

A Jijel, les héros ne meurent jamais



Par **Maamar FARAH**
<http://farahblog.tk>

Ma première visite à Jijel date de 1972. C'était à l'occasion d'un reportage sur la pêche. Coup de foudre. La ville, débouaillée et élégante, semblait entièrement livrée à la mer, comme si elle voulait se détourner d'un arrière-pays particulièrement accidenté et qui lui rappelait les plus mauvais souvenirs. La guerre et ses ravages. Ses morts et ses sacrifiés aussi, jetés dans le dénuement par la politique répressive et inhumaine des forces coloniales. Mais comment oublier cette tragédie quand chaque lopin de terre, chaque pierre, chaque arbre vous rappelle que la terre jijelienne a été probablement celle où le sang algérien a le plus coulé durant les sept années de guerre ? Alors, dans cette Algérie sereine des années soixante-dix qui cherchait à oublier les ravages du conflit armé, le recours aux plaisirs de la mer était comme un remède pour reprendre goût à la vie. Et lorsque Abdelmadjid Hadji (que Dieu ait son âme) m'invita à monter dans un hors-bord, j'avais hâte de voir Jijel côté mer. Mais la vitesse à laquelle Madjid — qui était aussi notre rédacteur en chef adjoint à *El Moudjahid* — conduisait l'engin ne me laissa guère le loisir de profiter de cette vue splendide puisque les embardées intempestives du petit bateau me jetaient d'un coin à l'autre de la banquette, sans que je puisse faire entendre ma voix qui le suppliait de ralentir. Titubant, je finis par m'approcher de lui pour lui crier à l'oreille : « Je ne sais pas nager ! » Cet argument fut décisif et Madjid stoppa brutalement l'embarcation avant de la faire glisser sur les eaux ; ce qui me permit, enfin, de jouir du spectacle absolument unique de la côte de Saphir, noyée dans la verdure des montagnes qui surplombaient de petites criques au sable d'or. Le lendemain, je fus presque rassuré par la taille du chalutier où je devais m'embarquer pour les besoins du reportage. Le bateau s'appelait *Le Raïs* et avait une bonne dizaine de marins pêcheurs à son bord.

Il faisait encore noir lorsque le chalutier quitta la rade, sous les

ordres du vieux capitaine qui semblait avoir roulé sa bosse sur la mer jijelienne par tous les temps. Le bruit de l'embarcation déchirait le silence matinal du port. La mer était d'huile. Les marins pêcheurs préparaient leur matériel et chacun savait exactement ce qu'il faisait, répétant des gestes appris par cœur. Une fois sur les lieux de pêche, on largua l'immense filet et l'opération, qui semblait facile de prime abord, exigeait la mobilisation et la vigilance des membres d'équipage chargés de cette première mission. Les premiers rayons d'un soleil qui s'annonçaient radieux lâchèrent leur lumière pourpre sur les lieux, faisant danser leurs reflets dans une eau limpide et apparemment très poissonneuse puisque la remontée du chalut livra une pêche abondante. D'autres membres de l'équipage s'empressèrent de remplir les cageots de ce poisson frais qui papillonnait encore dans leurs mains, avant de l'arroser d'une grosse couche de sel.

Le soleil est maintenant bien haut. Quelques heures de repos dans une cabine douillette m'avaient permis de récupérer. Nous étions bien loin de Jijel, mais la corniche, inondée de cette lumière saturée de la Méditerranée, était parfaitement visible. C'est en regardant cette terre si intimement unie à la mer que l'on comprend son histoire d'important port qui marqua par son activité les différentes étapes de l'évolution de la ville.

Après avoir été un comptoir phénicien connu sous le nom d'Igilgili, la cité n'échappa pas à la colonisation romaine, puis à l'occupation des Arabes qui apportèrent avec eux une religion qui fut rapidement adoptée par la population locale. Jijel est aussi connu pour avoir été un important bastion de la course et l'un des ports refuges des frères Barberousse qui en firent leur première capitale. La colonisation fit de la nouvelle Djidjelli une terre d'accueil pour des centaines de familles qui y trouvèrent toutes les commodités pour exercer leur métier dans la pêche, l'agriculture et l'industrie. Midi somnolait dans

les eaux transparentes de la Méditerranée. C'était l'heure du déjeuner. Le menu ? Du poisson frais frit à l'huile de tournesol, bien sûr. Mais juste pour l'invité car l'équipage préférait un ragout de pomme de terre à l'agneau. Un bon café noir finira par me réveiller totalement, ce dont j'avais besoin pour poursuivre ma contemplation quasi religieuse de cette inoubliable côte de Saphir. En fin d'après-midi, et après avoir débarqué du *Raïs*, au milieu d'une foule bigarrée venue attendre le chalutier, je voulais découvrir de plus près cette corniche qui n'a pas son semblable sur toute la côte algérienne. La route, sinueuse, empruntait un parcours dessiné pour charmer les plus exigeants en matière de paysages exotiques où la mer et la montagne faisaient la fête et jouaient le plus bel air sous la direction d'un chef d'orchestre imaginaire : le soleil méditerranéen ! Voilà Ziama-Mansouriah, souriante comme une île, ouverte aux quatre vents de la mer, rassasiée de soleil et de friture, fière dans sa tenue de touriste rayonnante. Une halte au restaurant d'un vieux pied noir qui a préféré rester au pays et qui n'en est pas mort ! Et puis, les Grottes merveilleuses qui portent si bien leur nom. Fabuleuse construction tout en désordre, mais si harmonieusement esquissée dans les profondeurs de la montagne qu'elle finit par vous impressionner comme le ferait le tableau d'un grand maître. Mais ici la nature a ce don que ne possède aucun artiste : ce mélange si juste des sons et des lumières, cette riche palette de couleurs qui vient du plus ténébreux des châtaîns au plus léger des gris et cet excès des formes qui pousse les roches vers leur perte. Mais elles restent là, tendues vers leurs extrêmes, mais parfaitement accrochées. Comme par miracle. Miracle, c'est le mot clé qui vous accompagne durant ce voyage où la mer vous renvoie encore les images des batailles navales livrées par les frères Barberousse, Aroudj et Kheiredine, qui ont sillonné ces rivages maintes fois pour les

défendre des agresseurs mais aussi pour agresser et piller des navires étrangers ! Corsaires, ils allaient jusqu'au bout de leur mission...

Ma seconde visite à Jijel eut lieu en 1974, alors qu'elle dépendait de la wilaya de Constantine, à l'occasion de la couverture d'un voyage présidentiel. Fidèle à sa politique d'équilibre régional, le président Boumediène, qui avait déjà lancé plusieurs programmes spéciaux pour régions déshéritées (Kabylie, Aurès), inaugura là un nouveau type de plans dits « programmes spéciaux pour régions déshéritées ». Et à l'Est, il avait choisi Ain-Beida et Jijel. Nous arrivions de la capitale des Harakatas et à la désolation des plateaux dénudés et austères de l'arrière-pays, succédait un relief coloré à l'abondante végétation. La route qui partait de Constantine longeait des paysages montagneux qu'elle avait du mal à parcourir, se limitant parfois à un petit filet de bitume trottant laborieusement au bord de gouffres impressionnants ou se tortillant au milieu de gorges dominées par de hauts pics. Parfois, ne trouvant plus d'issue, elle embarquait dans un tunnel jadis réservé au train mais qui ne jouait plus cette fonction depuis le sabotage des installations ferroviaires par l'ALN durant la guerre de Libération. Nous éviterons cette fois-ci ce tunnel qui menait aux villages de la haute montagne, car notre route devait se poursuivre vers Jijel. Ancer et ses riches plaines, Sidi-Abdelaziz ou le village agricole socialiste que l'on prenait pour une station balnéaire et, enfin, la dernière ligne droite vers Jijel, avec l'omniprésence de la mer à droite. Jijel nous accueillit comme d'habitude, avec le sourire millénaire de ses habitants et leur légendaire hospitalité. Le couscous au mérrou pris chez une famille de la ville était certainement le meilleur du Maghreb. Partie de dominos dans un café du centre-ville. Et comme il n'y avait pratiquement plus de place pour les journalistes dans les rares hôtels de la ville, on nous dirigea vers le dortoir d'un lycée. Mais le hasard fera que notre groupe sera

invité par un citoyen de la ville, celui-ci deviendra un grand ami, Lyès. « Pas de dortoir ! Vous êtes les bienvenus chez moi ! ». On ne pouvait pas refuser l'offre. Après un repas bienfaisant, on nous servit un petit déjeuner royal. Un bon remontant avant d'entamer une couverture présidentielle toujours éreintante !

Mes autres voyages ne se comptent plus. Les années quatre-vingt et leur semblant de bonheur... Les années quatre-vingt-dix et leur lot de malheurs, mais de bravoure aussi. Qui se souvient de Zahra, l'héroïne oubliée qui fit le serment de venger son fils et de défendre l'Algérie contre le projet ingégriste...

Mais Jijel veut oublier tout cela. Comme elle a cherché à oublier la guerre. Demain, elle sera appelée à se prononcer pour l'amnistie et même si tout Jijel se prononcera pour le « Oui » à ce référendum, rien ne me dit que Zahra et ses semblables seront emballés par le scrutin. A Jijel, les héros d'hier et d'aujourd'hui ne mourront jamais...

M. F.

P.S. : Pour cette semaine, une citation de Mohammed Benichou : « L'information en Algérie est-elle malade des excès de la presse privée ou de la censure des gros médias ? » (in *Le Matin* du 11 novembre 2003).

AVIATION CIVILE

Airbus maintient son avance sur Boeing

Airbus a devancé pour la deuxième année consécutive son rival américain Boeing. Le constructeur européen s'est octroyé 53% du marché mondial des avions civils de plus de 100 places en livrant 320 appareils. Lors de la présentation de ses résultats commerciaux 2004, Noël Forgeard, PDG de la filiale à 80% du groupe EADS, a déclaré avoir remporté l'an dernier 370 nouvelles commandes pour un montant estimé à 34 milliards de dollars sur la base du prix catalogue, qui reste toutefois indicatif car nettement supérieur au prix réellement payé par les compagnies clientes.

Ces commandes représentent 57% du marché mondial en termes de volume et 54% en termes de valeur, a-t-il déclaré à la presse. Le chiffre d'affaires réalisé en 2004 a atteint un peu plus de 20 milliards d'euros contre 19,3 milliards en 2003. De son côté, Boeing avait annoncé la semaine dernière avoir livré 285 appareils et remporté 272 commandes nouvelles en 2004. Noël Forgeard a confirmé par ailleurs qu'il tablait sur

350 à 360 livraisons d'appareils cette année, ce qui permettrait ainsi à Airbus de battre le record de 325 avions livrés établi en 2001, avant que les attentats du 11 septembre aux Etats-Unis de la même année ne plongent le transport aérien dans la plus grave crise de son histoire. L'an dernier, les commandes d'appareils de la famille A320 (A318/319/320/321), dits monocouloirs, ont été particulièrement importantes et ont représenté 64% du marché mondial, a souligné Noël Forgeard, qui succédera prochainement à Philippe Camus à la co-présidence franco-allemande d'EADS. « Notre prix de vente moyen a augmenté significativement et nos prix de revient ont beaucoup baissé. Nous n'avons pas cassé les prix », a souligné Noël Forgeard.

Le carnet de commandes de l'A380 s'étoffe

Il a précisé que 2004 avait permis de compenser sur ce segment des petits appareils un cru décevant en 2003, année où la part de marché d'Airbus sur les monocouloirs



avait plafonné à 42%. « Une part de marché d'un peu plus de 50% (en moyenne sur deux ans) c'est exactement ce qu'on aime », a-t-il observé. Le carnet de commandes 2004 comprend une commande ferme de six exemplaires du futur très gros porteur A380 par Thai Airways, qui a été débloquée en fin d'année après le règlement d'un différend entre l'Union européenne et la Thaïlande sur l'exportation par Bangkok de crevettes. Elle n'avait toutefois pas été jusqu'à présent confirmée publiquement en raison du raz-démarée en Asie. Airbus a reçu au total 139 commandes fermes pour son A380 de la part de 13 clients. Ce total ne

tient compte ni des options, ni de la lettre d'intention signée cette semaine par le leader mondial de la messagerie UPS pour 10 A380, qui devrait prochainement se transformer à son tour en contrat ferme.

« Il y a d'autres négociations en cours. Je pense qu'on ne devrait pas avoir de mal à avoir au moins deux nouveaux clients (pour l'A380) cette année, comme l'an dernier », a estimé Noël Forgeard.

Airbus négocie toujours avec la Chine une commande de cinq Airbus A380. Les industriels chinois devraient être associés à hauteur de 5% comme partenaires de ce programme (risk sharing partners), a précisé le PDG

d'Airbus. Alors que l'A380 fera l'objet mardi prochain d'une cérémonie officielle à Toulouse à laquelle participeront quatre chefs d'Etat et de gouvernement, Noël Forgeard a balayé toutes les inquiétudes récentes sur la réussite de ce programme, notamment en matière de surpoids et de surcoûts. « La masse finale de l'A380 est dans une limite de un pour cent (supérieure) à la masse maximum au décollage prévue initialement », a-t-il souligné.

Plans de réduction des coûts

Noël Forgeard a confirmé qu'il estimait à 1,45 milliard d'euros au maximum le dépassement potentiel des coûts de développement de ce programme, estimés initialement à 10,7 milliards d'euros, ajoutant toutefois que le groupe travaillait afin de réduire au maximum ce surcoût. « Les limites-nous (ce dépassement) à zéro ? Je ne crois pas, mais j'espère qu'on va le limiter beaucoup », a-t-il ajouté. Il a souligné que ce surcoût n'affecterait que marginalement la rentabilité de ce programme,

qui devrait rapporter plus de 150 milliards d'euros de chiffre d'affaires sur la base de 700 à 750 appareils vendus à un prix unitaire de 200 millions d'euros. Le constructeur, qui a réalisé 7% de gains de productivité (hors inflation) entre 2003 et 2004, a mis en œuvre deux grands programmes d'économies. Il a d'une part lancé en 2004 un programme de réduction de la durée des cycles de production des appareils, qui permettra d'économiser 1,5 milliard d'euros de trésorerie d'ici 2007.

Ce programme a déjà été réalisé à hauteur de 500 millions. Par ailleurs, Airbus a mis en œuvre un programme général de réduction de ses coûts, baptisé « Route 06 », qui doit permettre d'économiser 1,5 milliard d'euros en 2006 par rapport à la base de coûts de 2003. « Les comptes d'Airbus sont bons et sa profitabilité est presque le double de celle de Boeing dans les avions commerciaux », a affirmé Noël Forgeard, indiquant que cette rentabilité était « bien installée pour les trois ans à venir ».