



LA NORMANDIE EN MOUVEMENT : ENTRE TERRES ET MERS



LE RETOUR DE GUYANE DES BAGNARDS LIBÉRÉS : LE HAVRE, PORT DE LA LIBERTÉ (1935-1953)

De nombreuses études ont été publiées au cours de ces cinq dernières décennies, traitant de l'administration pénitentiaire, du bagne et des bagnards en Guyane, il est inutile de revenir sur les conditions de détention, d'existence et de déchéance de ces hommes. Il est simplement rappelé ici que le bagne de Guyane a été créé officiellement en 1854. Le complexe carcéral comptera près d'une trentaine de camps pénitentiaires. La Guyane, au fil du temps, va accueillir près de 70 000 condamnés, répartis en trois classes¹.

Je me suis spécialement intéressé aux transportés libérés après leur peine, dont Charles Péan prendra, en tant que membre actif de l'Armée du Salut, la défense, œuvrant à partir du milieu des années 1930 en les faisant revenir en France pour leur réinsertion. Si l'action politique pour le retour de ces hommes est connue, un aspect reste relativement discret : il s'agit justement de leur retour par bateau, depuis la Guyane jusqu'en métropole. Un travail de synthèse sur le bagne a été réalisé ces dernières années par Danielle Donet-Vincent². La présente étude s'inscrit par conséquent dans la suite des investigations menées par cette chercheuse. Une approche juridique de l'abolition de la relégation a été publiée par Jean-Lucien Sanchez³. Mon travail insiste sur le rapatriement officiel de libérés vers une France que la plupart de ces anciens forçats ne connaissent plus.

LES SOURCES ARCHIVISTIQUES ET LES DONNÉES PUBLIÉES

Pour évoquer le retour de Guyane des bagnards libérés, et en l'absence d'archives ordonnées et consultables conservées par l'Armée du Salut⁴, une chronologie semble s'imposer, de fait, grâce aux données publiées dans les années 1930 à 1960 par le salutiste Charles Péan.

Le chercheur dispose néanmoins, aux Archives nationales d'Outremer (ANOM), avec la série H, des archives du ministère des Colonies concernant l'Administration pénitentiaire coloniale des bagnes de Guyane et de Nouvelle Calédonie (1792/1960). Les documents COL H 5127 à 5357 concernent entre autres, le rapatriement des forçats, à partir de 1947⁵.

Par ailleurs, le chercheur dispose, aux Archives municipales du Havre (AMH), de la presse quotidienne, pour suivre les mouvements des navires, l'arrivée des passagers et du fret.

J'ai également consulté les archives de la Compagnie Générale Transatlantique (CGT) et de la Compagnie des Messageries Maritimes (CMM) conservées au Havre par l'établissement public de coopération culturelle (EPCC) *French Lines & Compa-*

1 L.-J. BARBANÇON, 2006 ; J.-L. SANCHEZ, 2014a et ANOM, <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ark:/61561/ov287byvz.num=20.q=bagne>

2 D. DONET-VINCENT, 1992 et 2003.

3 J.-L. SANCHEZ, 2014a.

4 Communication D. DONET-VINCENT, *in litt*, janvier 2018.

5 « Les lacunes sont, de manières générales, nombreuses pour la période finale du bagne et particulièrement sur les derniers convois de retour. Nous avons bien un carton contenant des listes de bagnards souhaitant être rapatriés après la Seconde Guerre mondiale (COL H 5357) mais, outre le fait qu'il s'agisse de déclarations d'intention, le port de débarquement n'est surtout jamais mentionné », Gilles Poizat, chargé des fonds de l'Administration pénitentiaire coloniale et de la Guyane, *in litt* novembre 2019.

gnies Patrimoine maritime et portuaire. Rarissimes sont les documents officiels de ces compagnies relatant le retour de libérés.

PROBLÉMATIQUE

Le plan de fermeture définitive du bagne passe par le retour des libérés et le rapatriement des forçats en cours de peine, ce qui ne peut se concevoir qu'après une grâce ou par une poursuite de l'internement dans un centre pénitentiaire métropolitain. Quant aux bagnards évadés après le 18 juin 1940 ayant rejoint les Forces Françaises Libres, ils avaient bénéficié d'une amnistie par le gouvernement provisoire⁶. Le retour de tous ces hommes se posait donc comme un événement majeur.

Le caractère novateur de l'investigation que j'ai souhaité donner à cette recherche visait à positionner les ports de la Normandie – et tout spécialement Le Havre – dans le paysage politique et social de ce long temps, entre 1938 et 1953, ayant abouti à la mise en place du processus de rapatriement des libérés et à son exécution. En d'autres termes, sur la période considérée, Le Havre a-t-il été un port stratégique pour le retour de ces ex-forçats, et dans l'affirmative, quelle fut l'importance du flux ayant transité par le port ?

Comme corolaire à cette problématique, il m'a également semblé intéressant de faire le point sur la qualité de l'information transmise à la population havraise concernant ces retours, en recherchant quels canaux de communication avaient été utilisés.

LA CHAOTIQUE RELATION DU RETOUR EN FRANCE DES BAGNARDS LIBÉRÉS AVANT 1939.

Dans les années 1930, un homme s'impose comme la référence incontournable dans l'assistance de la vie des bagnards en fin de peine ou libérés. Il s'agit du salutiste Charles Péan. Cet homme est né à Neuilly-sur-Seine en 1901⁷, dans une famille catholique helvétique très aisée, mais son père décède en 1906. Sous l'autorité de sa mère, il se déplace dans plusieurs pays d'Europe. En 1917, il suit une formation agronomique – ceci aura son importance au moment de son parcours guyanais. Il se convertit au protestantisme en 1919 en rejoignant l'antenne parisienne de l'Armée du Salut. En 1928, le général Bramwell Booth, chef international de la congrégation est de passage à Paris. Il est probable, comme le souligne Danielle Donet-Vincent, que le bagne a été l'un des sujets abordés lors des échanges avec le responsable salutiste Albin Peyron, qui plaça Charles Péan, polyglotte, à la disposition du général⁸.

L'Armée du Salut est pressentie par l'État français pour servir d'intermédiaire auprès des bagnards de la colonie de Guyane. En remplacement de la candidature du colonel Baar, de nationalité anglaise, qui ne convient pas à l'administration française, le major Charles Péan se rend sur place en 1928. Il découvre durant son séjour l'existence effroyable de 12 000 bagnards qui survivent et de 2 400 libérés, en presque totale déchéance.

6 D. DONET-VINCENT, 1992, p. 139.

7 *Ibid.*, 1992, p. 78 et 2003, p. 316. Elle donne cette information, confirmée par les documents personnels et les dires de Péan lui-même.

8 *Ibid.*, 1992, p. 79.

Péan revient malade au Havre, le 13 septembre 1928 au matin, à bord du navire *Pérou*⁹. Son état de santé se dégrade, l'obligeant à s'arrêter durant quelques mois, ce qui lui permet de préparer l'édition du livre *Terre de Baigne* pour lequel il a le soutien du commissaire salutariste Albin Peyron. En février 1929, Péan rencontre le premier forçat libéré revenu officiellement de Cayenne¹⁰. Les cas de retours légaux sont rarissimes. Il faut pour que l'ancien forçat y parvienne une aide financière substantielle de la famille afin d'acheter le titre de transport par bateau, ce qui est rarement le cas. La congrégation aura à gérer de façon récurrente ce point, qui se pose comme une difficulté majeure.

L'Armée du Salut s'investit dans le projet d'aide aux forçats. Ainsi, en juin 1929, le commissaire Peyron réunit le comité d'honneur des œuvres sociales de l'Armée du Salut et fait approuver le projet d'œuvre de Cayenne¹¹. Péan, dans une lettre qu'il adresse au ministre des Colonies, indique que le prix du billet pratiqué par la CGT de Guyane au Havre, en 3^e classe, est de 1 762,60 francs (soit l'équivalent de 1 065,42 €) ce qui, pour un ancien bagnard, obère tout espoir de retour¹².

Le charisme de Péan dérange-t-il ? Obéissant à sa hiérarchie, sa nomination à Alès en 1930, puis à Nice dès la fin 1930 et pour deux ans, l'éloigne de Paris et l'oblige à une certaine léthargie. Le 8 février 1933, la 3^e délégation de la congrégation relance l'œuvre du baigne. Péan sent qu'il faut mobiliser l'attention du grand-public. Autorisé par Peyron à reprendre le dossier, il se lance dans une tournée de conférences. Péan indique dans un ouvrage qu'il se rend alors au Havre¹³. Une recherche dans la presse n'a pas permis de trouver mention de la conférence, pas plus qu'un compte rendu de la rencontre. A-t-elle eu lieu en toute confidentialité ? Ceci va à l'encontre même du souhait de départ de motiver l'attention du public. Une recherche élargie aux mois suivants, puis à l'année d'après, n'a pas plus donné de résultat.

L'année 1933 est d'importance pour l'Armée du Salut. Elle est officiellement autorisée à travailler sur le terrain auprès des détenus. Selon le récit que Péan en fait lui-même¹⁴, il crée, lors de ce 2^e voyage, la colonie agricole de Montjoly et son élevage de porcs, au bénéfice des bagnards, grâce à ses connaissances en agronomie tropicale. Il crée également une pêcherie, monte un foyer à Saint-Laurent et une ferme (domaine des Sables blancs). Les productions agricoles, l'approvisionnement en poissons, en viandes et légumes frais de Cayenne, ainsi que la vente de souvenirs et de papillons, assurent aux détenus un revenu qui, au bout de quelques années, peut contribuer au paiement du billet de retour vers la France.

Dès 1933, le commissaire Peyron avait obtenu l'autorisation de lancer la « Journée du Bouton d'Or » qui est une collecte nationale. Le responsable de la congrégation souhaite que Péan se charge de cette manifestation en quadrillant l'hexagone¹⁵. L'événement national intervient le 16 juin 1935, mais il ne semble pas, au regard de la presse locale, que Péan soit venu au Havre à cette occasion.

La presse locale fait enfin mention de la venue, le 22 mars 1936, de l'enseigne Charles Péan, pour une première conférence, avec projections lumineuses, le 27 mars.

9 C. PÉAN, 1973, p. 146 et 1965, p. 189 ; *Journal du Havre*, 13 septembre 1928, p. 5.

10 *Ibid.*, 1973, p. 165.

11 *Ibid.*, 1948, p. 139.

12 *Ibid.*, 1965, p. 241.

13 Conférence avec projections : PÉAN, 1948, p. 148.

14 C. PÉAN, 1935, p. 125 et 169.

15 *Ibid.*, 1973, p. 207.

La séance est présidée par Marc Simon, gouverneur honoraire des colonies¹⁶. Une seconde séance intervient le 1^{er} avril. Le compte rendu qui est fait de cette soirée dans *Le Petit Havre* du 2 avril, laisse deviner que ce sont là les premières interventions de ce salutiste au Havre.

Trois points sont présentés par le major Péan¹⁷ comme particulièrement problématiques pour préparer le retour des libérés vers La France :

- D'une part, la nécessité pour l'Armée du Salut de prendre contact avec la famille et de juger de son état d'esprit.
- D'autre part, le prix du billet qui, en 1936, est de 1 850 francs (soit l'équivalent de 1 453,73 €)¹⁸.
- Enfin, l'acheminement des libérés depuis les ports de débarquement jusqu'à des lieux autorisés.

Péan accueille à plusieurs reprises les libérés à la descente des navires. Le premier convoi de retour aurait été organisé en février 1935 depuis la Guyane : trois hommes débarquent du paquebot *Flandre*, à Saint-Nazaire, et 67 libérés arrivent au Havre par le même paquebot, accueillis à leur descente, justement, par Charles Péan. Ils sont très rapidement acheminés jusqu'à Paris grâce à un wagon de 3^e classe¹⁹. La donnée, émanant de Péan lui-même, a par conséquent été reprise dans nombre d'ouvrages successifs, jusqu'aux plus récents. Je ne suis pas parvenu à confirmer ce fait, malgré une recherche dans la presse havraise.

Pour sa part, le *Victory books* n° 11²⁰ indiquerait le retour d'un premier groupe de 67 libérés en février 1936. Une nouvelle recherche dans la presse locale sur l'année 1936 ne donne pas plus de confirmation.

En revanche, j'ai trouvé le retour, le 22 janvier 1938, de libérés qui débarquent du paquebot *Flandre*, au Havre²¹. Si *Le Journal du Havre* reste muet sur l'événement, en revanche, *Le Petit Havre* relève, dans la rubrique des « Nouvelles maritimes », la présence d'anciens bagnards à bord du navire²² et publie un article détaillé du journaliste Bénard sur l'arrivée de ces libérés, accompagnés du capitaine salutiste Charles Péan.

Les anciens bagnards vont encore passer la fin de la nuit à bord, puis débarquer très discrètement, le dimanche matin, pour rejoindre Paris par la gare du Havre. Un reporter-photographe se trouve à leur arrivée en gare Saint-Lazare. Il prend plusieurs photos du cortège. Le lundi 24 janvier, *Le Journal du Havre* reste amnésique sur ce rapatriement, tandis que *Le Petit Havre* publie en première page une photo du reporter parisien²³.

16 Compte rendu dans Id., 28 mars 1936.

17 C. PÉAN, 1973, p. 213.

18 Si certaines conditions d'accueil en France sont réunies, l'État, en 1937, prend en charge les trois-quarts du prix du billet de retour et les frais annexes (D. DONET-VINCENT, 1992, p. 117)

19 C. PÉAN, 1948, p. 217 et 221.

20 Publication anglaise de l'Armée du Salut.

21 Leur nombre varie : 63, selon *Le Petit Havre*; 23 janvier 1938, p. 2, et 60, p. 3.

22 *Le Petit Havre*, 23 janvier 1938, p. 2 et 3.

23 *Le Petit Havre*, 24 janvier 1938, p. 1.

Retour au Havre par le *Flandre*, le 22 janvier 1938, de bagnards libérés

Leur peine terminée...
**Soixante bagnards
sont rentrés cette nuit
à bord du « Flandre »**

Le capitaine Péan
de l'Armée du Salut
qui les accompagne
nous dit ce que pourra
être désormais leur sort

Un brouillard mêlé de crachin s'acharne sur le port. Sur les quais et bassins, les feux sont cerclés d'un halo. Samedi soir... on danse à Saint-François, cependant que, rares, des voitures traversent l'île si et vers le quai d'Escale.

Le *Flandre* vient d'accoster, doucement, masse lumineuse dans la brume où s'éteignent le tintement de la cloche et le mugissement monotone de la si-

Le Petit Havre, 23 janvier 1938, p. 2.

Photo de presse des libérés revenu par le *Flandre*, lors de leur arrivée en gare Saint-Lazare, le 23 janvier 1938



La photo est parfois légendée par erreur comme un retour de 1953 (courtoisie, coll. privée).

L'entrée en guerre de la France, le 3 septembre 1939, gèle l'ensemble du processus de rapatriement esquissé peu avant par la congrégation. Il n'est plus question de retour. Avant même que la guerre ne s'achève, le gouvernement se préoccupe de nouveau de liquider le bagne de Guyane et de faire revenir les derniers forçats²⁴, sans toutefois abandonner l'idée de bagnes ailleurs, au Sahara ou à Madagascar²⁵. De son côté, Charles Péan, dès novembre 1945, avait répondu à l'invitation du ministre des Colonies pour repartir en Guyane, ce qui se concrétisa peu après par un ordre de mission pour Cayenne.

LES RETOURS EN FRANCE DES BAGNARDS LIBÉRÉS APRÈS 1945

La première Assemblée constituante décide le rapatriement des derniers condamnés, le gouvernement prenant à sa charge les trois-quarts du prix du billet retour, le quart restant à la charge du libéré, le comité de patronage aidant les indigents²⁶. Chaque libéré est prévenu individuellement. Ceux ne bénéficiant pas d'une mesure de grâce continueront à purger leur peine dans un centre pénitentiaire en France. Le « grand organisateur des convois après-guerre », comme le nomme Danielle Donet-Vincent, souvent oublié des narrations, est le major salutiste Waëly. Il présida avec efficacité au fonctionnement du comité de patronage des libérés, à l'application des plans réfléchis par le médecin-colonel Sainz et Charles Péan, à la constitution des groupes de rapatriés et à la planification de leur départ²⁷.

Les évasions de relégués du bagne de Guyane, ont été étudiées²⁸. En revanche, les tentatives de retours transatlantiques n'ont pas fait l'objet d'une synthèse. Du fait du prix prohibitif du billet pratiqué par la CGT, plusieurs passages clandestins ont été sanctionnés²⁹. J'ai cherché dans les délibérations du conseil de direction de la CGT la mention d'une prise en charge partielle du prix du billet de retour des libérés. Je n'ai pu en trouver trace, alors que d'autres demandes de réduction ou d'exonération sont étudiées et validées par la direction³⁰.

Les recensements des établissements pénitentiaires de Guyane conservés aux ANOM, indiquent au 8 avril 1946, 992 libérés, mais 2 370 hommes rapatriables³¹. À l'audition des retours pris en charge, partiellement, puis totalement par l'État, les anciens forçats jusqu'alors égayés en forêt dans les placers ou à la chasse aux papillons rares, vont faire savoir leur intention de rapatriement³².

Selon Péan, 25 hommes arrivent au Havre le 12 décembre 1946, par le *Colombie*³³. Cette donnée sera largement reprise, mais sans vérification, par les auteurs suivants. Un contrôle dans la presse havraise ainsi que dans les archives de la CGT n'a jusqu'à

24 Fin février 1944, De Gaulle envisagea un temps de déporter les collaborateurs avérés aux Îles du Salut.

25 D. DONET-VINCENT, 2003, p. 390.

26 *Ibid.*, p. 402.

27 *Ibid.*, 1992, p. 137 et 2003, p. 403.

28 M. PAYOT, 2004 et J-L. SANCHEZ, 2014b.

29 Le forçat libéré É. Deschamp (parfois écrit Descamp), monté clandestinement à bord du navire de la CGT *Flandre* venant des Antilles se fait arrêter au Havre lors de son débarquement (*Le Petit Havre*, 1928, p. 3) ; le relégué D. Cabani, caché à bord du *De La Salle* en provenance de Guadeloupe, est arrêté à son débarquement au Havre, le 24 octobre 1938 (*Journal du Havre*, 1938) ; une exception rocambolesque est à noter pour le bagnard R. Vaudé (30 ans) qui, monté clandestinement à bord du navire *De La Salle*, lors de l'escale à Cristobal, devina à l'arrivée à Saint-Nazaire (22 avril 1938), que le commissaire de bord avait appris sa présence. Il quitta discrètement le navire (en sautant à la mer ?) et ne put être arrêté (*Le Petit Havre*, 1938, p. 2).

30 Archives French Lines.

31 ANOM, série H 2081, *vide* D. DONET-VINCENT, 2003, p. 399.

32 *Id.*, COL H 5357, aimablement signalé par Gilles Poizat, *in litt*, novembre 2019.

33 C. PEAN, 1969, p. 166 et 1948, p. 335.

présent pas permis de confirmer cette information qui est, par conséquent, sujette à caution³⁴.

Certaines autorités politiques s'inquiètent des possibles difficultés de réinsertion des anciens bagnards. Les réadaptations sont parfois douloureuses et les responsables de l'Armée du Salut ne s'en cachent pas. Pour répondre à cette inquiétude, les services de l'Identité judiciaire enquêtent en 1947 sur les 800 libérés, rapatriés avant-guerre : à cette date, le tiers est mort de vieillesse ou de maladie et seulement 38 hommes ont eu de nouveau affaire avec la justice et un pour affaire criminelle, ce qui autorise à dire qu'il y a une relative réussite dans le programme de réinsertion³⁵. Le programme de rapatriement est de toute façon lancé et il ne peut plus être arrêté, même si, financièrement, ces retours sont onéreux. Selon les tarifs officiels pratiqués par la CGT en 1947, le prix du billet de 3^e classe, sur un paquebot, est de 14 335 francs et de 13 940 francs (soit respectivement 813,32 € et 790,90 €) sur un cargo³⁶.

En se référant de nouveau aux données de Péan, il est dit que du *Colombie* débarquent, le 6 mars 1947, au Havre, 800 passagers, dont 53 libérés³⁷. Encore une fois, la presse havraise n'en fait pas écho, pas plus que le rapport officiel de voyage.

Péan mentionne aussi l'arrivée au Havre, par le *Colombie* de 51 libérés en juin de la même année³⁸. Si l'information n'apparaît pas dans le rapport officiel de voyage conservé dans les archives de la CGT, en revanche, le *Havre Libre* se fait le porte-parole de cet événement, sous la forme d'un article dithyrambique, passé en page 2, qui insiste sur l'arrivée le 30 mai, de 50 libérés de Guyane, revenus avec 957 passagers. La rédaction de l'entrefilet n'est pas sans interroger : dans ces 50 libérés, 17 resteront en France, les autres n'étant venus que pour « passer des vacances, en France, dans leurs familles » avant de repartir en Guyane où, en tant que fonctionnaires, commerçants ou employés, ils y ont leurs habitudes³⁹.

Mention de l'arrivée au Havre de 50 libérés par le *Colombie*, le 30 mai 1947

Le "COLOMBIE" a ramené 50 forçats libérés de Cayenne

Venant de Colon, le paquebot français « Colombie », de la Compagnie Générale Transatlantique, est arrivé dans notre port samedi, à 15 h. 30, et s'est amarré au ponton pier.

Parmi les 957 passagers, ce navire avait à son bord 50 forçats libérés de Cayenne. Parmi ceux-ci, 17 reviennent en France définitivement, mais, étant interdits de séjour, ils ont été dirigés, après avoir été entendus par les services de la Police Judiciaire, vers la ville qui leur est désignée. Les autres, libérés depuis longtemps déjà, sont maintenant installés à Cayenne, où ils sont devenus des fonctionnaires, des employés, des commerçants. Ils passeront leurs vacances en France, dans leurs familles, puis regagneront la colonie où ils reprendront l'existence qu'ils ont librement choisie. Ainsi, ces hommes ont oublié leur passé et ont recommencé une existence nouvelle toute de droiture, de courage et d'honnêteté, si l'on s'en rapporte aux déclarations de certains passagers qui sont parfaitement au courant de la situation de ces hommes. Pourquoi pas, après tout ? Ils ont pris, hier matin, l'express de 8 h. 30 pour Paris, mêlés aux voyageurs et accompagnés de militantes de l'Armée du Salut. Oui, en effet, c'est bien la liberté qui commençait pour eux.

Havre Libre, 2 juin 1947, p. 2.

34 Archives French Lines, réf. 1997 004 4973.

35 P. DUFOUR, 2006, p. 341.

36 Archives French Lines, réf. 1997 004 11 133.

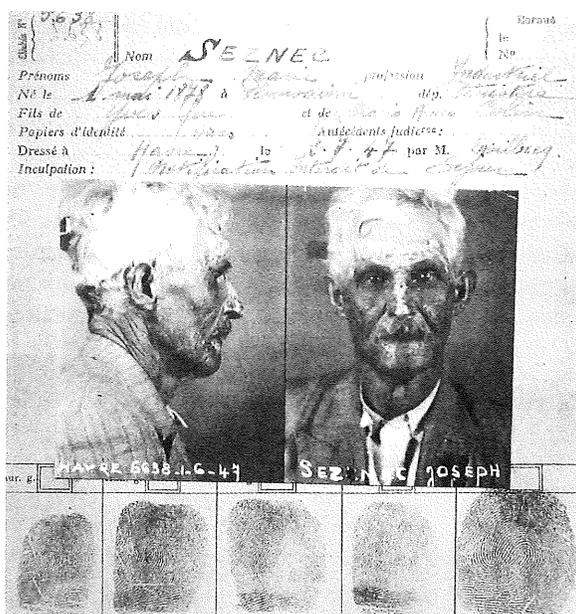
37 C. PEAN, 1948, p. 335.

38 *Ibid.*, 1948, p. 340.

39 *Havre Libre*, 1947, p. 2.

Il n'aura échappé à aucun chercheur qu'entre la donnée de Péan – 51 libérés débarqués – et le chiffre du *Havre Libre* – 50 libérés – il manquait un homme. Le même journal avait fait la première page de cette information spectaculaire et vendeuse. Le bagnard gracié Joseph Sez nec, à bord lui aussi du *Colombie*, avait disparu avant le débarquement. Il est « kidnappé sur l'Abeille XVI, débarque au Sémaphore et disparaît dans la nuit »⁴⁰. En fait, pour éviter le flot des journalistes qui l'attendaient à la coupée, les autorités portuaires autorisèrent le transfert de Sez nec à bord d'un remorqueur, dans la perspective d'une remise aux officiers de l'Identité judiciaire, afin d'établir, au commissariat du Havre, sa fiche biométrique⁴¹. Il sera, tard dans la nuit, conduit jusqu'à une auberge d'Oudalle, près du Havre, pour y retrouver sa famille, avant de partir au matin, vers Plourin (Bretagne)⁴².

Fiche de police de Joseph Sez nec, réalisée lors de son passage par Le Havre, à la suite de son retour de Guyane, le 30 mai 1947 sur le *Colombie*



La fiche, établie le 2 juillet 1947, se trouvait dans le fichier central du commissariat du Havre. Elle a été volée fin 1990. La totalité du fichier a été légalement détruit au début des années 2000.

En juillet 1947 d'après Charles Péan⁴³, 40 hommes dont cinq Syriens et un Nouméen (Néo-Calédonien) débarqueraient au Havre, mais la presse ne confirme pas ce fait. Il en serait de même le 6 décembre, avec cette fois 25 libérés – parmi lesquels douze Nord-Africains – qui arriveraient au Havre.

L'année 1948 est marquée par la gratuité des retours pour tous, ce qui va entraîner un afflux de demandes. À la requête de Péan, le préfet de Guyane prend deux arrêtés qui fixent les départs par ancienneté de séjours, et dont les directives sont fournies par le comité de patronage en fonction des ressources des libérés.

40 *Havre Libre*, 2 juin 1947, p. 1 et 2.

41 *Paris-Normandie*, 2 juillet 1947, p. 1 et 2.

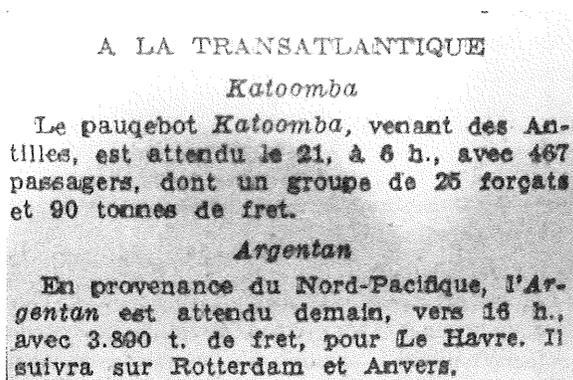
42 *Id.*, 3 juillet, 1947, p. 3.

43 C. PEAN, 1948, p. 340.

De nouveau, Péan indique que le 10 janvier de cette même année, le *Colombie* débarque sept libérés au Havre et dix-huit à Marseille. Puis vingt-six libérés arrivent en février, et vingt-quatre en avril⁴⁴, mais aucun de ces rapatriements, aux dates indiquées, n'est confirmé par une mention dans la presse havraise.

Le *Colombie* ayant besoin de réparations, dès 1946, la direction de la CGT avait souhaité, pour maintenir une liaison avec les Antilles, affréter un navire. Le choix se porte sur le paquebot panaméen *Katoomba*. Mention de ce désir est faite dans les délibérations du conseil d'administration de la CGT⁴⁵. Le navire *Katoomba* est parfois considéré comme un navire de la CGM⁴⁶ parfois non⁴⁷. Paradoxalement, le livre sur l'histoire de la flotte de la CGT ne fait pas plus référence à l'affrètement ou la consignation du *Katoomba* par la CGT⁴⁸. Dans les archives de la CGT, ce paquebot est indiqué comme « navire étranger, affrété en *Time-Charter* et transféré au point de vue de l'exploitation de la DTM à la CGT le 22 avril 1948 à minuit »⁴⁹. Pendant presque une année le *Katoomba* sera donc exploité par la CGT. Reprenant le service jusqu'alors assuré par le *Colombie*, le *Katoomba* transporte 25 bagnards libérés depuis la Guyane jusqu'au Havre, port dans lequel il entre le 21 avril 1948, à 6 h, avec 467 passagers et 90 tonnes de fret⁵⁰.

Arrivée du navire *Katoomba* avec 25 libérés, le 21 avril 1948



Havre Libre, 20 avril 1948, p. 2.

1949 serait marqué, selon les informations rapportées par Mme Donet-Vincent, par plus de 500 rapatriements, mais la plupart des retours se font par Bordeaux ou Casablanca, et aucun ne semble s'effectuer par Le Havre. Et il en sera de même pour 1950. Au fil des mois et des années, les retours s'effectuent en vidant la Guyane de ses anciens libérés, à tel point que, par lettre du 5 novembre 1952, le préfet de Guyane autorise le départ du dernier couple de salutistes en charge des retours.

Il reste, selon ce même préfet, des effectifs restreints de « détenus » rapatriables. Pour les libérés, l'estimation porte sur 250 hommes, parmi lesquels ceux qui se sont intégrés à la vie guyanaise, ceux qui sont restés trop longtemps pour revenir et, bien-

44 C. PEAN, 1948, p. 341.

45 Archives French Lines, *Katoomba*, p. 282.

46 www.messageries-maritimes.org › *katoomba*

47 J. LANFANT, 1979, p. 276.

48 L. TRIHAN, 1991, p. 340.

49 Archives French Lines, réf. 1997 004 11 133.

50 *Havre Libre*, 20 avril 1948, p. 2.

sûr, les malades incurables qui sont consignés sur place sans espoir de retour. Dans les premiers mois de l'année 1953, le service des passages de la CGT, au Havre, après notification à la direction technique – service de l'exploitation –, s'inquiète auprès de la direction de l'armement à Paris, de la nécessité de trouver un navire pour assurer le rapatriement des libérés et des forçats en cours de peine car, pour ces derniers des installations spéciales sont à ménager dans l'entrepont⁵¹, après obtention de la dérogation nécessaire, attribuée par la Marine marchande. Au mois d'avril puis de mai, le choix définitif s'arrête sur le *San Mateo*, en échange du *San Jose*, évoqué un temps⁵².

C'est, d'après les documents officiels que j'ai consultés, non le 1^{er}, mais le 9 août 1953 que le dernier convoi de rapatriés (libérés et bagnards en cours de peine) quitte, non pas Cayenne, mais les îles du Salut⁵³, sur le navire *San Mateo*, affrété spécialement par l'Armée du Salut auprès de la CGT pour les libérés⁵⁴. L'arrivée est prévue en métropole avec une escale à Bordeaux le 21 août⁵⁵, Nantes, les 26/29 et une arrivée au Havre le 31 août, pour son déchargement. À l'issue de ces opérations, le navire sera désarmé. À bord, se trouvent 3 066 tonnes de fret, une cargaison qui permet d'éponger les frais de navigation : on y note, entre autres, 1 398 tonnes de rhum, 1 310 tonnes de sucre et 297 tonnes d'ananas. Il y a surtout les derniers bagnards (36 relégués collectifs, 22 transportés) et 30 libérés. Les chiffres sont ceux communiqués entre le Garde des Sceaux et le préfet de Guyane⁵⁶. Attendu quai de Gironde, poste 3-4, le cargo arrive le 31 août, acheminé quai de Garonne, poste 2-4. En dépit de la présence de Charles Péan, les hommes touchent, ce jour-là, le sol de la métropole dans la plus parfaite indifférence générale : pas un mot dans la presse locale⁵⁷.

LE SINUEUX CHEMIN DE L'HISTOIRE, ENTRE DÉSINFORMATION ET COMMUNICATION

En nous limitant à deux idées forces, et sans tomber dans la schématisation outrancière, il n'est pas exagéré d'admettre :

- 1- Que de la Guyane émane une image détestable de terre de punition, peuplée au gré du déversoir de l'État par les assassins et les repris de justice les plus vils.
- 2- Que, malgré la dette payée à la société par l'exécution de la peine en Guyane, la nature scélérate entache toujours la personnalité des anciens condamnés.

Il n'est donc pas hors de propos d'avancer l'hypothèse qu'avant-guerre, l'opinion publique, par le vecteur de déclarations clairement verbalisées, ou pire, par des non-dits pesant de sens, n'est alors pas prête à accepter le retour de bagnards libérés.

Quant à l'après-guerre, la population, sous la pression des rationnements qui ont toujours cours⁵⁸ et des difficultés de logement, hésite à accepter de partager des res-

51 Sont également à prévoir, pour 88 forçats maximum, les bannettes pour une vingtaine de gardiens (sous la responsabilité du chef de convoi, fonctionnaire du ministre de la justice, M. Faggianelli), ainsi qu'un personnel navigant supplémentaire de cinq personnes, y compris un médecin, au tarif global estimé à 250 000 francs le voyage. Finalement ils seront six (un infirmier, un cuisinier, un aide-cuisinier, un boulanger, un garçon et le médecin, non compris son épouse, autorisée à l'accompagner gratuitement). Les montants des dépenses afférentes à l'embarquement du personnel supplémentaire s'élèveront à 1 400 000 francs (Archives EPCC French Lines, réf. 1997 004 11 133).

52 Archives French Lines, réf. 19997 004 6657.

53 Id., réf. 1997 004 11 133.

54 Ce navire, durant ce voyage, sous le commandement du capitaine Jean Garnier, porta assistance au navire panaméen *Dodecanese*, tentant un remorquage, malgré les conditions de mer difficiles.

55 *Paris Normandie*, 22-23 août 1953, p. 8 : 80 bagnards condamnés sont acheminés à la prison de Fresnes, 30 sont libérés.

56 Cf. J.-L. SANCHEZ, 2014a, l'abolition de la relégation en Guyane, note n° 36.

57 *Havre Libre*, 1953, p. 2.

58 Au Havre, le sucre, le riz et le beurre seront rationnés jusqu'en décembre 1949 ; le café est en vente libre à partir de janvier 1950 mais livraison tous les quinze jours et au prix de 650 francs le kg.

sources qui n'arrivent pas en quantité suffisante sur le marché. Danielle Donet-Vincent esquisse clairement cette voie : « Les difficultés matérielles étaient énormes : nourriture encore rationnée, logements rares et chers, travail de reconstruction énorme »⁵⁹.

Je confirme, à la lumière des informations croisées dans la presse locale havraise, que les blessures profondes et douloureuses de la guerre, auxquelles se surajoute la présence aux portes de la ville des contingents de l'armée américaine (« camps cigarette »), ne sont pas compensées par la joie de la Libération et le retour à une liberté promise. Les tensions qui se découvrent, sous-tendues par le rationnement de la plupart des denrées quotidiennes, se posent comme autant de barrières à la mise en œuvre d'un accueil populaire et pour l'épanouissement d'une compassion permettant aux libérés d'être tolérés, sinon acceptés.

Par conséquent, les normes morales, le contexte politique, économique et social, avant puis après-guerre, s'opposent à la construction mentale par le citoyen d'un pardon, en favorisant la réintégration des libérés. Pour ne pas surajouter aux difficultés du quotidien, les journalistes, eux-mêmes en proie aux contradictions, écartelés entre la pulsion de raconter et le devoir à minimiser, n'évoquent pas le retour des anciens bagnards par le port du Havre. Au mieux, les articles racontent l'histoire du bagne, sans entrer dans le détail du retour des convois⁶⁰. Si d'aventure, les quotidiens havrais relatent un retour de forçats, le décor est le port de Nantes ou de Bordeaux.

D'ailleurs, n'est-ce effectivement pas une gageure que de faire traverser cette ville meurtrie par des hommes au passé lourd et à l'image négative ? *A contrario*, est-ce moralement raisonnable que d'infliger à ces hommes déçus, cette image première d'une France dévastée, qui a basculé dans la guerre et peine à se relever ?

Certains législateurs influents pensaient impossible le retour des bagnards et la réinsertion des libérés sur le sol métropolitain. La pure vérité sur le bagne puis le retour des libérés n'a été dite ni par les politiques, pour éviter les remous sociaux, ni par les acteurs de terrain, par peur des oppositions féroces. Charles Péan lui-même, au dire de Danielle Donet-Vincent mettra 45 ans avant d'oser publier son livre *À Dieu Vat !* dans lequel il dévoile quelques-unes des pressions hiérarchiques ou politiques qu'il a pu subir⁶¹. Bien qu'acteur incontournable de l'Armée du Salut, il n'est pas libre de sa communication publique. L'avant-propos de son livre *Le salut des parias* indique que si les faits sont authentiques, les dates et les noms ont été changés, pour éviter les scandales⁶². Ceci nous amène donc à revenir sur le hiatus qui existe entre les dates mentionnées dans ses ouvrages à propos du retour des libérés par le port du Havre, dont le total se monte à dix, alors que les retours dont j'ai pu retrouver la trace officielle et confirmer les dates, ne dépassent pas quatre. Péan a-t-il exagéré volontairement, ou mélangé par erreur les données ? Est-ce par une stricte obéissance à sa hiérarchie, qu'il modifie les décomptes et joue sur les dates de retour, dans ses divers ouvrages ?

Finalement, les archives de l'administration pénitentiaire étant, au dire des responsables eux-mêmes, assez parcellaires et incomplètes sur les derniers temps du bagne, sur quelles données fiables le chercheur peut-t-il s'appuyer pour chiffrer le retour des libérés et apprécier le travail d'accompagnement des bagnards par les salutistes ?

59 D. DONET-VINCENT, 2003, p. 404.

60 *Havre Libre*, 3 mars 1948, p. 1.

61 C. PEAN, 1973, *vide* D. DONET-VINCENT, 2003, p. 317.

62 *Ibid.*, 1935, p. 20.

La liquidation du bagne, et le retour des libérés qui s'ensuivra, est le résultat d'un long et difficile travail de sensibilisation, dynamisé par le député guyanais Gaston Monnerville et conforté sur le terrain par Charles Péan, officier de l'Armée du Salut. Il aura alors fallu attendre seize années, entrecoupées par quatre années de la guerre – un enfer généré par les représentants locaux du gouvernement de Vichy et les autorités pénitentiaires locales – pour que le bagne ferme ses portes.

En Guyane, le tarissement du bagne et le départ des forçats provoquent une profonde modification des structures économiques locales qui vivaient jusqu'alors aux dépens des bagnards. D'ailleurs, le rapport d'inspection établi en 1946, qui va servir de faire-valoir à la direction des affaires politiques des Colonies, insiste sur le fait que « le bagne a continué à contribuer pour une large part à la vie économique » de la Guyane⁶³.

**Départ du Havre, le 15 décembre 1950, par le *Gascogne*,
de colons polonais et chinois pour la Guyane**

**Des « Displaced
Persons »
sur le « Gascogne »**

Partant hier après-midi pour son habituel voyage sur les Antilles, le paquebot français GASCOGNE, de la Compagnie Générale Transatlantique emportait à son bord, parmi ses passagers, une trentaine d'apatrides, composés en majorité d'agriculteurs polonais.

On pouvait aussi noter la présence de quelques sujets chinois, commerçants et étudiants.

Ces émigrants se rendent à Cayenne.

Havre Libre, 16-17 décembre 1950, p. 2.

N'est-il pas paradoxal de noter qu'à la perte des bagnards sera substitué le 15 décembre 1950, au départ du Havre et sur le *Gascogne*⁶⁴, un apport de bras serviles, par un convoi de migrants Polonais et Chinois pour la Guyane : une colonisation d'un autre temps, à destination d'une colonie pourtant devenue depuis 1946, un département d'Outre-Mer⁶⁵.

THIERRY VINCENT⁶⁶

Archives municipales du Havre

⁶³ D. DONET-VINCENT, 2003, p. 407.

⁶⁴ Archives French Lines, réf. 1997 004 5058.

⁶⁵ *Havre Libre*, 16-17 décembre 1950, p. 2.

⁶⁶ Mes remerciements appuyés vont à Danielle Donet-Vincent pour sa disponibilité. Il m'est agréable de remercier Marie-Anne Du Boullay, directrice, et Natacha Potéreau, responsable des archives de l'EPCC *French Lines & Compagnes Patrimoine maritime et portuaire*. Merci également à Sylvie Drago, responsable des collections et des archives, Directions communication et Action culturelle, Patrimoine culturel Chambre de commerce et d'industries de Marseille-Provence. Merci aussi à Julia Dumoulin-Rulié, conservatrice, Musée Ernest Cognacq, Saint-Martin de Ré. Enfin, mes remerciements vont à Gilles Poizat, chargé des fonds de l'Administration pénitentiaire coloniale et de la Guyane-ANOM, à Pierre Beaumont, directeur des Archives municipales du Havre, ainsi qu'à Georges Rech, directeur des Archives territoriales de Guyane, Cayenne.

Sources

- Journaux aux Archives municipales du Havre.

Journal du Havre, 1928-1938.

Havre libre, 1947-1953.

Le Petit Havre, 1928-1938.

Paris-Normandie, 1947-1953.

- Documents d'archives EPCC French Lines & Cies.

Bulletin de la CGT (1914-1961).

Délibérations des conseils d'administration de la CGT (1937-1952).

Délibérations des conseils d'administration de la CGT (1944-1948), ligne de la Guyane, Déréquisition de la flotte, Lettre, Paris, 26 avril 1948, réf. 1997 004 11 133.

Journal de la Marine marchande et de la navigation aérienne (1946-1953).

Katoomba, p. 281-309.

Procès-verbaux du comité de direction de la CGT (1936-1940).

Rapports de voyages du navire *Gascogne*. réf. 1997 004 5058.

Registres des procès-verbaux des assemblées générales de la CGT (1933-1939).

Bibliographie

BARBENÇON Louis-José, *Chronologie relative à la déportation, transportation et relégation française*, Criminocorpus (en ligne). *Les bagnes coloniaux, instruments de recherche*, Mis en ligne 01-01-2006, URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/142>.

DONET-VINCENT Danielle, *La fin du bagne 1923-1953*, Rennes, Éd. Ouest-France Université, coll. De mémoire d'homme, 1992, 191 p.

-, *De soleil et de silences : histoire des bagnes de Guyane*, Paris, La boutique de l'histoire éd., 2003, 550 p.

DUFOUR Pierre, *Les bagnes de Guyane*, Paris, Pygmalion S.A, Flammarion éd., Société Firmin Didot, 2006, 394 p.

JAFFRAY Roger, *La Compagnie Générale Transatlantique, armateur au cabotage Caraïbe, Antilles et Guyane, 1930-1992*, Paris, SEITEP éd., 2012, 244 p.

LANFANT Jean, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes 1851-1975*, Dunkerque, Éd. Graphic Foto, 1979, 279 p.

PAYOT Marianne, *C'était le bagne*, L'Express, Éd. en ligne, 2004, http://www.lexpress.fr/region/c-eacute-tait-le-bagne_489768.html.

PÉAN Charles, *Le salut des parias*, Paris, Gallimard éd., 1935, 220 p.

-, *Conquêtes en terre de bagne*. Strasbourg, Éd. Impr. alsacienne, 1948, 365 p.

-, *Le Christ en terre de bagne*, Yverdon (Suisse), Cornaz S.A. éd. impr., 1969, 205 p.

-, *À Dieu vat !*, Paris, Neuchâtel, Delachaux et Niestlé éd., 1973, 251 p.

SANCHEZ Jean-Lucien, *L'abolition de la relégation en Guyane française (1938-1953)*, Criminocorpus, Devoirs, politiques et pratiques de l'exécution des peines en France au xx^e siècle, 2014a, Mis en ligne 9-09-2014. URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/2727>.

-, *Les évasions de relégués au bagne de Guyane (xix^e-xx^e siècle)*, Criminocorpus, Les rebelles face à la justice, 2014b, Mis en ligne 13-11- 2014. URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/2837>.

TRIHAN Ludovic, *La compagnie Générale Transatlantique. Histoire de la flotte*, Barcelone, Glénat éd. Grenoble, 1991, 344 p.

