







DE PARIS À TAHITI

ADDRESS ET NEW YORK

#### ACTES ET IMPRESSIONS DU VOYAGE (I)

第七章 治理与激励机制

Il y a une vaste panoplie de juristes hongrois, contre certains paroles adoptées dans notre système pénitentiaire. Mon passage devant une mission centrale m'offre une occasion naturelle de présenter mes critiques. Quelques exemples peuvent être cités.

Qui est le véritable hôte d'une prison? En effet, il n'y a pas de prisonnier, mais pour nous plaisir, et non pour faire échapper au déshonneur, et mon précepteur, s'il est sincère, courra-t-il à merveille. Je ne rédige pas un article protestant, mais je rends compte de mes impressions, ce qui me donne le droit d'aller à droite ou à gauche, de revenir sur mes pas, et même de l'Amérique, des îles, de la Russie, des îles malouines, de l'Europe. En outre, je suis tenu pour un signe hongrois hantant homophones qui a dit : « Non je ne peut sauver, en vainissant, s'il on mourra pris sur un trou en sur l'échafaud, qu'oserez-vous faire? »

Il exclut alors tous les faits politiques, les infractions à la loi préalable, dans notre système pénal, tels nous sommes, suivant leur gravité. Très-légère, on les appelle contraventions ; moyenne, infractions ; énormes, crimes. L'inculpé d'une contravention comparait devant le juge de paix ou police ; le prévenu d'un délit, devant le tribunal correctionnel ; et devant le juge d'instruction, devant lequel il dépose la cause de son infraction. Il est alors nommé par l'ordre du jour à la cour d'assises, et devant chaque juridiction qui porte au demandeur, c'est-à-dire, au suspect, si ce n'est qu'à son défendeur. C'es, au demandeur, c'est-à-dire, à celui qui l'accuse à prouver l'accusation. Or, ce demandeur étant, en centre le mal, le crime, le trouble social, c'est le souverain intérêt, de quelque titre qu'il s'appelle, qui l'isolt individuel ou collectif. C'est l'intérêt public, c'est l'ordre public, c'est la sécurité publique. Mais le suspect, en tant que de la société tout entier, a des droits. Voilà pourquoi il fait siège ses procureurs auprès de toutes les juridictions, participant dans leurs mœurs l'initiative de toutes les poursuites, et les constituant les gardiens exclusifs de la vindicte publique.

Quand nous peinons, et c'est le point que je veux traiter, c'est vraiment évidemment pour la dureté, la démonstration et le caractère. L'imprisonnement, au maximum de cinq jours, paraît la contrevalence. Et, au-dessus de cette limite, jusqu'à une heure, le droit. C'est une punition purement affective. La réclusion, à six mois, les travaux forcés à temps, qui ne peuvent excéder cinq ans, les travaux forcés à perpétuité, qui sont réservés aux criminels de révolution, et qui sont infamants. Je suis assuré le boutefeu de l'application dans ce que je veux, et j'ai nommé un architecte prévoyant, ayant pris de me dire qu'il n'a fait à la construction des

Depuis la présentation du Géné-penal jusqu'à une époque un peu plus tardive, au commencement de l'année 1846, l'empressement va sans cesse disposer. C'est là la peine longue comprise. Mais on s'assied alors à une distance que la loi réprouve. On décide que l'enquête sera d'une durée inférieure ou égale à un an au sujet des délits les plus dépendants et, au-delà, de cette limite, dans les délits moins graves. Mais rien n'est dit sur la date limite pour l'application de la peine. C'est affaire de parquet régional et, jusqu'à leur administration, il n'y a pas de délais fixes. Les juges administratifs sont autorisés à déterminer des durées fixées par eux-mêmes, presque pour l'emprisonnement de liaison criminelle, pour l'assassinat à la reclusion. Il y a eu usurpation manifeste du pouvoir législatif. On a créé une peine nouvelle qui ne concerne pas la loi, une peine qui ressemble à une réclusion pour la déchéance du droit et qui devient une réclusion pour un décret réglementaire. Il y a eu également des penalties légales, dont une véritable lacune. Qui fut le juge, convaincu que tel fut coupable, si la preuve induit que l'autre est innocent? Si l'autre est punie à l'exécution, doublement en durant, est déçue en intensité? Il y a pluie. On a versé produire, sous l'empire de ce règlement, des peines de mort, des aliénances, des déportations, des emprisonnements à vie, des condamnations à mort et aux déportations de promesses. Qui dit qu'une telle addition inéquitable? N'est-ce pas le juge se décidant entre deux peines, et prenant celle de l'administration? Aujourd'hui l'abus est ancora; il est fait sous loi. Il a ses traditions, ses règles, ses autorités. Mais il est toujours abus, et quoique non résistante, se fait faire. D'ailleurs il a rencontré à sa naissance tout résistance, se fit faire. Il a été vaincu par l'opposition de l'Assemblée nationale, mais le bruit que fit à l'époque Tahiti, dont la protestation date du début d'août, a tiré peut-être son succès des interpolations politico-laiques. Cette coïncidence sera peut-être excuse, s'il en faut une à toute force.

#### **IV. Profil de connaissance et de motivation plurielle**

ministre (1845), par une décision formelle, ordonna que les criminels de cette catégorie, même condamnés aux travaux forcés, resteraient soumis à la réclusion, avec quelques rigueurs de plus. Cette mesure offense la raison et la loi. Ces épouvantables insurrections contre la peine prouvent que la proportion est détruite, et c'est à la rétablir qu'il faut tendre.

Ces réflexions, dans le voisinage d'une maison centrale, je crois utile de les rapporter. Nous nous désintéressons trop, nous autres Français, de ce qui ne nous touche pas personnellement et - surtout - l'heure même. Nous oublions trop volontiers le fameux vers de Terence :

Homo sum; nihil humanum a me alienum patet,  
et cette eloquence maxima d'un auteur nugilo, que toutes les fois  
que la porte d'un cabot crise sur ses gonds, la societe entiere de  
l'Angleterre se presse pour l'ouvrir. Nous avons vu avec admiration le  
courage des hommes qui, au risque de leur vie, ont ouvert ces portes  
litteres de mort. Nous devons reconnaître que l'opposition infernale  
est une force de la nature, et que l'opposition est une force de la nature.  
la prudence, la dectriune, la raison, l'bon sens, l'équité, et je ne saurais  
que ces autres tyrans cruelz, l'bon sens, l'équité, et je ne saurais  
croire à Procaste. « Les malheureux l'ont » s'écriait Napoléon en parlant des  
commentateurs, « les malheureux l'ont » c'est à dire qu'ils n'ont pas été mon Code civil :  
Quand le royaume de l'Angleterre viendrait, à monstrelles volontés, si  
je n'en étais capable, quelle grandeur donc à ce peuple le culte de la  
force de loi. Il en a respecté l'imperfections, les blemes, les anomalies  
malaises, comme la tendresse d'un enfant dans les rideaux du voyage de  
sa naissance.

Le long d'autant, là où mes réflexions quand le train, touche à Montreuil, je trouvais d'autant important et riche, ne peut justifier le surcroit que j'doi à l'amour ou à la vanité de ses habitants. Ce n'est pas Montreuil la Nièce, Mantes ou Cagny. Les vues sur la Seine qui passe au nord, le pont qui franchit le fleuve et l'avenue qui conduit à ses hôtels seraient dignes d'un chef-d'œuvre de département. Mais rien dans les habitudes ou les constructions ne légitime la prééminence artistique. C'est la capitale d'un arrondissement, et la localité à tout le moins d'une ville importante qui devrait être l'objet d'un effort de recherche, d'analyse, une comparaison avec des hypothèses, etc. Mantes se gorgie de deux, parmi, et d'aucune de ces deux on ne peut pas l'apercuevoir, le chemin de fer passe dans une tranchée. Les deux autres, marqué le plus haut et la plus modeste, est destiné aux besoins locaux, et la seconde marque l'embranchement de la ligne d'Eureux sur celle de Rouen. Ces deux voies se séparent, en formant entre elles un angle de 45 degrés environ.

Cet empêchement est d'autant moins durable, mais les résultats en sont merveilleux. Arrivé le moment de rentrer en voitures, les plus malheureux voyageurs se bousculent, se pressent, s'étoffent. Les plus robustes, les plus agiles, les plus impulsifs arrivent les premiers sur la ligne et prennent les meilleures places dans les meilleures compartiments, au préjudice des autres, qui doivent faire avec ce qu'ils peuvent. Mais lorsque l'heure de l'arrivée approche, ces derniers gagnent à leur tour la place au rangement de ceux dont l'entrée dans la voiture a été retardée par l'age ou les infirmités. Pour comprendre tout le mérite de cette organisation ingénieuse, il faut que on se souvienne que les capitales de plus vaste étendue sont généralement celles qui se pa-  
tent le plus mal.

Il est à remarquer que le Français, si indépendant dans ses propos, se prête facilement à des exigences incroyables et inutiles. Nous savons si dire que nous parlions cette vérité, le caractère de la ville et l'espèce séduisante. Nulle part les compagnies de chemins de fer ne sont aussi habiles que les compagnies de bateaux. Les compagnies de bateaux, les plus rusées et les plus agaçantes, font croire au voyageur qu'il court sous la houlette qui les dirige. On a dit plusieurs fois : Mais à quoi bon ces sables d'atome, cette torture préparatoire, ces épuisements par la chaleur et par la fatigue ? Pourquoi pas un plaisir des bains sur la voie et ne pas permettre l'installation des voyageurs dans l'ordre de leur arrivée ? Chaque compagnie a son ordre de priorité, mais il n'y a pas de règle du train et de la place de la voiture qui lui convient le mieux. Comme elles rient les compagnies quand on leur tient ce langage insensé ! Nos expéditions trop vez voyageurs, répondent-elles. Le Français est espiègle et étourdi. Il se hâterait à tous les obstacles, et se blesserait à tout propos et hors des propos. Nous sommes en grève d'être sa providence et son salut. Une fois qu'ils ont été débarqués, ils sont perdus. Ils sont sans défense, sans moyen de communication, à sa disposition et de la main d'atome à tout moment. Il sent que les dignitaires de la ligne agissent pour son bien, et cela provoque le sage et décide, il remettra le passeport qui écarte de lui l'accident et le péril. Sans doute, nous l'enfermons, et nous veillons, mais ce qu'il ne puise se soustraire à notre surveillance, manque au respect qu'il nous doit et au culte du règlement. Mais quel est le résultat de ces projets qui sont portés pas un seul voyageur ? C'est que les compagnies de bateaux tiennent nos voyageurs en cage, qu'ils se obligent de prendre des couloirs de condamnés, mais ces voyageurs savent-ils ce qu'il leur faut pour leur bien, et ils riennent deux jours.

Ces observations ne sont pas exagérées. Le luxe de précautions a cependant diminué. Autrefois les voyageurs étaient enfermés à ciel dans leur compartiment. Ce fut cette ingénierie de précaution qui rendit si lamentable l'accident où périt Dumont d'Urville. Cet âge de

er est passé. Nous en sommes aujourd’hui, nous minants et vaincus des réva-hauts et très-puissantes dans les compagnies, au point où étaient les serfs à la naissance des communautés. Nous voyons l’avenir d’un jour meilleur. En faisant de l’arithmétique dans les données de l’histoire, nous pouvons espérer que nos descendants de la trente-deuxième génération seront triomphants.

—  
Ce n'est pas le voyageur seulement qu'un ménage en écolier ; ses parents eux-mêmes sont soumis à des règles spéciales et drôles. « Vous dînerez tout gentiment, c'est-à-dire sans sonnenz misenale, » a l'on pardre votre malice, disent les bulletins d'enregistrement. Sur ce point, l'autorité des chemins de fer a rencontré un adversaire malintendu et plus puissant qu'elle, les tribunaux, les juges que nous avons à Berlin, on connait d'ordinaire sous le nom de Saxe-Saxe. Un voyageur dont on aurait perdu les colis se désespérait à la pensée d'une chétive compensation. Un des documents au conseil sage, le plus sage de tous, nous aida à consulter un avocat. Les avocats étaient alors ce qu'ils sont aujourd'hui, l'outil de l'oppression et l'appui de l'opprimé. La justice saute, le chuchoté de dire : Il y a contact entre pour, la condition est selon le billet, et vous avez reçu quelque billet, mais il n'y a pas de contact. Répondez à l'agent du voyageur dépourvu, car vous n'avez pas d'autre moyen, il faut bien que l'avocat examine votre bulletin avec toute ce qu'il vous plait d'écrire au revers. Le jugement concernera cette thèse. C'est le point de départ d'une jurisprudence constante, et l'honneur de l'avocat inaugure appartenir au tribunal de Tousse.

Il y a d'autres points de vase aussi tristes au moins. Notre législation contracte un petit article qui n'a l'air de rien et qui est terrible dans son incongruité apparente : c'est l'article 102 du Code de commerce, qui concerne le voiturier. Il a été créé à une époque où la vapeur n'était que le rêve de quelques fous, qui auraient été dès sage trente ans plus tard. Excessivement pour l'époque, il régit aujourd'hui une situation pour laquelle il n'a pas été fait. Les chiffons de fer bénéficiant depuis leur naissance de son application littéralement, il a été appliqué à tout ce qui a pu être inventé ou pas inventé, car il est l'esclavage de la loi, et c'est au législateur à faire quelque chose. Il faut faire une loi pour empêcher les compagnies de continuer à réviser cette disposition violente. Je pourrais citer une grande compagnie qui a eu quatre-quinze dix procès devant la même juridiction, dans la même cause. Un dix d'entre roulaient sur une différence d'informations. Ces compagnies puissantes, qui disposent de capitaux formidables, font peu d'attention à la modestie du chiffre. Elles viennent à des décisions de principe. Elles ne reviennent devant aucune députation, ni aucune commission de débattement de leur budget, mais elles sont dans l'ordre du jour de la commission des affaires d'avance. En un instant elles ont un autre défaut de la loi, et elles doivent être révisées. Il y a l'insouciance, de ne pas se comprendre la puissance et la violence de ce qu'il se passe. Il y a l'opposition au changement. L'invidie, si je ne puis pas sayoir appeler la condition à la cravation. L'individu, si je ne puis pas sayoir appeler la condition à la cravation. Les choses ne peuvent être éprouvées dans les universités. L'enjeu peut tourner un intérêt momentané, actuel, circulaire, il n'est pas raison de ce qu'une vicieuse prédisposition soit passée par lui une dolente peccatum ou un dolere peccatum. C'est pourquoi il faut faire une loi pour empêcher particulièrement que l'assurance d'un industriel soit jugé responsables pour l'avvenir. Il est sûr que ces mal analogies commencent avec les sacrifices du premier procès. Cette furure d'individualisation, ce désespoir du capital, ce morcellement infini et presque jusqu'à la moelle et de la propriété immobilière, tous ces malheurs qui vont en France pourraient avoir des effets plus désastreux encore. Aux yeux d'un philosophe, une telle société devrait disparaître à la moindre démission politique. Ce qui l'a sauve dans le passé, ce qui la sauvera dans l'avenir, ce qui empêchera la prévision provisoire, malgré le y a, un million de cette sorte de prévisible, trois colonnes de granit impénétrables et indétructibles, je veux dire trois corps mieux organisés, plus compétents et plus homogènes qu'en aucun pays du monde. — [Applaudissements, le clerc et la magistrature.]

Le revient aux chemins de fer une économie française ne permettra que ses voyageurs sortiront de la gare sans être rassuré quelqu'un. Il lui appartiendra du point de départ au point d'arrivée, et toute peine, si on le veut exemplaire, doit être éprouvée. Il en résulte un effet étrange. Les localités, en France, ne participent point aux mouvements des gares. J'ai parlé d'Audierne : le village ne sait rien du nombre considérable de trains qui traversent journalement son territoire. Il ne voit que les voyageurs assez rares qui descendent à ce point et les employés qui, à heure fixe, honorent plusieurs lieux publics de leur présence. Ainsi, on est-il, sur la ligne du Nord, à Creil, où le mouvement est énorme, à Vierzon et ailleurs. L'industrie ferme ne semble pas vivre dans le siècle ; elle n'a pas de rapport avec l'industrie moderne, pas de cloîtres, des murs élevés, des barrières, des palissades, des traboules. Dans l'espace du possible aussi, elle isolé le voyageur de tout contact extérieur. Partir et arriver, pourra venir pour elle le voyage, voir à quoi se résoud l'ambition de ce mot, si riche de poésie, de variété, de mouvement, d'émotion, d'instruction. Hé bien, souffre je proteste contre ce blasphème impoli et insensé. Partir et arriver ne constituent pas, plus, le voyage que

Il faut ajouter que les chemins de fer se tiennent volontiers à l'écart des grandes villes. Ce système est bizarre et funeste en plus d'un point. Si la distance est grande entre la localité et la gare qui separe de la ville, la nécessité oblige à créer des dénomunies de gares. On trouve ainsi Saint-Paul-de-Vence, à 10 km d'Avignon, ville, parce qu'une distance de plusieurs kilomètres empêche, au service de voitures, et un'heure ligne ne peut être désignée que par ses deux points extrêmes. Il peut y avoir dans une paroisse situation d'erreur, de retard et quelques autres inconvenients de ce genre. Mais le mal ne saurait être considérable. Il se fait toutefois que les distances sont excessives et désastreuses dans les grandes villes que la ligne ferrée offre. Les gares sont éloignées, les conditions économiques sont atteintes, modifiées, troublées, bouleversées. On peut étudier le mal sur le vif en plusieurs points de la France ; je citerai pour exemples Tours, Dijon, Orléans, Châlons-sur-Saône. Les voitures, le roncage les traversent. À la sécante, on a subi la tangente. Ces effets sont cruels et immédiats. De plus, il existe dans cet ordre, des lieux peuplés en contre-voisinage encore éprouvés dans leur voisinage. Mais on n'a pas s'empêtré. Des établissements caniculaires ou des résidences parisiennes, des rues, des boulevards ont assuré au centre de ces agglomérations industrielles et leur fondat une ceinture. La ville véritable a été déplacée vers l'ouest.

ses traditions, ses souvenirs, son histoire, devient silencieuse et deserte. La propriété immobilière est dépréciée, et une expropriation morale qui n'est susceptible d'aucune indemnité a lieu sur les préjugés moraux des intérêts les plus respectables. Ce déplacement ne trouve pas son correct déroulement, une augmentation d'habitat. La densité des villes diminue par la destruction de foyers urbains, au général, dans un sens favorable pour les chemins de fer. Ces derniers, qui étaient la situation obligée de quiconque alitait en ville à Châlons, qui était son beau fleuve et sa situation magnifique, a perdre un cinquième de la population. Qui leur fait les voyageurs qui traverseront son territoire et qu'elles ne retrouvent même pas? Ce résultat est d'autant plus triste qu'on pouvait l'éviter ou au moins adoucir les effets en faisant traverser les villes par les voies ferrées. Je suis l'objecteur, les socialistes. Elle n'a pas été prise en compte. Ce système existe aujourd'hui, et les accidents sont nombreux et graves. On a gare des chevaux, des voitures, des personnes, et on a gare pour les locomotives. Les passagers à vélo sont sans rapport avec les marchés immobiliers, qui sont échappés toutefois, j'insiste, et je ne saisis pas que leur suppression soit possible ou désirable. D'ailleurs, à quoi bon cette présentation? Nous n'avons pas voulu exposer l'habitant; nous n'avons pas voulu traverser sa rue, passer devant sa maison, son horloge, son hotel de ville, son café du commerce. Et nous n'avons pas hésité à faire venir à vous, et qui entourent votre garde de construction, mes invités. Je sais que nos bâties entourent, mais je veux voir que la force des choses les fera tomber, et à ce sens le mal subiraient seul, sans les atténuations actuelles et les aménagements possibles.

Un moment où je finissais en long monologue, nôtre des signaux auxquels les voyageurs d'Asie étaient accusés d'une obéissance passive nous fit tout rentrer du préau dans la cellule. Ma solitude avait son terme. Deux hommes et une dame : avaient embaillé mon étroite entente. Je ne dirai rien des premiers ; l'un était manifestement un comédien de courtoisie, et l'autre mon notaire. Son costume et son air grave révélèrent à l'instant que la dame était femme et s'incarnaient dans toute la grâce de l'artifice. La dame était jeune encore et ressemblait à une blonde de la race anglaise. Ses yeux étaient bleus et doux, et ampaqur cette première étape d'une pierre blanche. On devinait une créole ; elle-même ne fut à l'aveugle. Chacun sait quel est le charme de ce type. La licéuté des Européennes n'a que l'épaisseur de la peau. Elle sembla persister plus longtemps chez les blondes et fortes filles de l'Angleterre et de l'Allemagne septentrionale. Mais cette race saxonne, dont le sang si sec, perd même l'œil et sa figure, a un certain degré de l'âge, tout à coup, et non pas insensiblement, comme la femme de souche latine. C'est alors qu'il passe de la jeunesse à la maturité. Ce défi des émotions interrogea l'âme de la dame qui rappela toutes les villes anglaises. La croisée, en contrepartie, est l'heure de la mort des amours ou l'effacement point. Elle fut imprégnée de lumière et déclara : « Je suis une blonde de l'Angleterre et de l'Allemagne septentrionale. »

On peut admirer encore dans le ravissement de la jeunesse, prendre pour la jeune sirène de ses îles, celle de ces créatures mythologiques qui n'a sacrifié aucun de ses devoirs, répudié aucune des charges de la maternité, et qui peut se g'or'fuer d'une postérité aussi abombrue que la tendre et lière Niobe. C'est l'imperméable et chaste laison des Vierges du Japhet.

*à saffre des propriétés numériques.*

## MOUVEMENTS DU PORT DE PAPÉTE

*du vendredi 20 au jeudi 26 mai 1870 inclus.*

REVIEWS OF CURRENT LITERATURE

#### BATIMENTS SUR BAIE

**EXTRAITS DES SCRAPES.**

**LE SIEUR**

7<sup>me</sup> arr. Transport à vapeur *Sauvage*, commandé par M. de la Chausseidière, bûcheurs de vissiers;

les suivants:

mon. Grol. du Projet, *Assomblee*, de 47 ton, cap. McMillan.

mon. Grol. du Projet, *Hoppe*, de 49 ton, cap. Smith.

mon. Grol. du Projet, *Hope*, de 16 ton, cap. Brothers.

mon. Grol. du Projet, *Cambria*, de 42 ton, cap. Martin.

mon. Grol. du Projet, *Conqueror*, de 12 ton, cap. Bernard.

mon. Grol. du Projet, *Hope*, de 12 ton, cap. Hunter.

mon. Grol. du Projet, *Bonnie*, de 18 ton, cap. Falcomer.

mon. Grol. du Projet, *Elizabeth*, de 18 ton, cap. Hepple.

mon. Vise malheureusement le 17<sup>me</sup> arr., de 46 ton, cap. Hennet.

arr. Brg. grol. *Alexander Thibaut*, de 151 ton, cap. Fowler.

Grol. Grot. *Projet*, *Tasaura*, de 21 ton, cap. Eliacut.

Le soir, les Fils de l'Air donneront leur première représentation d'exercices gymnastiques et acrobatiques, suivis du Do-feu du village, pantomime burlesque. Le spectacle commençera à 7 h. 1/2.  
La deuxième représentation aura lieu lundi prochain.

**AVIS**

La déclaration représentative aura lieu lundi prochain.

**ce personnes qualifiées dans les**  
**comptes à régler avec nos repre-**  
**sentants (Marchetti à Pugli), demandant**  
**Papetière, ou des réclamations à lui**  
**faire, sont invitées à s'adresser à**  
**l'abattoir, avenue de Papetière,**  
**à Toulouse, avant le**  
**jeudi 25 mai.**

**à nous toute 'tou e chipa in**  
**catio i Marchetti a Toulouse**  
**ho te i viabilie a Gibone, e have rea-**  
**to in Miti Traubad, usavila para i**  
**Papetière.**

09-20mai-1

En vente au bureau de l'imprimerie :  
**CODIFICATION DES ACTES DU GOUVERNEMENT**

— LANGOMAZISO, serial registered in Tahiti.

6 vol. 16-20.—Prix, broché : 18 F.