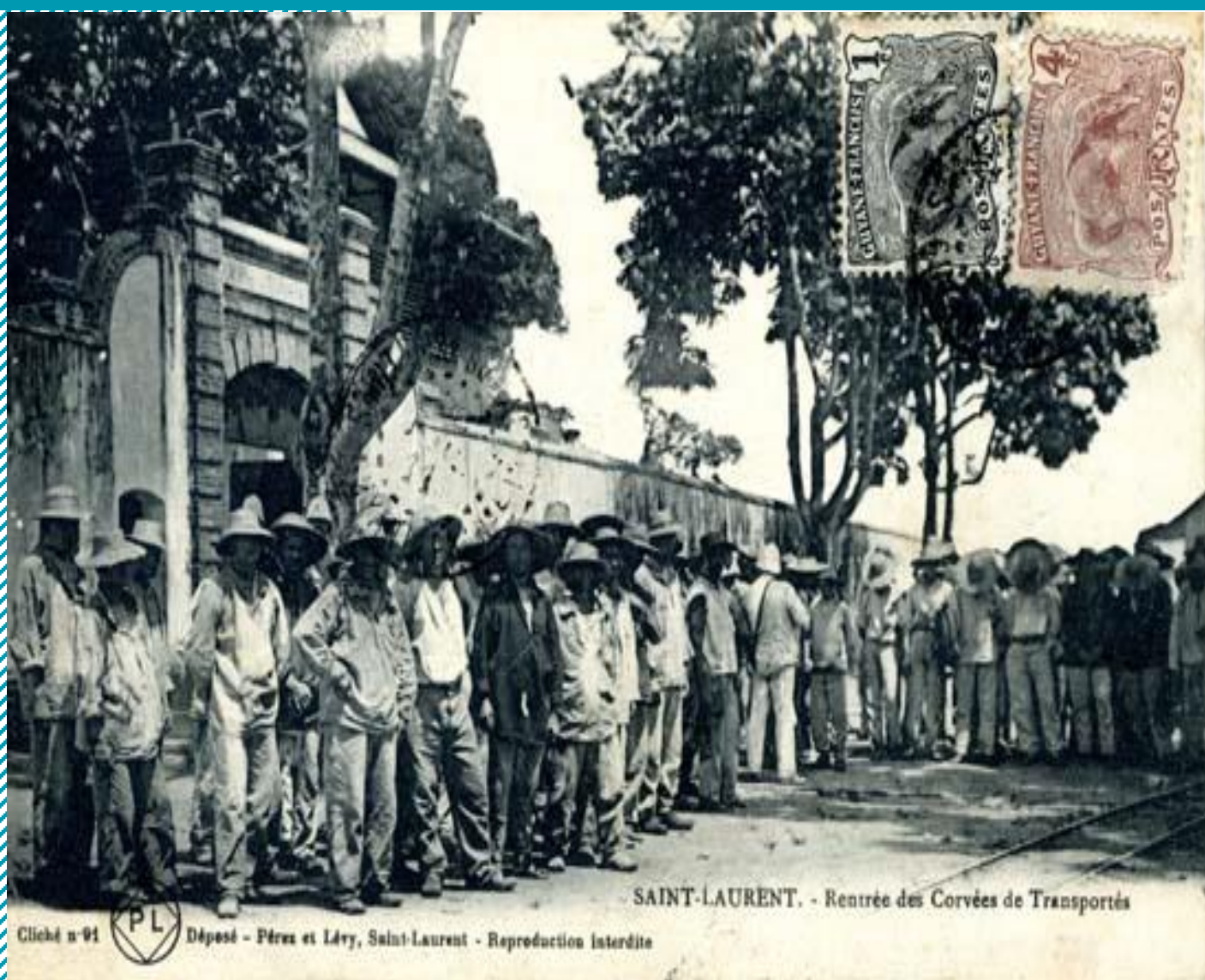


FOCUS

SAINT-LAURENT DU MARONI AU TEMPS DU BAGNE



Cliché n°91 (PL) Déposé - Pérea et Lévy, Saint-Laurent - Reproduction interdite

SAINT-LAURENT. - Rentrée des Corvées de Transportés

Dossier pédagogique

**Création: Léa Castieau,
Anne-Laure Dobros**
Service patrimoine, avril 2012
Relecture novembre 2018



Ville de
Saint-Laurent du Maroni
1949 - 2019



Ministère
Culture

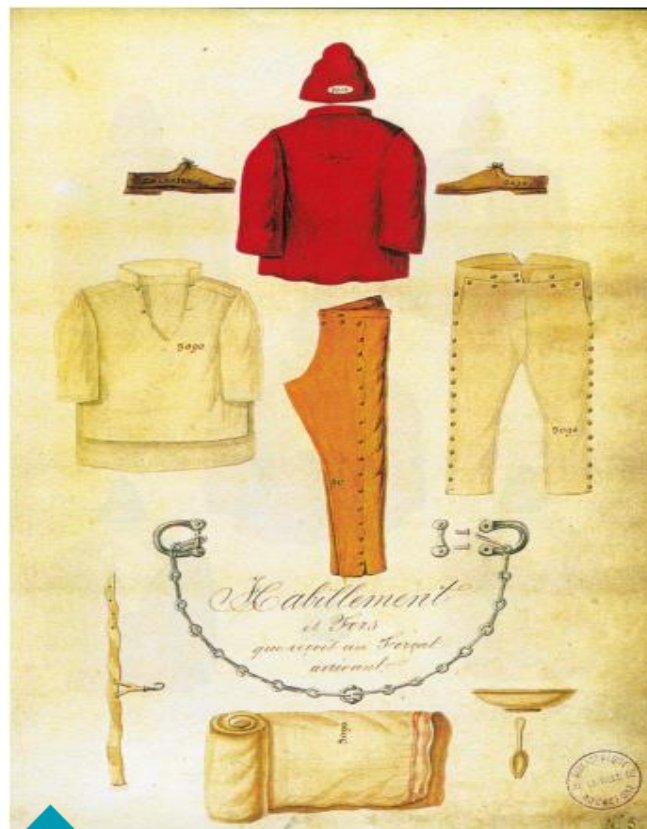
VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE

SOMMAIRE

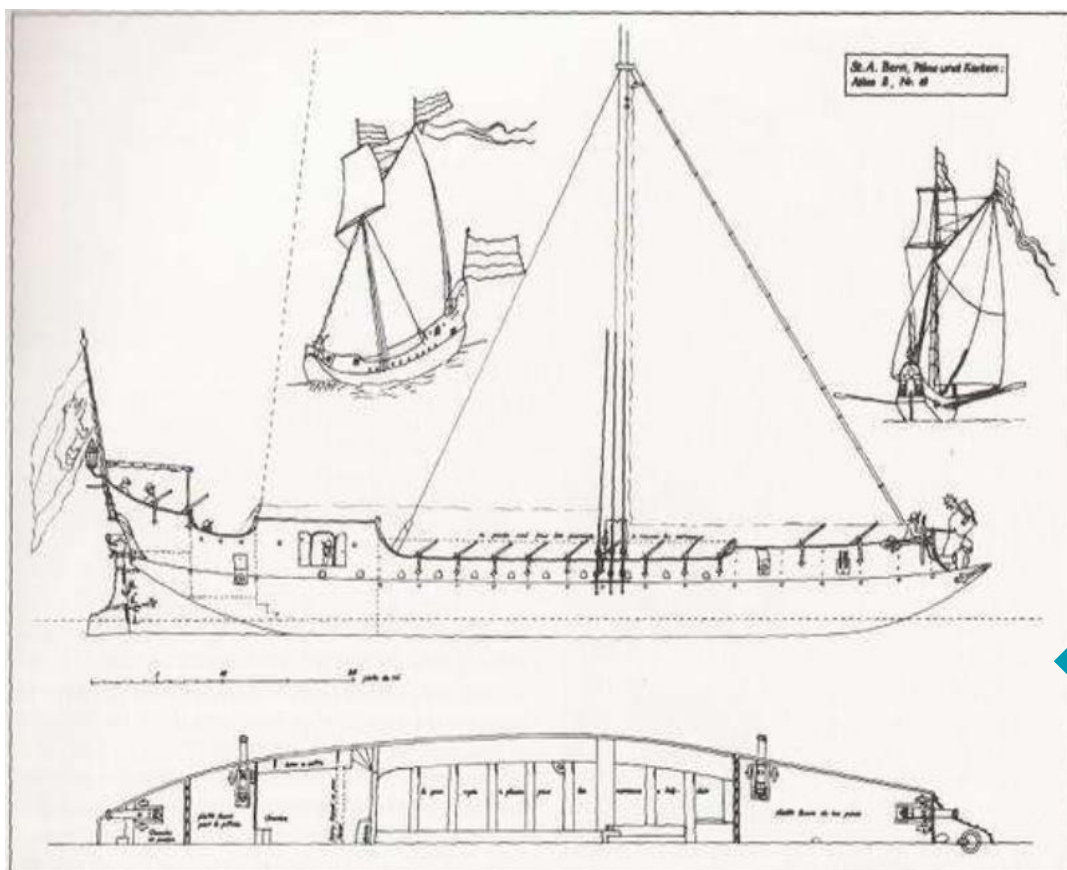
Les origines du bagne	P3
La commune pénitentiaire	P4
La construction de la ville	P5
Le quartier officiel	P11
Le quartier officiel	
Brique et cité-jardin	
Les échanges avec la ville	
Le principe de construction du Ministère des Colonies	
Les logements de surveillants	
Le collège Eugénie Tell-Eboué : le bagne des femmes	
L'église	
L'annexe mairie, ancienne banque	
Le quartier carcéral	P17
Le camp de la Transportation.....	P19
Les différentes catégories de bagnards	
La condamnation des transportés en métropole	
Le débarquement à Saint-Laurent du Maroni	
L'arrivée au camp de la Transportation	
La fiche anthropométrique	
L'ensemble cuisine, salle d'anthropométrie et chapelle	
La bibliothèque, ancienne case des surveillants et des porte-clés	
Case d'entrée droite, l'infirmerie	
Les douze cases	
La vie dans les cases , la nuit	
L'assigné et le garçon de famille	
La partie réclusion, la zone de punition	
La vie en extérieur, le jour	
La chronologie	P25
Les sources	P27
Le service patrimoine	P28

Les origines du bagne

1848 marque l'abolition de l'esclavage et la fin de la main d'œuvre gratuite dans les colonies. Six ans plus tard, la loi sur la Transportation (1854) ferme les bagnes portuaires de Toulon, Rochefort et de Brest pour envoyer les délinquants et criminels en Guyane française. Les galériens, les forçats deviennent les bagnards.



Extrait de *La légende noire du bagne. Le journal du forçat Clémens*. Editions Découvertes GALLIMARD – Albums, 1992.



Galère bernoise de 1667 d'après Bateaux et batellerie du Léman G. Cornaz, N. Charmillot, J. Naef

La commune pénitentiaire

La mise en place progressive de la Transportation

De 1852 jusqu'en 1953, la Guyane a été synonyme de terre de bagne et a été la dernière destination de milliers de condamnés venus de métropole et de l'ensemble de l'empire colonial français.

L'objectif du bagne colonial était triple : permettre à la métropole de se débarrasser d'indésirables, alimenter la colonie en main-d'œuvre bon marché et favoriser l'implantation durable d'une population d'origine pénale grâce à sa régénération par le travail.



-LAURENT-du-MARONI (Guyane Française). — Rue Maxime Ducamp. — Banque et

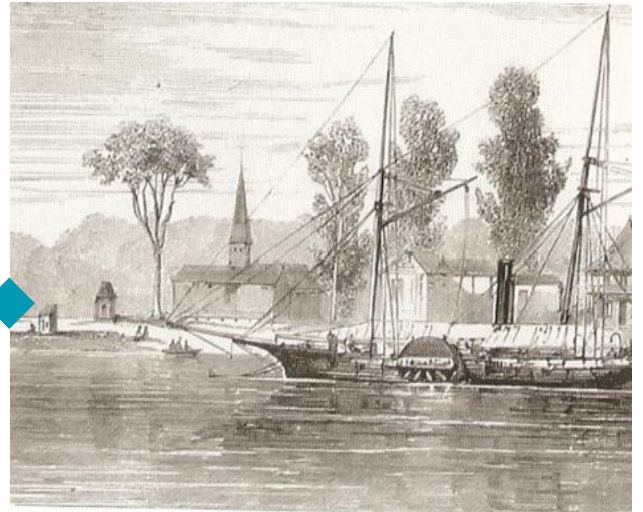
Carte postale ancienne, *Rue Maxime Ducamp de Saint-Laurent du Maroni*, Collection Gérard, Fonds Heuret.

En votant la loi sur la Transportation le 30 mai 1854, le Second Empire a à cœur de se débarrasser des criminels qui engorgent les bagnes portuaires métropolitains mais espère également créer un nouveau *Botany Bay* en Guyane. L'exemple anglais de la colonisation de l'Australie au moyen de *convicts* (forçats) oriente dans une certaine mesure le législateur et le laisse songeur.

Face à la mortalité importante des différentes implantations de camps dans l'Est guyanais, le gouverneur décide alors de changer de stratégie et le bagne est transporté en 1857 dans l'Ouest guyanais. La prospérité du village d'Albina, fondé par le Hollandais Kappler sur la rive hollandaise du Maroni en 1846, convainc les autorités de l'intérêt du site et Saint-Laurent du Maroni est officiellement inaugurée le 21 janvier 1858 par le gouverneur Laurent Baudin.

La construction de la ville

Saint-Laurent du Maroni en 1864.
Gravure de Cosson-Smeeton, publiée dans *l'Illustration* du 14 mai 1864.



La construction de Saint-Laurent du Maroni

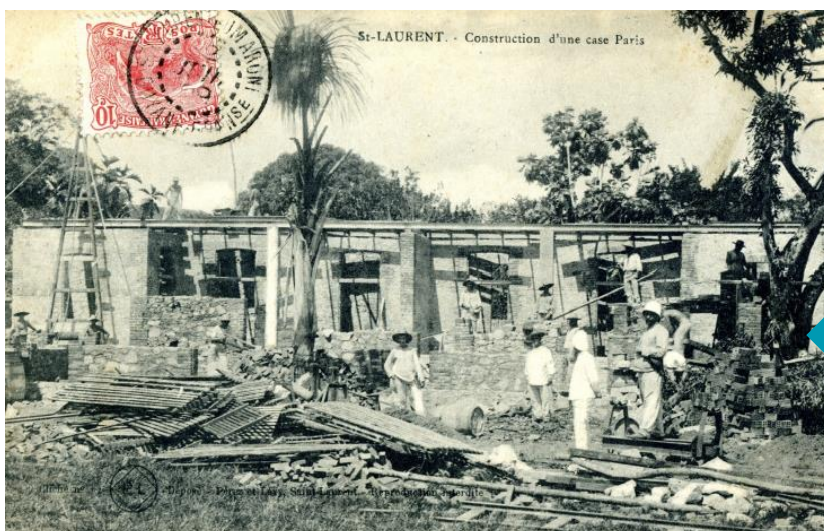
Les premières constructions voient le jour, s'inspirant nettement des techniques d'édification amérindiennes.

Le carbet, construction de bois ouverte sur l'extérieur et aux toitures en feuilles de waï, a alors l'avantage d'utiliser les ressources locales, alors que rien n'est prévu sur place lorsqu'arrivent les premiers transportés.

Dès 1858, le village prend forme, dispose d'une église, d'un camp sans mur d'enceinte pour les condamnés, de premiers ilots destinés à devenir des concessions urbaines pour les transportés libérés, des ateliers sont construits. 24 concessionnaires, choisis parmi les plus dignes des transportés sont établis à Saint-Laurent du Maroni.

Le camp n'est pas un espace fermé, condamné par l'extérieur. Au contraire, il est le lieu où les « aspirants colons » expient leur peine, se repentissent honorablement avant de faire intégralement partie de l'entreprise colonialiste. Le camp n'est donc pas un élément répressif mais bien un outil de redressement qui ne doit être, pour ses locataires, que temporaire. L'objectif étant évidemment de rejoindre au plus vite les concessionnaires du village.

En 1878, Saint-Laurent du Maroni a déjà en grande partie la forme qu'elle conserve jusqu'à la fin des années 1950. On ne parle plus « d'aspirants colons », le camp de la Transportation, le plus grand de Guyane, est construit en dur par ses occupants, sous la forme architecturale de la caserne militaire.



Trois quartiers distincts se dessinent entre 1878 et 1913 : le quartier officiel, le quartier carcéral et le quartier colonial.

Carte postale, *Construction d'une case Paris*, Collection Pérez et Lévy, Fonds Heuret.

La ville à ses débuts 1870-1880

Vue sur Saint-Laurent du Maroni, Pierre Ambroise Hérard, médecin vétérinaire de l'AP, collection MUCEM

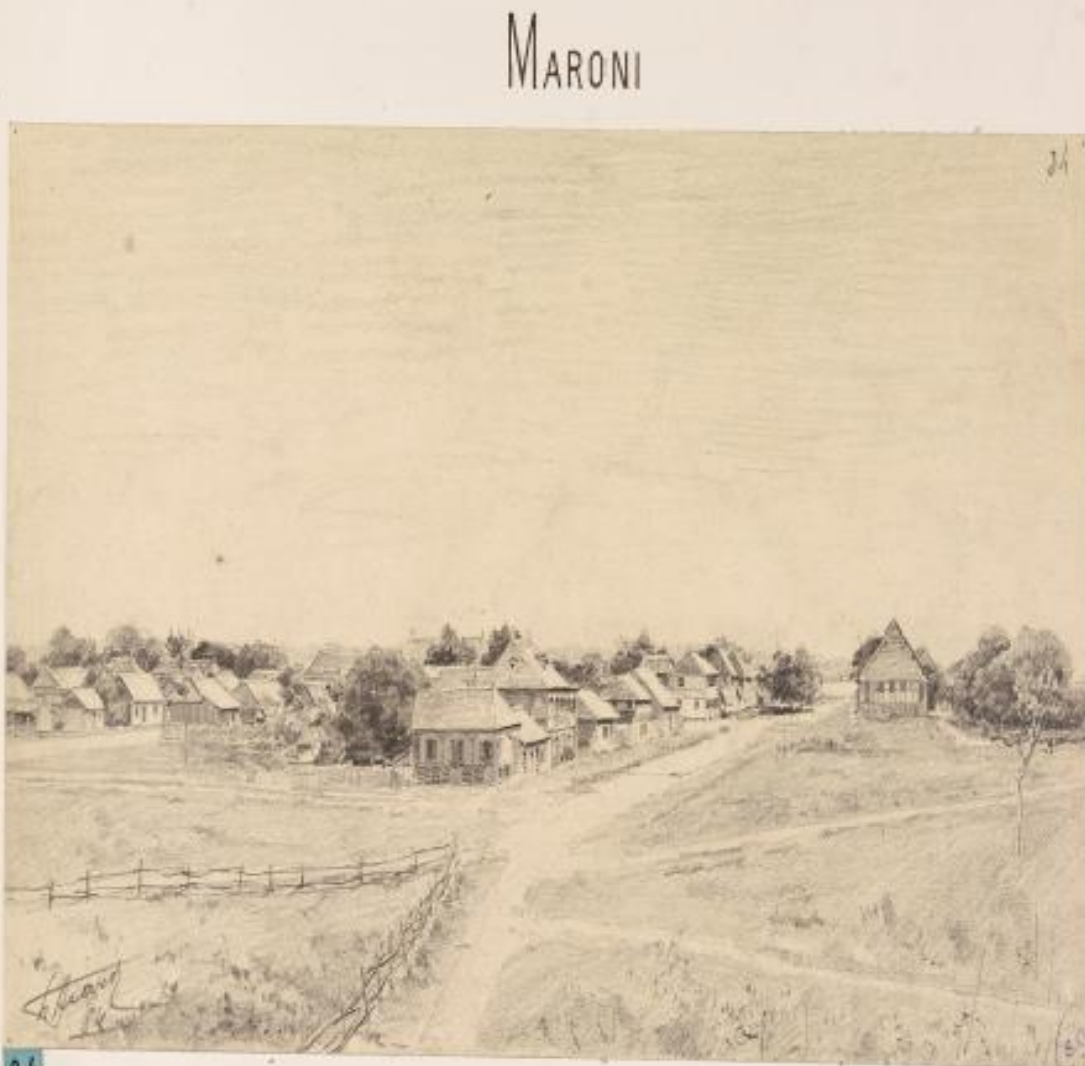
MARONI



Un coin de Saint Laurent (L'Etat-Major, etc. etc.)

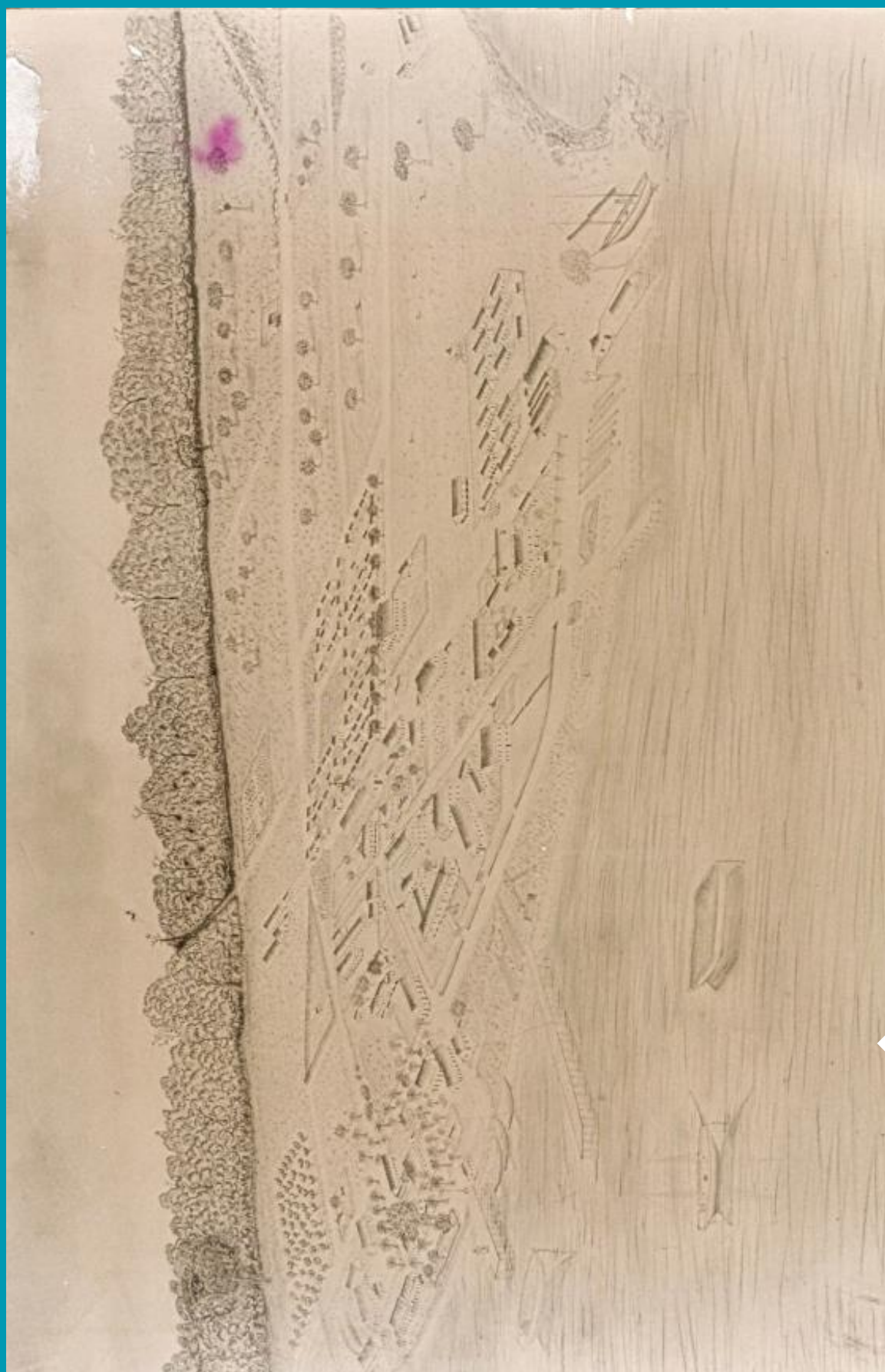
La ville à ses débuts

Vue sur Saint-Laurent du Maroni, Pierre Ambroise Hérard, médecin vétérinaire de l'AP, collection MUCEM



Vue d'ensemble du village de Saint Laurent.

POUR ALLER PLUS LOIN La ville vers 1878



*Vue sur
Saint-
Laurent du
Maroni vers
1878,
Inventaire
Régional*

La ville en 1913

Plan de Saint-Laurent du Maroni en 1913.
FRANOM_91COL_465_6_001



Le quartier officiel

*Détails du quartier officiel,
Inventaire Régional*

Le quartier officiel

Le quartier officiel est tout d'abord le lieu, dans lequel chaque visiteur et chaque condamné fait ses premiers pas dans la capitale du bagne en arrivant sur l'appontement administratif de Saint-Laurent du Maroni proche de la place de la République.

Seule zone à être ouverte sur le fleuve, synonyme d'espoir et d'évasion, le quartier officiel forme un triangle et se distingue des deux autres par son aspect soigné et propre. **Il est surnommé le « Petit Paris » par Albert Londres lors de son séjour en 1923.**

Il abrite l'ensemble des bâtiments officiels ainsi que les logements de fonctionnaires, disposés le long de rues uniformisées par de larges caniveaux en briques rouges, et entourés de hauts murets du même matériau. On note aussi la présence de nombreux et de vastes espaces verts, quasiment absents dans le reste de la ville.



Le quartier officiel

Administration pénitentiaire 1



Administration pénitentiaire 2



Brique et cité-jardin

La brique rouge est le symbole architectural par excellence de la ville du bagne. Les briques sont issues d'usines appartenant à l'administration pénitentiaire qui les confectionne et les marque de son sceau (AP).

Elles font aujourd'hui l'objet de collections variées et de trafic : les sceaux de l'administration pénitentiaire sont différents notamment en fonction du lieu de fabrication mais aussi des bagnards employés à l'usine qui, parfois, ont apposé sur les briques leurs propres marques, initiales, dessins, etc.

Les Hattes 1



Les Hattes Maroni



Guy Relie



Saint-Jean du Maroni 3



Saint-Jean du Maroni 2



Saint-Jean du Maroni 1



Saint-Laurent du Maroni 2



Saint-Laurent du Maroni 1



Saint-Jean du Maroni 4



Sans inscription 2



Sans inscription 1



LMK 2 : Léonce Melkior



Les bâtiments administratifs et logements de fonctionnaires sont construits sur le modèle de la cité-jardin, en retrait de la voie publique, au centre d'un jardin clos par des grilles en fer forgé ou par des claustras en briques contrairement à la ville coloniale où les façades s'alignent en bordure de rue.

Visuels des briques de l'administration pénitentiaire

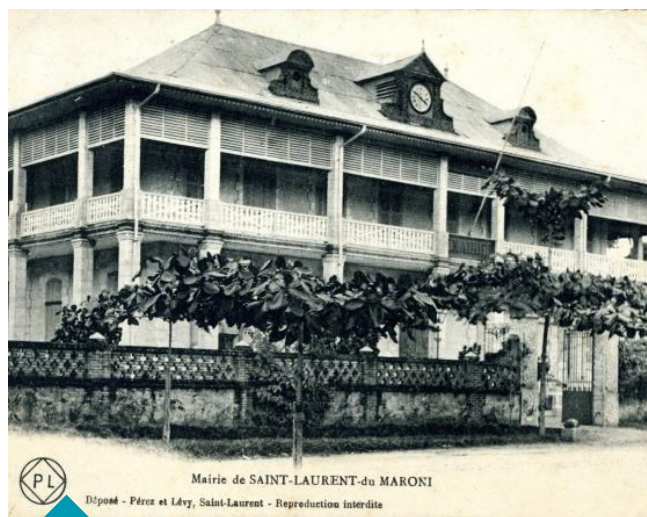
http://www.blada.com/phototheque/Divers/Briques_du_bagne

Le quartier officiel

Les échanges avec la ville

Le quartier officiel représente l'espace de l'État dans la ville de Saint-Laurent du Maroni. C'est ici que la présence, matérielle et physique, des autorités françaises est omniprésente.

Aujourd'hui encore, les bâtiments de l'administration pénitentiaire et de l'administration municipale remplissent cette fonction primordiale qui transparaissait dans l'esprit des colonisateurs.



Carte postale ancienne, *Mairie de Saint-Laurent du Maroni*, collection Pérez et Lévy, Fonds Heuret

Au début du XXe siècle comme au début du XXIe siècle, les habitants s'y rendent pour y réaliser toutes leurs démarches administratives.

Au temps du bagne, le quartier officiel est fermé aux transportés libérés pendant la nuit. Les rapports journaliers de police dont nous disposons pour la période comprise entre 1938 et 1942 font état de contraventions qui chaque mois incriminent des transportés libérés ou des relégués pour « circulation après 21h ».



Banque et Mairie,
Rue Lieutenant-
colonel Chandon

*Corvée de transportés
passant devant la
banque*

Carte postale
ancienne, vers 1920?,
cliché Jeannin, Ed. du
magasin *La
Conscience*, Cayenne.
Reproduction M.P.
Mallé 03.973.0231.ZE

Le quartier officiel

Le principe de construction du Ministère des Colonies

Les bâtiments sont surélevés sur un entresol en briques, construits en maçonnerie de briques avec plafonds et sols en voutains de brique sur poutrelles métalliques.

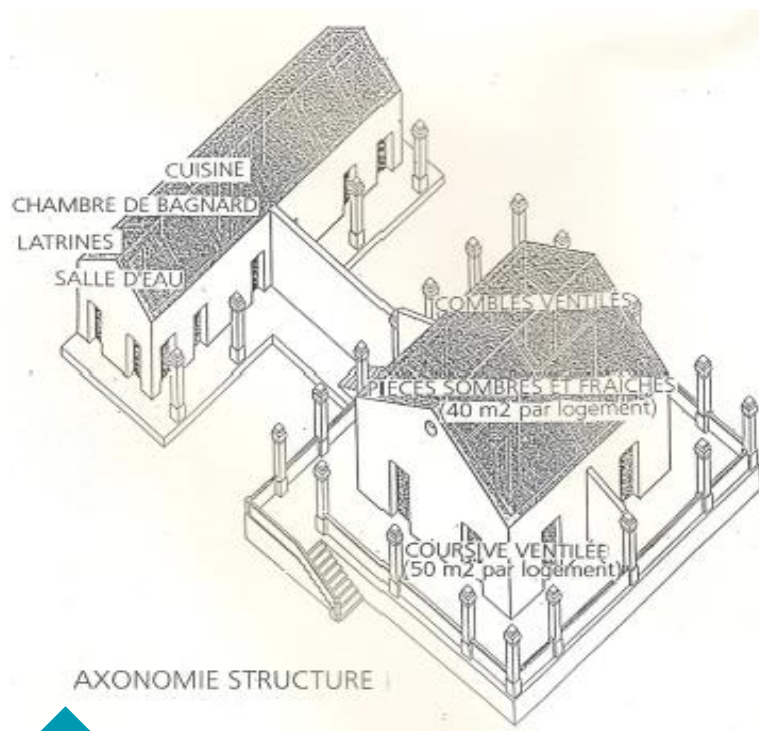
Les constructions sont entourées d'une large galerie. Ouverte ou fermée par un caillebotis, celle-ci fait généralement le tour des bâtiments sur tous les niveaux.

Les dépendances (cuisine, salle de bain, chambre de domestiques) sont regroupées dans une petite construction indépendante au fond du jardin et reliées par une galerie couverte.

Les décors sont les mêmes que ceux en vogue en métropole : lambrequins en tôles découpées, épis et frises de faitage en tôle ou en fonte, enduits peints au lait de chaux en encre jaune ou rouge, avec parfois des décors de faux panneaux ou des frises florales et géométriques.



Hôtel du Directeur dans le quartier officiel, collection Peréz et Levy, Fonds Heuret, construction 1904



Source :

Etude sur le patrimoine, DRAC, Mairie de Saint-Laurent du Maroni

Le quartier officiel

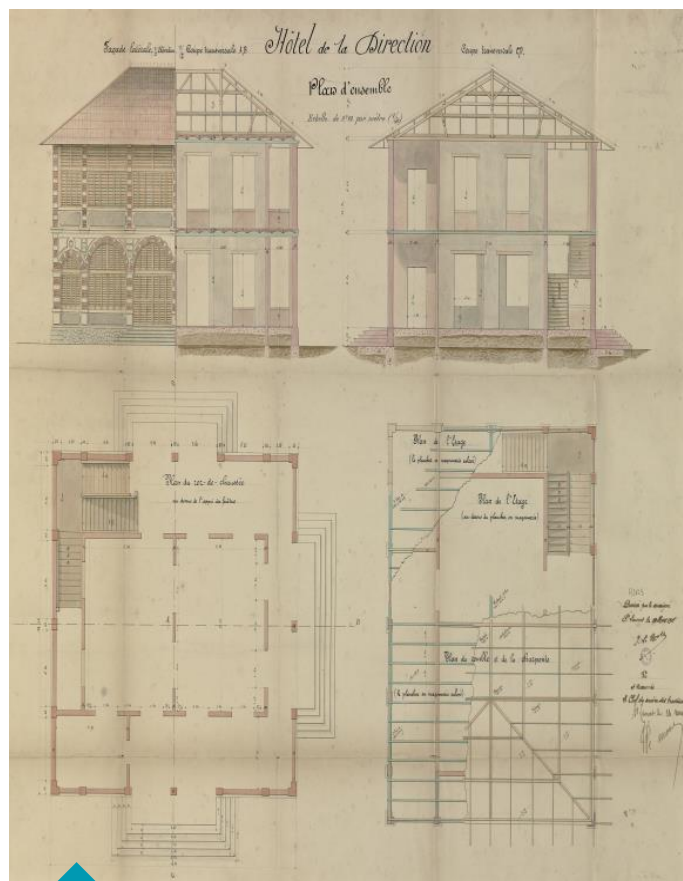
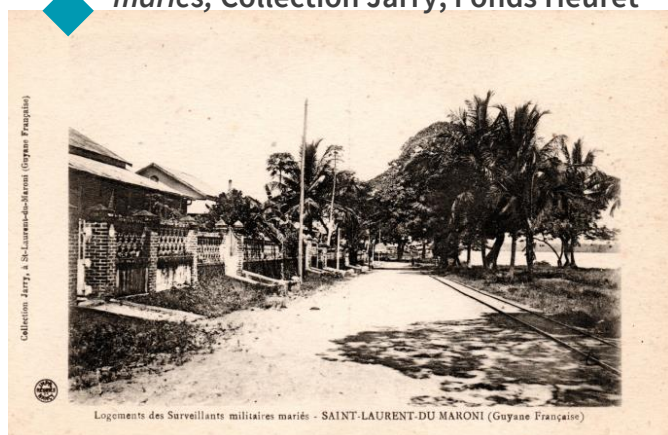
Les logements de surveillants

Dès la fin du XIXe siècle, les conditions de logements des fonctionnaires sont précaires. En effet, ils vivent dans des constructions en pan de bois délabrées et dispersées dans la ville.

En 1899, un plan type « case Paris » est établi et sera appliqué pour la construction de la première série de logements à étages sur le triangle des rues Sarraut-Damas-Roosevelt entre 1901/1908.

La maison-type doit permettre l'installation de 4 fonctionnaires mariés ou de 8 agents sans famille.

Logements des surveillants militaires mariés, Collection Jarry, Fonds Heuret



Plan de l'hôtel du directeur, archives numériques, ANOM, service patrimoine

Le directeur de l'Administration pénitentiaire se fit construire une demeure en briques sur mesure. L'hôtel du directeur (actuelle résidence du sous-préfet) est donc achevé en 1901.

Un autre type fut adopté à partir de 1908, pavillon double en rez-de-chaussée surélevé. Entre 1908 et 1913, 11 logements sont terminés rue Montravel et sur les berges du Maroni.

Cependant, avant la Première Guerre mondiale, la moitié de la population administrative était mal logée.

Source :

Etude sur le patrimoine, DRAC, Mairie de Saint-Laurent du Maroni

Quartier officiel, Sortie de première communion sur le perron de l'église Saint-Laurent. Carte postale ancienne, vers 1900. Coll. A.D. de Guyane. 92.973.228.ZB

Guyane Française. - St-LAURENT-du-MARONI
Sortie de la Première Communion

Le quartier officiel

Le collège Eugénie Tell-Eboué, le bagne des femmes, 1872

1859 à 1907, un peu plus de 900 femmes reléguées sont acheminées en direction des bagnes de Guyane et font partie intégrante du projet de colonisation pénale sur le territoire. A Saint-Laurent du Maroni, elles sont internées entre les quatre murs du « couvent » proche du camp de la Transportation. Sous la surveillance des sœurs de l'œuvre de Saint-Joseph de Cluny, les huit heures de travail s'écoulaient dans une ambiance monacale dans l'attente d'un mariage, clé de la liberté.

L'église, 1872/1885

Une première chapelle est construite en 1858 en bois mais ne fut jamais complètement terminée. En 1872 la nouvelle chapelle s'élève parallèle aux îlots de la ville coloniale. Mais elle est très vite rongée par les termites et en 1885 l'église prendra son aspect actuel en fer et en briques : 36 piliers de fonte avec des chapiteaux posés sur un soubassement en granite et garnis d'un remplissage en brique. Au départ, l'église devait accueillir la population civile et celle des bagnards. Mais trop petite et la population ne souhaitant pas être mélangée, une chapelle est construite en 1885 au camp. Dès lors seules les femmes condamnées sont admises aux messes dans un sas clôt de grille.



La mairie de Saint-Laurent du Maroni, 1910

Par le décret du 16 mars 1880, le territoire pénitentiaire du Maroni devient commune, l'idée arrive alors de construire une mairie dès 1895. La mairie sera inaugurée en 1910.

L'annexe-mairie de Saint-Laurent du Maroni (ancienne banque), 1923

En 1921, la commission municipale débat de l'emplacement de la banque au sein de la ville. C'est le square, attenant à la mairie qui sera finalement choisi par rapport à la zone du marché. « le maire objecte que la banque ne saurait être rejetée dans la banlieue de la ville », une démarche à laquelle est sensible le directeur de la banque qui adresse ses « plus chaleureux remerciements » (source: étude de Marine Coquet). Ce bâtiment de plan carré, tout en brique est aujourd'hui la salle du conseil municipal.

Le quartier carcéral

La zone des condamnés

L'enceinte fortifiée entourant les bâtiments du camp est aussi édifée entre 1878 et 1899, elle marque la nouvelle tendance répressive.

Ainsi en 1899, on note la multiplication des bâtiments du quartier officiel mais aussi la transformation du quartier dit « carcéral ». Il se compose du camp de la Transportation, du poste de douane (Office du tourisme actuel), d'une maison d'arrêt, de la caserne militaire et d'un nouvel hôpital.

Entre 1907 et 1912, après de nombreux projets et de longues hésitations quant à son emplacement, un hôpital, le plus grand de Guyane, situé derrière le camp, ainsi que plusieurs bâtiments

destinés à loger les personnels d'encadrement du bagne ont été construits. C'est également à cette période que le camp de la Transportation est doté d'un quartier spécial appelé quartier disciplinaire.

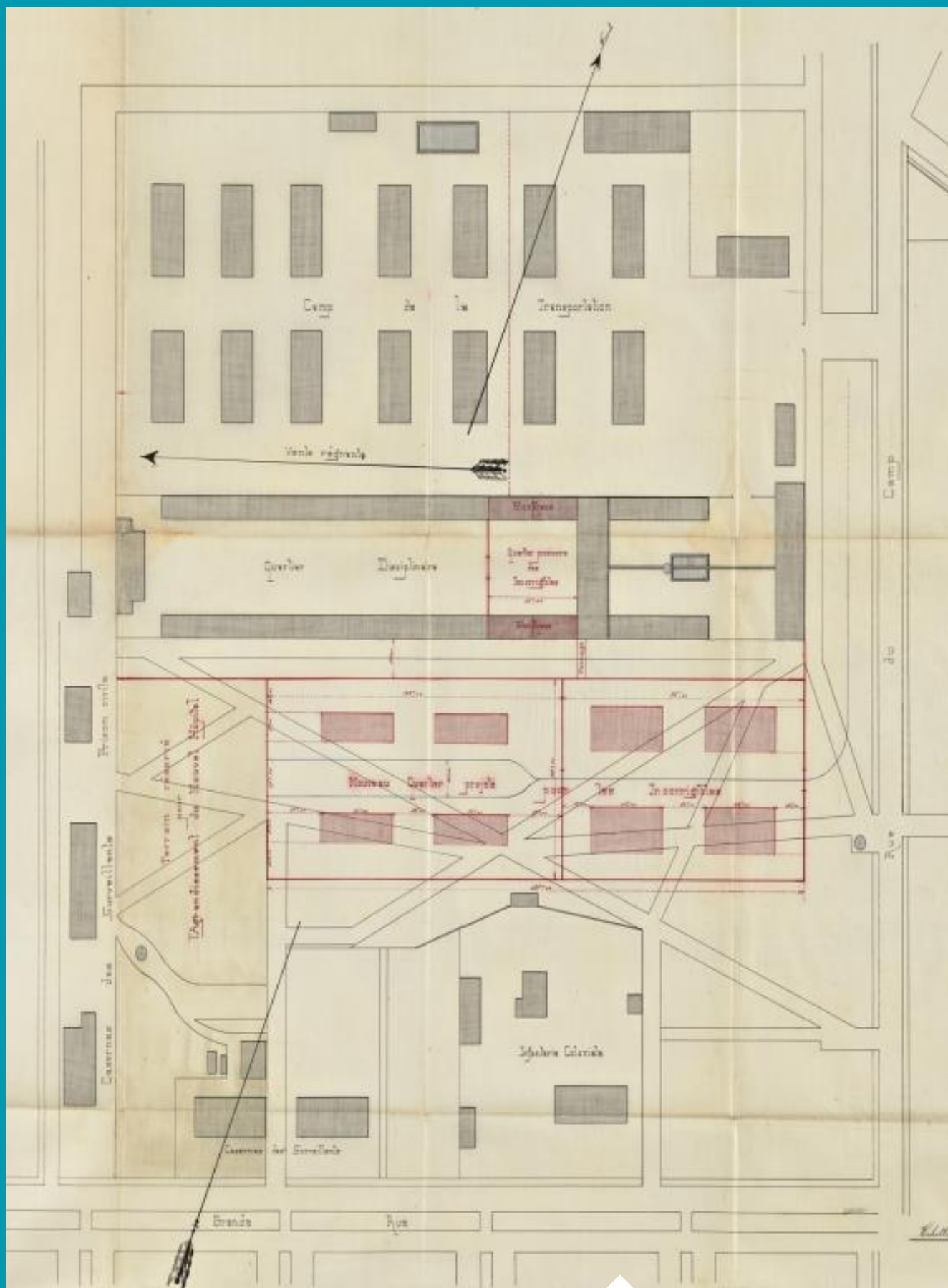
Le quartier carcéral est le territoire des condamnés en cours de peine.

Tout est fait pour limiter le droit de circulation des libérés dans cette zone car l'administration craint les rapports avec les transportés en cours de peine et les éventuels trafics qui en découlent. Cette séparation est également matérialisée dans l'hôpital par un mur de clôture aujourd'hui disparu.

Carte postale ancienne, *Poste de douane*, Archives numériques, ANOM, service patrimoine



POUR ALLER PLUS LOIN Le quartier carcéral



Plan du quartier carcéral, 1913
Archives numériques, ANOM,
service patrimoine.

Le camp de la Transportation

Les différentes catégories de bagnards

Les déportés : ce sont les opposants politiques (personne contre le gouvernement) ils sont condamnés à la déportation aux Iles du Salut (ile du Diable).

Les transportés : ce sont les bagnards condamnés aux travaux forcés pour des crimes ou des délits dits de droit commun (vol, assassinat, arnaque...). Ce sont les plus nombreux en Guyane, ils travaillent la journée et sont enfermés la nuit comme par exemple au camp de la Transportation.

Les relégués : ce sont des petits délinquants qui ont récidivé (ils ont plusieurs fois été condamnés à la prison pour des petits délits). Ils sont condamnés à vivre en Guyane toute leur vie comme par exemple au camp de Saint-Jean du Maroni.

Les libérés : ce sont des transportés qui ont fini leur peine mais qui sont obligés de rester en Guyane. On appelle cela le doublage : obligation pour les transportés condamnés à moins de huit ans de travaux forcés de rester le même temps en Guyane, si le transporté était condamné à plus de huit ans il ne pouvait plus rentrer chez lui.

La condamnation des transportés en métropole

Une fois condamné par le tribunal, les forçats sont conduits en train cellulaire à Saint-Martin de Ré. Arrivés à La Rochelle, ils embarquent pour la citadelle de Saint-Martin de Ré en compagnie de vaches et tonneaux destinés à faire vivre l'île. Dans un silence obligatoire, ils travailleront le

jour et ils seront enfermés dans des dortoirs collectifs dans l'attente du départ vers les bagnes de Guyane. La traversée en cargo-cage dure en moyenne un mois. *La Martinière*, le bateau, pouvait ainsi transporter 673 forçats. Certains trajets passaient par Alger pour embarquer les bagnards coloniaux.

Le débarquement à Saint-Laurent du Maroni

Trois appels de sirène annoncent l'arrivée au débarcadère de Saint-Laurent du Maroni à côté de la place verte ou place de la République. Un train attend le chargement et les malades, les transportés partent à pied en direction du camp de la Transportation sous les yeux des habitants.



Carte postale ancienne, *Appontement*, Collection Jarry, Fonds Heuret.

L'arrivée au camp de la Transportation

Les transportés sont accueillis par le discours du commandant du pénitencier puis conduits dans les cases. Ils sont présentés au médecin puis différents postes de travail leur sont attribués en fonction des compétences de chacun. Enfin un à un, ils sont enregistrés et immatriculés dans la salle d'anthropométrie. Le transporté perd alors son identité qu'il essaiera de retrouver au travers de surnoms (ex : « mouche à bœuf » pour un bourreau qui habitait entre la banque et l'église) ou de tatouages.

Le camp de la Transportation

La fiche anthropométrique

Au bagne, ce système complète le numéro de matricule, ainsi les bagnards sont à la fois numérotés et fichés. C'est la fonction de la salle d'anthropométrie du camp de la Transportation. Le but est de comprendre le profil type du criminel et de permettre l'identification en cas d'évasion. Aujourd'hui, on utilise encore l'anthropométrie pour réaliser les cartes d'identité ou les passeports.

Extrait de l'exposition « Sherlock Holmes contre les polices scientifiques », dossier pédagogique, Magali Cordier, 2011.

« *Le bertillonnage : C'est, Alphonse Bertillon (1853-1914), qui va apporter une solution révolutionnaire au problème d'identification des récidivistes, avec sa méthode de l'anthropométrie judiciaire. De « anthropo » (humain) et « métrie » (mesures), il s'agit donc des mensurations de l'être humain.*

Alphonse Bertillon, est un modeste employé de la préfecture de police de Paris où il classe des milliers de fiches de signalement établies par les inspecteurs. Il vient d'une famille de scientifiques, son père est anthropologue et son grand père un mathématicien renommé. Bertillon a une idée de génie, il invente un système de signalement anthropométrique, réunissant différentes mesures : taille, envergure, buste, longueur et largeur de la tête, longueur du médius, de l'auriculaire, de la coude, du pied et de l'oreille. En 1883 il réussit la première identification grâce à son système, appelé « bertillonnage », l'anthropométrie judiciaire est née. Ce système connut un grand succès mondial et fut utilisé par de nombreux pays. En 1887 est créé le service d'identité judiciaire dont Alphonse Bertillon sera le premier patron. »

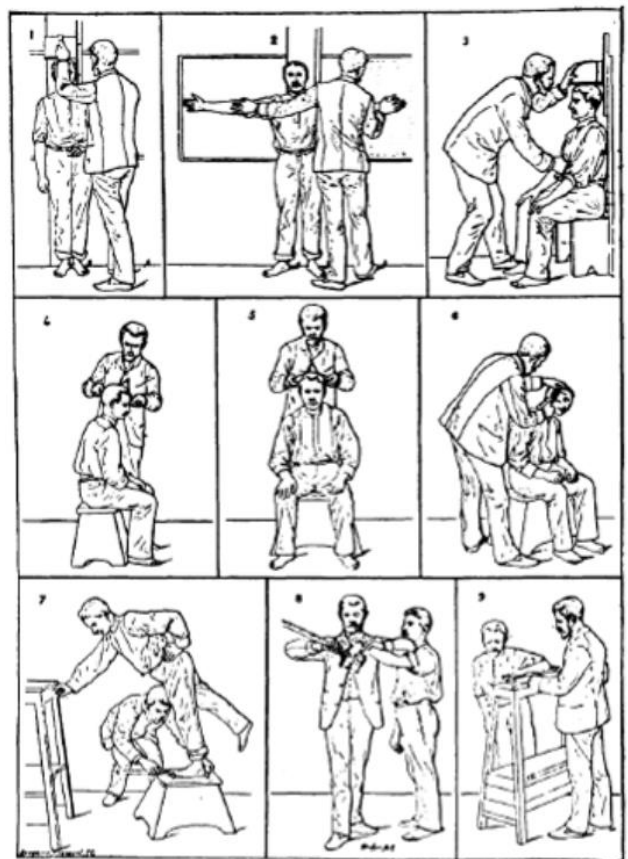


Fiche anthropométrique, Archives numériques, ANOM, service patrimoine

Le numéro de matricule

Les registres-matricules indiquent la date du transport, le nom du bateau, le motif de la déportation, la date et le lieu du jugement dans une ville. C'est à Aix-en-Provence, aux Archives Nationales d'Outre-Mer, qu'est conservée la majeure partie des 100 000 dossiers de bagnards qui ont subi leur peine dans les bagnes coloniaux. Certains sont de nos jours consultables en ligne.

SIGNALEMENT ANTHROPOMÉTRIQUE



1. Taille. — 2. Envergure. — 3. Buste. — 4. Longueur de la tête. — 5. Largeur de la tête. — 6. Oreille droite. — 7. Pied gauche. — 8. Médius gauche. — 9. Coude gauche.

◆ Planche parue dans *Identification anthropométrique*, 1893

Le camp de la Transportation

L'ensemble cuisine, salle d'anthropométrie et chapelle

Ce grand bâtiment est construit entre 1889 et 1891, il est séparé en trois parties.

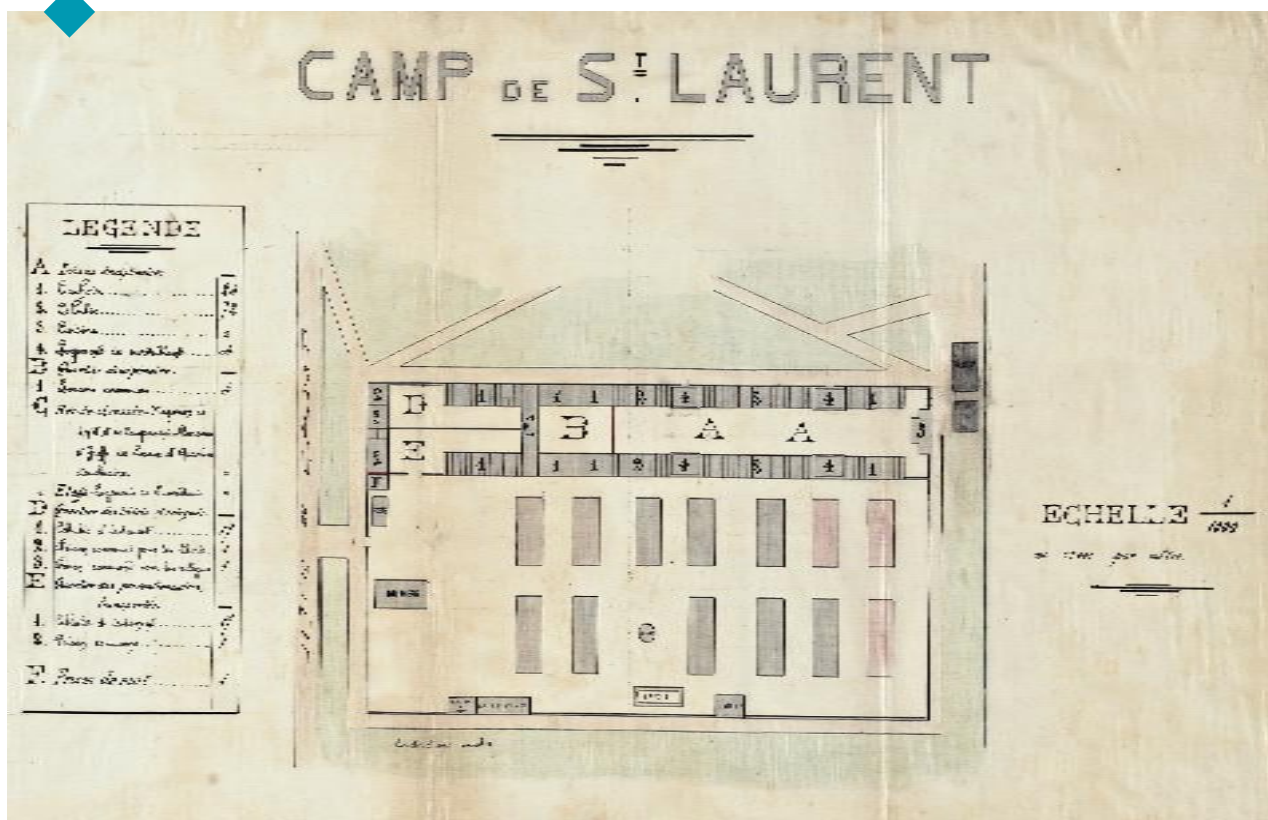
Au milieu la cuisine, lieu de préparation des repas, les bagnards mangeaient deux fois par jour à 10h et 17h et le menu était décidé en fonction des origines: le poisson remplace la viande pour la population africaine, le riz remplace le pain pour la population asiatique. Cependant les forçats sont sous-alimentés, victimes des prélèvements de denrées par les transportés-cuisiniers au profit du marché noir.

La bibliothèque ancienne case des surveillants et des porte-clés

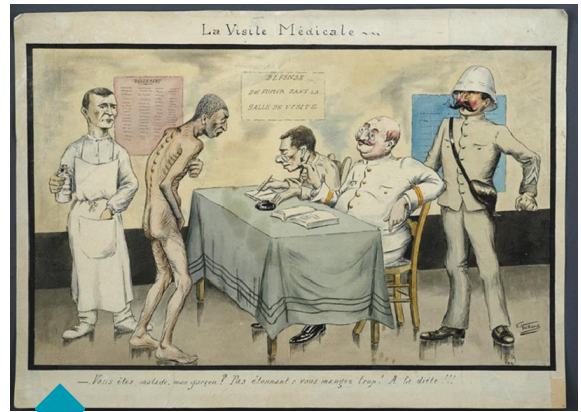
Les surveillants militaires sont recrutés parmi les sous-officiers de l'armée ou les marins et dépendent du Ministère de la Marine. Normalement leur nombre devait atteindre 4% de l'effectif total des condamnés sous leur garde mais en pratique ils étaient en sous-effectifs. Souvent leur poste (chef de la cuisine ou des cultures) dépasse leurs compétences et beaucoup participent au marché noir. Ils vivent à l'extérieur du camp dans le quartier officiel et sont accompagnés de leur famille.

Les porte-clés sont des bagnards choisis pour être responsables des clés à l'intérieur du camp. Ils étaient le plus souvent d'origine maghrébine.

Plan du camp de la Transportation, FRANOM_COL_H2025_001



Le camp de la Transportation



« La visite médicale », caricature, collection MUCEM.

Case d'entrée droite : l'infirmerie

Le rez-de-chaussée était réservé à l'accueil et aux soins. L'étage était le dortoir pour les cas les plus graves ne nécessitant pas une hospitalisation. Ainsi pour éviter la mort au travail, certains provoquent la maladie.

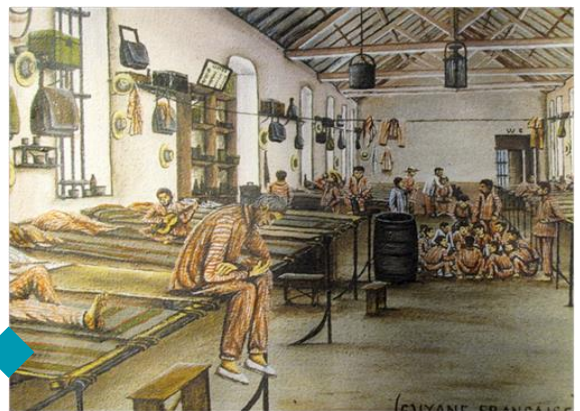
Les principales maladies des forçats sont le paludisme, la fièvre jaune, la dysenterie et la tuberculose, plus ou moins répandues selon le lieu de travail.

En 1918, l'espérance de vie d'un transporté en Guyane est inférieure à sept ans. A Saint-Laurent, les transportés pourraient être enterrés sans tombe maçonnée au niveau des bambous derrière le cimetière.

« La vie en cellule », Flag (Francis Lagrange), collection MUCEM

Les 12 cases

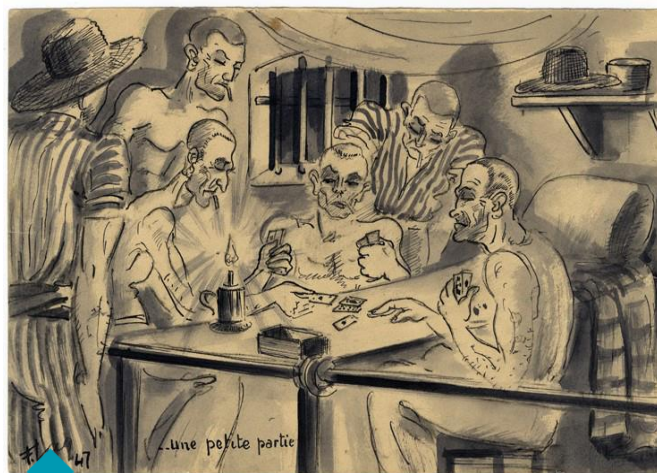
Les cases des transportés sont réparties en trois classes : les derniers arrivants et les incorrigibles sont envoyés au fond du camp de la Transportation (quartier des 3ème classe). Ils devront accumuler des bons points pour penser pouvoir s'installer dans les cases proches de l'entrée (celles des 1ère classe) et ainsi améliorer leurs conditions de vie et de travail.



La journée de travail des transportés s'ordonne autour de huit heures (les horaires ont toutefois souvent variés au cours de la période) :

- 05H00 du matin : les porte-clefs ouvrent les cellules pour que les bagnards puissent procéder à leur toilette jusqu'au rassemblement pour l'appel.
- 06H00 : le défilé et les corvées avant la sortie du camp de la Transportation.
- 10h30 – 11H00 : première distribution de soupe puis moment de repos.
- 13H00 : nouvel appel et retour au travail.
- 17H30 : retour au camp, nouvelle fouille avant d'obtenir une seconde ration de soupe.
- 20H00 : dernier appel et retour en cellule.
- *Seul le dimanche est chômé et cette journée est essentiellement consacrée au nettoyage des effets personnels.*

Le camp de la Transportation



« ...une petite partie », Flag (Francis Lagrange), collection MUCEM

La vie en extérieur, le jour

Le travail constitue l'activité principale du transporté. Les plus qualifiés — charpentiers, cuisiniers ou comptables — ou ceux qui parviennent à être employés à l'hôpital ou à l'infirmierie, s'épargnent les tâches les plus difficiles comme la coupe de bois ou les travaux de cultures souvent réservés à la troisième classe. Certains d'entre eux sont envoyés aux travaux forcés dans des camps annexes comme Charvein sur la route de Mana, les Malgaches, Margot ou Saint-Louis.

L'assigné et le garçon de famille

Les assignés sont des transportés de 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. Certains transportés sont par exemple comptables auprès de comptoirs commerciaux, d'autres sont placés comme domestiques chez des notables de la ville.

« Le garçon de famille », Flag (Francis Lagrange), collection MUCEM



La vie dans les cases, la nuit

Chaque case peut accueillir jusqu'à soixante pensionnaires mais les cases de la première et de la seconde catégories sont individuelles à l'étage tandis que celles de la troisième catégorie sont collectives. Le remplissage des cellules dépend aussi de la mortalité et des arrivées par cargo-cage. Sans surveillance, les nuits sont violentes: jeux d'argent, agressions, viols. La prostitution existe au bagne, les « mômes » monnayent leurs charmes à la nuit tombée.

Ils dorment à l'origine sur des bas-flancs en bois et ce n'est qu'à partir de 1925 à la suite de la venue d'Albert Londres que les bagnards auront droit au hamac en toile et à la moustiquaire

Le camp de la Transportation

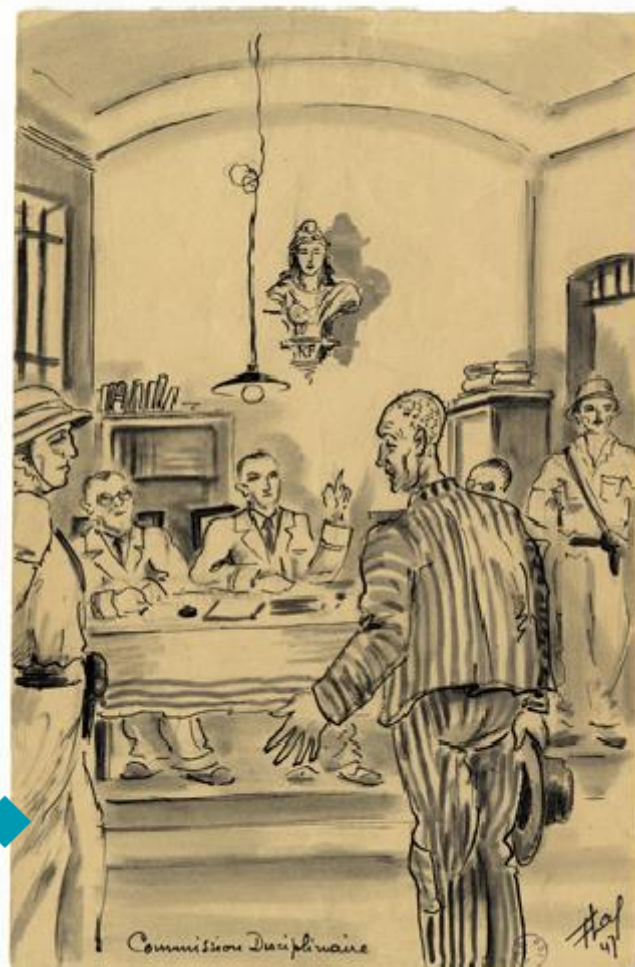
La partie réclusion, la zone de punition

Cette partie sécurisée du camp de la Transportation est le siège du Tribunal Maritime Spécial. Il est institué en 1889, pour juger les transportés, les relégués en cours de peine coupables de crimes et de délits et les libérés coupables d'évasion.

Pour les petits délits les transportés sont soumis à une commission disciplinaire, qui punit selon différentes combinaisons de pain sec et eau, enchaînement ou/et cachot.

Les membres du TMS étaient nommés par le gouverneur, la présidence assurée par un officier assisté de deux juges civils, d'un agent de bureau et la défense légère était souvent assurée par un surveillant ou un porte-clé. Il siégeait 4 fois par ans pour les méfaits les plus graves ainsi il pouvait ordonner la peine de réclusion aux Iles du Salut ou à Saint-Laurent mais aussi la mort par décapitation.

« Les porte-clés » et « la commission disciplinaire », Flag (Francis Lagrange), collection MUCEM



La chronologie

1748-1887

XVIII^{ème}

27 Sept. 1748 : Louis XV ordonne que la peine des Galères soit remplacée par celle des fers.

1790 : Déportation de prêtres réfractaires en Guyane Française

Aux origines de la Guillotine sèche. La déportation dans les Assemblées révolutionnaires, Louis-José Barbançon.

XIX^{ème}

01 Déc. 1848 : « Nulle terre française ne peut plus porter d'esclaves ». Un débat à l'Assemblée nationale constituante. www.assemblee-nationale.fr/histoire/esclavage/abolition.asp

08 Déc. 1851 : Par décret Louis-Napoléon Bonaparte proclame la Guyane terre d'exil. *Transportation politique. Décret du 8 décembre 1851.* www.criminocorpus.cnrs.fr/article88.html

1852 : Premiers essais de camps dans l'est guyanais (La montagne d'argent, la Comté, les Iles du Salut).

30 Mai 1854 : La loi sur la Transportation en vue de développer la colonie par la réhabilitation des bagnards sur le territoire de Guyane. *Loi sur l'exécution de la peine des travaux forcés du 30 mai 1854.* www.criminocorpus.cnrs.fr/article95.html

23 Août 1857 : Le commandant Mélinon débarque pointe Bonaparte avec 12 transportés et 12 engagés.

21 Jan. 1858 : Inauguration de la ville de Saint-Laurent du Maroni par Laurent Baudin, gouverneur de Guyane.

1859 : Création du bagne des femmes (actuel collège Tell Eboué) qui concernera moins de 1000 femmes dans le cadre de la Relégation collective (fin 1907).

1867 : Envoi des transportés métropolitains dans les bagnes de la Nouvelle-Calédonie. (arrêt des convois vers la Guyane, reprise en 1887)

16 Fév. 1878 : Décret créant une direction de l'Administration pénitentiaire en Guyane et attribuant des prérogatives extrêmement étendues au directeur. *Cabinet du directeur de l'administration pénitentiaire.* www.anom.archivesnationales.culture.gouv.fr

27 Mai 1885 : Loi de la Relégation. *La relégation (loi du 27 mai 1885), Jean-Lucien Sanchez.* www.criminocorpus.revues.org

1887 : Division du territoire pénitentiaire entre Relégation et Transportation. Construction de la ligne de chemin de fer de Saint-Laurent du Maroni à Saint-Jean.

La chronologie 1889-1995

XIX^{ème}

1889 : Création du Tribunal Maritime Spécial pour juger les transportés, les relégués en cours de peine coupables de délits ou de crimes et les libérés coupables d'évasion.

1890 : Fin de la volonté de réhabilitation des délinquants en Guyane pour développer la colonie et mise en place d'un système carcéral strict.

L'Affaire Dreyfus, un exemple de mise en œuvre pédagogique, académie de Créteil, 2006, hgc.ac-creteil.fr/spip/L-affaire-Dreyfus-un-exemple-de

L'Affaire Dreyfus, 1894-1906. Quand la presse "en parlait...", service éducatif des archives de Savoie 2006 www.savoie-archives.fr/2353-les-dossiers-du-service-educatif.htm

XX^{ème}

1904 : Désarmement des portes clés.

1906 : Introduction du petit-déjeuner pour les transportés.

1923 : Albert Londres écrit *Au Bagne*. Après cette date, la barre de justice, les hamacs et moustiquaires sont distribués aux condamnés. *Au bagne, Albert Londres (Albin Michel, 1924 -Arléa 1998 -Serpent à plumes 2001).*

17 Juin 1938 : Décret mettant fin à la Transportation.

Décret du 17 juin 1938, www.criminocorpus.revues.org

1946 : Premier convoi suivant la fin du bagne, départ des Iles du Salut.

1949 : Fermeture du camp de la Transportation.

09 Oct. 1949 : Saint-Laurent du Maroni devient commune de plein exercice (décret)

1953 : Dernier convoi de retour vers la métropole organisé par l'armée du Salut.

09 Oct. 1981 : Abolition de la peine de mort. Loi du 9 octobre 1981 portant abolition de la peine de mort. www.assemblee-nationale.fr

14 Fév. 1995 : Le camp de la Transportation est classé monument historique. Loi du 31 Décembre 1913 modifiée sur les monuments historiques. www.culturecommunication.gouv.fr
Liste des monuments classés à St-Laurent du Maroni, www.culturecommunication.gouv.fr

janvier 2015 :

Inauguration du Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine dans l'enceinte du camp de la Transportation

<https://criminocorpus.org/fr/expositions/bagnes/le-camp-de-la-transportation-de-saint-laurent-du-maroni/>

Les sources

L'iconographie

Les cartes postales anciennes de ce livret appartiennent au MUCEM ou au fonds Arnould Heuret : elles sont conservées au Service patrimoine de la ville en version numérique.

Les archives

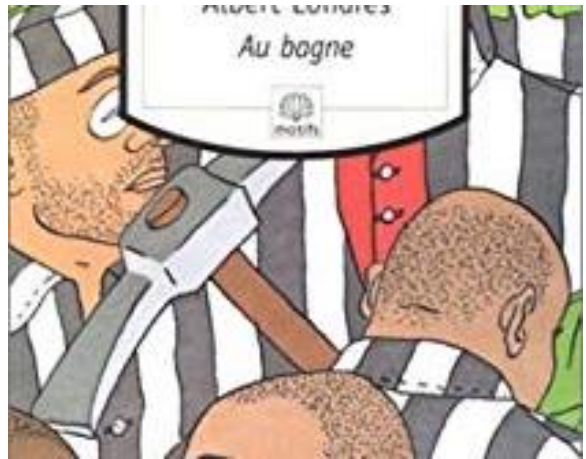
- Archives Nationales d'Outre-mer (Aix-en-Provence)
- Archives Départementales de Guyane (Cayenne)
- Archives Communales Historiques de Saint-Laurent du Maroni

La collecte d'archives orales

Dans le cadre du projet d'exposition du CIAP, le service patrimoine a lancé en 2011, une collecte de témoignages, réalisée par des bénévoles habitants de la ville. A ce jour, 70 entretiens ont été réalisés, 17 bénévoles ont suivi 1 semaine de formation.

Les études

- Coquet M., *Vivre à Saint-Laurent du Maroni, capitale du bagne au statut unique, 1938-1949*, Mémoire de Master II, EHESS, Paris, 2010.
- Guyon S., *Du gouvernement colonial à la politique racialisée. Sociologie historique de la formation d'un espace politique local (1949-2008)*. St-Laurent du Maroni, Guyane, Thèse pour le doctorat en sciences politiques, Paris I, 2010.



- Guyon S., *Histoire des villages amérindiens de Saint-Laurent du Maroni 1949 à nos jours*, Rapport de mission, Service patrimoine de la mairie de Saint-Laurent du Maroni. 2012.
- Léobal C., *Histoire des quartiers de Saint-Laurent du Maroni*, rapport de recherche, Service patrimoine de la mairie de Saint-Laurent du Maroni, 2011.

Autres

- Barbançon, L.G., *Chronologie relative à la déportation, transportation et relégation française*, <https://journals.openedition.org/criminocorpus/142>
- Bourdeau M., Pierre M., « *Saint-Laurent-du-Maroni, de la préservation d'une mémoire à sa mise en valeur* », <https://criminocorpus.org/fr/expositions/bagnes/le-camp-de-la-transportation-de-saint-laurent-du-maroni/>
- Malle M.P, *Saint-Laurent-du-Maroni commune pénitentiaire*, Cayenne, L'Inventaire, 2003.
- Prost G.-Zonzon J., *Une colonie pénitentiaire : La Guyane*, Siren-CRDP-Guyane.
- Londres A., *Au Bagne*, Paris, Le Serpent à Plumes, 2001.
- Pierre M., *Bagnards : la terre de grande punition, Cayenne 1852-1953*, Paris, Autrement, 2000.
- Pierre, M., *Le dernier exil : histoire des bagnes et des forçats*, Paris, Gallimard, 1989

Le service médiation du Pôle patrimoine

LES MISSIONS DES VILLES ET PAYS D'ART ET D'HISTOIRE

La diffusion et la communication du patrimoine, le développement des activités éducatives, la sensibilisation des habitants, le développement touristique culturel sont les quatre missions principales liées au label "Ville d'art et d'histoire" attribué par le Ministère de la Culture et de la Communication.

LE FONCTIONNEMENT

Coordonné par le responsable de la médiation, le service médiation du Pôle patrimoine fonctionne toute l'année dans un lieu spécifique, grâce à une collaboration constante avec les services municipaux, la Direction Régionale des Affaires Culturelles, l'Éducation Nationale, les centres de loisirs, le secteur associatif.

Les activités sont proposées à tous les élèves, de la maternelle à la Terminale et hors temps scolaire. Elles peuvent être menées à bien avec la complicité de professionnels (architectes, urbanistes, professionnels du bâtiment, artisans d'art, artistes...).

Au-delà des propositions listées dans cette brochure, le service médiation du service patrimoine peut concevoir tout thème spécifique à la demande des enseignants ou animateurs.

Les différentes formules

Suivant le niveau des élèves et le projet scolaire, les actions éducatives ont une durée variable. D'une heure à une demi-journée, les activités de découverte du patrimoine peuvent être approfondies par des ateliers mis en place sur une ½ journée ou sur plusieurs séances (parcours patrimoine), sur site et à l'école.

La visite découverte

D'une durée allant de 1h à 2 heures, elle permet un premier contact avec le patrimoine local ou la mise en application de connaissances déjà évoquées en classe.

Les élèves partent à la découverte du camp de la Transportation, du CIAP ou de la ville.

Ils apprennent à regarder un édifice ou un lieu et à le situer dans sa période et son environnement.

En fonction des âges, ils peuvent être initiés au vocabulaire technique de la période ou du type de lieu concerné.

Pour chaque visite, des fiches pédagogiques sont proposées et favorisent une exploitation en classe.

La ½ journée patrimoine

Elle se compose d'une visite découverte suivie d'un atelier pratique. L'atelier permet aux élèves d'expérimenter les concepts vus auparavant, soit en s'appuyant sur des outils pédagogiques (maquettes d'architecture...), soit en pratiquant une technique pour obtenir une création plastique ou artistique avec laquelle ils repartent.

Le parcours patrimoine

D'une durée variable, il s'échelonne sur plusieurs jours consécutifs ou répartis dans l'année. Le parcours patrimoine permet soit d'étudier un thème en profondeur en traitant un aspect distinct à chaque séance, soit d'appréhender la variété du patrimoine à travers des thèmes complémentaires. Il est mis en place en début d'année scolaire ou de trimestre, en concertation avec l'enseignant, dans le cadre de projet pédagogique validé par l'établissement scolaire.

« De 1852 jusqu'en 1953, la Guyane a été synonyme de terre de bagne et a été la dernière destination de milliers de condamnés venus de métropole et de l'ensemble de l'empire colonial français. »

Le label « **Ville ou Pays d'art et d'histoire** »

est attribué par le ministre de la Culture après avis du Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire. Il qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par leurs habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la création et à la qualité architecturale et du cadre de vie.

Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs de l'architecture et du patrimoine et la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 190 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

A proximité

Awala-Yalimapo

Renseignements et demande du livret en version numérique :

Ville de Saint-Laurent du Maroni
Service Patrimoine
Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine (CIAP)
Case 11
Camp de la Transportation
97320 Saint-Laurent du Maroni

Tél : 06 94 42 42 99

Email :

educatif.ciap@gmail.com

