre assiste le commandant du pénitencier. Le capitaine d'arme quant à lui est l'adjoint du chef de centre et est chargé de distribuer les corvées de forçats et assure la surveillance générale du camp. Le poste des surveillants est installé dans le quartier des prisons (ou quartier de la réclusion), dans un bâtiment qui sépare le quartier des prévenus et des punis de cellule de celui des relégués et des libérés en attente de jugement. Le surveillant chef de service, flanqué d'un surveillant adjoint, s'occupe du prétoire, de rédiger les procès-verbaux des nouveaux condamnés et veille, assisté par deux *porte-clefs*¹⁵, à la fouille des condamnés punis de cellule de retour de corvée. À l'intérieur de la cour des cellules du quartier des prisons, des surveillants se chargent eux d'assurer la promenade des punis et veillent à la distribution des aliments.

Hors du quartier des prisons, des surveillants sont chargés tout à la fois de la surveillance des cases de transportés, d'assurer les corvées de nettoyage, de vidange, d'eau, de

¹⁴ Le gouverneur au ministre des Colonies, 21 septembre 1927, Arch. terr. Guyane française IX 49 ter.

¹⁵ Les *porte-clefs* sont des forçats auxiliaires de l'administration pénitentiaire.

ravitaillement en pain, du service de l'anthropométrie et des cuisines. À l'extérieur du camp, ils sont chargés d'accompagner les corvées de forçats chargées du nettoyage de Saint-Laurent, assurent la réception à quai des navires et s'improvisent chef de gare de la ligne Saint-Laurent/Saint-Jean.

La journée d'un surveillant débute à 5 heures 30 par l'appel des corvées de forçats. Chaque surveillant nanti de sa corvée se rend au travail jusqu'à 10 heures 15, heure de retour de corvées au camp. À 13 heures, les surveillants procèdent à un nouvel appel et le travail reprend. À 17 heures 30, toutes les corvées réintègrent le camp où l'on procède à l'appel du soir. Puis les surveillants se réunissent dans la salle de service, à l'entrée du camp, pour une séance au cours de laquelle le capitaine d'arme désigne les agents chargés des différents services de nuit. Le service de nuit se décompose en deux équipes : une qui travaille de 20 heures 30 à 1 heure du matin et une autre qui prend le relai jusqu'à 5 heures 30. Ce service, particulièrement pénible, correspond à la surveillance de la porte d'entrée principale, des cases des transportés et des différents bâtiments du quartier des prisons.

Les surveillants célibataires disposent d'un mess, surnommé également *gamelle*, situé en face de l'entrée du camp de la transportation. Il est constitué d'un bâtiment comprenant une salle à manger commune et de chambres situées au rez-de-chaussée et au premier étage. Les surveillants mariés disposent pour eux-mêmes et pour leurs familles d'une villa située à l'extérieur du camp et leurs enfants sont scolarisés à l'école de Saint-Laurent.

9. L'organisation des travaux forcés

Si l'administration pénitentiaire bénéficie d'un vaste territoire au Maroni, c'est pour le mettre en valeur au moyen de la main-d'œuvre des forçats qui lui est confiée par les tribunaux français. Pour réaliser cet objectif, près de 52 905 transportés ont été envoyés en Guyane française de 1852 jusqu'à 1938 (Sanchez, 2015b)¹⁶. Mais les objectifs de colonisation restent les parents pauvres du bagne car ils ne correspondent pas à la mission et à la fonction d'agents plus soucieux de surveiller et de punir les forçats que recrutés pour leurs connaissances en agriculture tropicale. Durant toute la durée d'activité du bagne, des ordres venant du ministère des Colonies sont régulièrement adressés au directeur de l'administration pénitentiaire pour qu'il mette en valeur le Maroni, qu'il développe ses richesses et qu'il permette surtout l'autosuffisance alimentaire du bagne et de ses pensionnaires grâce à l'extension des cultures agricoles. Mais ces objectifs, malgré des générations de forçats employés à les réaliser, ne seront jamais atteints.

¹⁶ Auxquels il faut ajouter 1 000 condamnés à des peines de réclusion issus de Martinique, Guadeloupe et Guyane française, intitulés également « réclusionnaires coloniaux » ou « seconde catégorie de la transportation ».



Relégués défrichant les alentours du camp de la relégation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

a. La journée de travail d'un transporté

Le travail constitue l'activité principale du transporté. Mais l'intensité de ce travail n'est pas la même selon les qualifications de ce dernier et, surtout, selon la place qu'il occupe parmi les multiples emplois possibles à l'intérieur du camp. Les plus qualifiés, charpentiers, cuisiniers ou comptables, ou ceux qui parviennent à être employés à l'hôpital, à l'infirmerie, à la pharmacie ou aux cuisines s'épargnent les tâches les plus difficiles que ceux astreints à la coupe de bois ou aux travaux de cultures agricoles.



Forçats forestiers (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Ces places enviées au bagne, intitulées *planques*, permettent d'éviter d'être exposé à la fatigue et aux maladies et de bénéficier des multiples petits agréments dégagés par la *débrouille*. Parmi celles-ci figurent notamment les « gardiens de case » qui sont des forçats chargés d'assurer la propreté d'une case. Ils sont aussi souvent *radiers*, c'est-à-dire qu'ils tiennent un petit commerce dans la case (le *rade*) toléré par l'administration pénitentiaire où ils vendent des allumettes, du café, du tabac, de l'huile, etc., ou louent des livres. Ces places sont attribuées par l'administration pénitentiaire aux forçats qu'elle souhaite récompenser.



« Le radier », dessin de Francis Lagrange (1946), Archives nationales d'outre-mer

Les forçats sont depuis 1891 divisés en trois classes. La troisième correspond à ceux astreints aux travaux les plus pénibles :

« Dans ces chantiers [forestiers], le règlement est bien appliqué et, par lâcheté et l'imbécilité de la masse, n'est jamais violé, au contraire. Là, c'est la vie comme l'Administration l'a toujours souhaitée. On y voit l'homme se soumettre sans jamais rien réclamer ; la peur des punitions, du cachot et de la faim l'amène à donner sa vie, sa force, et pour quoi faire ? Pour couper du bois dans la brousse, abattre des arbres, faire des bardeaux, chercher du balata, débrousser, déchiqueter, planter des patates, des bananes, faire des jardins, scier d'immenses pièces de bois. Le travail le plus pénible est de faire le halage, c'est-à-dire traîner, avec des bricoles, de formidables pièces de bois, à travers la brousse. Le transporté qui n'est pas de première ou de deuxième classe est le plus mal vu. Il travaille constamment à la corvée générale, et les trois quarts de cette catégorie (troisième classe) vivent dans la misère. Ils meurent de la faim tout en faisant un travail de l'Administration. » (Law, 2005, pp. 14-15)

La seconde classe correspond à des travaux moins harassants mais interdit l'engagement auprès de particuliers ou l'octroi d'une concession. Ces possibilités ne sont offertes qu'aux transportés classés à la première classe, les mieux notés du bagne. Toutefois, ce classement évolue au fur et à mesure de la discipline observée par le transporté qui peut avancer en classe mais également rétrograder :

« Ce hasard du placement décidera de toute la vie du forçat. Les veinards seront cuisiniers,

pharmaciens, comptables, magasiniers... Les déveinards iront faire les corvées insalubres et exténuantes dans les camps et les chantiers forestiers, ou sur les tronçons de routes. Aussi, les intrigues multiples président à la répartition des forçats. Les aides-comptables vendent les bonnes places aux plus offrants. L'emploi de cuisinier au camp de Saint-Laurent rapporte plus de cent francs par jour. Non pas qu'il soit payé, mais la vente de vivres volés sur les rations, avec l'aide de différents complices qui ne sont pas toujours forçats, rapporte plus qu'un salaire. L'emploi de cuisinier dans les hôpitaux rapporte davantage peut-être, toujours pour les mêmes raisons. À la pharmacie, on vendra les objets de pansements, destinés aux malades; dans les magasins de la Pénitencière, on vendra les effets, les souliers, le savon, le pétrole, etc. ; et des paniers de pain sortiront des boulangeries tous les jours pour être vendus au dehors. » (Dieudonné, 1930, p. 65)

La journée de travail des transportés est immuable et s'ordonne autour de huit heures. Réveillés dès 5 heures du matin par le sonneur du camp, les *porte-clefs* ouvrent leurs cellules pour qu'ils puissent procéder à leur toilette jusqu'au rassemblement pour l'appel. Ce dernier s'effectue dans la cour centrale et les transportés sont alignés par pelotons en rang par quatre. Un surveillant responsable d'un peloton fait l'appel puis se rend auprès du capitaine d'arme qui lui fixe sa tâche quotidienne. 6 heures sonnent l'heure du défilé et les corvées s'ébranlent en direction de la sortie du camp.



Appel des relégués au camp de la relégation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Certains forçats, selon la tâche impartie à leur peloton, reçoivent des mains d'un *porte-clefs* une pelle ou une cisaille pour couper de l'herbe. Chaque corvée, encadrée par un *porte-clefs* chef de corvée et par le surveillant chef de peloton, traverse ensuite les rues de la ville pour se rendre à sa besogne. Le travail dure jusqu'à dix heures puis les corvées réintègrent le camp. Tous les transportés sont fouillés par des *porte-clefs* à l'entrée afin de vérifier qu'ils

n'importent aucune substance prohibée. Mais nombreux sont les forçats qui parviennent à les soudoyer et le *porte-clefs* ferme ainsi facilement les yeux sur l'introduction d'une bouteille de rhum. De 10 heures 30 à 11 heures a lieu la première distribution de soupe puis les forçats ont droit à un moment de repos, au moment des fortes chaleurs. Peu avant 13 heures, ils sont soumis à un nouvel appel puis retournent travailler. À 17 heures 30, tous réintègrent le camp où ils sont à nouveau fouillés puis se voient ensuite distribuer une deuxième ration de soupe. La fin de la journée est rythmée par un nouvel appel et par l'internement dans leurs cellules à 20 heures. Seul le dimanche est chômé et cette journée est essentiellement consacrée par les transportés au nettoyage de leurs effets personnels.



Transportés en train de procéder à des travaux de lessivage au camp de la transportation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Les grands travaux effectués par les forçats au Maroni, hormis la construction de la ville de Saint-Laurent elle-même et de ses différentes infrastructures (port, quai, gare, etc.), sont très limités. L'entretien des bâtiments et le service intérieur des pénitenciers absorbent l'immense majorité des forçats et laisse un reliquat bien faible pour entreprendre les travaux nécessaires au développement de la colonie. Deux chantiers méritent toutefois d'être signalés, celui de la route coloniale n°1 et celui de la ligne de chemin de fer Saint-Laurent/Saint-Jean.

La construction de la ligne de chemin de fer Saint-Laurent/Saint-Jean débute en 1887 et n'est achevée que dix ans plus tard, en 1897. Cette ligne relie les deux principaux pénitenciers de la relégation et de la transportation. Elle mesure en tout 16 kilomètres 500 et il faut 35 minutes à vide au train Decauville qui l'emprunte pour rejoindre les deux points. Le train part tous les matins depuis la gare de Saint-Laurent et permet le transport de voyageurs, notamment de relégués à l'arrivée d'un nouveau convoi, et de marchandises destinées à ravitailler les camps qui se situent tout au long de son tracé, comme Saint-Louis et Saint-Maurice, ainsi que le pénitencier de Saint-Jean. En dehors des heures de circulation, des

pousses alimentés par des transportés peuvent également circuler sur la voie.



Le « pousse », dessin de Francis Lagrange (1946), Archives nationales d'outre-mer

Le projet de relier Cayenne à Saint-Laurent, soit 262 kilomètres de route, date d'arrêtés locaux de 1863 et de 1872 qui classaient sous le nom de route coloniale n°1 le chemin allant de la Pointe Macouria jusqu'à Iracoubo. Repris en 1910, les travaux ne débutent véritablement qu'au mois de mars 1922 avec des corvées de transportés qui vont y connaître un véritable enfer. Cette route, qui ne sera jamais achevée du temps du bagne, est visitée par Albert Londres en 1923, à son point le plus éloigné, le kilomètre 24 :

« Nous arrivons au kilomètre 24. C'est le bout du monde. Et pour la première fois, je vois le bagne ! Ils sont là cent hommes, tous la maladie dans le ventre. Ceux qui sont debout, ceux qui sont couchés, ceux qui gémissent comme des chiens. La brousse est devant eux, semblable à un mur. Mais ce n'est pas eux qui abattront le mur, c'est le mur qui les aura. Ce n'est pas un camp de travailleurs, c'est une cuvette bien cachée dans les forêts de Guyane française, où l'on jette des hommes qui n'en remonteront plus. Vingt-quatre kilomètres dans ces conditions-là, mais c'est magnifique, en soixante ans ! Dans quatre siècles, nous aurons probablement réuni Cayenne à Saint-Laurent, et ce sera plus magnifique encore!... Pourtant, la question serait de savoir si l'on veut faire une route ou si l'on veut faire crever des individus. Si c'est pour faire crever des individus, ne changez rien ! Tout va bien ! Si c'est pour faire une route... » (2006, p. 83)

b. Les porte-clefs et les assignés

Les *porte-clefs* sont sélectionnés parmi les forçats et sont les auxiliaires des surveillants militaires. L'administration préfère en règle générale les recruter parmi la population maghrébine et ces postes leur octroient de nombreuses faveurs qui leur permettent de s'affranchir du régime du travail collectif. Les *porte-clefs* disposent de plus d'une case où

ils sont installés collectivement à l'écart des autres condamnés. Jusqu'en 1904, aucune règle n'encadre le recrutement des *porte-clefs*, intitulés alors contremaîtres, ni ne définit précisément leur domaine de compétence. Suite à des abus commis au camp de Charvein, le directeur de l'administration pénitentiaire décide en 1904 d'encadrer leur emploi. Ces derniers ne sont désormais plus désignés contremaîtres mais *porte-clefs* et sont nommés par le directeur de l'administration pénitentiaire sur la proposition des commandants de pénitenciers après avis de la commission disciplinaire. Toute faute grave comme des abus dans leur service, des brutalités ou des cas d'ivresse entraînent en théorie leur déchéance. Pour les distinguer des autres condamnés, ils ont l'obligation de porter sur la manche gauche de leur vareuse un brassard distinctif. Leur rôle est très précisément limité à certains domaines. Ils ouvrent et ferment les portes des camps et des locaux disciplinaires, ils accompagnent les surveillants dans leurs rondes et les appels des condamnés, ils placent les condamnés aux fers, ils assurent leurs fouilles et assistent les surveillants quand ils doivent employer la force contre un condamné. Ils doivent en outre ne posséder aucune arme, ni être porteurs de canne ou de bâton¹⁷.



Corvée de travail de transportés quittant le camp de la transportation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Les *porte-clefs* sont particulièrement détestés des autres forçats. Étant les auxiliaires des surveillants militaires, ils assurent les tâches que ces derniers ne peuvent pas remplir et s'attirent rarement à ce titre l'affection de leurs congénères. Ils s'épargnent en outre le travail forcé quotidien auquel sont astreints les autres condamnés et bénéficient de privilèges grâce à tous les trafics auxquels ils sont liés. Ils sont chargés de plus de rapporter aux surveillants tout ce qu'ils voient ou entendent, notamment les projets d'évasion.

¹⁷ Le directeur de l'administration pénitentiaire au gouverneur, 24 avril 1909, Arch. nat. d'outre-mer H 1862.

Les assignés sont des transportés nommés à la première classe loués par l'administration pénitentiaire à des particuliers. Cette place est très enviée par les forçats car elle assure à son titulaire une rémunération et l'assurance d'être nourri et logé par son employeur. C'est-à-dire qu'elle leur permet de s'affranchir du régime collectif du camp central et leur assure une rémunération intéressante. Certains assignés sont ainsi comptables auprès d'entreprises locales, d'autres sont placés comme domestiques chez des notables de la ville. En règle générale, les forçats qui disposent de ce genre d'emplois évitent de se compromettre en s'évadant et observent une discipline rigoureuse pour ne pas être évincés. Parmi les postes disponibles figurent également ceux des *garçons de famille* ou « hommes d'équipe » placés chez des surveillants militaires. Jusqu'en 1924, l'emploi d'un *garçon de famille* par un surveillant était gratuit et beaucoup d'entre eux disposaient d'un forçat domestique. Par la suite, les familles durent s'acquitter d'un engagement auprès de l'administration pénitentiaire. Ainsi, des assassins et des faussaires devenaient les hommes de confiance de ces familles et s'acquittaient des courses du ménage et gardaient les enfants¹⁸.



« Garçon de famille », dessin de Francis Lagrange (1946), Archives nationales d'outre-mer

c. Les concessionnaires

Le régime des concessions au tout début de l'installation de la transportation à Saint-Laurent est particulièrement libéral. Établi en 1878, ce régime prévoit que l'administration pénitentiaire doit installer le transporté sur un lopin de terre défriché et qu'il reçoit pendant

¹⁸ Le gouverneur au ministre des Colonies, 31 décembre 1907, Arch. nat. d'outre-mer H 1862.

trente mois des vivres, un trousseau de linge et des outils aratoires. S'il est marié, sur place ou si son épouse a accepté de la rejoindre, le concessionnaire reçoit en sus une allocation de 150 francs, un trousseau de linge et bénéficie d'un accès gratuit à l'hôpital. En contrepartie, il a l'obligation de construire une habitation selon les plans dressés par l'administration pénitentiaire et doit exploiter sa concession pour moitié dans les quinze premiers mois puis en totalité dans les quinze suivants. S'il ne se plie pas à cette obligation, le concessionnaire se voit déchu de sa concession et réintégré au régime collectif du bagne.

Mais en 1895, le ministre des Colonies se plaint de la libéralité de ce régime et exige son durcissement. Pour le ministre, l'octroi d'une concession ne représente que l'occasion pour le forçat d'échapper au bagne et de se soustraire à tout travail. Désormais, puisque les concessions sont livrées défrichées et aménagées suite le plus souvent à la déchéance de leur ancien possesseur, le nouveau concessionnaire a l'obligation de rembourser tous les outils et tous les biens de couchage et d'habillement délivrés auparavant gratuitement par l'administration pénitentiaire. Il doit ensuite s'acquitter, lui ou sa descendance, d'une rente annuelle sous peine de dépossession et les délais sont réduits à six mois pour l'octroi de nourriture et à douze mois en ce qui concerne l'obligation de mise en valeur de moitié de la concession. Mais surtout, le transporté nommé à la première classe qui désire obtenir un lot doit s'acquitter d'une caution de 100 francs, ce qui constitue un obstacle quasiment insurmontable pour nombre d'entre eux.

Les concessions peuvent être urbaines ou rurales. Les concessions urbaines se situent dans le centre de Saint-Laurent ainsi qu'au village Chinois¹⁹ et les forçats qui les exploitent ouvrent le plus souvent des petits restaurants ou des petits établis où l'on travaille la paille ou le bois²⁰. Les concessionnaires ruraux se situent eux le long de la route Saint-Laurent/Saint-Louis, le long de la route Saint-Laurent/Saint-Maurice ou le long de celle de Saint-Pierre, au lieu-dit « Sable Blanc ». Mais ces exploitations sont peu prospères et nombreux sont ceux qui abandonnent face au faible rendement agricole, aux pillages des évadés et aux attaques des fourmis manioc. En 1910, Saint-Laurent possède en tout et pour tout à peine 70 concessionnaires pénaux.

Le principal centre concessionnaire se situe à Saint-Maurice, situé à 4 kilomètres au nord de Saint-Laurent. Les concessionnaires de ce centre s'occupent quasi-exclusivement de fournir de la canne à sucre pour alimenter l'usine Saint-Maurice. Cette usine est constituée d'une rhumerie appartenant à la commune de Saint-Laurent et elle est exploitée en régie. L'usine emploie des ouvriers qui sont soit des transportés cédés par l'administration pénitentiaire, soit des transportés libérés ou des relégués individuels. La production de rhum est alimentée par les plantations de canne à sucre des concessionnaires libérés et des transportés installés dans des cases sommaires. Ils sont ainsi 144 en 1910 à cultiver essentiellement de la canne, mais leur production ne suffit pas à couvrir tous les besoins de la rhumerie. Il faut donc également recourir à la production du camp de Saint-Maurice, camp annexe de la transportation qui emploie un volant important de transportés à la plantation et à la coupe de la canne à sucre mais également au fonctionnement de la briqueterie communale. Malgré ce recours, la production de rhum ne suffit pas et la Guyane française est obligée d'importer du rhum en provenance des Antilles. Le centre concessionnaire de Saint-Maurice, qui dépend du camp de Saint-Maurice, est divisé en lots et est dirigé par un surveillant. Il a pour particularité de contenir un nombre important de condamnés coloniaux, notamment Maghrébins, mais également Malgaches.

¹⁹ Quartier de Saint-Laurent où réside une importante communauté annamite.

²⁰ Rapport d'inspection des établissements pénitentiaires par le chef du service judiciaire, 30 septembre 1896, Arch. nat. d'outre-mer H 5151.

d. Les libérés

Lorsque le transporté a achevé sa peine de travaux forcés, il est libéré du bagne et peut en sortir nanti de son maigre pécule. Mais les libérés ne sont pas tout à fait libres, ils sont simplement passés à la quatrième classe, première section. C'est-à-dire qu'ils sont sous le coup du doublage. Ce n'est qu'après l'avoir effectué qu'ils passent alors à la quatrième classe, deuxième section. Ceux qui disposent des moyens financiers pour payer les frais d'un billet retour à bord d'un navire de la *Compagnie Transatlantique* peuvent alors s'ils le souhaitent retourner en métropole ou dans leurs colonies d'origine. Mais tous les transportés condamnés à plus de huit ans de bagne sont tenus à leur libération de résider à perpétuité sur le sol de la colonie. Le doublage représente ainsi une double peine, destinée à l'origine à favoriser l'installation du transporté dans la colonie. Mais qui va dans les faits précipiter la plupart d'entre eux dans la misère.



Un libéré du bague dans une rue de Cayenne (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Beaucoup sont effectivement interdits de séjour à Cayenne et dans sa banlieue en vertu d'un décret local de 1896. Ils sont donc interdits de vivre dans la partie la plus attractive

économiquement car il est très difficile pour eux de trouver des engagements dans la ville de Saint-Laurent. La plupart des emplois disponibles dans les quelques entreprises locales sont effectivement déjà occupés par des forçats en cours de peine que l'administration pénitentiaire loue à des tarifs bien inférieurs aux salaires qu'ils exigent. La commune de Saint-Laurent essaie du mieux qu'elle peut d'embaucher quelques libérés dans ses ateliers ou à l'usine Saint-Maurice, mais ses faibles moyens lui permettent d'en employer tout au plus quelques dizaines. Certains libérés, parmi les plus courageux, parviennent à obtenir une concession et à la faire fructifier, notamment des Maghrébins qui ouvrent des petits commerces de détail ou des échoppes à Saint-Laurent. Certains parviennent également à vivoter de petits métiers : ils se font dockers au port, porteurs au marché ou sont employés aux travaux de force sur des plantations. Mais l'immense majorité vit dans une précarité terrible et sombre dans l'alcool et la clochardisation. Les libérés s'abrutissent de rhum et s'agglomèrent autour du marché de Saint-Laurent où ils passent la nuit. D'autres commettent des délits pour survivre ou bien s'évadent. Mais ils s'exposent alors à une nouvelle condamnation aux travaux forcés et à un retour au camp central.

10. L'alimentation et la santé des forçats

La cuisine du camp est placée sous l'autorité de deux surveillants ayant sous leurs ordres une dizaine de forçats-cuisiniers. Le matin, avant le départ pour le travail, le forçat reçoit une ration composée de 12 grammes de café et de 15 grammes de sucre. Mais cette innovation n'apparaît qu'en 1906, auparavant, il doit se rendre au travail à jeun. La ration alimentaire quotidienne d'un transporté avant cette date est constituée de 750 grammes de pain, de 250 grammes de viande fraîche ou de 200 grammes de viande en conserve, de 100 grammes de légumes secs qui peuvent être remplacés par 60 grammes de riz et de 8 grammes de saindoux.



Distribution de nourriture au camp de la transportation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Cette ration correspond théoriquement à 2 475 calories mais la préparation des aliments et leur distribution à la cuisine du camp allègent considérablement ce ratio²¹. La cuisine est effectivement l'objet de nombreux vols de la part des forçats qui y travaillent. Un surveillant responsable de la cuisine réceptionne les légumes secs issus de la cambuse du camp ainsi que la viande en conserve ou bien fraîche provenant de l'abattoir municipal. Le tout est soigneusement pesé et plongé dans de grandes cuves remplies d'eau bouillante. Mais au moment de la distribution, le cuisinier peut plonger plus ou moins profondément sa louche et distribuer ainsi une ration de soupe plus ou moins fournie. De plus, le surveillant n'hésite pas, au grand dam des médecins qui s'en plaignent souvent, à écouler des lots de légumes secs avariés qui sont mélangés avec des lots en bon état. Quant aux cuisiniers, ils trafiquent sur les portions et substituent des aliments, notamment la graisse de saindoux pour la revendre ensuite. Quant au pain délivré par la boulangerie de l'administration pénitentiaire, les forçats-boulangers n'hésitent pas à gaver la pâte d'eau afin de tricher sur les quantités et subtiliser autant de farine. Tous ces prélèvements pèsent sur l'alimentation des forçats et les obligent bien souvent à voler pour pouvoir améliorer leur ordinaire :

« L'alimentation au bagne.

L'alimentation aux îles du Salut est assez difficile. Le potager de l'île Royale produit à peine un panier de légumes par jour ; inutile d'ajouter que le condamné ne goûte de ces légumes frais que ce qu'il chaparde. Le ravitaillement en viande de boucherie se fait par le poste de Kourou : l'on y consomme, ainsi qu'en toute la Guyane française, ces petits bœufs efflanqués qui viennent par mer du Venezuela. On reste sans comprendre pourquoi nul ne prendra jamais, dans ce pays d'immenses savanes, où les pâturages abondent six mois de l'année, l'initiative de faire un élevage de bétail qui pourrait alimenter à la fois, et dans de bonnes conditions de rapport, l'administration pénitentiaire et la colonie.

Ces longues constructions sans étage, que longe une corvée de forçats attelés à une charrette, forment le quartier cellulaire. C'est bientôt l'heure de la rentrée des corvées. Certains de ces hommes, que nous croisons, et qui glissent vers nous un regard oblique, sont hâves et patibulaires. Certains paraissent malades. "Quatre ans de séjour, nous dit un surveillant, ce sont déjà des anciens. Ils dépérissent à vue d'œil."

Ils se plaignent tous de manger peu et mal ; ils nous reviennent chers cependant. N'était le climat, qui aux îles est relativement clément, on y verrait la tuberculose et le scorbut augmenter parmi eux leurs ravages déjà considérables. Il n'est pas étonnant que le condamné mal nourri "chaparde", l'employé aux dépens de son maître, l'infirmier – chose monstrueuse – aux dépens des moribonds ; les plus forts volent leurs voisins, les plus roublards font de la "camelote". » (Collin, 2015, pp. 90-91)

Ce problème lié à l'alimentation des forçats, pourtant soumis à des travaux forcés, a des répercussions importantes sur leur état de santé. Les principales maladies qui les frappent sont le paludisme, la fièvre jaune, la dysenterie, la syphilis et la tuberculose. Mais la prévalence de ces maladies n'est pas la même selon que le transporté travaille dans des camps forestiers annexes qui l'exposent à toutes sortes de parasites mortels, qu'au camp central. En 1918, l'inspecteur des colonies Berrué, fort du constat qu'un nouveau convoi de transportés remplace tout juste le précédent, estime que l'espérance de vie moyenne d'un transporté européen en Guyane française tout âge confondu est inférieure à sept ans²². Le climat équatorial n'est bien évidemment pas pour rien dans ce terrible constat, mais ce taux de

²¹ Conférence lue à la commission pour l'étude des améliorations à apporter au régime de la transportation, 4 mars 1924, Arch. nat. d'outre-mer H 2030.

²² L'inspecteur de 1^{ère} classe des colonies Berrué, chef de mission à la Guyane française, au ministre des colonies, 18 mars 1918, Arch. nat. d'outre-mer H 1874.

mortalité est essentiellement à mettre sur le compte du manque d'hygiène, de nourriture et à l'état d'habillement insuffisant des forçats qui affaiblissent des organismes déjà durement éprouvés par les travaux forcés. Ces maladies s'accompagnent souvent d'ankylostomiase qui aggrave l'état de santé de malades touchés par le paludisme ou la tuberculose. Il s'agit de parasites intestinaux qui provoquent des anémies et des diarrhées. Ces vers pénètrent dans l'organisme des forçats essentiellement parce que nombre d'entre eux marchent pieds nus.



Forçats au camp de la transportation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Le camp central compte une infirmerie située à l'entrée du camp et les forçats s'y présentent une fois par semaine pour la visite médicale. Si le médecin les déclare malades, ils peuvent rester en traitement à l'infirmerie ou bien être envoyés à l'hôpital. Beaucoup d'entre eux tentent de se faire classer à l'infirmerie ou à l'hôpital afin d'éviter les rigueurs du travail forcé. Certains abusent les médecins en simulant mais il arrive fréquemment que ceux-ci, complaisants ou émus devant leur état de fatigue, les classent pour qu'ils puissent y souffler quelques jours. Certains n'hésitent pas non plus à s'inoculer volontairement des maladies. Pour simuler une conjonctivite, un forçat peut par exemple glisser une graine de ricin décortiquée sous sa paupière, d'autres se procurent des crachats de tuberculeux. Le docteur Louis Rousseau, médecin-chef en Guyane française de 1928 à 1932, dénonce cette situation sanitaire catastrophique à laquelle sont confrontés les forçats :

« Ce sont essentiellement des charniers [les pénitenciers] où, s'alliant à la syphilis et la tuberculose, tous les parasites tropicaux ... deviennent les auxiliaires les plus sûrs d'une administration dont le rôle est de regarder fondre les effectifs qui lui sont confiés. Les plus farouches théoriciens de "l'élimination" peuvent être satisfaits. Les transportés condamnés ou relégués, vivent en moyenne cinq ans en Guyane française, pas plus. Pourquoi y meurent-ils, alors que le personnel pénitentiaire y prospère ? La chose est facile à comprendre, le personnel

pénitentiaire mange à sa faim, boit à sa soif. La faim, au contraire, tenaille les transportés. C'est pourquoi tous les virus y trouvent un terrain sans défense. C'est là, à une grande échelle, puisque l'expérience débute en 1852, la démonstration éclatante de la moindre résistance du terrain appauvri par la famine. » (Maroger, 1937, p. 218)

L'hôpital André Bouron de Saint-Laurent, inauguré en 1913, comprend deux parties distinctes séparée par un mur : l'hôpital pénitentiaire et l'hôpital libre. Le premier, composé de quatre bâtiments, reçoit exclusivement des condamnés et le second, composé de deux bâtiments, des fonctionnaires et des particuliers. Avant 1925, les médecins coloniaux étaient placés sous la tutelle du commandant du pénitencier de Saint-Laurent et d'un commis aux entrées. Ce dernier, responsable administratif et comptable de l'hôpital, pouvait ainsi contrevenir aux prescriptions des médecins dont le rôle était cantonné à une simple compétence technique. Une réforme impulsée en 1925 bouleverse cette organisation en plaçant l'hôpital sous la responsabilité directe du chef de santé de la colonie, faisant ainsi basculer la direction effective de l'hôpital entre les mains des seuls médecins coloniaux²³. Néanmoins, ces derniers sont toujours tenus d'accepter des surveillants infirmiers-majors, coiffés par un surveillant chef de brigade, dont le rôle est d'assurer la discipline tandis que les soins apportés aux forçats sont assurés par les forçats-infirmiers. Ces derniers profitent d'ailleurs de leur situation pour s'adonner à toutes sortes de trafics en lien avec le matériel et les médicaments de l'hôpital.

Le service médical est particulièrement lourd pour le médecin-chef et ses deux assistants médecins-majors. En plus de se voir régulièrement à court de médicaments ou de matériel, il leur faut procéder à deux visites quotidiennes des malades et un médecin major, en plus d'assurer le service de chirurgie pénale, doit effectuer des visites médicales dans les différents camps annexes de la transportation et procéder à la visite hebdomadaire de l'infirmerie du camp de la transportation.

Les transportés classés impotents ou aux travaux légers permanents sont envoyés au Nouveau Camp, la « cour des miracles » du bagne comme le surnomme le reporter Albert Londres. Situé à 12 kilomètres au nord de Saint-Laurent, 450 éclopés de la transportation, mélangés à des aveugles, à des tuberculeux et à des vieillards, croupissent sous des paillotes qui ne protègent ni de la pluie ni des moustiques. Là, ceux qui peuvent encore travailler sont tenus de réaliser leur tâche, c'est-à-dire qu'un surveillant leur attribue une tâche à effectuer dans le cours de la matinée, et une fois faite, ils sont libres. La plupart en profite alors pour s'adonner à la chasse aux papillons qu'ils revendent au personnel administratif ou à des particuliers tandis que les moribonds attendent que la mort les emporte.

²³ Arrêté portant organisation des services médicaux et hospitaliers de l'administration pénitentiaire coloniale, 19 mars 1925, Arch. nat. d'outre-mer H 1965.



« Travaux légers », dessin de Francis Lagrange (1946), Archives nationales d'outre-mer

En cas de décès, les dépouilles des forçats incarcérés aux îles du Salut sont jetées à la mer. L'hôpital de l'île Royale possède effectivement un cercueil à fond coulissant et le cadavre est simplement immergé au large. À Saint-Laurent, les dépouilles de forçats sont mises en bière dans un cercueil grossier et inhumées aux *Bambous*, c'est-à-dire dans la portion du cimetière de Saint-Laurent réservée aux condamnés.



« Mouillage d'un forçat aux îles du Salut », tableau de Francis Lagrange (XX^e siècle), collection Michel Roger/Criminocorpus

Situé à dix minutes en pirogue face au camp de Saint-Louis, l'îlot Saint-Louis accueille les forçats lépreux. Pourtant, depuis 1891, le Conseil général de la colonie a mis en place une léproserie à l'Acarouany destinée à recevoir tous les lépreux du Maroni, condamnés inclus²⁴. Mais l'administration de la léproserie refuse d'accueillir des forçats atteints par le bacille de Hansen et tous finissent systématiquement sur l'îlot Saint-Louis. Là, ils sont littéralement abandonnés à leur sort à une époque où aucun traitement curatif n'existe. Ils se départagent entre une infirmerie chargée d'accueillir les plus atteints et des cases individuelles. Les médecins passent régulièrement constater l'avancée inexorable de la maladie, mais ils ne sont pas les seuls. De nombreux évadés font également escale sur l'îlot pour se ravitailler avant le départ en plein océan ou la traversée en brousse de la Guyane française hollandaise. Car les lépreux, isolés sur leur îlot, s'adonnent à toutes sortes de trafics et facilitent contre paiement le passage des évadés sur l'autre rive du Maroni.

²⁴ Décret relatif aux mesures à prendre dans la colonie de la Guyane française à l'égard des personnes atteintes de la lèpre, 11 mai 1891, Arch. nat. d'outre-mer H 1862.

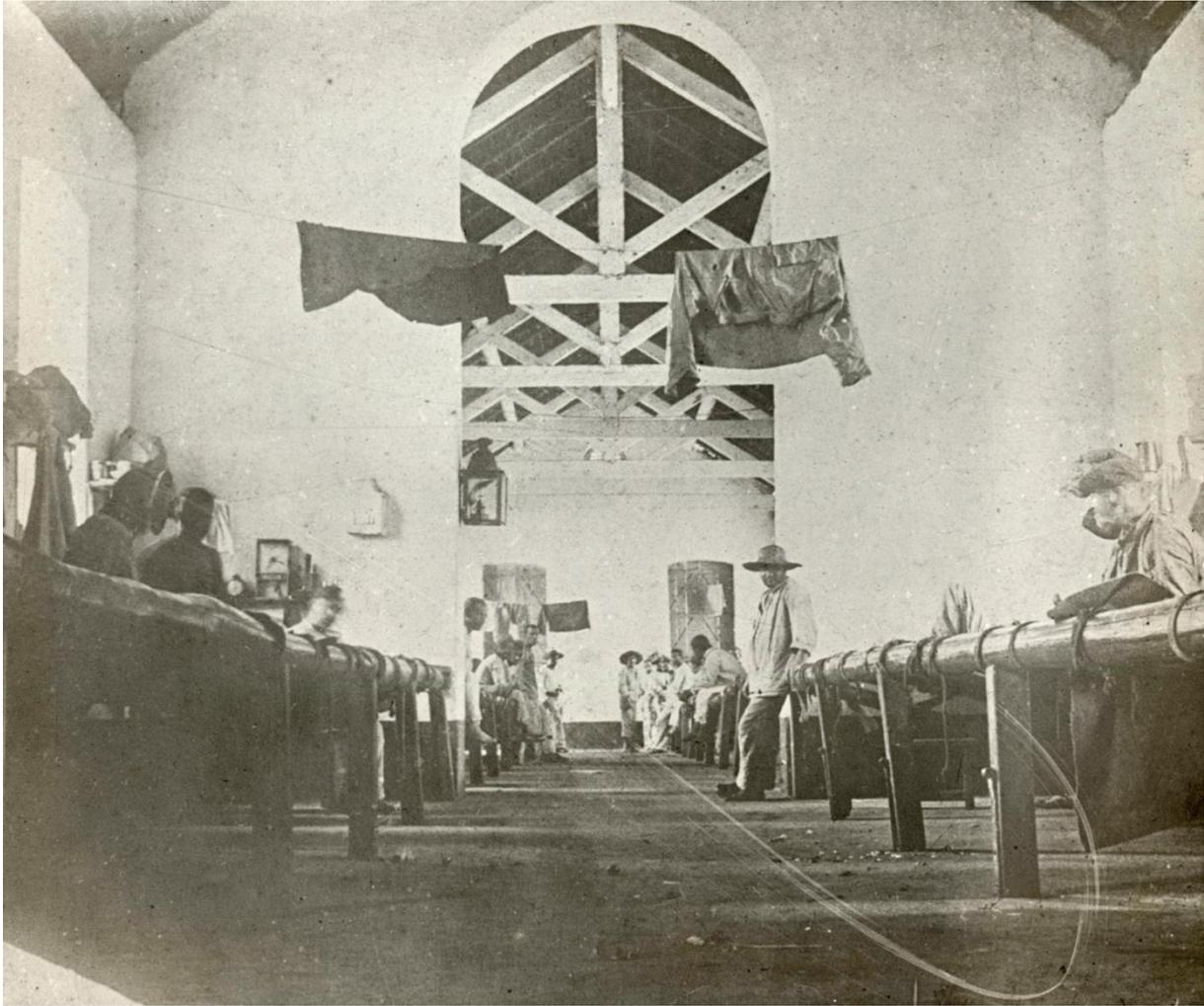


Forçats lépreux sur l'îlot Saint-Louis (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

11. La société des forçats et l'évasion

Les cases des transportés au sein du camp de la transportation sont divisées en deux groupes séparés par une grille : les cases réservées aux condamnés de la première et de la deuxième classe et celles réservées à ceux de la troisième classe. Chacune peut accueillir jusqu'à soixante pensionnaires. Bien qu'un chemin de ronde et des ouvertures grillagées permettent aux surveillants d'intervenir à tout moment, les forçats enfermés dans leur case à la nuit tombée demeurent absolument libres. Pour le meilleur et pour le pire car lorsque les *porte-clefs* verrouillent les portes pour la nuit, les *caïds* ou *fort-à-bras*, c'est-à-dire les forçats les plus forts et les plus violents comme on les surnomme dans l'argot du bagne, règnent en maîtres sur les plus faibles²⁵. La nuit venue, dans la torpeur et la promiscuité des cases, des couples plus ou moins contraints et forcés se font et se défont. Des jeunes forçats, tout juste arrivés au bagne, peuvent ainsi être brutalisés et violés tandis que d'autres se livrent délibérément à la prostitution. On les surnomme les *mômes* et ils monnayent leurs charmes à la nuit tombée. Ils se reconnaissent à leur appareil efféminé et aux surnoms qu'ils se donnent. Certains se prostituent pour leur propre compte, d'autres sont sous la coupe d'un proxénète. Mais les relations entre deux bagnards peuvent également être sincères et durables, c'est le cas des *ménages* qui peuvent néanmoins donner lieu à de nombreux règlements de compte. La jalousie ou la volonté de conserver son amant contre les avances d'un prétendant sont une des principales causes des crimes commis au bagne.

²⁵ Le gouverneur au ministre des Colonies, 31 décembre 1907, Arch. nat. d'outre-mer H 1862.



Intérieur d'une case de transportés du pénitencier de Cayenne (1906-1910), collection Léon Collin-Musée Nicéphore Niépce

À cette heure de la nuit, l'argent sort également des cachettes, des *plans* essentiellement. Le *plan* est un étui oblong et creux à l'intérieur que le forçat conserve caché dans son rectum. Il permet de conserver de l'argent sur soi sans risquer de se le faire substituer par un voisin de chambrée. Cet argent alimente le jeu le soir dans les cases, le plus célèbre étant la *Marseillaise* (Sanchez, 2018, pp. 165-167). Il s'agit d'un jeu de 54 cartes qui se joue à deux et débute par une mise d'argent. Un premier joueur, le *banquier*, tend le paquet de cartes à son adversaire, le *coupeur*, qui bat les cartes, en tire une qu'il conserve pour lui et en tourne une autre qui appartient au *banquier*. Puis le *banquier* tire une à une les cartes du jeu. Si l'une des cartes tirées correspond à la valeur de la carte de l'un des deux joueurs, il a perdu. Lorsque le *banquier* perd, il passe la main à un autre joueur, *idem* pour le *coupeur*. Lorsque le *banquier* gagne la mise, il doit obligatoirement délivrer l'équivalent de 10 % de son gain au *teneur de jeu*, c'est-à-dire au forçat qui a fourni le jeu de cartes, la couverture qui sert de tapis et la lampe. Les parties peuvent souvent mal finir et s'achever à coups de couteaux en cas de contestation entre joueurs qui sont très souvent sous l'emprise de l'alcool.



« Règlement de compte à la loyale », tableau de Francis Lagrange (XX^e siècle), collection Michel Roger/Criminocorpus

Certains forçats artistes se spécialisent dans la production d'œuvres artistiques surnommée communément *camelote*. La gamme des petits métiers du bagne qui alimentent la production de *camelote* est très variée. Les forçats sculptent des noix de coco, confectionnent des objets en marqueterie, des chaises longues, des articles de vannerie, ou bien chassent des papillons. D'autres confectionnent des coffrets ou des plateaux à base d'essences de bois locaux qu'ils récoltent en journée, il s'agit des *coupeurs de bois de couleurs*, d'autres chassent du gibier, pêchent et revendent le tout (notamment les peaux) au personnel administratif. Cette *camelote* s'effectue les jours de repos et à la pause de midi. Les objets produits sont le fruit le plus souvent de divers matériaux recyclés ou subtilisés par les forçats qui élaborent et modèlent ainsi tout un artisanat local : coupe-papiers, cornes sculptées, cannes, cravaches, pantins, pirogues en balata modelé, guillotines-coupe-cigare en cuivre et en bois précieux, etc. (Huchon, 1933, p. 98)

Certains, pressés d'acquiescer rapidement de l'argent, vendent leur production à des congénères pour quelques sous ou pour un peu de rhum. Mais la quasi-totalité de cette *camelote* est le plus souvent écoulée auprès du personnel administratif, notamment les épouses des surveillants qui passent commande d'objets ou de tableaux pour agrémenter leur intérieur. Certains artistes-forçats furent célèbres et ont laissé de nombreuses œuvres. LK, caricaturiste du bagne, a produit des dessins mettant en scène des personnages célèbres du bagne. Ce dernier les vendait et les reproduisait en grand nombre. Certains d'entre eux illustrent par exemple des articles de l'enquête menée par Albert Londres au bagne de Guyane française pour le compte du *Petit Parisien* à partir du mois d'août 1923. D'autres peignaient directement sur des toiles, comme Grilly ou Casimir Prénéfato, des scènes naïves de paysages guyanais ou des scènes de vie au bagne. Ces œuvres pouvaient être vendues directement par le condamné à des particuliers ou bien être l'objet de commandes passées auprès d'anciens condamnés libérés du bagne. Parmi ces artistes, un en particulier se distingue par son style et

par l'abondance de sa production, il s'agit du relégué Francis Lagrange. Arrivé en Guyane française en 1931, il s'évade du bagne et parvient à falsifier des billets de banque ce qui lui vaut une condamnation à dix ans de travaux forcés par la cour d'assises de Cayenne. Interné aux îles du Salut, il produit énormément de tableaux et de dessins sur le bagne qu'il signe sous le pseudonyme de « Flag ». Parmi ses œuvres les plus célèbres figurent notamment les fresques qu'il exécute de 1938 à 1941 dans la chapelle de l'île Royale (Blanc y Carita y Lamaison, 2016).



Détail d'une fresque réalisée par Francis Lagrange dans la chapelle de l'île Royale (2014), Jean-Lucien Sanchez

De son côté, Pierre Huguet arrive en Guyane française en 1889 après avoir été condamné à vingt ans de travaux forcés pour un vol avec effraction. Son parcours y est marqué par de multiples tentatives d'évasion et par sa rencontre avec le père Raffray, curé de l'église d'Iracoubo. Arrivé à Iracoubo en 1886, le père Raffray s'affaire rapidement à la construction d'une nouvelle église dont le chantier s'étend sur près de dix ans, de 1889 à 1898. Les fresques réalisées par Pierre Huguet s'étendent quant à elles de 1892 à 1898 avec des intermittences du fait des évasions auxquelles il se livre. Les décors naïfs et foisonnants exécutés par le forçat font de cet édifice un des plus remarquables de Guyane française (Macé de Lépinay, 2004, pp. 5-15).



Détail d'une fresque réalisée par Pierre Huguet dans l'église d'Iracoubo (2014), Jean-Lucien Sanchez

Mais l'argent que les forçats gagnent au jeu ou en participant aux multiples trafics offerts par la *débrouille* ou la *camelote*, leur permet aussi d'obtenir les fonds nécessaires à l'organisation d'une évasion. Celle-ci est souvent espérée dès la période de transit à Saint-Martin-de-Ré. La Guyane française est ainsi synonyme d'échappatoire à la triste réclusion dans les maisons centrales métropolitaines pour la plupart des forçats et le bain est considéré comme une simple étape avant l'évasion. Mais une évasion ne s'improvise pas et nécessite de nombreuses précautions sans compter les risques auxquels elle expose ceux qui la tentent. La forêt située tout autour des pénitenciers ou le fleuve et la mer constituent des obstacles redoutables et de nombreuses tentatives, après des errements en forêts de quelques heures à quelques jours, peuvent se solder par un retour du fuyard au pénitencier. D'autres peuvent opter pour rester en brousse et s'improviser chercheurs d'or avec le risque d'être dénoncés ou saisis par une patrouille de surveillants.



Libérés du bagne chasseurs de primes (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

Il existe deux routes de l'évasion, celle de l'ouest en direction du Venezuela via la Guyane française hollandaise et la Guyane française anglaise, et celle de l'est, en direction du Brésil (Pierre, 1989, p. 112). Ce phénomène affecte ainsi une grande partie de l'Amérique du

Sud, principalement le Brésil et le Venezuela. Les libérés astreints à l'obligation de résidence, les transportés et les quelques relégués individuels installés à Cayenne soudoient la plupart du temps des passeurs issus de la population civile qui les acheminent ensuite au Brésil. À Saint-Laurent, les transportés quittent le plus souvent leur corvée de travail et échappent à la vigilance de leur surveillant. Mais l'évasion est plus facile en règle générale pour les libérés astreints à résidence et pour les transportés incarcérés dans des camps annexes. Les évadés parviennent à traverser le fleuve pour se rendre sur la rive hollandaise en payant des passeurs (notamment les forçats lépreux installés sur l'îlot Saint-Louis) ou en confectionnant des radeaux de fortune. Mais c'est sans compter sur les chasseurs de primes qui ont tôt fait de les arrêter et de les remettre à la police hollandaise. Ceux qui désirent se rendre plus loin, comme au Venezuela ou à Trinidad et Tobago, doivent obligatoirement se procurer une embarcation adéquate. Ils l'obtiennent le plus souvent au village Chinois de Saint-Laurent ou auprès de libérés. Mais en plus de devoir disposer d'une barque équipée, les fuyards doivent également se fournir en vivres et en matériel. Une évasion nécessite ainsi de l'argent et ces économies que le forçat réalise et qui lui permettent en temps normal d'améliorer son ordinaire en achetant de la nourriture supplémentaire ou du tabac, sont hypothéquées dans une évasion à l'issue improbable. Car la route de l'évasion est pavée de nombreux dangers : le navire peut s'enliser sur l'un des nombreux bancs de vase jouxtant le littoral de la Guyane française hollandaise ou bien peut sombrer dans une tempête, certains évadés peuvent être également assassinés en cours de route par des congénères peu scrupuleux désirant s'emparer de leurs économies. D'autre part, à leur arrivée dans leur colonie ou pays d'élection, ils doivent ensuite composer avec les autorités locales. Selon les époques, les besoins en main-d'œuvre, en particulier au Venezuela et au Brésil, permettent à la plupart d'entre eux de trouver des emplois et de s'établir sur place. Mais en cas d'indigence ou bien s'ils commettent des crimes ou des délits sur place, les autorités locales n'hésitent pas alors à les expulser et à les remettre aux autorités françaises.

12. Les femmes bagnardes

De 1859 à 1907, 394 transportées et 518 reléguées, soit 912 femmes, sont acheminées en Guyane française. L'envoi de femmes au bagne participe initialement du projet de colonisation pénale imaginé par le législateur de la loi sur la transportation du 30 mai 1854. Ces femmes doivent essentiellement servir d'épouses et de mères à destination des forçats et permettre l'aboutissement à terme d'une colonie de peuplement. Les peines qui conduisent les transportées aux travaux forcés sanctionnent essentiellement des cas d'infanticide, d'assassinat et de vol (Krakovitch, 1998, p. 13). Néanmoins, les transportées ont la possibilité d'effectuer leur peine de travaux forcés dans des maisons centrales métropolitaines ou bien d'être envoyées dans un bagne colonial : le choix leur appartient. Mais pas les reléguées, condamnées essentiellement pour des vols simples commis en récidive, qui doivent obligatoirement purger leur peine sur le sol d'une colonie.

En Guyane française, ces femmes sont internées au sein d'un bâtiment situé tout près du camp central de Saint-Laurent, surnommé le « couvent ». Là, elles sont placées sous la surveillance de la Congrégation des Sœurs de Saint-Joseph de Cluny et y mènent une existence austère, rythmée par les règles de vie et la discipline monacales des sœurs. Astreintes à des journées de travail de huit heures, elles sont essentiellement chargées des travaux de confection et de couture des uniformes des transportés et des relégués. Levées à 5 heures 45, leur journée de travail commence à 7 heures. Au tout début de leur installation, elles travaillent toutes sous un carbet collectif. Là, chacune vient chercher sa tâche de travail et, installées sur de simples caisses, elles passent la journée à s'y activer. Le silence le plus rigoureux est exigé et seuls les chants et les prières accompagnent leur travail. Le silence n'est rompu qu'à 11 heures, au moment de la distribution du premier repas. À 16 heures 30, le

travail cesse et un second repas leur est distribué. À 18 heures 30, les sœurs leur donnent l'ordre de regagner leur dortoir où elles récitent une dernière prière en commun puis se couchent. Le silence est alors à nouveau exigé (Sanchez, 2013c, p. 87).

La monotonie de cette existence n'est rompue que le dimanche qui est jour de repos au dépôt. L'après-midi, lorsque le temps le permet, les condamnées toutes habillées d'un uniforme bleu ont droit à une promenade d'une heure et demie en dehors du couvent sous la garde des sœurs. Défilant à travers les rues de Saint-Laurent, c'est le plus souvent à l'occasion de l'une de ces promenades qu'un forçat concessionnaire repère l'une d'elles et peut ensuite établir une demande de mariage auprès de la sœur supérieure. Car le mariage représente le plus souvent pour ces femmes l'occasion d'échapper au couvent et de pouvoir reconquérir leur liberté. Mais il expose beaucoup d'entre elles à de cruelles désillusions. Nombre d'épouses finissent ainsi prostituées ou brutalisées par leurs maris. Ceux-ci possèdent également un levier de contrainte considérable car ils peuvent réclamer à l'administration pénitentiaire la réintégration provisoire ou définitive de leurs épouses au sein du couvent. En procédant ainsi, ils pensent pouvoir les corriger de leurs travers car beaucoup d'entre elles profitent de leur union pour échapper aux sœurs et abandonnent ensuite rapidement leurs maris :

« Monsieur le Commandant,

Je viens humblement vous prier de vouloir bien m'autoriser à reprendre ma femme, la nommée Chrétien matricule 414, que j'ai fait réintégrer il y a environ 3 mois. J'espère que la mesure que j'avais fait prendre contre elle l'aura corrigée. Dans l'espoir d'une réponse favorable à la présente demande, daignez agréer, Monsieur le Commandant, mes sentiments respectueux²⁶. »

Mais le nombre limité de femmes expédiées au bagne et leur âge relativement élevé empêche un nombre de mariages suffisant sur place. Par exemple, en 1905, à peine 103 femmes condamnées sont mariées en Guyane française et leur âge oscille entre 40 et 50 ans. De plus, face à leur taux de mortalité très élevé, le ministre des Colonies décide à partir de 1907 de ne plus expédier de reléguées à destination de la Guyane française. À partir de cette date, les femmes qui disposent de moyens financiers suffisants pour assurer leur rapatriement en France métropolitaine ou dans leurs colonies d'origine peuvent retourner chez elles. Les autres doivent attendre patiemment que la maladie ou la vieillesse les emportent, et ce jusqu'en juillet 1923, date où le couvent de Saint-Laurent est officiellement fermé.

16. La discipline

Les punitions sont administrées par le commandant du pénitencier de Saint-Laurent assisté par deux agents de l'administration pénitentiaire. La commission de discipline, selon la faute commise par le transporté, peut le condamner à une peine de pain sec de deux à trente jours, d'une peine de prison de nuit de deux à trente jour avec en sus la mise à la boucle simple. Le condamné à la prison de nuit est effectivement tenu de dormir en prison le pied rivé à son bat-flanc au moyen d'une manille. Il peut être ensuite condamné de quatre à soixante jours à la peine de cellule. Ce régime entraîne automatiquement le placement au pain sec et à l'eau trois jours sur quatre et la mise à la boucle simple. Il peut s'accompagner en journée d'une astreinte à des travaux forcés particulièrement pénibles. Quant à la peine de cachot, elle peut être administrée de quatre à soixante jours et le condamné y est soumis à la double boucle ainsi qu'au pain sec en permanence. Les condamnés au cachot bénéficient seulement d'une promenade d'une demi-heure quotidienne et passent la journée enfermés

²⁶ Jean-Marie Godefroy au commandant du pénitencier de Saint-Laurent, 17 février 1903, Arch. nat. d'outre-mer H 5204.

dans une cellule sans lumière. Ce régime n'est assoupli qu'en 1925. À cette date, la mise au pain sec et le cachot sont supprimés et la durée des peines de prison de nuit et de cellule est diminuée de moitié.



Cellules du quartier des prisons du camp de la transportation (2014), Jean-Lucien Sanchez

Les motifs des punitions sont multiples et souvent futiles, comme en témoigne Auguste Liard-Courtois :

« Arriver en retard sur les rangs : deux jours de pain sec ou de prison ;
Causer, manger, cracher ou tourner la tête sur les rangs : deux jours de pain sec ou de prison ;
Dire bonjour à un camarade en traitement à l'hôpital ou à l'infirmerie : huit jours de prison ;
Procurer du pain ou du tabac à un malade : 15 jours de cellule ;
Saluer au passage d'une corvée un camarade puni : 15 jours de cellule ;
Fournir du pain à un homme puni : 30 jours de cellule ;
Faire tenir du tabac à un homme puni : 60 jours de cellule ;
Correspondre clandestinement avec l'administration judiciaire ou avec un ministre : de 60 à 125 jours de cachot ;
Réclamer contre l'insuffisance ou la mauvaise qualité des aliments : de 30 à 60 jours de cachot ;
Réclamation jugée non fondée au commandant du pénitencier : de 30 à 60 jours de cachot ;
Réclamation ayant entraîné quelque inconvénient ou attiré quelque réprimande à un administrateur : tortures de toutes sortes jusqu'à ce que mort s'ensuive » (2005, p. 118)

La commission de discipline dispose également d'un puissant moyen de contrainte contre les transportés les plus indociles : le camp de Charvein. Ce camp forestier, destiné aux transportés de troisième classe classés « incorrigibles » (ou *incos*), se situe à 20 kilomètres de Saint-Laurent. Sa création date de 1896 et fait suite à la mise en place du décret du 4 septembre 1891 qui aggrave le régime disciplinaire des transportés et qui impose de séparer les incorrigibles des autres transportés. Il est placé sous la direction d'un surveillant et

comprend un quartier des incorrigibles, fermé par une palissade, constitué d'une salle de discipline munie de cellules et de cachots. Les incorrigibles sont astreints à des travaux de déboisement particulièrement pénibles mais peuvent, en cas de bonne conduite, être déclassés des incorrigibles par la commission de discipline.



Forçats attendant la visite médicale au camp de Charvein (1906-1910), collection Léon Collin-Musée Nicéphore Niépce

Ce camp est particulièrement redouté des transportés du fait des brutalités auxquelles s'y livrent les surveillants et les *porte-clefs*. La « section des incorrigibles » est abolie en 1925 et tous les incorrigibles sont désormais envoyés aux îles du Salut. Mais en 1931, l'administration pénitentiaire décide de les renvoyer au camp de Gobevert. Ce camp était initialement un chantier forestier où les forçats étaient cédés à une société privée pour l'exploitation du bois. Il fait donc office jusqu'en 1938 de chantier forestier disciplinaire :

« Étant employé comme boulanger au camp des incorrigibles à Charvein voici ce que j'ai vu en arrivant. Au milieu du camp se trouvait en plein soleil une chaudière d'un bateau qui par les soins du chef de camp avait été transformée en cellule. Tous les incos soit pour mauvaise volonté au travail, ou malades, ou qui avaient refusé le travail se voyaient sur ordre du chef mis à poil et enfermés dans cet étuvain [sic] sans boire et sans manger jusqu'à temps que ce malheureux rentre en composition avec le chef de camp. Voici le travail de ce camp. Le travail commençait à cinq heures du matin. Les incos se rendaient au travail à poil avec juste un chapeau et à l'aide de bricoles tiraient de la brousse les grumes et amenaient après un parcours pénible ces pièces de bois à la scierie avec les pieds en sang dû aux piqures des houras [sic],

le ventre vide, anémiés, apeurés, ces malheureux atterrissaient à l'hôpital et presque tous finissaient leur calvaire après quelques jours d'hospitalisation étant amenés au cimetière dans un cabrouet sans aucun secours de la religion, enterrés des bêtes. Chaque semaine, une commission présidée par le commandant du pénitencier avec le principal et le chef de camp infligeait des sanctions de trente jours de cachot, avec le pain sec trois jours sur quatre, pour des motifs insignifiants : simple vengeance des argousins qui se délectaient de voir souffrir ces malheureux sans défense.

Beaucoup de ces condamnés tentaient de se soustraire à cet esclavage en essayant de partir en évasion soit par mer soit par la brousse. Les trois quarts malheureusement échouaient dans leurs tentatives.

De plus, nombreux sont les incorrigibles qui, se voyant si malheureux, se mutilaient avec leurs outils pour sortir de cet enfer et venir à l'hôpital. » (Marty y Martinez, 2012, pp. 113-115)

Les transportés coupables de crimes et de délits sont passibles d'une juridiction d'exception, le Tribunal Maritime Spécial²⁷. Ce tribunal, créé par décret en 1889, est constitué d'un président qui peut être un lieutenant de vaisseau, ou un capitaine ou un sous-lieutenant des troupes coloniales et de deux juges constitués d'un magistrat du tribunal de première instance et d'un sous-chef de bureau de l'administration pénitentiaire. Les transportés ont droit à une défense assurée par un surveillant dont la plaidoirie est en règle générale assez limitée. Les peines sont de trois sortes : la mort, la réclusion cellulaire de six mois à cinq ans et l'emprisonnement de six mois à six ans. Le tribunal siège trois à quatre fois par an, et les « préventionnaires » en attente de jugement doivent attendre dans le quartier qui leur est réservé dans l'enceinte du quartier des prisons du camp de la transportation. Un des motifs les plus courants qu'a à connaître le tribunal est l'évasion. Bien qu'elle soit considérée comme un crime, le tribunal sait se montrer plus ou moins indulgent selon que l'évadé en est à sa première tentative et, surtout, s'il n'a commis aucun crime ou délit dans sa fuite.

Les peines de réclusion prononcées par le Tribunal Maritime Spécial s'effectuent à partir de 1899 dans le bâtiment de la réclusion cellulaire situé sur l'île Saint-Joseph. Le condamné est maintenu trois mois en cellule de jour et de nuit, totalement isolé et plongé dans le silence. À cette période succède une période de trois mois durant laquelle le réclusionnaire est autorisé à travailler en commun la journée et est à nouveau isolé la nuit. Et ainsi de suite jusqu'au terme de sa peine qui peut atteindre jusqu'à cinq ans.

²⁷ Les relégués coupables de crimes et de délits sont passibles du tribunal correctionnel ou de la cour d'assises.



Quartier de la réclusion cellulaire de l'île Saint-Joseph, tableau de Francis Lagrange (XX^e siècle), collection Michel Roger/Criminocorpus

Le réclusionnaire vit dans une cellule de 1,40 mètre de large sur 2 mètres de haut et son bat-flanc est relevé en journée. Il n'a pas droit au tabac et la distribution de nourriture s'effectue par le biais d'une ouverture située dans la porte de sa cellule. Cette ouverture lui permet également, en y faisant passer sa tête, d'être rasé ou d'être entendu par un surveillant. Le silence est absolu et les condamnés n'ont pas le droit de parler, ni lorsqu'ils sont enfermés dans leur cellule, ni lorsqu'ils sortent travailler en commun la journée. Le toit de chaque cellule est composé d'une grille surplombée par un chemin de ronde sur lequel circule un surveillant. Les réclusionnaires sont ainsi épiés sans cesse et tout manquement au règlement peut se solder par un internement au cachot. Les conditions d'existence à l'intérieur des bâtiments de la réclusion sont ainsi terribles et certains réclusionnaires y deviennent fous :

« La réclusion cellulaire

Sur le plateau de l'île Saint-Joseph, du groupe des îles du Salut, se dresse la réclusion cellulaire. Elle est formée de trois vastes bâtiments accolés l'un à l'autre. Là, je fis un séjour de cinq ans, de 1917 à 1922.

Chaque bâtiment contient deux rangées de cellules, disposées dos à dos ; de chaque côté de ces rangées, il y a un couloir d'évacuation. Le plafond et le côté des cellules donnant sur le couloir sont constitués par des grillages. Entre les plafonds grillagés de chaque rangée, une passerelle est disposée pour la surveillance, de sorte qu'à chaque instant le réclusionnaire peut être épié à l'improviste par le surveillant, qui fait ses rondes chaussé d'espadrilles.

La réclusion cellulaire est un véritable tombeau ; elle l'aspect d'une ménagerie. Un lit de camp mobile, qui ne peut être baissé que la nuit, un récipient à vidange et un récipient à eau constituent tout l'ameublement d'une cellule. Inutile de dire que le silence est de rigueur. Les réclusionnaires sont occupés à des travaux de sparterie ; une heure chaque jour. Ils font la promenade dans un préau cellulaire. Leur nourriture est la même que celle des autres condamnés, mais ils ne peuvent bénéficier d'aucune gratification. Par suite de la disposition

des cellules, qui est intérieure, elles ne reçoivent l'air de l'extérieur qu'indirectement. Il en résulte que l'on respire dans ce lieu un air confiné, agrémenté des relents qui se dégagent des tinettes. En outre, les cellules sont très humides. Cette humidité, jointe au manque d'exercice et à une nourriture échauffante, occasionne le scorbut qui règne à l'état endémique. (Roussenq, 2015, pp. 78-79)

Les forçats condamnés à mort sont guillotins. La guillotine du bagne se situe dans l'enceinte des quartiers des prisons du camp de la transportation et de l'île Royale. Le bourreau est un transporté qui bénéficie d'un régime amélioré, d'une prime pour chaque exécution et d'un logement à l'écart des autres transportés. C'est lui qui est chargé de monter la guillotine la nuit qui précède l'exécution et qui doit ensuite exécuter le condamné devant tous les transportés de troisième classe réunis autour de l'échafaud pour l'occasion. Les condamnés à mort ont la possibilité de demander grâce auprès du président de la République. Si celle-ci est rejetée, l'exécution a lieu d'ordinaire le lendemain.



Mise en scène d'une exécution par guillotine dans le quartier des prisons du camp de la transportation (1939), collection Raymond Méjat/Pierre-André Martineau/Criminocorpus

18. Le processus d'abolition du bagne

Le processus d'abolition du bagne est particulièrement long et repose sur un contexte national et international marqué par de nombreux acteurs.

a. *Le rôle de la presse*

À partir du 8 août 1923, le journaliste Albert Londres débute la publication d'une série de vingt-sept articles d'un reportage qu'il effectue au bagne de Guyane française pour le compte du *Petit Parisien*. Le succès est immédiat et l'opinion publique est alertée sur la situation d'une institution qui connaissait jusque-là peu de publicité. Albert Londres se rend partout au bagne et dépeint au vitriol ce qu'il y voit. Le constat est amer et l'accusation portée par le reporter est sans concession : le bagne est un système cruel et totalement absurde, destiné à broyer tous les individus que la justice lui livre. Londres termine son reportage par une lettre ouverte au ministre des colonies, Albert Sarrault, dans laquelle il appelle de ses vœux non pas l'abolition mais une profonde réforme de la transportation. Cette réforme tient en quatre points selon lui : une meilleure sélection des forçats, c'est-à-dire ne plus mélanger entre eux le « condamné primaire et la fripouille », assurer un vivre et un habillement suffisant aux forçats, mieux rétribuer le travail pénal et supprimer la peine du doublage et celle de la résidence perpétuelle à la libération du bagne (Londres, 2006, pp. 231-236).

À la suite du reportage d'Albert Londres, les enquêtes au bagne se multiplient et de nombreux journalistes se rendent sur place pour visiter les pénitenciers. Mais l'administration pénitentiaire reste très vigilante car le retentissement du reportage d'Albert Londres et les dénonciations portées par ce dernier ont entraîné un certain malaise au sein de ses agents²⁸. Les enquêtes menées par Albert Londres et par des reporters à sa suite comme Alexis Danan, Marius Larique ou Henri Danjou sont vécues comme de véritables attaques de la part du personnel de l'administration pénitentiaire, en particulier par les surveillants. Le département des Colonies met ainsi tout en œuvre sinon pour empêcher du moins pour organiser les visites de reporters en Guyane française. À partir de 1923, le bagne fait ainsi régulièrement la une des journaux français, notamment de la presse à faits divers comme *Détective* ou *Police Magazine*, qui sensibilisent l'opinion publique à une institution présentée comme cruelle et en faillite.

²⁸ Rapport du directeur de l'administration pénitentiaire au gouverneur de la colonie, 19 juillet 1927, Arch. terr. Guyane française IX 74.

N° 431 - Jeudi 28 Janvier 1937 - 20 pages - 1 fr. 50

DETECTIVE

LE BAGNE EST MORT!

La réforme des
travaux forcés est
prête. Les forçats
n'iront plus à par-
tir de 1937 en...

GUYANE



Déetective, n°431, 28 janvier 1937, Criminocorpus

Mais le bagne devient également un sujet d'intérêt pour la presse internationale, notamment anglo-saxonne. Des journalistes américains comme Blair Niles, Richard Halliburton ou William Allison-Booth parviennent à se rendre au bagne et leurs articles sont publiés dans de grands quotidiens nord-américains comme le *New York Times* ou le *Los Angeles Record*. Des fictions cinématographiques sur le bagne sont même réalisées (Miles,

1990, pp. 172-174). Des dépêches diffusées par l'*United Press* sont reprises par des journaux sud-américains comme le *Jornal do Brasil* ou des journaux européens²⁹. La réputation du bagne est ainsi faite en Amérique du Nord et « l'île du Diable (*Devil's Island*) » devient l'objet d'un engouement pour la presse et pour l'opinion publique anglo-saxonne qui nuit considérablement à l'image de la France. L'impression est si forte qu'en 1930 des passagers américains en train d'effectuer une croisade à bord d'un paquebot refusent de descendre à l'escale de Cayenne.

b. L'armée du Salut et l'action de Charles Péan

En 1928, Charles Péan, capitaine de l'Armée du Salut, entame une enquête sur le bagne de Guyane française et souhaite instaurer un œuvre de secours à destination des libérés (Donet-Vincent, 1992, p. 73). Ce dernier est particulièrement choqué par la situation des libérés sur place et souhaite obtenir l'abolition du doublage. Mais ce n'est qu'en 1933 que le ministre des Colonies accepte sa proposition et autorise l'Armée du Salut à ouvrir des dispensaires à destination des libérés du bagne. Charles Péan installe un premier « foyer pour libérés » à Cayenne et fonde une ferme à Montjoly. Puis il se rend à Saint-Laurent et y ouvre un autre foyer. À l'intérieur, les libérés y trouvent un restaurant où ils peuvent venir se nourrir à des prix modiques ainsi que des lits où ils peuvent se reposer pour la nuit. Le foyer comprend également une salle de réunion où les officiers de l'Armée du Salut prodiguent des secours moraux aux libérés. Face à l'afflux de libérés, un second foyer ouvre à Saint-Laurent en 1939³⁰. Les libérés ont également la possibilité d'être employés par l'Armée du Salut et d'être rémunérés. Car l'action conduite par l'Armée du Salut est d'abord et avant tout une action de relèvement. Même si des distributions gratuites de nourriture sont organisées, l'enjeu pour les salutistes est de permettre à ces anciens condamnés de gagner suffisamment d'argent pour se remettre sur pieds et espérer un jour pouvoir rentrer chez eux. À cet effet, l'Armée du Salut organise à partir de 1937 des rapatriements de libérés en direction de la métropole ou de leurs colonies d'origine. Pour ce faire, les salutistes disposent des subsides du comité de patronage des libérés créé en 1925 par le gouverneur, et qui perçoit les pécules des condamnés décédés ou évadés. Le libéré doit financer un quart de son billet retour et l'Armée du Salut complète le reste du prix du billet et organise les convois. De 1937 à 1939, 600 libérés vont pouvoir être rapatriés grâce à ce système.

²⁹ L'ambassadeur de France au Brésil au ministre des Affaires Étrangères, 20 février 1931, Arch. nat. d'outre-mer H 2075.

³⁰ Note sur le fonctionnement de l'asile de nuit de l'Armée du Salut à Saint-Laurent, 10 juillet 1941, Arch. nat. d'outre-mer H 2081.

N° 162 - 31 Décembre 1933.

1 FR.

Tous les Dimanches.

POLICE MAGAZINE L'ARMÉE DU SALUT



Lire, pages 8 et 9, l'interview de M. ALAUX PEYRON, commissaire général de l'Armée du salut, sur l'organisation qu'il vient de créer au bagne de Cayenne. A gauche : M. Albin Peyron.

Police Magazine, n°162, 31 décembre 1933, Criminocorpus

Mais l'action de l'Armée du Salut ne se limite pas au soutien des libérés du bagne, elle milite également en métropole pour l'abolition du bagne. Charles Péan organise ainsi de nombreuses conférences dans toute la France pour sensibiliser l'opinion publique au bagne et à sa nécessaire suppression. L'action de l'Armée du Salut en Guyane française a ainsi été essentielle, non seulement pour soulager la misère des bagnards libérés, mais également dans

sa contribution décisive à l'abolition du bagne.

c. L'action du député de la Guyane française, Gaston Monnerville

À partir des années 1930, le constat selon lequel le bagne est une faillite morale et humaine n'échappe à personne. La question de son coût entraîne des débats houleux au Parlement et les parlementaires rechignent à voter le budget annuel de l'administration pénitentiaire en Guyane française. Car cette institution vit sous perfusion et coûte chaque année près de 30 millions de francs à l'État français pour ne quasiment rien rapporter en retour. Malgré des tentatives conduites sur place pour rendre le bagne auto-suffisant, l'essentiel de la nourriture destinée aux forçats est importée et le budget consacré par l'administration pénitentiaire à l'achat de viande fraîche pour nourrir les forçats représente à peu de chose près l'ensemble des salaires versé à tout son personnel de surveillance³¹.

En 1929, le doyen de la Chambre des députés, Maurice Sibille, dépose une proposition de loi tendant à modifier les conditions d'exécution de la peine des travaux forcés. Cette proposition permet aux magistrats de remplacer la transportation par une peine de réclusion aggravée sur le sol de la métropole, mais elle ne suscite aucun écho. En parallèle, le jeune député de la Guyane française et futur président du Sénat, Gaston Monnerville, mène un âpre combat pour la suppression pure et simple du bagne, combat qui inquiète d'ailleurs certains agriculteurs et industriels de Guyane française. Car le bagne représente également un client de choix sur place, qu'il faut approvisionner et dont la main-d'œuvre pénale demeure utile et bon marché³².

Avec l'arrivée du Front Populaire en 1936, la situation change considérablement et le bagne est désormais en sursis. Marc Rucart, favorable à l'abolition du bagne, est nommé garde des Sceaux et Marius Moutet est nommé au ministère des Colonies. Tous deux organisent une commission présidée par le procureur général près la Cour de Cassation, Paul Matter. Gaston Monnerville et Charles Péan en sont membres et la commission vote à l'unanimité le principe de la suppression du bagne. Un projet de loi portant réforme de la peine des travaux forcés, du régime de la relégation et suppression de la transportation à la Guyane française est déposé à l'Assemblée nationale le 30 décembre 1936. Gaston Monnerville est chargé de le défendre en séance et son verdict est sans appel. Selon le député, le bagne a abouti à une triple faillite au point de vue pénal, au point de vue colonial et au point de vue politique et international. Loin d'avoir permis le développement de la colonie, le bagne constitue un obstacle et occupe la place qui serait susceptible d'être occupée par une main-d'œuvre d'origine libre :

« On pourrait à la rigueur, hésiter à supprimer les pénitenciers guyanais, s'il est avéré que le bagne rendait quelque service à la Guyane française. Mais c'est exactement le contraire qui est la dure vérité. *Le bagne tue la Guyane française*. Il a jeté sur la colonie le plus grand discrédit, et il lui cause le plus grave préjudice en lui conférant une réputation qui fait s'écarter d'elle toutes les énergies créatrices. Qui d'entre vous, Messieurs, contestera que chaque fois qu'il entend parler de la *Guyane française*, résonne en écho dans son esprit le mot *bagne* ? Croyez en un homme qui s'est toujours préoccupé des multiples et délicats problèmes guyanais : *le bagne est une entrave capitale au développement économique et humain de cette riche colonie*³³. »

³¹ Le ministre des Colonies au gouverneur, 9 avril 1934, Arch. nat. d'outre-mer H 1905-1906.

³² Le gouverneur au ministre des Colonies, 15 décembre 1934, Arch. nat. d'outre-mer H 2073.

³³ N° 2669, Chambre des députés, session de 1937, Rapport fait au nom de la commission de la législation chargée d'examiner le projet de loi portant réforme de la peine des travaux forcés et du régime de la relégation et suppression de la transportation à la Guyane française, par M. Gaston Monnerville, député, Annexe au procès-verbal de la séance du 20 juin 1937, p. 14, Archives Gaston Monnerville GM 15. Ces archives sont privées et se situent à Paris, au Centre d'Histoire de Sciences Po (Fondation Nationale des Sciences Politiques). Leur

Mais le député insiste surtout sur l'opprobre que le bagne attire sur la Guyane française à travers tout le continent américain. La France, au mépris des sentiments de ses voisins humiliés, s'évertuent à considérer la Guyane française comme le déversoir de ses indésirables :

« On ne peut se figurer à Paris ce qu'a souffert la réputation française dans tout le continent méridional de l'Amérique, de l'existence de ce pénitencier, des tristes échantillons de notre race qu'il répand dans tous les pays environnants, et qui y submergent les éléments sains et honorables ; et la blessure profonde qu'il porte à l'orgueil de toutes ces nations susceptibles, lesquelles y voient une offense délibérée de la part de la France qui a choisi leur voisinage et un territoire dont elles se considèrent frustrées, pour y déporter le rebut de sa population³⁴. »

Néanmoins, il faut attendre 1938 pour que le bagne soit officiellement aboli. Grâce à la ténacité de Gaston Monnerville, le président de la République signe le 29 juin 1938 un décret-loi abolissant la transportation en Guyane française. Sur place, les transportés en cours de peine et les libérés ne sont plus astreints au doublage. Le bagne est donc condamné à disparaître par extinction. Néanmoins, la peine de la relégation n'est pas abolie et les relégués vont devoir attendre encore quelques années avant d'être à leur tour libérés du bagne guyanais³⁵.

d. Le bagne durant la Seconde Guerre mondiale

La défaite de la France contre l'Allemagne nazie et l'arrivée du gouvernement du maréchal Pétain marquent une période particulièrement sombre pour les forçats. Sous la direction des gouverneur Robert Chot jusqu'en 1942 et René Veber jusqu'en 1943, la Guyane française reste fidèle au régime du maréchal Pétain. Le Conseil général de la colonie est suspendu en 1940 et est remplacé par une commission administrative. Mais le capitaine Claude Chandon décide de poursuivre la lutte aux côtés du général de Gaulle (Alexandre, 2003, p. 51). Claude Chandon est un planteur installé en Guyane française en 1927. Capitaine dans l'armée française et démobilisé à la suite de la défaite, il se range à l'appel du général de Gaulle et lance un appel aux Guyanais pour qu'ils rejoignent les Forces françaises libres depuis Albina, en Guyane française hollandaise, où il s'est réfugié. Tous les candidats doivent le rejoindre dans cette ville pour contracter un engagement. Une fois incorporées, les nouvelles recrues sont dirigées vers la Guyane anglaise en attendant d'être transférées en Afrique pour y intégrer une unité combattante. Son appel est entendu à Saint-Laurent et des membres de l'administration pénitentiaire, des civils mais également des bagnards le rejoignent³⁶.

La réaction du gouverneur et du chef des services pénitentiaires est rapide et des mesures drastiques sont prises pour empêcher les volontaires de traverser le fleuve. Car le chef de la colonie craint que ces recrues passées aux forces alliées ne se retournent contre la Guyane française et ne l'attaquent. Des mesures sont donc mises en œuvre contre les forçats visant à empêcher ce que l'administration pénitentiaire interprète comme un véritable « exode » en direction de la France Libre. Au mois de février 1941, une cinquantaine de relégués individuels, soixante-dix relégués collectifs et sept transportés ont traversé le fleuve³⁷. Ils ont été aidés pour certains par un agent de liaison du capitaine Chandon installé

consultation s'effectue sur demande (<http://chsp.sciences-po.fr/fond-archive/monnerville-gaston>).

³⁴ Lettre du légat français de Bogota adressée au ministère des colonies et citée par Gaston Monnerville, *Ibid*.

³⁵ Note pour le directeur de l'administration pénitentiaire, 13 juin 1938, Arch. nat. d'outre-mer H 2074.

³⁶ Le chef des services pénitentiaires au gouverneur, 4 avril 1941, Arch. nat. d'outre-mer H 5154.

³⁷ Le chef des services pénitentiaires coloniaux à titre provisoire au gouverneur, 19 février 1941, Arch. nat.

au village Chinois de Saint-Laurent. Le chef des services pénitentiaires ne tarde pas alors à mettre en place un contrôle de la frontière afin de mettre à mal la « dissidence gaulliste » et renforce les mesures disciplinaires contre les forçats. Mais ceux qui vont le plus souffrir de cette réaction demeurent sans conteste les relégués au pénitencier de Saint-Jean. Ceux-ci sont frappés d'un stigmat et sont repoussés par la société coloniale qui les associe à des « incorrigibles », c'est-à-dire à des individus dont il faut se méfier car toujours susceptibles de récidiver :

« Il est difficile de corriger le relégué des tares qu'il étale impudemment parfois. Le plus souvent dégénéré, il est resté longtemps en prison. Sa mentalité est la conséquence logique, inévitable de son passé. Le relégué se présente donc sous différents aspects : paresseux, voleur, menteur, débauché, souteneur, escroc le plus souvent ; meurtrier plus rarement ; quelque fois sous les deux formes. Les penchants qui l'ont amené sur les bancs de la Correctionnelle demeurent en lui, souvent vivaces - quelquefois latents. Ils se manifestent par de nouvelles infractions légères, correctionnelles, criminelles³⁸. »

Cette représentation particulièrement négative qu'elle nourrit à leur rencontre conduit l'administration pénitentiaire à les soumettre à une discipline inflexible à partir de 1931, notamment du fait d'un mouvement de grève qu'ils ont observé dans leur pénitencier, comme en témoigne le relégué François Fullon :

« À Monsieur le Gouverneur,
Monsieur le Gouverneur,

Je m'excuse de la liberté que je prends pour mettre à votre connaissance les vols et abus qui se passe sur le camp de Saint-Jean. Depuis l'arrivée du Commandant Limouze au camp de Saint-Jean³⁹, une véritable inquisition s'y passe ; Monsieur le Gouverneur depuis trois mois le Commandant Limouze a pris le plein pouvoir d'ouvrir les cachots; cachots qui sont supprimés par la médecine et par Monsieur le Ministre des Colonie et surtout dans les conditions que se permet de nous mettre pour aucun motif. Monsieur le Gouverneur à mon effectif d'années de cellule et malheureusement une cinquantaine de malheureux comme moi ont le même châtiment à subir depuis plus de quatre mois je suis maintenu dans une cellule, où le règlement interdit plus de 30 jours, depuis mon entrée dans les cellules, je n'en suis sorti pendant ces quatre mois ; deux mois de cachot à mon effectif. Je ne puis croire que vous, monsieur le Gouverneur Chef de la Colonie que vous donnez des ordres comme le prétend le Commandant Limouze et le directeur Valent, ... à tous ces abus.

Monsieur le Gouverneur il en est de même pour notre nourriture que l'on nous vole. Depuis plus de deux mois nous n'avons pas eu un légume dans le bouillon, nos vivres supplémentaires nous sont également volés. Il est de même pour une malheureuse ration de savon qui doit être le poids des 400 grammes et en réalité elle est fixée 300, 250 ...

Actuellement, étant puni de cellule pour deux années ainsi que mes camarades on nous oblige à aller travailler dans une savane avec un surveillant militaire dont le nom est répandu dans toute la France pour un assassin autorisé et comme les journaux le relatent ce mois. Le nom est Santoni surveillant de 2ème classe qui voilà plusieurs années a tiré lâchement sur un malheureux qui est en train de finir ses jours à la case des tuberculeux à la suite de la balle

d'outre-mer H 5114.

³⁸ Le directeur de l'administration pénitentiaire par intérim Sontag cité dans le rapport fait par M. Bourgeois-Gavardin, inspecteur de 1^{ère} classe des colonies concernant la vérification de M. le sous-directeur de 1^{ère} classe Sontag, directeur par intérim de l'administration pénitentiaire, à Saint-Laurent-du-Maroni, à l'époque du 10 avril 1938, et explications fournies par ce haut fonctionnaire sur les résultats de sa vérification, Arch. nat. d'outre-mer H 1877.

³⁹ Le commandant supérieur de la relégation Limouze a été nommé en 1931 pour venir à bout d'un mouvement de grève entamé par les relégués au camp de Saint-Jean. Il y a ensuite sensiblement durci leur régime disciplinaire.

tirée à bout portant par ce surveillant chargé de la corvée des punis et que continuellement menace les malheureux sans défense à ce point 30 hommes refusent le travail pour ne pas être victimes de cet assassin autorisé.

Croyez, Monsieur le Gouverneur, à mes salutations les plus respectueuses⁴⁰. »

Puis suite au mouvement de ralliement à la France Libre, le régime disciplinaire des relégués connaît un nouveau durcissement à partir de 1941 et beaucoup sont incarcérés dans le quartier des prisons du camp. En parallèle, la colonie étant affecté par des difficultés de ravitaillement, la nourriture manque à Saint-Jean (Sanchez, 2016, p. 47). Les taux de mortalité atteignent ainsi des sommets que le bagne n'avait jamais connus jusque-là : en 1941, 12,28 % de l'effectif des relégués meurent dans l'année, puis ce chiffre atteint 48,03 % en 1942 et 36,31 % en 1943⁴¹. Ils sont atteints de ce que l'administration pénitentiaire intitule pudiquement un « syndrome cachectique » qui se traduit par une maigreur extrême et une mort rapide :

- « - Pâleur extrême des téguments parfois, lividité ;
- Amaigrissement considérable avec œdèmes et bouffissure des membres inférieurs ou de la face (plus ou moins accusés) ;
- Anémie profonde (numérotation globulaire descendant parfois jusqu'à 1 800 000 globules rouges) ;
- Diarrhée profuse (fréquente, mais non constante)⁴². »

Les quelques témoignages disponibles soulignent tous l'aspect famélique des relégués :

« Hommes squelettes.

Un jour que je me trouvais à l'intérieur de la maison de Détention, je vis une vingtaine d'individus alignés le long d'un mur, nus comme pour une revue d'incorporation. C'était des "relégués" amenés de Saint-Jean-du-Maroni où se trouve le dépôt de la relégation. Ils étaient là, tout nus sous le soleil, attendant d'être fouillés avant de regagner le local qui leur était affecté. Sur le sol étaient placés leurs vêtements. A quelque distance il s'en trouvait une demi-douzaine adossés au tronc d'un arbre à pain ou couchés sur le sol. Ceux-là n'avaient pu aller plus loin. Ce n'étaient plus des hommes : c'était des squelettes. On avait l'impression qu'ils venaient de s'échapper de l'amphithéâtre. Le spectacle était horrifiant. L'on se demandait comment certains d'entre eux pouvaient encore se tenir debout. Après l'inspection de leurs effets, ils durent se rhabiller. Alors, ce fut une scène navrante ! La plupart de ceux qui tentèrent de se baisser pour ramasser leurs hardes s'effondrèrent, l'un après l'autre, comme soufflés. Ils ne purent se redresser seuls. On dut faire appel à des porte-clés qui les transportèrent à dos jusqu'au local, sous le clocher du Camp. Ceux qui se trouvaient adossés à l'arbre rejoignirent la case en se traînant sur le sol comme des culs-de-jatte⁴³. »

Seul le ralliement de la colonie à la France Libre au mois de mars 1943 parvient à stopper cette hécatombe. Le nouveau gouverneur Jean Rapenne, approuvé par le Comité

⁴⁰ Le relégué François Fullon au gouverneur, 7 juin 1937, Arch. terr. Guyane IX 70.

⁴¹ Rapport fait par M. Perreau, professeur des facultés de droit, attaché à la mission d'inspection des colonies, concernant le service de M. le médecin lieutenant-colonel Sainz, directeur des services pénitentiaires coloniaux, à la date du 30 mars 1946 et explications fournies par cet officier supérieur, Arch. nat. d'outre-mer H 1877.

⁴² Le médecin chef de 2^{ème} classe Meydiou au gouverneur, 29 janvier 1943, Arch. nat. d'outre-mer H 5125.

⁴³ Témoignage d'Albert Ubaud, fonctionnaire civil de l'administration pénitentiaire coloniale en Guyane entre 1926 et 1943. Je remercie Danielle Donet-Vincent pour m'avoir transmis ce document. Ce fonds d'archives privées est consultable sur demande de rendez-vous au Musée Ernest Cognacq de Saint-Marin-de-Ré (<https://www.musee-ernest-cognacq.fr/>).

français de libération nationale, évacue le pénitencier de Saint-Jean et envoie les relégués les plus malades aux îles du Salut tandis que les valides demeurent désormais internés au camp central de Saint-Laurent.



Quartier des prisons du camp de la relégation (2014), Jean-Lucien Sanchez

e. La liquidation du bagne

Si les convois pour les transportés ont été stoppés en 1938, ils n'ont été qu'interrompus du fait du Second Conflit mondial pour les relégués. Et ces derniers doivent donc reprendre la route du bagne. Mais le ministère des Colonies n'est pas favorable à cette reprise des convois⁴⁴. Il est grand temps en effet que la France adopte une attitude différente vis-à-vis de sa lointaine colonie et mette un terme à cette aventure qui a coûté la vie à tant de bagnards. La pression des États-Unis et de Gaston Monnerville contre la reprise des convois n'est pour rien dans la décision prise par le garde des Sceaux du gouvernement provisoire de la République au mois de mars 1945 de ne plus envoyer de relégués en Guyane française. Suite à cela, le ministre des colonies établit un plan de liquidation progressif du bagne et en confie l'exécution au lieutenant-médecin colonel Sainz.

Le plan de liquidation prévoit en premier lieu de regrouper tous les forçats à Saint-Laurent⁴⁵. Le 1^{er} mai 1946, les pénitenciers de Cayenne et des îles du Salut sont fermés et tous les condamnés en cours de peine sont désormais internés à Saint-Laurent. En parallèle, le médecin Sainz améliore leurs conditions de vie au sein du camp et favorise l'octroi de grâce. Il s'agit effectivement du second objectif du plan de liquidation, celui de gracier le plus de forçats possible afin de permettre leur rapatriement vers la métropole ou leurs colonies d'origine. Les libérés sont accompagnés par des officiers de l'Armée du Salut et près de 2 000 vont ainsi bénéficier de ce système de retour.

⁴⁴ Note relative à la suppression de la relégation, 30 avril 1944, Arch. nat. d'outre-mer H 2081.

⁴⁵ Instructions pour le médecin lieutenant-colonel Sainz, 4 mai 1944, Arch. nat. d'outre-mer H 2081.

Les convois s'accélérent à partir de 1947. Car des pays d'Amérique du Sud se plaignent de la lenteur de l'abolition du bagne promise pour 1948 et qui perdure toujours à cette date. Le consul de France à Bogota indique ainsi au ministre des Affaires Étrangères qu'à la conférence Panaméricaine de Bogota tenue en juillet 1948, la plupart des pays participants ont proposé de mettre sur pied une commission susceptible de venir enquêter en Guyane française dès le mois de septembre suivant⁴⁶. La pression exercée par les pays d'Amérique du Sud couplée au nouveau statut administratif de la Guyane française précipite les derniers rapatriements. Depuis le 19 mars 1946, la Guyane française n'est plus une colonie mais un département d'outre-mer et la présence de condamnés en cours de peine sur son territoire est regardée comme un ultime vestige d'un passé colonial dont chacun cherche à précipiter l'oubli. Mais le nouveau statut attribué à la Guyane française ne semble toutefois pas un geste suffisant pour les pays d'Amérique du Sud, il faut encore que le bagne soit définitivement liquidé :

« La France montrerait par un rapatriement massif des anciens forçats de Guyane française qu'elle considère désormais ces territoires comme un véritable département et non comme une colonie arriérée dont le caractère de résidence pénitentiaire a jusqu'à présent alimenté dans les conférences internationales les griefs des puissances américaines⁴⁷. »

Le 12 septembre 1948, le préfet Robert Vignon donne l'ordre de fermer le camp central de Saint-Laurent et les condamnés encore en cours de peine, outre ceux punis, sont placés sous le régime de l'assignation et ne portent plus l'uniforme pénal. La plupart travaillent pour la commune et assurent la marche des principaux services municipaux de la ville comme l'entretien des bâtiments, le service de la ligne télégraphique ou ceux du port et de l'hôpital.

L'ultime départ a lieu le 8 août 1953. Ce jour-là, le *San Mateo* ramène à son bord 58 condamnés encore en cours de peine et 30 libérés⁴⁸. Il ne reste désormais plus de forçats en Guyane française et le bagne est définitivement vidé de ses occupants. Seuls demeurent encore sur place des libérés qui ont fait le choix de rester et de ne pas retourner chez eux.

Conclusion

De 1852 à 1945, la Guyane française a reçu près de 72 728 forçats. Ce chiffre correspond à un peu moins de la moitié de l'effectif des 166 000 forçats envoyés en Australie de 1788 à 1868. Toutefois, 29 466 forçats furent également envoyés en Nouvelle-Calédonie de 1864 à 1896. Ainsi, le nombre total de forçats condamnés aux bagnes coloniaux de Guyane française et de Nouvelle-Calédonie atteint un peu plus de 100 000 individus. Mais l'expérience de colonisation pénitentiaire tentée par la France dans ces deux colonies souffre difficilement, en termes de résultats obtenus, la comparaison d'avec celle conduite par la Grande-Bretagne en Australie. Elle fut de courte durée en Nouvelle-Calédonie et, face à la misère qu'y ont rencontré les forçats libérés et les faibles apports fournis par l'administration pénitentiaire au développement de la colonie, elle fut suspendue dès 1897 (Merle, 1995, pp. 280-281). Reste la Guyane française qui a essentiellement servi d'oubliette moderne à une puissance coloniale et lui a permis de se débarrasser d'une partie de sa criminalité pendant presque un siècle (Lucas, 1878, p. 28). Comme nous l'avons vu, les forçats y ont été envoyés pour y purger une peine dans des pénitenciers encadrés par des agents de l'administration pénitentiaire. Ce n'est qu'au terme de leur condamnation qu'ils pouvaient tenter de s'installer

⁴⁶ Le garde des Sceaux au ministre des Affaires Étrangères, 15 juillet 1949, Archives diplomatiques du ministère des Affaires Étrangères (désormais Arch. dipl.) P 4355.

⁴⁷ Le ministre des Affaires Étrangères au ministre des Finances, 5 août 1948, Arch. dipl. P 4355.

⁴⁸ Le garde des Sceaux au préfet, 1^{er} septembre 1953, archives privées Jean Antolini.

en tant que colons et, pour beaucoup d'entre eux, y survivre misérablement. Rien de comparable en Australie où l'expérience, bien qu'elle ait également comporté son lot d'échecs et de drames humains, reposait sur une politique beaucoup plus pragmatique. Les *convicts* étaient placés sous les ordres du gouverneur de la colonie ou étaient assignés auprès de particuliers. Une fois qu'ils s'étaient acquittés de leur tâche, ils pouvaient travailler pour leur propre compte et être employés en dehors de leurs heures de travail. Ceux qui observaient une bonne conduite pouvaient obtenir rapidement un *ticket-of-leave*, c'est-à-dire une libération conditionnelle et s'installer dans la colonie. Seuls ceux qui étaient à nouveau condamnés sur place (ou qui observaient une mauvaise conduite) étaient incarcérés dans des pénitenciers ou dans des chantiers de travail au régime très sévère (comme le pénitencier de Port Arthur, en Tasmanie, ou celui de l'île de Norfolk). La main-d'œuvre des forçats en Australie était dévolue au gouverneur qui avait pour mission de développer économiquement la colonie et d'y favoriser l'installation durable des colons. À l'inverse du modèle guyanais où cette même main-d'œuvre fut dévolue au directeur de l'administration pénitentiaire qui avait pour mission d'appliquer des peines et de gérer des pénitenciers. Il importe toutefois de souligner que la transportation britannique a affecté un large spectre d'individus, hommes, femmes et enfants inclus, condamnés essentiellement pour des infractions très légères (Sanchez, 2015c). L'objectif étant surtout de soulager la métropole de miséreux en leur offrant l'opportunité de recommencer leur existence ailleurs. Alors que les forçats envoyés en Guyane française étaient des criminels condamnés aux travaux forcés par des cours d'assises ou des délinquants récidivistes considérés comme particulièrement « dangereux ». L'objectif étant surtout de déplacer dans une colonie des lieux d'exécution de peines. Ces éléments sont importants pour comprendre la différence dans le traitement des forçats qu'ont aménagés ces deux modèles et les résultats auxquels ils ont abouti. Mais il n'en demeure pas moins que la structure de l'État colonial en Guyane française explique en grande partie l'origine de l'échec de la colonisation pénitentiaire dans cette colonie.

De nombreux pays et colonies d'Amérique du Sud ont vécu la présence du bagne en Guyane française comme un mépris témoigné par la France à leur égard, nation pourtant à l'origine de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen de 1789. Outre que nombre d'entre eux ont fait pression pour permettre l'abolition de cette institution, ils ont également opposé une certaine résistance en se montrant peu coopératifs en matière d'expulsion des forçats évadés et réfugiés sur leur sol :

« Les pays étrangers ont toujours affirmé et marqué une répugnance considérable à consentir à ces restitutions [d'évadés]. Ils ont voulu témoigner par là leur désapprobation envers notre régime du "doublement" qui leur paraissait odieux. Bien que maints évadés ne soient pas sujets à ce régime de la "résidence obligatoire" tels les condamnés aux travaux forcés en cours de peine et les relégués, les autorités étrangères ne distinguant pas leur réprobation envers notre régime pénal colonial s'étendait sans distinction à tous nos évadés. Obtenir d'eux l'extradition pour la répression du crime d'évasion, ils s'y sont toujours refusés⁴⁹. »

Ce mépris fut également éprouvé par les Guyanais qui furent contraints pendant près d'un siècle de cohabiter avec le bagne et de l'accepter sur leur sol. Cette institution a ainsi octroyé une sinistre réputation à la Guyane française et la mémoire collective locale l'a oblitéré à partir des années 1960 grâce au programme spatial (Redfield, 2000, p. 111). Néanmoins, cette histoire a été réinvestie depuis les années 1990 et d'importantes opérations de valorisation patrimoniale des anciens pénitenciers ont été conduites. Le site des îles du Salut, principale destination touristique de la Guyane française, est devenu depuis 1971 propriété du Centre national d'études spatiales (CNES) qui y a mené de nombreuses

⁴⁹ Le gouverneur au ministre des Colonies, 5 octobre 1938, Arch. nat. d'outre-mer H 5336.

restaurations (notamment celle de la chapelle de l'île Royale décorée par le forçat Francis Lagrange). Il se visite aujourd'hui et il dispose d'un musée dédié au bagne (Quézédé, 2016). Le même type de mise en valeur a été conduit à Saint-Laurent qui a obtenu le label de Ville d'Art et d'Histoire en 2007. Le camp de la transportation a lui été classé au titre des Monuments Historiques en 1992 et un Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine y a ouvert ses portes en 2015 (Bourdeau y Pierre, 2017). Le camp de la transportation, qui était autrefois un lieu d'exclusion fermé au reste de la ville, est désormais devenu un lieu d'inclusion ouvert aux Saint-Laurentais et aux touristes du monde entier.

Bibliografía

- Alexandre, R. (2003). *De Pétain à de Gaulle. La Guyane française sous Vichy. 1940-1943*. Cayenne: Éditions Anne C.
- Audisio, G. (1957). Recherches sur l'origine et la signification du mot bagne. *Revue africaine*, n°452-453, 363-381.
- Barbançon, L.-J. (2008). Transporter les insurgés de juin 1848. *Criminocorpus*. [en ligne]. Les bagnes coloniaux, Articles. Disponible en: <http://journals.openedition.org/criminocorpus/153> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Barbançon, L.-J. (2003). *L'archipel des forçats. Histoire du bagne de Nouvelle-Calédonie (1863-1931)*. Lille: Presses Universitaires du Septentrion.
- Barbotin, M. (1995). *Conamama. Prêtres et religieux déportés en Guyane française en 1798*. Paris: L'Harmattan.
- Belbenoit, R. (1939). *Les compagnons de la belle : matricule 46.635*. Paris: Les Éditions de France.
- Benoiston de Châteauneuf, L.-F. (1827). *De la colonisation des condamnés, et de l'avantage qu'il y aurait pour la France à adopter cette mesure*. Paris: Martinet.
- Béraud, H. (1987). *Le flâneur salarié*. Paris: Bartillat.
- Berryer, H. M. P. (1931). Sept mois au bagne. *Musée Criminocorpus*. Disponible en: <https://criminocorpus.org/fr/ref/113/30/> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Blanc, E. y Carita, D. y Lamaison, D. Une vie en trompe-l'œil : l'artiste bagnard Francis Lagrange (1901-1964). *Criminocorpus*. [en ligne]. Les bagnes coloniaux, Articles. Disponible en: <http://journals.openedition.org/criminocorpus/3285> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Bourdeau, M. y Pierre, M. (2017). Le camp de la transportation de Saint-Laurent-du-Maroni. *Musée Criminocorpus*. Disponible en: <https://criminocorpus.org/fr/ref/25/18653/> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Bureau, G. (1936). *La Guyane française méconnue*. Paris: Fasquelle.
- Charrière, H. (1969). *Papillon*. Paris: Robert Laffont.
- Chevalier, L. (2002) [1958 edición original]. *Classes laborieuses et classes dangereuses*. Paris: Perrin.
- Coquet, M. (2016). *Le village et le bagne. Histoire d'une commune pénitentiaire en terre coloniale, Saint-Laurent du Maroni, Guyane française, 1857-1949*. (Tesis doctoral inédita). École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- Coquet, M. (2013). Totalisation carcérale en terre coloniale : la carcéralisation à Saint-Laurent-du-Maroni (XIX^e-XX^e siècles). *Cultures & Conflits*, n°90, 59-76.
- Collin, P. (2017). Charles Benjamin Ullmo (matricule 2). *Musée Criminocorpus*. Disponible en: <https://criminocorpus.org/fr/ref/25/18604/> Fecha de consulta: mayo de 2018
- Collin, L. (2015). *Des hommes et des bagnes. Guyane française et Nouvelle-Calédonie un médecin au bagne 1906-1913*. Paris: Libertalia.
- Danan, A. (1934). *Cayenne*. Paris: Fayard.
- Darquitain, V. (1911). *Notice sur la Guyane française. Récits vécus. Seize ans au Maroni*. Paris: Augustin Challamel.

- Devèze, M. (1965). *Cayenne. Déportés et bagnards*. Paris: Julliard.
- Dieudonné, E. (1930). *La vie des forçats*. Paris: Gallimard.
- Donet-Vincent, D. (2003). *De soleil et de silences. Histoire des bagnes de Guyane française*. Paris: La Boutique de l'Histoire.
- Donet-Vincent, D. (1992). *La fin du bagne*. Rennes: Éditions Ouest-France.
- Ministère des Colonies (1867). *Notice sur la transportation à la Guyane française et à la Nouvelle-Calédonie*. Paris: Imprimerie impériale.
- Dreyfus, A. (2006) [1901 edición original]. *Cinq années de ma vie*. Paris: La Découverte.
- Ducos, T. (1852). Bagnes-déportation. *Gazette des tribunaux*, n°7798, 1.
- Duvergier, J.-B. (1854). *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'État*. Paris: A. Guyot et Scribe.
- Capitaine Pyguillem, (1986). *Saint Martin de Ré. La route du bagne*. Saint-Martin-de-Ré: Office de Tourisme et Comité des Fêtes de la Ville de Saint-Martin-de-Ré
- Forster, C. (1996). *France and Botany Bay: The Lure of a Penal Colony*. Melbourne: Melbourne University Press.
- Gimenez, D. y Renneville, M. y Sanchez, J.-L. (2013). Le camp de la relégation de Saint-Jean-du-Maroni. *Musée Criminocorpus*. Disponible en: <https://criminocorpus.org/fr/ref/25/17295/> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Huchon, H. (1933). *Quand j'étais au bagne*. Bordeaux: Delmas.
- Jambut, M. (1998). *Le pénitencier de Saint-Martin-de-Ré de 1685 à nos jours*. Chaurey: Éditions France Océane.
- Joannic-Seta, F. (2000). *Le bagne de Brest, 1749-1800: l'émergence d'une institution carcérale au siècle des Lumières*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Jolivet, M.-J. (1982). *La question créole. Essai de sociologie sur la Guyane française*. Paris: Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer.
- Krakovitch, O. (1998). *Les femmes bagnardes*. Paris: Perrin, Paris.
- Lacroix, L. (1970). *Les derniers voiliers antillais et les voyages de forçats à la Guyane française*. Paris: Éditions maritimes et d'Outre-Mer.
- Law, J. (2005) [1926 edición original]. *Dix-huit ans de bagne*. Marseille: Égrégores Éditions.
- Le Fèvre, G. (1925). *Bagnards et chercheurs d'or*. Paris: Ferenczi.
- Le Roux, J. (2006). *La Guyane française, le bagne. Un siècle de presse illustrée de 1840 à 1940*. Saint-Ouen-l'Aumône: Éditions du Valhermeil.
- Leroy-Beaulieu, P. (1882). *De la colonisation chez les peuples modernes*. Paris: Guillaumin.
- Liard-Courtois, A. (2005) [1905 edición original]. *Souvenirs du bagne*. Toulouse: Les Passés simples.
- Londres, A. (2006) [1923 edición original]. *Au bagne*. Paris: Le Serpent à plumes.
- Lucas, C. (1878). *La transportation pénale ou la politique du débarras. Rapport verbal à l'occasion de la notice publiée par le ministère de la Marine sur la Guyane française et la Nouvelle-Calédonie, séance du 16 février 1878, extrait du compte rendu de l'Académie des Sciences morales et politiques rédigé par M. Charles Vergé, sous la direction de M. le Secrétaire perpétuel de l'Académie*. Orléans: Imprimerie de E. Colas.
- Macé de Lépinay, F. (2004). *L'église d'Iracoubo et son décor peint*. Cayenne: Association AIMARA.
- Mam-Lam-Fouck, S. (2002). *Histoire générale de la Guyane française : des débuts de la colonisation à la fin du XX^e siècle : les grands problèmes guyanais*. Matoury: Ibis Rouge.
- Maroger, M. (1937). *Bagne*. Paris: Denoël.
- Marty, H. y Martinez, P. (2012). *Les derniers forçats*. Paris: Éditions Albache.
- Merle, I. (1995). *Expériences coloniales. La Nouvelle-Calédonie (1853-1920)*. Paris: Belin.
- Miles, A. (1990). Bagne. En Uygues-Belrose, V. (Ed.). *La grande encyclopédie de la Caraïbe*. 7, *Histoire de la Guyane (172-174)*. S.l.: Sanoli.

- Péan, C. (1935). *Le salut des parias*. Paris: Gallimard.
- Petit, J.-G. y Castan, N. y Faugeron, C. y Pierre, M. (1991). *Histoire des Galères, Bagnes et Prisons, XIII-XXème siècles. Introduction à l'étude pénale de la France*. Toulouse: Privat.
- Pierre, M. (2000). *Bagnards. La terre de la grande punition. Cayenne 1852-1953*. Paris: Autrement.
- Pierre, M. (1989). *Le dernier exil. Histoire des bagnes et des forçats*. Paris: Gallimard.
- Pierre, M. (1984). Saint-Laurent du Maroni, commune pénitentiaire. En Petit J.-G. *La prison, le bague et l'histoire* (89-100). Genève: Médecine et Hygiène.
- Quézédé, L. (2016). Le bague des Îles du Salut (Royale, Saint-Joseph, Diable). *Musée Criminocorpus*. Disponible en: <https://criminocorpus.org/fr/ref/25/18042/> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Rappaport, S. (2006). *La Chaîne des forçats : 1792-1836*. Paris: Aubier.
- Redfield, P. (2000). *Space in the Tropics. From Convicts to Rockets in French Guiana*. Berkeley: University of California Press.
- Rougier, P. (1895). *Précis de législation et d'économie coloniale*. Paris: L. Larose.
- Rousseau, J.-J. (1894) [1755 edición original]. *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*. Paris: Librairie de la Bibliothèque nationale.
- Roussenq, P. (2015) [1934 edición original]. *Vingt-cinq ans de bague*. Paris: La Manufacture de livres.
- Russier, H. (1904). *Transportation et colonisation pénale. Essai sur l'évolution des préoccupations économiques dans notre système pénitentiaire*. Paris: Vuibert et Nony.
- Sanchez, J.-L. (2018). Au risque de la *Marseillaise* : la pratique du jeu au bague de Guyane française (XIX^e-XX^e siècle). En Illouz, C. y Prétou P. (Eds.). *Heur et malheur du joueur. Études sur la violence et le jeu* (159-179). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Sanchez, J.-L. (2016). Les relégués au pénitencier de Saint-Jean-du-Maroni durant le Second Conflit mondial (1939-1943). En Humbert S. y Urban Y. (Eds.). *Histoire de la justice, Justice en Guyane française. À l'ombre du droit* (155-170). Paris: La Documentation française.
- Sanchez, J.-L. (2015a). The relegation of recidivists in French Guiana in the 19th and 20th Centuries. En de Vito, C. G., Lichtenstein, A. (Eds.). *Global Convict Labour* (222-248). Leiden: Brill.
- Sanchez, J.-L. (2015b). French Guiana. The Penal Colonization of French Guyana 1852-1953. *ConvictVoyages. A global history of convicts and penal colonies*. Disponible en: <http://convictvoyages.org/expert-essays/french-guiana> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Sanchez, J.-L. (2015c). Les bagnes d'Australie. *Musée Criminocorpus*. Disponible en: <https://criminocorpus.org/fr/ref/25/17599/> Fecha de consulta: mayo de 2018.
- Sanchez, J.-L. (2014). Relégués en rébellion : révoltes, grèves et évasions à Saint-Martin-de-Ré et Saint-Jean-du-Maroni, de la fin du XIX^e siècle aux années 1930. *Cahiers d'Histoire, revue d'histoire critique*, n°124, 117-138.
- Sanchez, J.-L. (2013a). *À perpétuité. Relégués au bague de Guyane française*. Paris: Vendémiaire.
- Sanchez, J.-L. (2013b). Les incorrigibles au bague colonial de Guyane française. Genèse et application d'une catégorie pénale. *Genèses*, vol. 91, n°2, 71-95.
- Sanchez, J.-L. (2013c). La relégation des femmes récidivistes en Guyane française, 1887-1907. *Crime, Histoire & Sociétés/Crime, History & Societies*, 2013, n°17, 77-100.
- Sanchez, J.-L. (2012). Les convois de forçats en direction des bagnes coloniaux : l'exemple du *Martinière*. En Prétou, P. y Roland, D. (Eds.). *Fureur et cruauté des capitaines en mer*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Sanchez, J.-L. (2011). L'anthropométrie au service de l'identification des récidivistes : l'exemple des relégués en Guyane française. En Piazza, P. (Ed.). *Aux origines de la police scientifique : Alphonse Bertillon, précurseur de la science du crime* (189-201). Paris:

Karthala.

Sénateur, F. y Cognaud, B. y Mauro, P. (2008). *Martinière. Le transport des forçats (1910-1955)*. Rennes: Marines Éditions.

Spieler, M. F. (2012). *Empire and Underworld. Captivity in French Guiana*. Cambridge: Harvard University Press.

Vaudé, R. (1971). *Matricule 52.306*. Paris: Les Débats de l'Histoire.

Voltaire (1961) [1766 edición original]. *Mélanges*. Paris: Gallimard.

Zysberg, A. (1987). *Les Galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*. Paris: Seuil.