

DE QUOI LE BAGNE EST-IL LE NOM ?

Le Bagne est le nom générique donné aux établissements pénitentiaires coloniaux. Le terme s'impose dans l'imaginaire public alors que les pénitenciers coloniaux sont conçus précisément pour remplacer les bagnes portuaires de Brest, Rochefort, Toulon, eux-mêmes héritiers des galères et le système essentiellement répressif qu'ils symbolisent. Dans cette acception large et métropolitaine, les bagnes des colonies recouvrent les trois régimes de la transportation des condamnés aux travaux forcés, la déportation des politiques et la relégation des récidivistes.

En Nouvelle-Calédonie, dans la conscience collective, la déportation ne fait pas partie du Bagne et les déportés politiques ne sont jamais confondus avec les bagnards. Ainsi, pour les Français de métropole, Louise Michel est souvent le seul lien historique avec la Nouvelle-Calédonie et le Bagne calédonien. En Nouvelle-Calédonie, Louise Michel n'est pas considérée comme une bagnarde. C'est une déportée politique de la Commune qui par son action, son attitude, ses prises de position, sa conduite exemplaire, l'intérêt qu'elle porte au pays, à ses habitants et aux Kanak en particulier transcende toute la déportation.

Dans la société calédonienne, les familles issues de la déportation politique ont su opposer les origines "nobles" des condamnations de leurs ancêtres à celles infamantes des "chapeaux de paille". Dans les faits, le régime subi par les forçats et les relégués est sans commune mesure avec celui des déportés, ce qui n'enlève rien à leurs souffrances morales et physiques.

DE QUOI LA COLONISATION PÉNALE EST-ELLE LE NOM ?

Dans sa définition restreinte, contemporaine du Bagne et actuelle, la colonisation pénale est concentrée autour de la mise en concession, des mariages de condamnés et de la venue de leurs familles. Or, il est impossible de réduire, sur le plan de l'apport humain par exemple, ce système aux seuls condamnés et aux enfants, collatéraux et épouses de transportés. En plus des transportés, l'Administration pénitentiaire a fait venir dans la colonie pour ses besoins des surveillants-militaires, des agents de culture, des piqueurs, des magasiniers, de commis d'administration. Tous ne sont pas repartis à la fin de leur séjour.

Pendant longtemps, et le fait se vérifie encore aujourd'hui, la charge émotionnelle contenue dans les qualificatifs "pénal" et "libre" a eu pour conséquence que tout descendant d'une famille de surveillant se prétendait issu de la colonisation libre. Le statut personnel, civil et social de l'ancêtre était privilégié et permettait de se dire "libre". Cet état de fait n'était pas sans importance dans une société coloniale où les mésalliances ont longtemps été surveillées et mal venues.

Cependant, si l'on se place du point de vue d'un système colonial, il faut admettre que nombre de personnes d'origine libres ne seraient jamais venues en Nouvelle-Calédonie de leur propre chef, si la Transportation n'avait pas existé. Au point de vue de leur contribution au peuplement d'origine européenne de la Nouvelle-Calédonie, les familles de fonctionnaires ou de surveillants de la Pénitentiaire ne peuvent pas être dissociées de celles des transportés venues ou formées dans la colonie. Ensemble, elles ont fait de la Nouvelle-Calédonie la seule colonie française de peuplement en dehors de l'Algérie. C'est là une originalité indéniable de la colonisation pénale calédonienne par rapport à la Guyane.

Au sens large, la colonisation pénale est donc une forme de colonisation d'Etat qui a contribué à peupler des colonies la Guyane et surtout la Nouvelle-Calédonie avec des femmes et des hommes condamnés de droit commun ou politiques, mais aussi avec des fonctionnaires de l'Administration pénitentiaire militaires ou civils et leurs familles. Ce système a permis d'assurer le développement de ces colonies par un important budget affecté aux infrastructures immobilières ou routières, et par le travail et les savoirs faire des condamnés mis à la disposition des entrepreneurs privés, des colons, des compagnies minières ou des ateliers et fermes pénitentiaires.

CONCLUSION

Etudier le Bagne et les forçats relève d'une approche historique qui consiste à examiner les sociétés sur leurs "marches", en les appréhendant non pas dans leur globalité, mais par leurs frontières, celles qui séparent le délit ou le crime et leur répression et de l'autre la normalité. Ces lignes de démarcation sont mouvantes selon les époques : leur tracé varie selon le degré d'évolution des sociétés. De même qu'il existe une ligne qui permet de différencier ceux qui relèvent de la folie de ceux qui répondent aux critères de la normalité, il en existe une qui permet de séparer ceux dont les actions méritent l'enfermement carcéral, de ceux qui peuvent jouir de la liberté. A partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, la société française trace avec la déportation, un nouveau *limes* entre ceux qu'elle continue d'accepter en son sein et ceux dont elle veut se protéger en s'en débarrassant.

Puis, ces marginaux de la société française transportés outre-mer deviennent le cœur de la société coloniale à vocation pénitentiaire et ce sont les colons libres, ceux qui se définissent comme la normalité, ceux qui fixent les critères de cette normalité, qui se retrouvent en marginalité. Une marginalité accentuée à leurs yeux par le fait que les autres composantes de la société coloniale sont, soit des travailleurs engagés (Asiatiques, Néo-Hébridais) soit des Kanaks. Dans ce contexte, on comprend mieux que ces-mêmes colons qui ont la parole et qui la prennent, s'expriment avec d'autant plus de vigueur qu'ils sont minoritaires au plan quantitatif, tout en s'estimant, au plan qualitatif, seuls représentants de la normalité.

Une autre problématique liée à cette étude consiste à se demander : la Transportation constitue-t-elle une rupture avec le système pénitentiaire de métropole ou une continuité outre-mer de ce système ? La continuité existe dans les premières années du pénitencier de l'Île Nou, quand les convois sont uniquement composés de forçats et de gardes-chiourmes de Toulon, qui perpétuent les comportements et les habitudes des anciens bagnes. Elle se poursuit avec le maintien jusqu'en 1880 des châtiments corporels hérités des galères. Enfin, elle est encore attestée, plus tard dans le siècle, quand la généralisation de l'emprisonnement cellulaire en France se transmet en Nouvelle-Calédonie et apparaît dans la nomenclature des peines prononcées par les conseils de guerre puis par le tribunal maritime spécial, comme dans la panoplie des punitions administratives infligées aux insoumis et aux incorrigibles. Pour ces derniers, l'incarcération dans la Transportation devient la solution. On décrète même que les peines de prison et de réclusion cellulaire sont suspensives des travaux forcés, pourtant la peine la plus lourde du Code pénal après la peine de mort.

En revanche, les domaines de l'amendement et surtout de la réhabilitation connaissent de véritables ruptures avec les pratiques passées. Au point de vue de l'amendement la mise à disposition de condamnés à des sociétés minières ou à des colons, en contingent ou en engagement individuel, leur affectation comme "garçons de familles", garçons de ferme, stockmen, ouvriers agricoles, jardiniers, mais aussi leur emploi comme "écrivains", comptables, tisaniers, coiffeurs, infirmiers, en dehors comme au sein de l'Administration pénitentiaire, dérogent aux traditionnels "travaux d'utilité publique", assèchement des marais, empièchement de routes, terrassements, travaux portuaires. Certes ces derniers types de tâches sont toujours effectuées par les forçats rattachant ainsi la colonie pénale à "la grande fatigue" des anciens bagnes métropolitains, certes les emplois dans les ateliers de la Pénitentiaire, de cordonniers, de mécaniciens, de menuisiers peuvent rappeler ceux des prisons françaises, mais la multiplication des activités annexes et éloignées de la notion de "travaux pénibles", révèle l'existence de ce qu'on appellerait aujourd'hui des peines de substitution.

Dans le domaine de la réhabilitation, l'attribution de concessions rurales ou urbaines, les mariages de transportés, condamnés en cours de peine ou libérés, comme le regroupement

familial, piliers de la Transportation, ont atteint en Nouvelle-Calédonie une ampleur sans précédent et constituent une pratique pénale dont nul ne peut nier le caractère original.

Force est de constater que la Transportation a finalement créé des forçats réguliers et des forçats séculiers. Les premiers vivent au sein des pénitenciers, au Camp central, au Camp Est, travaillent dans les ateliers, ou dans des fermes pénitentiaires, obéissent à une règle stricte soumis à la vigilance des surveillants-militaires tandis que les seconds vivent dans le Siècle au contact des "libres", sur leurs concessions, ou chez les engagistes. Rien ne dit d'ailleurs que, selon les maîtres ou les conditions de travail, le sort des premiers a été préférable à celui des seconds. D'ailleurs on peut passer d'une condition à l'autre.

Dans l'expression colonisation pénale cohabitent deux notions : la peine et la colonisation. Dans les faits la notion de peine l'a emporté sur celle de la colonisation. En lieu et place de colonisation pénale, il conviendrait donc plutôt de parler de peine coloniale, ou plus exactement de peines exercées dans des colonies. Dans cette optique, le choix de la colonie est déterminant pour évaluer le degré de punition, qui est nécessairement lié aux conditions climatiques et sanitaires et à l'éloignement. Car la notion d'éloignement fait partie intégrante de la peine, à une époque où la distance qui sépare la colonie de la métropole est augmentée par le temps de voyage (6 mois au début de la Transportation à la Nouvelle-Calédonie), et où cette même notion est aggravée par la méconnaissance du monde d'au-delà des mers, dont la perception devait certainement être plus angoissante que de nos jours.

De la problématique initiale peine ou/et colonisation, il ne resterait donc plus, dès les débuts du XXe siècle, que la pénalité. Pourtant, sans Transportation, pas de colonisation calédonienne. Ou plus exactement une colonisation bien différente, plus proche sans doute de celle qui a existé dans d'autres archipels du Pacifique. La colonisation de la Nouvelle-Calédonie aurait pu ressembler en effet à celle des Nouvelles-Hébrides, avec un fort contingent de colons ou commerçants de type australien (Britanniques, Irlandais, Allemands etc.) et une administration française moins fournie. Comme elle aurait pu également tenir de celle des Fidji ou d'Hawaï, pour répondre à l'immense besoin de main d'œuvre minière et agricole, avec des populations déplacées depuis l'Asie : Indiens, Chinois, Indochinois, Indonésiens ou Japonais.

Une partie des problèmes actuels en Nouvelle-Calédonie ne se pose que parce qu'il existe une importante population issue de l'immigration européenne, ce qui la rapproche de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et l'éloigne des autres îles du Pacifique, qui sont entrées plus naturellement sur la voie de la décolonisation. C'est une des conséquences contemporaines de la colonisation pénale, mais c'est aussi l'un de ses apports et l'une de ses richesses qui pourraient permettre d'imaginer une forme originale de décolonisation, plus moderne et mieux adaptée aux réalités et aux exigences du nouveau millénaire.

Dans les années qui précèdent la Transportation, l'absence de colons et la faiblesse de l'immigration sont les principaux problèmes de la colonie. L'installation du pénitencier a l'avantage d'y fixer une masse importante de populations d'origine française. Puis, pendant le règne de la Pénitentiaire, rares sont ceux qui aspirent à venir à leurs frais en Nouvelle-Calédonie mais les Français répugnent aussi à se rendre en Algérie, de l'autre côté de la Méditerranée. Pendant tout le XIXe siècle, l'immigration libre volontaire n'aurait donc pu se concevoir à grande échelle qu'avec une intervention budgétaire importante de l'Etat. Ce qui ne sera jamais le cas. En fait, il n'existe pas au sein de la population française une forte demande de départ vers les colonies comme il n'a jamais existé en Nouvelle-Calédonie, une offre suffisamment attrayante pour entraîner un vaste mouvement migratoire.

D'aucuns prétendent que la présence du bagne faisait fuir les colons libres. Pourtant, une fois le bagne mis en voie d'extinction et malgré la vigoureuse propagande de la période Feillet, les Français ne se sont pas précipités pour autant par milliers vers Nouméa.

L'échec est patent s'il est appréhendé par rapport à la totalité des individus envoyés pour des raisons pénales vers "la Nouvelle" : plus de 21500 transportés, plus de 3300 relégués, et environ 4000 déportés politiques ainsi que près de 1000 femmes transportées ou reléguées. La proportion de ceux qui font souche et qu'il est impossible d'évaluer avec exactitude est cependant faible. Pourtant replacé dans sa dimension insulaire ce pourcentage devient considérable et sans commune mesure avec les résultats de l'immigration libre.

De plus, il faut rappeler que la "Nouvelle" fut par l'intermédiaire de la colonisation pénale, une colonie d'exploitation. L'apport de la main d'œuvre pénale dans les premières années d'activité des sociétés minières au moment où elles étaient le plus fragiles vis-à-vis de la concurrence a été fondamental. Il en est de même pour de nombreuses petites exploitations rurales où étaient engagés des condamnés assignés. Dans ces domaines les critères d'évaluation restent difficiles à circonscrire, mais il est impossible d'évoquer la réussite ou l'échec de la colonisation pénale sans en tenir compte. En effet, si le rôle de la Pénitencière est particulièrement visible dans les infrastructures immobilières, routières ou portuaires, en revanche, il est difficile de quantifier l'apport des savoir-faire des condamnés artisans et leur rôle dans la transmission de leurs techniques dans une colonie où la formation professionnelle est pratiquement inexistante, si ce n'est justement pour les enfants de concessionnaires.

La Nouvelle-Calédonie de la fin du XIXe siècle a bénéficié de toutes les retombées budgétaires de l'A.P. directes ou induites : routes, infrastructure immobilière, savoir-faire, contrats de viande, main d'œuvre minière, agricole etc. La mise en valeur de la colonie est étroitement liée à la colonisation pénale qui constitue la principale source de peuplement d'origine européenne au XIXe siècle. Si la Transportation se termine par un échec de la donnée coloniale et un renforcement de l'aspect répressif, cet échec est relatif, selon que l'on se place du point de vue de la politique pénale française ou de celui de la colonisation de l'archipel calédonien. Y ont aussi débarqué des colons libres, des fonctionnaires, des commerçants et la mine du XIXe siècle, cannibale et dévoreuse d'hommes, a nécessité la venue et l'exploitation d'une main d'œuvre dont les descendants forment aujourd'hui la mosaïque calédonienne. Une société nouvelle est née. Une société également issue de damnés, de la lie de la Terre. "Victimes de l'Histoire" mais aussi acteurs de l'Histoire qui ont aujourd'hui l'ardente obligation de fonder avec le peuple Kanak, le peuple colonisé, une communauté de destin.

CHRONOLOGIE.

24 septembre 1853 : prise de possession de la Nouvelle-Calédonie

1854 30 mai : loi sur l'exécution de la peine des travaux forcés.

1863 2 septembre : décret affectant la Nouvelle-Calédonie comme lieu d'exécution de la peine des travaux forcés.

9 mai 1864 arrivée en Nouvelle-Calédonie du premier convoi de 248 transportés de *l'Iphigénie*.

1865 16 novembre : décision fixant le régime des libérés et des mises en concessions.

1872 23 mars : loi organisant la déportation des "Communards", et désignant, l'île de Maré et l'Île des Pins pour la déportation simple et la presqu'île de Ducos pour la déportation en enceinte fortifiée.

1872 29 septembre arrivée du premier convoi de déportés de la Commune en Nouvelle-Calédonie, sur *la Danaë*.

1873 19 mars : arrêté relatif au règlement des "concessions provisoires de terres à des condamnés et à des libérés".

1873 31 décembre : fermeture définitive du bagne de Toulon, le dernier forçat a quitté le bagne le 23 décembre.

1878 31 août : décret sur le régime des concessions (promulgué par arrêté du 23 janvier 1879).

1880 18 juin : décret sur le régime disciplinaire des établissements de travaux forcés, portant suppression des châtiments corporels et passant le nombre de classes à 5 (promulgué par un arrêté du 24 août).

1885 27 mai : loi sur la relégation (promulguée par arrêté du 17 novembre 1885).

1886 20 août : décret qui désigne l'île des Pins comme lieu de relégation collective (promulgué par arrêté du 12 janvier 1887).

1887 24 janvier : arrivée du premier convoi de 300 relégués par le vapeur affrété *la Ville-de-Saint-Nazaire*. A son bord, les 14 dernières femmes transportées.

1887 6 avril : transfert du chantier disciplinaire de Tomo au Camp Brun (autorisé par la dépêche ministérielle du 27 juin 1887).

1889 12 février : décret qui désigne la baie de Prony comme lieu de relégation collective (promulgué par arrêté du 21 septembre 1889).

1889 12 novembre : reprise de la transportation des condamnés aux travaux forcés "arabes" vers la Nouvelle-Calédonie, arrivés par *la Ville de Saint-Nazaire* (64^e convoi).

1890 27 septembre : dernier convoi de transportés arrivé par un navire de l'Etat, n° 65, *le Calédonien*.

1891 7 mai : premier convoi de transportés arrivé par un navire affrété : *la Calédonie* (exception faite du 64^e convoi précité, *la Ville de Saint-Nazaire*).

1895 18 janvier : décret sur le régime des concessions (promulgué par arrêté du 11 juin).

1895 9 février : loi désignant Ducos et les îles du Salut en Guyane comme lieu de déportation en enceinte fortifiée.

1895 14 mars : arrêté portant fermeture du camp Brun et transférant le quartier disciplinaire au Camp Est de l'île Nou (approuvé par une dépêche du 17 juillet).

1896 29 décembre : départ du 75^e et dernier convoi de 319 transportés, *La Calédonie*, arrivé le 25 février 1897 à Nouméa (à son bord dernier convoi de 138 hommes et 29 femmes relégués).

1907 19 juillet : loi qui remplace pour les femmes la relégation par l'interdiction de séjour pendant 20 ans, rendue applicable aux colonies par la loi du 8 août 1913.

1908 4 septembre : dépêche ministérielle prescrivant la concentration à l'île Nou des condamnés en cours de peine internés à La Foa à Bourail et à Pouembout et l'évacuation des centres de Bourail, La Foa, Pouembout.

1911 24 novembre : loi désaffectant l'île des Pins comme lieu de déportation simple, (promulguée par arrêté du 6 février 1912).

1913 29 janvier : décret désignant une partie de l'île Nou comme lieu de relégation (promulguée par un arrêté du 5 avril).

1913 29 mai : arrêté organisant la concentration à l'île Nou des effectifs de la Transportation et le transfert de la léproserie de Belep (île Art) à Ducos Undu.

1928 17 mars : arrêté modifiant le nom de divers établissements situés à l'île Nou "L'ancien Camp central de l'île Nou portera désormais le nom de "Nouvelle".

1931 31 mars : loi désaffectant la Nouvelle-Calédonie comme lieu d'exercice de la déportation et affectant l'île du Diable pour la déportation en enceinte fortifiée et l'île Royale pour la déportation simple.

1931 1^e mai : décret qui désaffecte la Nouvelle-Calédonie comme lieu d'exécution de la relégation (promulgué par arrêté du 27 juin 1931).

1931 2 août : décret qui désaffecte la Nouvelle-Calédonie comme colonie pénitentiaire (promulgué par arrêté du 8 octobre 1931).