

## L'INSÉCURITÉ SUR LE PORT D'ALGER (1927) racaille, vermine et moukères crime organisé ? police inefficace éclairage insuffisant gardiennage privé...

Port d'Alger  
Le scandale des quais  
par Léo FERNAND  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

Pourquoi essayer d'atténuer les choses quand l'intérêt d'une ville entière est en jeu ? ...

Nous avons assez de taire une situation de plus en plus déplorable. Puisque le mal empire de jour en jour, nous devons à tous la vérité.

Le port d'Alger, sciemment ou inconsciemment, est un coupe-gorge, où les malandrins, certains de l'impunité, se livrent quotidiennement à un véritable pillage.

Les gardiens privés, qui suppléent à une police notoirement insuffisante, refusent, à l'heure présente, d'assurer une garde quelconque, étant menacés, terrorisés par de véritables bandes armées qui sont les maîtres des quais.

Nous le répétons, le port d'Alger est, sciemment ou inconsciemment, un véritable coupe-gorge.

Sciemment, oui, nous pouvons le dire, car les réclamations innombrables adressées aux autorités, commissaires, procureurs, etc., demeurent sans réponse. Pourquoi ?

Les colonnes de notre journal seraient insuffisantes pour mentionner les centaines de réclamations pour vols restées sans résultat.

Oui, nous le disons, c'est sciemment que le port d'Alger entre rapidement dans un état de déliquescence, entraîné sur cette pente par une incurie coupable, devant laquelle nous devons nous dresser tous dans un dernier effort.

Voulez-vous savoir ce qu'il advint à d'autres ports pour de simples faits de maraudage ?

Marseille fut aussitôt abandonnée par le trafic algérien qui emprunta de plus en plus la voie de Saint-Louis-du-Rhône. Ce dernier port ayant connu les mêmes méfaits se vit préférer Cette.

Nous n'aurons pas la cruauté de signaler tout ce que notre ville a perdu, et le sort qui l'attend, si les pouvoirs publics — quels qu'ils soient — ne remédient pas d'urgence à un état de plus en plus scandaleux.

Et ce ne sont pas de simples mots que nous ajoutons les uns aux autres ; nous sommes à même de prouver ce que nous avançons et de dire :

Il y a deux ans, la racaille était tellement victorieuse dans notre port que deux passagères, imprudemment débarquées d'un navire anglais, se virent, l'une entraînée, puis violentée ; l'autre, jetée à l'eau après avoir été dévalisée.

Eh bien, cette racaille est encore mieux organisée aujourd'hui, favorisée qu'elle est par une police inexistante, un éclairage défectueux et une apathie de certains pouvoirs, qui ne le sont que de nom.

Dans les pays nouveaux, encore non civilisés, la population se défend elle-même contre les malfaiteurs. Serons-nous obligés de le faire pour une ville qui ne devrait pas s'appeler Alger la Blanche, mais Alger la Pirate ?

Léo FERNAND.

N. B. — Nous avons déjà une documentation assez importante que nous mettrons à la disposition des intéressés. A partir de ce jour, nous publierons dans chacun de nos numéros les doléances du commerce maritime, offrant ainsi une tribune libre aux plaignants.

Espérons que les lettres ouvertes portées à la connaissance du public auront plus de succès que celles si nombreuses qui dorment dans les dossiers... un peu partout.

---

Port d'Alger  
Le scandale des quais  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 7 juin 1927)

II

Nous n'avons voulu faire notre enquête que dans un seul but : l'intérêt du port d'Alger.

Nous aurions pu, certes, suivre la filière habituelle : aller consulter les différents organismes déjà existants. Mais nous n'espérons plus rien de ceux dont l'apathie officiellement organisée est si regrettable.

Nous savons bien qu'il existe un peu partout de volumineux dossiers, des projets toujours à l'étude. En attendant, les abus se multiplient dans une incohérence telle, que l'on est en droit de se demander si le véritable but poursuivi par les maîtres des destinées du port ne serait pas réellement sa déliquescence.

Nous reproduisons ci-dessous en toute impartialité, quelques réponses à notre enquête.

Charles SCHIAFFINO et Cie

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Navig.\\_cotiere\\_algerienne.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Navig._cotiere_algerienne.pdf)

— Ce que nous pensons de votre article sur le scandale des quais ?

Mais il ne comporte aucune exagération : tous les termes en sont exacts. La preuve est que, depuis le 19 mai 1926 jusqu'à ce jour (hier encore), nous avons envoyé en moyenne quatre ou cinq plaintes par mois aux commissariats de police, sans que, à de très rares exceptions, nous ayons pu obtenir un résultat quelconque !

Je dois ajouter cependant, pour être de bonne foi, qu'à ma grande surprise, pour la première fois, hier, la police est venue elle-même nous signaler que nous avions été victime d'un vol commis sur nos wagons.

Mais, attendez, ce n'est pas la police des quais, mais celle d'Hussein-Dey qui, surprise de voir mes voleurs se balader à des heures indues avec de volumineux ballots de laine s'en inquiéta fort heureusement.

Je dois dire que, bien souvent, voleurs et gardiens s'entendent en dépit de toutes les précautions prises. Peut-être même existe-t-il une association plus précise qui ferait que les vols ne sont pas des cas isolés, mais le résultat d'une curieuse organisation où le batchich [bakchich] joue, par moment un rôle assez troublant.

Tenez, continue le sympathique secrétaire général, je puis mettre sous vos yeux

une lettre reçue de la maison Sorensen, en date du 24 mai, qui signale un vol de deux fûts.

Vers 6 h. 30, précise-t-on, les agents ont vu un individu soutirer le vin, mais ils n'ont pu arrêter le délinquant !

— Avez-vous transmis beaucoup de plaintes ?

— Comme je vous l'ai déjà dit, environ une trentaine sans résultat. Il est vrai que je n'écris pas toutes les fois.

— Avez-vous observé des actes de banditisme ?

— Nous avons eu deux gardiens attaqués à main armée. Ils furent menacés de revolver, puis roués de coups parce qu'ils voulaient empêcher de voler. Il se pourrait qu'il existât certaines complaisances, peut-être vous sera-t-il facile de les prouver. Peut-être existe-t-il une organisation de malfaiteurs, mais ce sont les receleurs qu'il faudrait surtout atteindre, car enfin de véritables bandes organisées dévalisent les chalands et cette marchandise va bien quelque part !

— Alors, quel remède préconisez-vous ?

— Nous avons eu connaissance, dans le temps, d'un projet de police organisé par la chambre de commerce, en 1920 je crois. Il est regrettable qu'on ne l'ait jamais mis en application.

Les vols se traduisent par des pertes de milliers de francs que nous devons verser à titre d'indemnité aux commerçants qui rendent les compagnies responsables d'un état qui ne leur incombe pas.

Je ne vous parle pas de notre service de gardiennage, car il est malheureux de créer un État dans l'État, et nous espérons qu'à la suite de votre campagne opportune, le fameux projet de la chambre de commerce sortira de ses cartons.

#### Sté FÉCAMPOISE DE NAVIGATION

(Charles Le Borgne)

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Fecampoise\\_Navigation-Algerie.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Fecampoise_Navigation-Algerie.pdf)

Chez l'actif directeur de cette firme, après quelques échanges de vues sur le développement du port, nous abordons la pénible question.

— Nous n'avons pas eu beaucoup à souffrir des vols grâce à notre organisation de gardiennage très sérieuse, mais très coûteuse également.

Et encore que de difficultés pour arriver à essayer de nous défendre. nous-mêmes ! Sous prétexte qu'un de nos gardiens était espagnol, en dépit de tous les certificats présentés, entre autres celui de bonne vie et mœurs, l'autorisation d'être armé lui fut refusée.

Heureusement que nous opérons très peu par chalands, car, dans ce cas, nous sommes obligés d'avoir une garde en permanence jour et nuit. Il est inutile de vous préciser les dépenses excessives causées par cet état regrettable, d'autant plus qu'un service de surveillance à la sortie des quais, serait si facilement organisable. Autant d'issues sont autant de portes ouvertes. Pourquoi ne pas y remédier officiellement ?

Quant à l'éclairage, il est inutile de vous dire qu'il a été complètement installé par nos soins : lampes fixes, lampes portatives à proximité des marchandises précieuses.

Il nous semble, cependant, que les droits de péage sont assez importants dans notre port pour nous dispenser de faire notre police nous-même, car en fin de compte, tous ces frais grèvent fâcheusement le coût du fret. Le gardiennage est supporté par l'acconier qui majore ses tarifs en conséquence et, finalement, le client paye l'apathie des pouvoirs seuls responsables.

— Quel moyen préconisez-vous ?

— Il faudrait une entente plus réelle entre toutes les autorités qui ne devraient pas négliger nos doléances, inlassablement formulées sans résultat.

## Cie DES AFFRÉTEURS FRANÇAIS

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/Affreteurs\\_francais.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Affreteurs_francais.pdf)

Nous sommes là en véritable pays ami. Les questions journalistiques n'ont pas de secret pour l'aimable directeur, M. Cousin,

— Venez, nous dit-il, et vous pourrez vous rendre compte de quelle façon nous avons pallié à toutes les difficultés que vous signalez.

Voyez sur ce terrain de 200 mètres qui nous sert de terre-plein entourant nos bureaux, nous avons fait installer un véritable système de fortifications. Des clôtures partout nous séparent de l'extérieur. Nous avons suppléé à un éclairage défectueux par l'adjonction de six lampes à arc. Des gardiens sont armés pendant la nuit et surveillent tous nos chalands.

Il est inutile de vous dire que tout cela est très onéreux et que nos frais de gardiennage s'élèvent facilement à près de 6.000 francs par mois, et encore, quand le port est un peu encombré et que nos chalands doivent décharger plus loin, ces dépenses s'augmentent, hélas, en proportion.

Quant aux vols, ils sont surtout commis sur les marchandises mises par les camionneurs sur les terre-pleins libres de la chambre de commerce.

Encore dernièrement, une balle de liège, dont le prix, comme vous le savez, est très élevé, fut littéralement subtilisée par des inconnus.

— Et les attaques à main armée ?

— Elles ont lieu quelquefois sur les gardiens de chalands. Il y a environ cinq ou six mois, un vieux pêcheur retraité que nous employions comme gardien fut maltraité. Pour son malheur, il alla se plaindre à la police... et fut poursuivi pour port d'arme prohibée car il possédait un revolver. Les malfaiteurs naturellement courent encore.

Quand nous avons eu à stocker plusieurs quintaux de céréales, les gardiens durent intervenir maintes fois.

— Quelles sont les mesures que vous préconisez ?

— Beaucoup plus d'entente entre les pouvoirs publics. Il suffirait d'une surveillance de toutes les rampes peu nombreuses. Il faudrait que l'accès des quais ne fut pas si facile. Il y a un projet en cours.

— Le fameux de 1920 !

— Oui, il faudrait qu'il fût enfin mis en application. Les droits de péage pour notre port sont assez élevés pour arriver à organiser une police convenable. Et puis peut-être, avec un peu plus d'union dans tous les services intéressés, arriverait-on à un résultat.

## Jean SITGÈS

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Sitges-Alger.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Sitges-Alger.pdf)

M. Sitgès a acquis depuis longtemps ses lettres de noblesse algéroise. Dès les premiers mots il nous déclare :

— Tenez, je vous offre d'aller dans le port espagnol d'Alicante pour vous rendre compte de quelle façon ce port est organisé et quel modèle il pourrait servir à Alger.

Partez avec moi à la fin du mois. Vous verrez comment on travaille en Espagne. Vous pourrez admirer un éclairage intensif pendant la nuit et un service de police qui a réduit depuis longtemps les vols à néant.

— Que pensez-vous des attaques à main armée ?

— Je puis vous confirmer qu'on a presque assommé deux de mes marins le soir devant les hangars-abris que vous voyez de cette fenêtre.

Ce malheureux port est la proie de tous les combinards. Tenez jusqu'aux canotiers qui exploitent les malheureux voyageurs, ils devraient cependant être surveillés par l'Inscription maritime dont ils dépendent. Cela ne les empêche pas

d'exiger 6 francs par passager, refusant de les mener à terre s'ils ne s'exécutent pas instantanément.

Cet état de choses a pourtant été prévu par la chambre de commerce (art. 8, p. 163 des documents statistiques, année 1926).

Et le scandale de l'eau que vous signaliez dans un dernier écho !

Mais revenons aux vols qui nous intéressent. Savez-vous que , quand il manque un colis — ce qui arrive fréquemment ?— non seulement on est volé, mais il faut encore payer les droits, plus une amende de principe pour non présentation d'un colis noté au manifeste !

— Qu'est-ce que vous pensez des termes de notre dernier article ?

— Ils ne sont nullement exagérés. Il y a des choses qui se passent sur les quais qu'il nous est impossible de dire. Laissons le côté qui regarde la police des mœurs ; mais il me semble que les attaques émanent des malfaiteurs isolés, cependant bien trop nombreux. Il est inutile que je vous signale le pillage organisé qui s'opère à tous les débarquements, pillage où les jeunes Arabes sont arrivés à une maîtrise tolérée malheureusement.

Je dois ajouter que seule la douane fait ce qu'elle peut pour limiter cet état de choses. C'est pour cette raison que je tiens à ce que vous disiez que je n'ai eu qu'à me louer de leurs services qui m'ont évité plus d'un vol.

— Et la police ?

— Que voulez-vous qu'on dise sur elle... Elle n'existe pas !

.....  
Nous avons quitté M. Sitgès. Nous irons donc, à Alicante, demander à un port espagnol les remèdes d'un mal que les pouvoirs publics algérois ne peuvent que supporter sans y remédier.

---

Port d'Alger  
Le scandale des quais  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 20 juin 1927)

III

Enfin, le gouvernement est déclenché ; il ne s'arrêtera qu'à la fin des abus monstrueux tolérés dans ce port. Nos confrères *L'Algérie* et *L'Algérie économique* participent, pour une grande part, à cette besogne d'épuration à laquelle nous nous sommes consacrés. Nous reviendrons tout à l'heure sur la lettre de M. Lung envoyée au Syndicat commercial, car les faits signalés furent confirmés au cours de notre enquête.

La police, elle-même, — pas celle des quais puisque c'est un mythe — mais celle des différents services — celle de la Sûreté surtout — sous la conduite de M. Mayen, commissaire, commence à opérer des rafles salutaires, mais, hélas, insuffisantes puisque, ces jours-ci, encore, un navigateur de Cambronne ayant pris un canot pour regagner son bord se vit agressé et blesser en cours de route par le batelier qui tenta de le dévaliser.

Ce que nous voulons, ce que nous aurons, c'est une organisation méthodique de la police des quais, d'après le projet de la chambre de commerce, projet qui doit être mis en application.

Ou alors, que les pouvoirs publics avouent leur impuissance, mais ne prélèvent plus le taxes sur lesquelles le budget de la sécurité du port a été prévu.

Donnant, donnant. Vous avez l'argent du commerce, défendez les commerçants contre le pillage éhonté. Diminuez par une organisation réelle des frais que seules peuvent s'imposer les grosses entreprises, mais qui grèvent malheureusement un

fret déjà bien élevé.

Pour notre part, nous resterons sur la brèche, prêt à collaborer avec toutes les initiatives officielles ou non. Nous voulons que le port d'Alger ne soit plus un coupe gorge... et nous y arriverons.

#### Cie NOUVELLE DE NAVIGATION BUSCK

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Armement\\_Busk-Marseille.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Armement_Busk-Marseille.pdf)

Dès les premiers mots, M. W. Ekelund, l'aimable, directeur de cette compagnie, nous précise :

— Les vols sur les quais, mais c'est un véritable cauchemar pour nous. Nous avons certes pallié à l'incurie des services responsables par une organisation sérieuse, mais coûteuse également. En tous cas, je puis vous affirmer que suivant la coutume signalée au cours de votre enquête, jamais une de mes plaintes adressées à la police n'a eu de suite. Il faut vous dire que cela ne m'étonne pas, car la police des quais est véritablement inexistante. Je travaille jour et nuit pour mes navires, et mes randonnées sur les quais me permettent de vous l'affirmer.

Mieux encore, vous n'ignorez pas que les embarquements clandestins sont formellement interdits par la loi ; eh bien, quand je trouve des Marocains qui cherchent à partir délictueusement, il m'est impossible de requérir un seul agent pour faire procéder à leur arrestation.

Quant au terrain que je possède sur le grand môle, je l'ai clôturé entièrement, le faisant surveiller jour et nuit. J'ai surtout des vols dans mes fûts vides placés en dehors des clôtures, mais ceci est provoqué peut-être beaucoup plus par la négligence des ouvriers camionneurs qui prennent au hasard sans contrôle.

Tenez, continue M. Ekelund, quand je suis arrivé à Alger pour, la première fois, j'ai vu les ouvriers que j'employais débonder des fûts pour remplir des bouteilles destinées à leur usage personnel. C'était une coutume, paraît-il. Je suis allé les trouver pour leur dire :

— Je ne veux pas que l'on me vole. Je vous paierai une barrique s'il le faut, mais à aucun prix vous ne toucherez à des marchandises qui ne vous appartiennent pas. »

.....  
Ceci confirme donc complètement la lettre envoyée par M. Frédéric Lung au Syndicat commercial :

« Monsieur le Président,

Mon service de surveillance des quais me remet la note que je m'empresse de vous communiquer ci-après :

Depuis quelques années la douane et la police tolèrent le débarquement et la circulation des dockers transportant chacun une bouteille de vin prise à bord des chalands ou vapeurs. Auparavant, il n'y avait que les armateurs européens qui se permettaient cela.

Or, depuis plusieurs mois, c'est un vrai scandale ; tous les ouvriers, sans exception, travaillant à terre ou à bord, montent sur eux leur bouteille de vin matin et soir ; de plus, ces ouvriers font descendre leur femme et leurs enfants pour en monter aussi et tous les indigènes en font autant maintenant.

Comme ce vin consommé en ville n'a pas payé le droit de consommation, les douaniers ambulants se chargeraient d'arrêter ce scandale si le groupe des vins voulait en faire la demande à M. l'Inspecteur principal des Douanes.

Il serait urgent que bon ordre soit mis au trafic signalé précédemment, car il est vraisemblable que le vin qui circule ainsi est le plus souvent le produit de vols opérés soit à bord des chalands, soit à bord des bateaux en chargement.

Veillez agréer, Monsieur le président,

mes salutations distinguées.  
Signé : F. LUNG. »

Nous avons donc pu annoncer à M. Ekelund qu'au cours de la discussion entamée au sujet de ces abus, la Douane a donné des instructions pour sévir contre les manutentionnaires ou tous autres ouvriers travaillant à bord des navires et qui circulent sur les quais porteurs de bouteilles de vin sans autorisation.

Les négociants eux-mêmes ont été prévenus d'aviser de cette décision leur personnel sous peine de contravention à leur rencontre.

#### GONDRAND MITJAVILE

— Il y a bien longtemps, nous dit le sympathique directeur, M. Frank, il y a trois ou quatre ans, que nous avons renoncé à signaler quoi que ce soit à la police.

Mais l'histoire, quoique ancienne, vaut la peine d'être racontée. J'avais reçu un wagon contenant une machine entière, et ayant procédé à sa vérification, je m'aperçus que plusieurs tuyaux avaient été coupés et déposés dans un coin du wagon en vue d'un enlèvement nocturne.

Je courus au commissariat de la police des quais, puis à celui de la rue Saint-Louis, où je fis ma déposition. On établit un bulletin de recherche. J'allai rue de Tanger où l'on me promit d'envoyer quelqu'un. « Mais le vol aura lieu cette nuit, précisai-je.

— On verra, on verra, car c'est bien tard », telle fut la seule réponse.

Le lendemain, je pus constater que les malfaiteurs avaient, sans risques, enlevé tous les tuyaux coupés et une partie de la machinerie.

Depuis, nous nous sommes organisés nous-mêmes fort heureusement.

— Mais pourquoi ne portez-vous pas plainte ?

M. Frank éclate de rire :

— Mais je ne ferais que cela sans résultat. Tantôt pour un vol d'effets, tantôt pour des denrées quelconques. Tenez, je suis obligé de prendre mes marchandises à la gare de l'Agha pour les transporter moi-même au point d'embarquement ; si je ne procédais pas ainsi, jamais mes chargements arriveraient intacts. Mais soyez certains que les frais supplémentaires causés par cet état de chose augmentent le taux du transit.

— Quel remède préconiseriez-vous, en général ?

— Nous ne savons plus. Vous dites que la chambre de commerce possède un projet. Mais y est-il prévu la garde des accès du port, la surveillance des rampes ? Il faudrait connaître exactement ce projet. Existe-t-il vraiment ?

Et, sceptique, M. Franck retourne à ses calculs.

#### Cie GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

M. Morin de Linclays, l'actif directeur de la Compagnie, a très sérieusement étudié la question.

— Pour notre part, déclare-t-il, il y a deux points bien distincts : les emplacements concernent nos navires de la Méditerranée et ceux de nos navires du Nord.

Pour les premiers, nous possédons un emplacement organisé pour lequel nous avons suppléé à l'insuffisance de l'installation de la chambre de commerce. Pour les seconds, nos concessions sont à l'autre extrémité du port de l'Agha.

Ceci dit, je puis préciser tout de suite que pour pallier aux différents abus que vous signalez dans vos intéressants articles, nous dépensons 200.000 francs par an de gardiennage ou d'éclairage. Et encore sommes-nous assez avantagés si l'on peut dire.

Je n'en dirai pas autant des navires occasionnels qui viennent par hasard

débarquer dans ce port et qui doivent se contenter des terre-pleins libres de la chambre de commerce sous la surveillance illusoire de la police des quais !

— Quels moyens préconiserez-vous ?

— La police et l'éclairage vont de pair, la police ne peut faire œuvre utile que si elle peut voir les voleurs dissimulés dans tous les recoins. Et tout d'abord, quelle police y a-t-il dans le port d'Alger ?

Nous avons été obligés de ne pas rester indifférents à cet état de choses et avons créé un corps de gardiens armés de revolvers. Nous avons limité les vols en établissant un éclairage intensif et en clôturant de fils de fer barbelés nos terre-pleins de l'arrière-port.

— Avez-vous eu souvent des attaques à main armée ?

— Pour notre part, beaucoup dans le courant de l'année; du côté de ce même arrière-port de l'Agha. Nos gardiens ont dû se défendre en ripostant à chaque coup de feu. Les pilleurs semblent organisés et terrorisent véritablement les quais.

— Avez-vous déjà adressé des plaintes ?

— Elles sont toujours restées sans résultat !

Il semble cependant que les taxes de péage perçues par la chambre de commerce, et celles diverses qui reviennent à la Direction du port, au profit de certains chapitres du budget, devraient suffire à assurer l'organisation d'une police réelle et d'un éclairage normal.

Or, la chambre de commerce est loin d'être en avant du mouvement. Elle n'a pas d'argent, paraît-il ; comment font donc, alors, les chambres de commerce des autres ports ? Je vous ai déjà dit combien le port d'Alger était facile à surveiller avec ses quelques rampes et ses rares accès aux quais. Peut-être ce sont ces facilités qui effrayent les services intéressés à notre défense ?

Quoi qu'il en soit, en résumé, n'oubliez pas que nous avons dû suppléer à la carence de la chambre de commerce et que le fret est fait de toutes les dépenses supplémentaires qui grèvent fâcheusement les frais généraux.

---

Port d'Alger  
Le scandale des quais  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 20 juin 1927)

IV

Nous tenons à mettre les choses au point. Il n'a jamais été dans nos intentions de demander, pour le moment, l'organisation privée d'une police quelconque.

Nous voulons, tout au contraire, que le commerce maritime obtienne régulièrement des services de police et d'éclairage dus par la chambre de commerce, et pour lesquels des taxes sont régulièrement perçues, car nous savons fort bien qu'une organisation privée augmenterait fâcheusement le coût d'un fret déjà élevé.

Nous irons cette semaine demander à la chambre de commerce ce qu'elle pense à ce sujet et publierons intégralement et impartialement les déclarations que nous pourrions obtenir.

En attendant nous continuons notre enquête.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TRANSPORTS MARITIMES A VAPEUR

Nous avons, le plaisir de rencontrer M. Carol et son précieux collaborateur, M. Agostini.

Dès les premiers mots, la réponse est très nette.

— Alger, comme vous l'avez dit, est un véritable coupe-gorge.



On a été jusqu'à nous voler aujourd'hui, en plein jour, la pomme en cuivre de notre escalier.

Nous ne parlons pas des marchandises subtilisées de la même manière à la porte même de nos bureaux, ne serait-ce qu'une caisse de vins, encore ces jours derniers.

Les vols des quais ne se comptent plus, bien que nous fassions notre surveillance nous-mêmes.

La formule appliquée n'est autre que : « Aide-toi, le ciel t'aidera » ; et comme le ciel a fort à faire probablement, tout va à la dérive, selon le terme maritime.

Le ciel a donc pour représentant direct et puissant la chambre de commerce. Celle-ci nous a promis pour le 1<sup>er</sup> janvier 1927 une police semblable à celle du port de Marseille. Nous attendons toujours une réalisation en laquelle nous espérons encore, en dépit de toutes les désillusions.

Comme, vous l'avez mentionné (et il n'y a plus grand-chose à dire à ce sujet), le port d'Alger est extrêmement facile à surveiller. Ses rampes permettent l'organisation limitée d'une police qui devrait interdire l'accès des quais à beaucoup d'indésirables.

Des rafles massives donneraient également de bons résultats. Tenez, il y a encore une demi-heure, les passagers débarquant par la Transatlantique étaient pris d'assaut et mis en coupe réglée par la tourbe que vous signaliez dans un précédent article.

— Avez-vous quelques suggestions?

— Peut-être !

À l'heure actuelle, il existe un service qui fonctionne dans le port, service réduit à l'état squelettique malheureusement. Il est dirigé par M. Joussin, commissaire du port

Pourquoi, avec ce service, actuellement embryonnaire, ne pas commencer une organisation que l'on rendrait parfaite ?

Pour le moment, cette brigade ne peut s'occuper que des embarquements clandestins. En leur adjoignant un deuxième commissaire et des inspecteurs, le remède serait tout de suite trouvé.

Armement THIBAUT [successeur d'Achaque]

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Commerciale\\_d'Armement-Alger.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Commerciale_d'Armement-Alger.pdf)

Pour. M. Albert Thibaut, la question présente également un grand intérêt.

— Si nous avons eu à souffrir des vols ! s'exclame-t-il. Mais d'autant plus que nous possédons un petit terrain de cinq mètres de profondeur longé par deux routes transversales. Il nous est donc impossible d'organiser une surveillance quelconque.

Quand un de nos gardiens fait une observation à un délinquant (arabe ou moukère) qui passe sur une des voies précitées tout en cherchant à voler quelque chose, c'est tout juste si on n'arrête pas notre gardien contre lequel la foule est ameutée très habilement.

Ces temps derniers, j'ai été condamné par le tribunal à rembourser 5.000 francs pour une malle volée contenant un trousseau de soie. Comme j'avais touché 2 francs de fret, vous pouvez juger du bénéfice que j'ai pu réaliser. J'ajoute encore à cela 500 francs de dommages et intérêts et les dépens.

Ce que nous désirerions ? Mais le fameux projet de la chambre de commerce qui nous semble la toison d'or. Remarquez que je ne puis être autorisé à clôturer mon terrain, d'autant plus que je suis toujours sous la menace d'une expulsion brandie comme une véritable épée de Damoclès.

Si vous venez à cette fenêtre, vous pourrez remarquer toutes les moukères à l'affût, ces voleuses professionnellement organisées sont toutes munies de couffins et de balais.

Comme elles ont le droit de circuler, pendant que l'une amuse un gardien, l'autre crève rapidement un sac d'un coup de couteau, subtilise dix ou quinze kilos de denrées... et le tour est joué. Le reste du sac éventré se perdra sur le sol naturellement. Et si, par malheur, un gardien intervient, la moukère poussera des cris de bête qu'on égorge et toute la racaille des quais interviendra.

La solution ? Mais elle est très simple.

Empêcher la montée sur les boulevards par les escaliers de tous les docks, bien souvent porteurs de marchandises volées à bord. Une surveillance des rampes, demandée par tout le monde.

Nous savons fort bien que, dans le commerce maritime, le fameux système « D » est adroitement appliqué. J'eus autrefois un capitaine malhonnête. Pour le faire arrêter, j'essayai vainement de m'adresser à la police, à la Sûreté, à l'Inscription maritime. En fin de compte, j'ai entrevu le moment où, à l'abri des lois, profitant du maquis de la procédure maritime, c'est moi qui aurais été condamné.

Il manque une organisation complète.

Une liaison basée sur la compréhension du commerce maritime en général. Mais ce rôle-là, n'incombe-t-il pas à la chambre de commerce ?

## L'ENTREPRISE MARITIME ET COMMERCIALE

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Entrep.\\_mme+commerciale.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Entrep._mme+commerciale.pdf)

En l'absence du directeur de cette société, nous sommes reçus par le secrétaire général.

— Tous les termes employés au cours de votre enquête sont rigoureusement exacts. Il n'y a plus rien à dire après les déclarations déjà exposées et dont on ne peut contester la vérité.

Nous dirons même qu'il n'y a aucune exagération de prétendre que toutes les plaintes restent sans résultats, étant nous-mêmes victimes des mêmes abus. De plus, les condamnations des voleurs sont si bénignes que l'on finit par renoncer à porter plainte.

Mais voici un fait plus grave pour votre édification. Un jour, on nous annonce que l'on venait de surprendre un livreur de chez nous qui transportait dans un camion toutes sortes de marchandises volées (caisses de sucre et de savon).

Les douaniers arrêtent les voleurs, les conduisent à la douane, saisissent la marchandise... et relâchent les délinquants sous le prétexte qu'ils n'étaient pas chargés de faire la police, leur devoir consistant à s'occuper simplement des droits payés ou non.

— Avez-vous déposé une plainte ?

— Évidemment, mais les voleurs sont restés introuvables comme vous devez le penser, alors qu'il aurait été si facile de les garder dès le début.

Un autre jour, nous surprenons un Arabe qui subtilisait deux bouteilles dans un de nos casiers. Inutile de vous dire que ce casier finissait d'être vidé de la même manière. Nous appelons un agent. Celui-ci nous fait remarquer que l'affaire était bien banale pour deux bouteilles.

— Mais, rétorquons-nous, le casier vient d'être vidé et le voleur finissait cette fructueuse opération ?

— Qu'importe ! et le commissaire a été du même avis que son subordonné. L'affaire en est restée là.

— Quel remède préconisez-vous ?

— Exactement celui qui fut mentionné dans vos précédents articles. La réorganisation de la police. La surveillance des rampes et des accès des quais.

Quoi qu'il en soit, il nous semble que les vols ne sont pas des cas isolés, mais sont adroitement organisés.

Nous avons un chaland de vins. Des bandits sont venus à bord attaquer les

gardiens, les menaçant de revolvers. Mais comme nos gardiens ne sont pas assermentés, la plainte déposée le lendemain est restée naturellement sans résultat.

Au début de l'établissement des nouveaux hangars au mole Al-Djeina, nous avons eu beaucoup de vols de sacs de dans et de marchandises diverses.

Le recrutement des gardiens devient de plus en plus difficile et pour cause ! Il est temps que la chambre de commerce intervienne et comprenne dans son projet de sécurité un éclairage un peu plus intensif.

Mais ces projets seront-ils en application ? Et quand ?

---

Port d'Alger

Le scandale des quais

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 27 juin 1927)

V

Déclarations de M. Billiard, président de la chambre de commerce d'Alger

La chambre de commerce est une vieille dame très austère, soucieuse des traditions. Mais il est une chose également incontestable : c'est une grande travailleuse que l'on aborde avec respect.

L'on nous avait dit beaucoup de choses sur la sévérité de M. Billiard, son distingué président ; ma foi, à l'instar de saint Thomas, nous ne croyons pas les légendes. M. Billiard nous a très aimablement reçu, donnant surtout l'impression de vertus civiques, hélas trop oubliées à l'heure présente.

— Vous n'ignorez pas, nous indique tout de suite l'honorable président, les efforts considérables accomplis par la chambre de commerce pour l'agrandissement du port.

Les dépenses prévues sont passées de 90 à 190 [sic] millions, mais les recettes n'ont malheureusement pas augmenté en proportion. Nous sommes donc beaucoup moins riches qu'on le prétend et la sagesse d'une administration délicate nous oblige à pallier aux difficultés de l'heure présente avec des moyens très limités.

Mais procédons avec méthode.

La chambre de commerce n'est jamais restée un instant indifférente à la sécurité des quais du port.

Dès 1911, elle entrait en rapport avec la municipalité pour l'organisation de la surveillance de sa concession et votait une part contributive importante dans les dépenses de fonctionnement d'une brigade spéciale.

Depuis peu, malgré ses lourdes charges résultant des travaux d'extension du port, elle a porté cette participation au chiffre de 185.000 francs par an. Moyennant cette contribution, la Ville d'Alger affecte d'une manière permanente à la surveillance du port une brigade composée de : 1 inspecteur, 1 brigadier, 2 sous-brigadiers et 32 agents.

Cette brigade est placée sous les ordres du commissaire central. Chaque jour, je suis tenu au courant du service et des arrestations opérées par un rapport journalier.

Ce rapport indique le nombre des agents en service de jour et de nuit, pendant la journée précédente, les infractions relevées avec les noms des délinquants, ainsi que les observations relatives au personnel spécialisé.

L'assemblée consulaire ne manque pas de tenir l'autorité municipale, de qui relève le personnel de police dont il s'agit, au courant de tout ce qui pourrait, dans cet ordre d'idées, favoriser l'action des agents. Elle lui transmet les plaintes qui lui parviennent du commerce, pour autant que ces plaintes sont pleinement justifiées.

Pour stimuler enfin le zèle des agents de la brigade, nous allouons des gratifications à ceux d'entre eux qui ont pratiqué des arrestations suivies de condamnations.

Je dois ajouter, continue M. Billiard, que, tout dernièrement, étant très étonné de n'avoir plus de primes à verser à cet effet et ne donnant plus aucune signature de mandat, j'ai fait demander des explications par mon secrétaire. L'on m'a répondu que quand les vols n'étaient pas importants, les sanctions nécessaires ne pouvaient être prises et ne servaient à rien.

Aussitôt, l'assemblée consulaire s'est permis d'attirer l'attention de M. le procureur général sur l'intérêt majeur qu'il y aurait à ce que l'action de la police soit corroborée par l'application de condamnations sévères lorsqu'il s'agit particulièrement de flagrants délits.

La police de la nappe d'eau a fait, elle aussi, l'objet de nos préoccupations. Il serait inexact de dire à ce sujet que des projets relatifs à cet objet sommeillent dans les cartons.

La police de la nappe d'eau a fonctionné de février à fin décembre 1925. A la demande de l'assemblée consulaire, une entente était intervenue entre elle et la municipalité. Un contrat fut établi prévoyant qu'une vedette automobile, dont les services furent loués à un entrepreneur de la Ville, serait mise à la disposition d'une police spéciale composée de quatre agents.

Les deux assemblées participaient par moitié à la dépense totale. Ce service, comme celui de la police des quais, étant placé sous les ordres du commissaire central.

En septembre 1925, le conseil municipal notifia à l'assemblée consulaire son intention de résilier le contrat, motif pris de « l'insuffisance des résultats obtenus ».

La chambre de commerce ne put qu'exprimer ses regrets de cette décision prise après une période d'essai aussi courte.

Si peu d'arrestations furent opérées, il n'en faut peut-être pas conclure que le service était inutile. C'est peut-être, au contraire, parce qu'il était redouté qu'il ne donnait aucune envie aux délinquants éventuels de s'offrir à son contrôle.

L'assemblée consulaire a toujours eu le ferme désir de son maintien.

— Ne croyez-vous pas, Monsieur le président, que les vols soient entrepris par des bandes organisées ?

— Soyez certains que j'ai été très touché par tout ce qui m'a été dit à ce sujet, surtout de la part d'armateurs m'ayant donné certains détails comparatifs entre Alger et d'autres ports.

Nous avons certainement reçu, en ce qui concerne les bandes organisées, des renseignements que nous avons transmis à la Sûreté, car il nous est impossible d'établir la véracité des choses indiquées. Une liaison entre les différents pouvoirs de notre ville et une intervention de la Préfecture ne sont pas impossibles, mais je ne puis vous donner là-dessus des détails qui risqueraient de compromettre le résultat d'une action quelconque.

On vole donc beaucoup dans le port d'Alger, comme l'ont affirmé des commerçants honorables et dignes de foi. C'est vous dire combien je m'en suis préoccupé de toutes les manières.

Je suis allé à Oran ; j'ai vu l'éclairage de ce port et puis vous autoriser à dire que j'ai fait immédiatement mettre à l'étude un projet dont l'application est très proche.

A l'heure actuelle, l'éclairage existant faisait l'objet d'une entente avec la Ville. Un nombre de becs de gaz étant à sa charge, une seconde partie incombant à la chambre de commerce et le restant appartenant aux deux organismes. L'éclairage au gaz n'était autre qu'un éclairage de sécurité.

Nous envisageons maintenant un éclairage à l'électricité beaucoup plus intensif, et puisque la Ville ne voudra pas augmenter ses dépenses actuelles, nous lui

demandons de nous verser la somme qu'elle dépensait jusqu'à présent, pour prendre exclusivement la responsabilité des nouvelles mesures. Nous paierons donc le supplément nécessaire.

J'attache une grande importance à cette amélioration. J'ai chargé l'ingénieur du port, M. Brigol, qui m'accompagnait à Oran, de dresser un projet déjà à l'étude.

Les délibérations à ce sujet auront lieu en octobre et l'application sera immédiate, commençant à l'arrière-port de l'Agha pour se terminer ici.

Dans tous les ports, du reste, il existe deux sortes d'éclairage : l'un dit de sécurité, l'autre d'exploitation. Ce dernier n'a lieu qu'à la demande des usagers et pour un temps déterminé. Il permet ainsi le travail de nuit.

Tenez, ajoute M. Billiard, dont les souvenirs semblent d'une netteté saisissante, je me souviens qu'en 1880, arrivant au Havre à l'heure de la marée, je fus frappé par l'intensité de l'éclairage.

Quelques heures après, retournant dans le port, c'était l'obscurité la plus profonde.

L'on venait d'arrêter l'éclairage d'exploitation ; il ne restait que celui de sécurité.

Donc, en résumé, la première amélioration entreprise par la chambre de commerce sera celle-là, et je suis persuadé que le service de la police des quais sera grandement facilité, quand le port sera bien éclairé pendant la nuit. Cela vaudra beaucoup mieux qu'une nouvelle brigade d'agents. Du reste, si cela ne suffisait pas, nous ferons mieux encore, selon les besoins de la cause.

— Pourrait-on surveiller les rampes d'accès et fermer le port comme le demandaient plusieurs armateurs ?

— Ce n'est pas possible. Nous aurions trop de protestations à ce sujet. Rappelez-vous de tous les ennuis supportés au moment de l'interdiction aux musulmans d'aller en France.

L'on arrêta plusieurs notables indigènes, ce qui motiva beaucoup de protestations.

Les personnes remontant des quais ne sont pas toujours bien habillées. Les fouiller serait une mesure vexatoire qui soulèverait un tollé général. On ne peut pas fermer le port. Je ne l'ai fait qu'une fois, mais dans un cas bien différent. C'était en 1911, le port était embouteillé. Pour y mettre bon ordre, pendant trois jours j'ai interdit l'accès des quais aux véhicules.

D'un autre côté, la surveillance du haut des rampes est inutile. Elle doit se faire sur les quais même.

— Et le grappillage ?

— Évidemment, il existe sur les quais une véritable vermine. Mais de même que le commerçant possédant un étalage doit le surveiller, les compagnies ou les acconiers doivent en faire autant, surtout si on leur assure que, désormais, la police interviendra énergiquement à la moindre réquisition. Voyez, du reste, la plainte que nous avons adressée à M. le procureur général.

« En résumé, nous assure M. Billiard en nous raccompagnant, vous pouvez être certains que toutes ces questions font l'objet de mes préoccupations journalières. J'ai trop souci du bon renom de notre port pour ne pas tenter l'impossible.

Nous ferons toujours mieux ; cela vous pouvez le dire. »

.....  
Nous connaissons donc la tâche entreprise par la chambre de commerce, tâche que nous seconderons de tous nos efforts.

Mais puisqu'il faut être impartial, mentionnons en passant l'aide efficace apportée par les services de la Sûreté sous les ordres de M. Mayen. Plusieurs pistes sont activement suivies.

L'une d'elles a abouti ces jours-ci à de nombreuses arrestations, pour lesquelles nous soulignons tout particulièrement la conclusion du rapport :

Des aveux obtenus, il résulte que tous ces inculpés forment une association de malfaiteurs qui s'était donnée pour tâche de mettre en coupe réglée les quais d'Alger. Ils ont, en effet, avoué plusieurs vols commis sur les quais et notamment de nombreux vols de blé.

Nous croyons que, sous peu, nous aurons des surprises !...

FIN