

قسم: التاريخ

المشروع الاستعماري الفرنسي لمُد السكك الحديدية عبر الصحراء الجزائرية وأهدافه (1962/1857م)

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر أكاديمي في التاريخ
تخصص: تاريخ المغرب العربي المعاصر

إشراف الاستاذة(ة)

محمد حركات

إعداد الطالب (ة):

- طعيلي خديجة

- عباد الهذبة

نوقشت المذكرة علنا يوم: 2024/06/09

أمام اللجنة المكونة من الاساتذة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	اللجنة
رئيسا	جامعة الشهيد حمزة لخضر	أ. دكتور	محمد السعيد عقيب
مشرفا ومقررا	جامعة الشهيد حمزة لخضر	دكتور	محمد حركات
ممتحنا	جامعة الشهيد حمزة لخضر	أ. دكتور	عثمان زقب

السنة الجامعية: 1444/1445 هـ - 2023/2024 م

قسم: التاريخ

**المشروع الاستعماري الفرنسي لمد السكك الحديدية عبر
الصحراء الجزائرية وأهدافه
(1857/1962م)**

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر أكاديمي في التاريخ
تخصص: تاريخ المغرب العربي المعاصر

اشراف الاستاذة(ة)

محمد حركات

إعداد الطالب (ة):

– طعيلي خديجة

– عباد الهذبة

السنة الجامعية: 1444/1445 هـ 2023/2024م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ يرفع الله الذين امنوا منكم والذين أوتوا العلم درجات والله بما تعملون

﴿ خبير

الآية -11- من سورة المجادلة.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ رَبِّي أَسْرَحَ لِي صَدْرِي وَيَسِّرْ لِي أَمْرِي وَاحْلُلْ عُقْدَةً مِنْ لِسَانِي يَفْقَهُ

﴿ قَوْلِي

الآيات: 25-27 من سورة طه

شكر وتقدير

الحمد لله على نعمه، والصلاة والسلام على صفوة خلقه وأنبيائه، وعلى آله وأصحابه، وبعد:

يطيب لنا وقد من الله علينا بإكمال هذه المذكرة أن نرد الجميل لأهله، وننسب الفضل
لأصحابه،

فالشكر لله أولا وأخرا، لأنه هو الذي يقول لشيء كن فيكون، عل تيسير إنجاز هذه المذكرة
فله الحمد والثناء.

وبأصدق العبارات وأوفاهما نقدم شكرنا وتقديرنا للدكتور الفاضل: "محمد حركات"، المشرف
على هذه المذكرة، على ما أوانا به من اهتمام، ونصح وإرشاد، فجزاه الله خير ما جرى به
أستاذا عن طالبه.

كما نشكر أيضا الأستاذ الفاضل "رضا حوحو" على مساعدته لنا بقلب طيب وصدر رحب جزاه
الله كل خير.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بكل الشكر والامتنان لكل من ساهم في إنجاز هذا البحث ولو بدعاء
وأخيرا نسأل الله العظيم أن نكون قد وفقنا في هذه الرسالة، فما من توفيق فمن الله، وما كان
من خطأ فمن أنفسنا.

(وما توفيقى إلا بالله عليه توكلت وإليه أنيب (77)) سورة هود

الإهداء

من قال أنا لها نالها: لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون، ولم يكن الحلم قريبا ولا الطريق كان محفوفا بالتسهيلات، لكنني فعلتها ونلتها.

الحمد لله على لذة الإنجاز والحمد لله عند البدئ وعند الختام الحمد لله الذي ما تم جهد إلا بعونه وما ختم سعي إلا بفضله.

إلى ملاكي في الحياة الحزن الدافئ وسمائي التي لم تتركي يوما، ولا يكتمل يومي بدونها إلى من كان دعائها سرنجاعي وحنانها بلسم جروحي إلى أغلى الحبايب "أمي الحبيبة

إلى من كلله الله بالهبة والوقار. إلى من أحمل اسمه بكل افتخار"والدي الغالي رحمه الله"

إلى من قيل فهم (سنشد عضدك بأخيك)

فكانوا سندي إخوتي فتحي-العيد-ربيع وإلى أخواتي فاطمة الزهراء-حسيبة-نصيرة-نعيمة

إلى من كانت سندي ومسندي في طيلة مسيرتي الجامعية بمثابة الأم الثانية جميلة حمادو

إلى أبناء إخوتي وأختي مسك-تسنيم-محمد البشير-محمد آدم-زين العابدين-أريام-نسيبة-ريحانة-

ميمونة-عبد الرحمان إلى إخوتي التي لم تنجهم أمي -ضحى-عائشة

إلى زوجات إخوتي -فهيمة-نورة-حليمة

إلى سندي ومرشدي وناصحي صلاح خوية

إلى صديقتي التي منحتها لي الحياة فسرنا سويا لتحقيق النجاح أتمنى أن يحالفك الحظ الجميل دوما.

(الهذبة)

أهديكم جميعا هذا العمل المتواضع وثمره جهدي، والله ولي التوفيق

خديجة

الإهداء

(واخر دعواهم ان الحمد لله رب العالمين)

الحمد لله الذي ما تم جهدا ولا ختم سعى إلا بفضلته وما سلكننا البدايات إلا بتيسيره وما بلغنا النهايات إلا بتوفيقه وما حققنا الغايات إلا بفضلته فالحمد لله حبا وشكرا وامتنانا الحمد لله على البدء والختام

بكل ما أتيت من مشاعر الحب أهدي تخرجي:

إلى من احمل اسمه بكل فخر إلى من دعمني منذ الصغرو انار دربي لتحقيق حلمي إلى من رباني وكافح من أجلي ستبقى كلماتك نجوم اهتدي بها اليوم وفي الغد وإلى الأبد (والدي العزيز)

إلى من غمرتني بالحب والحنان واشعرتني بالأمان منذ الصغرى إلى من علمتني المبادئ والقيم إلى من كان دعاؤها سر نجاحي إلى من ارشدتني وساعدتني في النهوض كلما وقعت (أمي الغالية)

إلى تلك النجوم التي تنير طريقي دوما إلى ملهبي وصناع قوتي وصفوة أيامي إلى من انتظروا قطاف ثمرة جهدي وكانوا شركاء كل بسمة ودمعة إلى أحباب قلبي (إخوتي)

شيماء-حفصيه-ساجدة-إبراهيم الخليل-إسماعيل-إسلام

إلى من كاتفتني ونحن نشق الطريق معا نحو النجاح في مسيرتنا العلمية، إلى رفيقة دربي (خديجة)

الهذبة عباد

قائمة الاختصارات:

تح: تحقيق

تر: ترجمة

تع: تعريب

تق: تقديم

ج: الجزء

ص: الصفحة

كلم: الكيلومتر

م: التاريخ الميلادي

مج: مجلد

مقدّمة

إن المنطلق الاستعماري لا يتغير جوهره ان تغيرت أشكاله، ولا تتغير نتائجه ان اختلفت مقدماته. فقد حاول الاستعمار الفرنسي ان يجعل من الصحراء الجزائرية قاعدة لإرسال امبراطورية جديدة، نظرا للموقع الاستراتيجي الذي جعل هذه الصحراء قضية من القضايا الهامة بالنسبة لفرنسا.

فمنذ احتلال فرنسا للجزائر سنة 1830م، عمل الاستعمار على بسط نفوذه على كامل التراب الجزائري. فبعد ان احكم قبضته على الأقاليم الشمالية، وجه أنظاره صوب الصحراء الجزائرية. فبدأ يتوغل فيها، مستغلا كل الامكانيات المادية والبشرية فيها.

ولم يقف الاستعمار الفرنسي عند ذلك الحد فقط، بل سعى الى الوصول الى حدودها الجنوبية للصحراء الجزائرية. وهذا لما اكتشفته فرنسا في الصحراء من خيرات، ولاستغلال الابعاد الاستراتيجية للموقع بالنسبة لإفريقيا.

لذا، باشر الاستعمار الفرنسي في اعداد مشاريع ضخمة، مست جوانب متعددة، وأهمها الجوانب الاقتصادية. ففكرت فرنسا في طرح مشروع لسكة حديدية عابرة للصحراء تربط الجزائر بالنيجر والتي هي موضوع دراستنا المعنونة ب " المشاريع الاستعمارية الفرنسية لمد السكك الحديدية عبر الصحراء الجزائرية وأهدافه". باعتبار أن هذه الشبكة تعد من أهم وأضخم الوسائل التي وضعتها السلطات الفرنسية لخدمة مشروعها الاستعماري في الجزائر.

❖ دواعي اختيار الموضوع:

من الأسباب الذاتية التي دفعتنا لدراسة هذا الموضوع هو الفضول لمعرفة المشاريع التي سطرها فرنسا في الصحراء ومن بينها مشروع مد شبكة السكك الحديدية، حيث يعتبر هذا المشروع من المشاريع الاقتصادية فحاولنا الابتعاد عن الدراسات المألوفة التي تتعلق بالجانب السياسي والعسكري.

أما بالنسبة للأسباب الموضوعية فهي محاولتنا التطرق للمشاريع التي طبقتها فرنسا بالصحراء الجزائرية، واخترنا مشروع السكك الحديدية ومحاوله الكشف عن خبايا السياسة الفرنسية في اقليم الصحراء، اضافة الى المساهمة في تسليط الضوء على تاريخ منطقة الصحراء الجزائرية.

❖ أهداف الدراسة:

يمكن حصر الأهداف في جملة من النقاط وهي:

- التعريف بالصحراء الجزائرية من حيث جغرافيتها ومميزاتها.
- الوقوف عند مدى اهتمام فرنسا بمنطقة الصحراء.
- التعرف على أهم المشاريع الاستعمارية الفرنسية التي جسدتها في اقليم الصحراء والهدف منها.
- التعرف على أهمية السكك الحديدية وأثرها على الاقتصاد

❖ اشكالية الدراسة:

- وإشكالية الدراسة كالاتي: لماذا فكرت فرنسا في مشروع السكك الحديدية العابرة للصحراء؟ وللتفصيل في هذه الاشكالية طرحنا مجموعة من التساؤلات الفرعية وهي كالاتي:
- ماهي دوافع فرنسا لإنجاز مشاريع السكك الحديدية العابرة للصحراء؟
- ماهي أبرز الخطوط المنجزة على أراضي الصحراء؟
- فيما تتمثل ردود أفعال الجزائريين اتجاه هذا المشروع؟
- ماهي أهداف فرنسا من إنجاز هذا المشروع؟

❖ المنهج المتبع:

للإجابة على الإشكالية المطروحة ومجمل التساؤلات الملحقة بما اعتمدنا على المنهجين التاريخي والوصفي. فقد استخدمنا الاول في استعراض الأحداث التاريخية ووضعها في الإطار المكاني والزمني، عبر سرد وربط الوقائع التي شهدتها إقليم الصحراء من الاستكشاف إلى الغزو. أما الثاني فقد استخدمناه لتحليل المعطيات والبيانات المتوفرة في المصادر والدراسات السابقة، مثل تحليل طبيعة المشاريع الاستعمارية الفرنسية والتعليق عليها وربطها بسير الأحداث.

❖ خطة البحث:

- ❖ ولمعالجة إشكالية هذه الدراسة اعتمدنا خطة عمل تتكون من مقدمة ومدخل وثلاث فصول وخاتمة، وكان توزيعها كالاتي:
- ❖ فالمدخل قسمناه إلى عنصرين: حيث تناولنا في العنصر الأول خصائص الوسط الطبيعي الصحراوي، أما العنصر الثاني فتحدثنا فيه عن طبيعة المواصلات البرية في الجزائر في اواخر العهد العثماني والبدائيات الأولى للاستعمار الفرنسي.
- ❖ أما الفصل الأول فكان تحت عنوان مشروع مد شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، وقسمناه إلى عنصرين: تحدثنا عن المسالك البرية في الجزائر في الإقليم التلي والصحراوي، ثم تحدثنا عن أهمية السكك الحديدية وبدائيات إنشاء السكك الحديدية في الجزائر. فتحدثنا عن فكرة الإنشاء ثم المرسوم الإمبراطوري وختمناه بالحديث على الشركات الامتياز الرأسمالية.
- ❖ والفصل الثاني كان بعنوان الخطوط الحديدية الرابطة بين المنطقتين الساحلية والتلية والممتدة إلى الجنوب الجزائري والصحراء. قسمناه أيضا إلى عنصرين: حيث تحدثنا عن دوافع توسع مشروع السكة الحديدية الفرنسية في الصحراء الجزائرية، من الناحية الاقتصادية والعسكرية. والعنصر الآخر تحدثنا عن مراحل إنجاز

الخطوط الحديدية الممتدة إلى الصحراء. والمتمثلة في مرحلة الكشوفات والمشاريع، ومرحلة الاضطراب والتردد، ومرحلة إنجاز الخطوط الثلاثة (الجلفة، بشار، تقرت).

❖ أما الفصل الثالث فكان عنوانه مشروع Transsaharien وأثره على الاقتصاد وموقف الجزائريين منه.

قسمناه إلى ثلاث عناصر: حيث تطرقنا إلى أهداف المشاريع العابرة للصحراء. والعنصر الثاني تحدثنا عن الخطوط العابرة للصحراء والصعوبات التي واجهتها. وفي الأخير تحدثنا عن تدعيم السكك الحديدية للاقتصاد وموقف الجزائريين منها.

أهم المصادر والمراجع التي اعتمدنا عليها في إنجاز بحثنا:

وقد اعتمدنا في عملنا هذا على جملة من المصادر والمراجع المهمة وان كانت تتفاوت أهميتها حسب علاقتها بالموضوع نذكر منها:

اعتمدنا على مرجعين أجنبيين مهمين كتاب موريس برنارد والذي هو بعنوان "السكك الحديدية الجزائرية" وكتاب جاك بوجي بعنوان "السكك الحديدية الجزائرية ذات المصلحة العامة". أما عن المراجع العربية فاعتمدنا على كتاب عميرايي أحميده "جوانب من السياسة الفرنسية وردود الفعل الوطنية في قطاع الشرق" وكتاب الدكتور ابراهيم مياسي "الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837-1934".

وكنا اعتمدنا كذلك على الرسائل والاطروحات الجامعية منها رسالتين دكتوراه وماجستير للدكتور رضا حوحو وأطروحة دكتوراه إيمان بوذراع بعنوان "آثار سكة الحديد الفرنسية خط بونة تبسة أمودجا" ورسالة ماجستير للأستاذ ضيف الله شلاي بعنوان "دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية".

❖ صعوبات البحث:

ونذكر من الصعوبات التي واجهتنا أثناء عملية البحث هي صعوبة ترجمة المصطلحات المتعددة في اللغة الفرنسية، إضافة إلى قلة الدراسات التاريخية التي تدرس موضوع شبكة السكك الحديدية في الجزائر بعمق وبالأخص في الجنوب الجزائري والصحراء، ومثل هذه الدراسة تحتاج إلى الاطلاع على الارشيف الفرنسي.

مدخل

خصائص الوسط الطبيعي الصحراوي وطبيعة المواصلات البرية
في الجزائر

1- مميزات الوسط الطبيعي للصحراء الجزائرية:

تعرف الصحراء الجزائرية ظروف طبيعية تجعلها متميزة الى حد ما عن صحاري الاقطار المجاورة لها سواء على صعيد المعالم السطح او ظروفها البيئية وتنوعها في بعدها الايكولوجي الطبيعي مما جعلها في الحقيقة تخفي الكثير من اسرارها وخبايها عن الباحثين والمستكشفين. وتتميز الصحراء الجزائرية بكبر مساحتها مقارنة بدول الساحل الافريقي ولها حدود مع العديد من الدول وتتميز بطابعها الجبل ومن خلال وجود جبال الهجار ذات البنية البركانية العالية القائمة اللون¹.

1.1. حدود اقليم الصحراء الجزائرية :

تمتد الصحراء الجزائرية جنوب الأطلس الصحراوي حيث تأخذ نسبة 84% من المساحة الاجمالية والتي قدرت ب 1987700 كلم فهي تشكل أكبر جزء من الأراضي الجزائرية وأغلب تكويناتها من الصخور القديمة². تمتد سلسلة هذا الاطلس الصحراوي الكبير فيما بين الحدود التونسية والحدود المغربية حتى تجد نفسك اتجاه الصحراء الجزائرية ومن بين الواحات نجد الصحراء الكبرى بلاد وموطن الطوارق في اقليم الهقار³.

1-2 التضاريس :

يتميز سطح الصحراء الجزائرية عموما بالرتابة والاستواء، إلا أن القسم الغربي أقل تعقيدا من القسم الشرقي، ولهذه الاراضي أهمية اقتصادية لانتشار الواحات فيها والمياه الجوفية وغيرها⁴.

● المرتفعات تتجلى في جبال الهقار ذات التكوين الجيولوجي القديم ذي الاصل البركاني كقمة تاهات.

● وعند الحديث عن جبال الاطلس الصحراوي نجد هذه الجبال حسب ترتيبها من الشرق الى الغرب وجبال الاوراس تكاد تكون نقطة اتصال بين جبال الحضنة وجبال الجنوب ويوجد جبال الزبان وهي ثغره سمحت لصحراء الجنوب بالتسرب نحو الشمال وجبال اولاد نايل التي تدعى جبال الصحاري وجبال عمور الذي اهمها جبل سيدي عقبه واخيرا جبال القصور التي تلي من الشرق الى الغرب جبال عمور تخترقها سكة حديديه بشار والقنادسة⁵.

¹ هاشمي امال، "التوسع الفرنسي نحو منطقتي الهقار"، مجلة عصور، مخبر البحث التاريخي بجامعة وهران، العدد 19/18، جانفي-ديسمبر 2012، ص ص261-283.

² محمد رشيد الجراية، "الصحراء الجزائرية دراسة في الجغرافيا"، مجلة البحوث والدراسات، العدد 24، 2017، ص ص343.

³ نفسه.

⁴ محمد الهادي العروق وسمير جريمة، أطلس الجزائر والعالم، طبعة جديدة ومنقحة، المكتبة العربي الجزائرية، دار الهدى، ص ص13.

⁵ أحمد توفيق المدني، جغرافية القطر الجزائري، للناشئة الاسلامية، مطبعة الشريف، 2023، ص ص37-39.

● الأطلس الصحراوي هو عبارة عن منظومه جبليه يمثل حد انتقال بين الشمال والجنوب ويضم العديد من المرتفعات تتخللها فتحات نحو الصحراء واهم تشكيلاتها جبال القصور وجبال عمور واولاد نايل والحضنة وجبال الاوراس وجبال النمامشة¹.

● السهول الرملية تشمل مساحات واسعة من الصحراء وتمثل في العرق الشرقي والغربي وهناك عروق ثانوية أخرى كعرق الشاش، ايقدي، وغيرها وكذلك الصحراء الحصوية كتضاريس الرق، من بينها رق تانزروفت التي تكاد تنعدم فيها مظاهر الحياة.

● الهضاب تغطي الجزء الشمالي من الاقليم الصحراوي، بين الاحواض المنخفضة والجبال المحدبة، وفي الغالب تكون على أشكال مسطحة وارتفاعات مسطحة ومن بينها هضبة تندوف وهضبة تادميت الواقعة شمال عين صالح²

● الاودية الصحراوية هي التي تجري إلى الجنوب من سلسلة الأطلس الصحراوي، تصب في بعض الاحيان في الشطوط وتحتفي أحيانا وسط الرمال، وتنقسم حسب مناطق منابعها إلى أودية السفوح الجنوبية للأطلس الصحراوي وأودية الهقار، فالأولى تنحدر من السفوح الجنوبية لسلسلة الأطلس الصحراوي وتتجه من الشمال إلى الجنوب أهمها وادي الجدي، أما القسم الثاني فينحدر من جبال الهقار أهمها وادي تمنراست³.

● ومن أشهر الواحات نجد واحة الزيبان، واحة وادي ريغ، واحة وادي سوف إضافة إلى واحات أخرى وهي غرداية والقرارة، متليلي حيث تمتاز بكثرة العمر

3-1 المناخ

يتصف المناخ الصحراوي إلى مناخ قاري قاس في الصيف، لأن درجة الحرارة تعتبر عاملا مؤثرا في مناخ الصحراء قد تصل إلى أكثر من 50° درجة في الظل، أما في الشتاء فإن درجة الحرارة تنخفض ويمكن أن تصل إلى درجة الصفر، يضاعف من شدة الحرارة هبوب الرياح الحارة الشهيلي هذا ما يجعل المد الحراري السنوي بالصحراء كبير جدا⁴.

¹ العروق، المرجع السابق، 13.

² نفسه، ص 8.

³ العروق، المرجع السابق، ص 14.

⁴ جمال الدين الديناصوري وآخرون، جغرافية العالم دراسة اقليمية افريقيا استراليا، ج2، ط4، مكتبة الانجلو-مصرية، 1889، ص 94.

يمتاز مناخ الصحراء بالجفاف وقله الامطار تدريجيا من الشمال الى الجنوب حيث لا يزيد توسطها عن 100 ملم وإذا نزلت فلا تكون الا بعد سنوات.

أما بالنسبة لكمية التساقط في الاقليم الصحراوي، فهي تقل عن 200 ملم في السنة، لأن كميات الأمطار تنزل على الهوامش الشمالية للصحراء يسود في جنوب شرق الصحراء نظام المطر الصيفي حيث تقل الأمطار كلما اتجهنا من الشمال إلى الجنوب، وماء المطر تبتلعه الارض العطشة ورغم ما يشاع من ان الصحراء تصيب السيول الجارفة الا انها تبقى مظهرا شاذ¹. ويبقى عامل المعارف والتفاوت في نسب التساقط مؤثر على مناخ الصحراء بصفه عامة².

ومقدار الرطوبة الى داخل اليابسة يكون محدودا ومصحوبا بالمميزات التضاريسية تنخفض الرطوبة بشكل عام بين امتداد الصحراء وبشكل عام تؤثر درجة الحرارة على الرطوبة النسبية ترتفع في فصل الشتاء وتنخفض في فصل الصيف³.

2 -التعريف الاقتصادي للنقل وأنواعه:

هو وسيله ماديه تحتوي على مجموعه من التقنيات المسطرة من اجل نقل الاشخاص والبضائع.

وهو ايضا تحرك الاشخاص والسلع في اقليم معين، كما يعرف على انه نشاط للخدمات متعلق بوظائف انتاج⁴.

وايضا ان النقل خدمه اقتصاديه يعني حمل الاشخاص والمتاع والسلع والثروات المع من موضع او مكان اخر بالوسائط المختلفه النوع والسرعة والسعه عبر المسافات والابعاد المتباينة وفي أقصر الطرق الممكنة وأيسر السبل واقلها تكلفه أكثر مرونة وامان وفي اقل وقت ممكن⁵.

2-1 المسالك التقليدية البسيطة في الجزائر:

كانت الطرق في الايالة الجزائرية متفرعة لجميع الاتجاهات ، مما يسمح لها الربط بين الأسواق المحلية و الإقليمية ، واحتوائها على عدة مراكز ومحطات للراحة التي تحتاجها القوافل لتزود بالماء و الاكل طيلة مدة سفرها، فقد كانت تعاني في نفس الوقت من سوء الرصف و كثيرا ما كانت توصف بانها مهترئة وعرضة لكل العوامل الطبيعية شتاء وصيفا (انزلاقية، طينية، غبارية)، وهذا لأنها لم تتعرض لعملية الصيانة والتجديد بفعل اهمال السلطة العثمانية، كما انها فاقدة للأمن

¹اسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1983، ص 15.

²جراية، المرجع السابق، ص 334.

³صبري فارس الهيني وحسين ابو سمور، جغرافية الوطن العربي، ط1، دار الصفاء، عمان، 1999، ص51.

⁴ بوالملح منيرة، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والالتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة دكتوراه الطور الثالث LMD في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد الخدمات وتنمية الاقاليم، اشراف بوباكور فارس، شعبة العلوم الاقتصادية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جيجل، 2017/2018، ص3.

⁵نفسه، ص4.

،فهي على العموم تقليدية لم ترقى وتتطور مقارنة بنظيرتها بأوروبا، وظلت على هذا الحال الى مطلع العقد الثاني من الاستعمار.

تنقسم طرق الايالة الجزائرية الى طرق سلطانية وأخرى فرعية ذات طابع جهوي¹.

أ-الطرق السلطانية

هي الطرق التجارية الكبرى ويوجد منها في الجزائر تسعة: تربط البلاد بكل من تونس والمغرب وليبيا والسودان نذكرها:

● طريق يربط تونس بفاس مرورا بمدن الكاف وقسنطينة وسطيف والجزائر، ووهران وتلمسان ووجدة سمي بالطريق العرضاني الشمالي.

● طريق يربط قفصه بمدينه فكيك مرورا بمدن بسكرة والاغواط والبيض وسيدي الشيخ وسمي بالطريق العرضاني الاوسط.

● طريق يربط نفطه بتافالالت مرورا بأهم واحات الجزائر وسمي بالطريق العرضاني الجنوبي²

● الطريق القطري الغربي: يربط واد سوف بالعاصمة ويمر بمديني بسكرة وبوسعادة.

● الطريق القطري الشرقي: يربط واد ميزاب بتونس مرورا بمدن الاغواط، بوسعادة وقسنطينة والكاف

● طريق واد سوف: غدامس ويتصل هذا الطريق بالطريق العرضاني الجنوبي.

● طريق ورقلة - غدامس محفوف بالمخاطر بسبب الكثبان الرملية.

● طريق غات-عين صالح الجبلي وهو صعب جدا.

● طريق غات_ عين صالح السهلي اطول من الاول لكنه أسهل³.

ب-الطرق الجهوية:

¹ رضا حوحو، شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر القرن التاسع عشر أداة حضارية ام أداة عسكرية 1830-1900 م، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في

التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسنطينة، 20218/2017، ص 28.

² محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1972، ص 67.

³ الزبيري، المرجع السابق، ص 68.

هي الطرق التي تربط العاصمة (مقر دار السلطان) او البايلكات بالمدن المحلية¹. وتنقسم هذه الطرق الفرعية الى ثلاث مجموعات:

طرق فحص مدينه الجزائر:

طرق داخلية:

- شمال فحص باب الوادي: طريق بوزريعة، طريق السد الرملية، طريق تافالنت،
- جنوب فحص باب جديد: طريق بني مسوس، طريق الابار، طريق واد الرمان.
- شرق فحص بيت عزوز: الحامة، عين أزرق، كهف النسور².

طرق دار السلطان:

- طريق الجزائر-البليدة
- طريق الجزائر-القليعة
- طريق الجزائر-شرشال
- طريق الجزائر-دلس
- طريق الجزائر-برج ساباو
- طريق الجزائر-بجاية³

طريق بايلك الشرق:

- طريق قسنطينة-ميله
- طريق قسنطينة -جميله
- طريق قسنطينة-القل،

¹ مراد قبال، الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبلدة خلال العهد العثماني 1246-942 هـ/1535-1830 م، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للآداب والعلوم الإنسانية، جامعة بوزريعة، 2004/2005، ص80.

² ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، دار البصائر، جزائر، 2009، ص362.

³ حوحو، شبكة الطرقات.....، المرجع السابق، ص32.

- طريق قسنطينة-سطوره
- طريق قسنطينة -عنابة القالة عن طريق زرادسة
- طريق قسنطينة -عنابة عن حجار السود وقالمة
- طريق قسنطينة-تبسه عن طريق مواطن الحراكتة ومسكيانة¹
- طريق قسنطينة -الكاف عن طريق سطل الطل واد مقاصبه تيفاش-القطار
- طريق قسنطينة برج حمزة المدية

طريق بايلك الغرب:

- طرق وهران _ تلمسان
- طرق وهران _ مستغانم
- طرق ما زونة _ معسكر
- طرق معسكر_ تلمسان
- طرق تلمسان _ ارشقول
- طرق تلمسان _ وجده²

2-2 السكك الحديدية:

لتسهيل استغلال مناجم ونقل المعادن الى موانئ التصدير³ فكرت ادارة السلطة الاستعمارية في انشاء السكك الحديدية لنقل البضائع الزراعية والمعدنية لإيصالها الى الموانئ بأقل تكلفة⁴ تربط بين مناطق الانتاج الفلاحي والمعدني وموانئ

¹ حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص32.

² نفسه، ص-33-32.

³ بشير بلاح، تاريخ الجزائر المعاصر، 1989/1830، ج1، دار المعرفة، الجزائر، 2001، ص256.

⁴ عبد الحكيم رواحنة، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1930/1870 م، مذكره لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والاسلامية، قسم العلوم الإنسانية، شعبه التاريخ، باتنة، 2014 / 2013، ص 76.

التصدير فقرر الجنيرال بيجو انشاء خطوط تربط بين سبعة مدن داخلية: تلمسان، مليانة، المدية، سطيف، قسنطينة، قالمة. وسبعة مدن ساحلية: وهران، مستغانم، تنس، شرشال، الجزائر، سكيكدة، عنابة¹.

✓ فتم انشاء سكة حديدية تربط بين عنابة ومنجم مكره تنقل خام الحديد عام 1864.

✓ وتم ربط مدينة قسنطينة بميناء سكيكدة عام 1870،

✓ ربط مناجم الوانزا بميناء عنابة

امتدت شبكة السكك على المناطق الفلاحية في التل الوهراني والهضاب العليا الشرقية وكل الناحية القسنطينية كما يمتد خطان من خطوطها الى كل من تقرت والقنادسة.

الطرق الرئيسية للسكك الحديدية: ومن هذه الطرق الرئيسية في الشرق الجزائري نذكر

الخط الرابط بين قسنطينة وسطيف بطول 155 كلم

الخط الرابط بين باتنة ويسكره بطول 121 كلم

الخط الرابط بين بجاية وبني منصور بطول 87 كلم

الخط الرابط بين عنابة وقالمة بطول 88 كلم

الخط الرابط بين قالمة والخروب بطول 155 كلم

الخط الرابط بين سوق اهراس والحدود التونسية بطول 52 كلم

الخط الرابط بين بلعباس وراس ماء بطول 100 كلم

الخط الرابط بين وهران وعين تموشنت بطول 70 كلم

اضافة الى طرق ثانوية اخرى².

الخطوط الممتدة للصحراء

خط يمتد من وهران الى بشار

¹ بن داهاة عدة، الاستيطان والصراع حول ملكية الارض ابان الاحتلال الفرنسي للجزائر 1862/1830، ج1، وزارة المجاهدين، الجزائر، 2008، ص 177.

² رواحة، المرجع السابق، ص 77-78.

خط يمتد من الجزائر الى الجلفة

خط يمتد من قسنطينة الى تقرت¹.

وخط اخر يمتد من وجدة الى غاية منجم القنا دسة في بشار من أجل نقل الفحم وتم انشاء خط الكوييف الى عنابة لنقل خام الحديد والفوسفات وخط اخر يمتد من سطيل الى بسكرة. على مسافة 150 كلم.

¹ نفسه، ص79.

الفصل الأول:

مشروع مد شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر

1- المسالك البرية في الجزائر

1-1: مسالك الاقليم التلي

1-2: مسالك الاقليم الصحراوي

1-3: أهمية السكك الحديدية

2- بدايات إنشاء السكك الحديدية في الجزائر

1-2: تبلور فكرة إنشاء السكك الحديدية

2-2: تصنيف السكك الحديدية في الجزائر: " المرسوم الامبراطوري المؤرخ في 8 أبريل

"1857

2-3: شركات الرأسمالية الفرنسية

ترى السلطات الإستعمارية بأن سر الحرب يكمل في السيطرة على طرق المواصلات، ويجب أن تكون الطرق محمية من جميع أخطار التي تهددهم من المدافعين على أراضيهم، فنجد هذا ما دفع بالسلطات الإستعمارية للاهتمام بتطوير قطاع المواصلات في الجزائر منذ السنوات الأولى للاحتلال، وهكذا بذات السلطات الاستعمارية بالمشاريع التي سطرها كصرف الطرق البرية وربط الأقاليم في كامل أنحاء المستعمرة، وقد تزامن ذلك مع بداية الدراسات لمشروع السكك الحديدية باعتبارها أرخص أنواع النقل بعد النقل البحري، التي لها القدرة على حمل أكبر كمية من البضائع في أسرع وقت ممكن. وهكذا في عهد نابليون الثالث صدر المرسوم 08 أبريل 1857م الذي نتج عنه زيادة توافد المستوطنين والشروع في إنجاز السكك الحديدية والذي كان له الأثر في تشجيع شركات الامتياز من أجل الاستثمار في هذا القطاع وتحقيق الأرباح.

1- المسالك البرية في الجزائر:

ارتبط موضوع الطرق في الجزائر بالمشروع الاستيطاني الفرنسي بها، بعد احتلال العاصمة في 5 جويلية 1830، سعت السلطات الاستعمارية الفرنسية الى بسط سيطرتها على المناطق الداخلية القريبة من الشريط الساحلي وانشغلت بتهيئة الارضية لتجسيد سياسة الاستيطانية¹.

أ- الطرق في الشمال:

يقول إميل-فيليكس غوتيه (Emile-Félix Gautier) في كتابه:

L'Evolution de l'Algérie de 1830 à 1930 « cahier du centenaire de l'Algérie »

لم يكن للجزائر التركيبة طريق ولا سيارة، كان التنقل باستخدام ظهر الحيوانات وسيرا على الاقدام، من خلال مسارات غامضة تم تتبعها وصيانتها بواسطة حوافر الخيول ومعابر المشاة².

اجبرت فرق الجيش الاستعماري الفرنسي في الفترة 1840/1830 على شق شبكة من الطرق البرية المحلية حول مدينة الجزائر وفي اقليم متيجة وعلى طول الشريط الساحلي للبلاد باستخدام الجنود والاسرى وياشراف مهندسين عسكريين. وتم تشكيل وحدات الجيش الفرنسي والمقصود هنا مصلحة الهندسة العسكرية فرنسية وتدريب الضباط للإشراف على عملية البناء³.

¹ ضيف الله شلاي، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر-الحلقة أمودجا-ما بين 1862/1857، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص المقاومة والثورة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2011/ 2012، ص 23.

² M.E.F. Gautier, l'Evolution de l'Algérie de 1830 à 1930 « cahier du centenaire de l'Algérie » livret

3, pub. Du comité national métropolitain de centre de l'Algérie, Alger, 1930, p80.

³ شلاي، المرجع السابق، ص 23.

ب-الصعوبات التي واجهت شق الطرق:

نجد أن المحاولات الأولى لشق الطرق في الجزائر باءت بالفشل لأن الأمراض أبعدت المستوطنين الجدد عن المستعمرات بالإضافة إلى ذلك هناك العنف والحرب المتواصلة التي كانت تشنها القبائل المجاورة في سهل متيجة. وأيضا العوامل الطبيعية لها دور بارز في مقاومة المد الاستعماري وعرقلة عملية إنجاز الطرق في الجزائر¹.

✓ المناخ وصعوبة التضاريس الطبيعية وتركيبية التربة.

✓ تعرض جنود الهندسة العسكرية الى ظاهرة مرضية، عبارة عن حمى صداعية قاتلة.

حيث قال ألكسي دو طوكفيل: (Alexis de Tocqueville): "المكان الذي يكون فيه الاستيطان أكثر صعوبة، بسبب قوة القبائل ورفضهم للمستعمر وأيضا الصعوبات الطبيعية للبلد"².

يقول حمدان بن عثمان خوجة في كتابه المرآة: أن هذا السهل قد دوخ الفرنسيين وجعلهم يحلمون بأنه الأرض الموعودة والتي أراد كلوزيل أن يبدها على أرخبيل في وسط هذه القارة؛ بعد جعل هذا السهل يحلم في إنشاء مشاريع فوقه... لكن الشيء الذي لم يعرف عنه أنه بالرغم من جمال منظره غلا أنه رقعة من مستنقع من المياه العكرة ومحطة تصيب القريب منه بأمراض تلازمه حتى الموت، وعليه فالحاكم الفرنسي كان له أن يغير وجهة نظره في هذا السهل لأنه ليس على صواب³.

إن حمدان خوجة من خلال هذا الكلام كان يحاول تميع الفرنسيين بكلامه هذا حتى لا تكون للفرنسيين نظرة أطماع على هذا السهل وبسط نفوذهم فيه وهذا الوصف الذي نعت به خوجة غير صحيح وغير قابل لتصديق وهذا بشهادة المؤرخ (أبو القاسم سعد الله) على أن سهل متيجة له نفس الملامح المناخية والصحية، لكن صحيح أن به واد من المستنقعات⁴. رأى فالي (Valee)⁵ انه بإمكانه حماية الساحل وسهل متيجة عن طريق انشاء مراكز استيطانية في السهل مثل الشفة (غرب البليدة) في فندوف ومن حوش مصطفى بودواو لكن هجمات الأمير عبد القادر افسدت مشاريع فالي واعاقته واعاقت تقدمه⁶.

ج-أهمية ربط الجزائر بشبكة من المواصلات البرية:

¹ ابو القاسم سعد الله، محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث (بداية احتلال)، ط3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1990 ص 109

² الكسي دو طوكفيل، نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، تر وتقديم ابراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008، ص62 حمدان بن نعمان خوجة، المرآة، تقديم وتعريب، محمد العربي الزبير، منشورات ANEP، المؤسسة الوطنية لفنون المطبعة، الجزائر، 2006، ص 47.

⁴ سعد الله، المرجع السابق، ص120.

⁵ فالي (Valee): ولد بريان 17 ديسمبر 1773 ممتخصص في المدفعية، شارك في الحروب النابولية، تقلد رتبة عقيد في 1807، مفتش عام لسلاح المدفعية 1811-1813 م، شارك في احتلال قسنطينة، تولى قيادة الجيش بعد مقتل دامريمون أمام أسوا قسنطينة، تقلد رتبة ماريشال بعد احتلال قسنطينة، وعين حاكما عاما، عرف بنقضه لمعاهدة التافنة في نوفمبر 1839 م بعد حملة البيان، احتلت في عهده قسنطينة، البليدة، شرشال، م ليانة، المدينة، عزل من منصبه في 20 ديسمبر 1840 م، توفي في باريس عام 1846 م. أنظر: حوحو، شبكة الطرقات....، المرجع السابق، ص120.

⁶ حوحو، شبكة الطرقات....، المرجع السابق، ص122.

نجد أن لطرق أهمية كبيرة في قطاع التجارة، فهي تنمي إلى جانب الاقتصادي، لهذا عملت فرنسا على تشييد العديد من الطرق في الجزائر اقتناعاً منها بأن هذه الأخيرة تعد من العوامل الأساسية التي يمكن من خلالها تحقيق أهدافها الاقتصادية¹.

لهذا فقامت السلطات الاستعمارية بتنظيم النقل العمومي في الجزائر على غرار التنظيم القائم في فرنسا المتروبول، وذلك عبر مراسيم وقوانين أهمها: مرسوم 24 ديسمبر 1938 م وقرار 20 أكتوبر 1948 م فاعتمدت الإدارة الفرنسية مخططات لنقل العمومي للمسافرين وذلك عبر الطرق البرية².

وهكذا ساعدت الطرق في الجنوب الجزائري بالتوجه نحو المناطق الجنوبية لتعميرها والاستثمار فيها ولأجل التفكير في مشاريع اقتصادية ضخمة³.

لهذا نجد أن فرنسا فكرت بمشاريع اقتصادية ضخمة لربط مستعمراتها الجزائرية بالصحراء الكبرى من خلال شبكته من الطرق.

تمتد من الشمال الجزائري كالجزائر العاصمة والبليدة نحو الواحات الجزائرية، ومن ثم نحو عمق الصحراء وأفريقيا الغربية⁴.

1-1 مسالك الإقليم التالي:

رغم كل هذه الصعوبات استطاعت السلطات الاستعمارية من فتح أكثر من 50 طريق بلغ طولها 4000 كلم من الطرق الريفية بضواحي العاصمة، ففي الفترة ما بين (1840/1830) قامت فرق الجيش الفرنسي بإنجاز عدة طرق تؤدي إلى الساحل ومنتجة⁵. ولقد تم إنجاز العديد من الطرق بمراقبة من الجيش وإشراف الهندسة المدنية وهندسة الجسور والطرق. كانت شبكة الطرق بإقليم الجزائر العاصمة تتكون من ثلاث طرق كبرى:

- طريق الجزائر وهران يعبر المناطق الشمالية ويعمل على حمايتها جيداً من الداخل لأسباب أمنية.

- طريق الجزائر قسنطينة يؤمن السهول الخصبة في الشرق والأجزاء المحيطة بجبال القبائل.

¹ رواحة، المرجع السابق، ص. 74

² نفسه، ص. 75

³ محمد بلبل، "مقاومة الجزائريين السياسية التوسع الاستعماري بالجنوب الشرقي للجزائر 1850/1910 من خلال وثائق أرشيفيه"، مجلة روافد، للبحوث والدراسات، جامعه غرداية، ع 2، 2017، ص12

⁴ نفسه، ص. 13.

⁵ حوحو، شبكة الطرق....، المرجع السابق، ص52.

- طريق الجزائر المدية مرورا بسهل متيجة وعلى طول الضفة اليمنى لواد الشلف عبر وادي الشفة¹.

وفي سنة 1950 بدا العمل بالمشاريع العامة الكبيرة في الجزائر، اذ نتج عن قدوم المعمرين والعسكريين انطلاق المشاريع الكبيرة وبناء الطرقات التي فتحها العسكريون بالحجارة.

اولا طرق إمبراطورية: تحولت الى طرق وطنية سنة 1880 طول الشبكات الوطنية حوالي 3000 كلم.

ثانيا طرق استراتيجية: بين العملات والبلديات سنة 1880 كان طول الشبكات الوطنية حوالي 500 كلم.

ومنذ سنة 1864، صنف في الجزائر 21 طريق كطرق وطنية، تم تصنيفها في قانون 31 ديسمبر 1909، وكانت شبكة الطرق أكثر كثافة في المناطق التلية حيث تكثر المراكز الاستيطانية ولكنها كانت غير موزعة بشكل متوازن بين اقسامها المختلفة فكانت ضعيفة في الاقليم الشرقي حيث تكثر التضاريس الجبلية وكثيفة في المناطق الغربية (منطقه الانتاج الزراعي الكبير).²

الجدول رقم "1": يوضح مجموعه الطرقات الوطنية وفق التصنيف سنة 1864³

الطول (الوحدة):	الطريق	رقم الطريق الوطني
441.6	الجزائر - الأغواط	رقم: 1
148	المرسى الكبير - تلمسان	رقم: 2
331.9	ستورا - بسكرة	رقم: 3
415.8	الجزائر - وهران	رقم: 4
443.3	الجزائر - قسنطينة	رقم: 5
400.6	وهران - البيض	رقم: 6
368.7	غليزان - مغنية - حدود مراكش	رقم: 7
2337.3	الحراش - بوسعادة	رقم: 8
111.3	بجاية - سطيف	رقم: 9
290	قسنطينة - تبسة	رقم: 10
364.2	الجزائر - مستغانم	رقم: 11

¹ نفسه، ص 104، 105.

² عبد اللطيف بن اشتهو، تكون التخلف في الجزائر، تر، مجموعة من الأساتذة، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1990، ص

³ شلاي، المرجع السابق، ص 25.

603.9	الواد-الطالب العربي-البلاد التونسية	رقم: 12
236.6	أرزيو - العريشة	رقم: 13
326.4	خميس مليانة - معسكر	رقم: 14
95.8	تيزي وزو - بني منصور	رقم: 15
219.6	القالا - تبسة	رقم: 16
79.5	مستغانم - معسكر	رقم: 17
169.7	خميس مليانة - البويرة	رقم: 18
53.5	تنس - مليانة	رقم: 19
160.4	عنابة - قسنطينة	رقم: 20
125.5	عنابة-غارديماو (البلاد التونسية)	رقم: 21

في 1950 م وضعت الإدارة الاستعمارية برنامجا لتطوير شبكة الطرق البرية في الجزائر، يمتد لعشر سنوات، لمواجهة مشكلة البطالة المتفاقم، وخلق مناصب شغل في قطاع النقل البري لليد العاملة الجزائرية الغير المؤهلة، وخلال فترة اندلاع الثورة التحريرية الكبرى، اهتمت السلطات الاستعمارية بإنشاء طرق جديدة لبلوغ المناطق الريفية المعزولة التي كانت مهددة للثورة الجزائرية، وتشغيل اليد العاملة غير المؤهلة فيها، ومن ثم منعها حسب تصورهم من الالتحاق بصفوف الكفاح المسلح¹.

1-2 مسالك الإقليم الصحراوي:

تعتبر منطقة الصحراء الجزائرية من اهم المناط

ق التي حرصت فرنسا على الاستثمار في أراضي، نظرا لأهميتها الاستراتيجية وموقعها الجغرافي، الذي يربطها بالقارة السمراء، فقد قامت فرنسا بتجنيد العديد من العلماء والجغرافيين والمغامرين، من اجل استكشافها والسيطرة عليها باي طريقة كانت².

قررت فرنسا تشجيع هذه الفئة المذكورة، للقيام برحلات هدفها استكشاف الاجزاء غير المعروفة من هذه القارة ولتشجيعهم على ذلك قررت الجمعية الجغرافية الباريسية تخصيص جائزة 10 آلاف فرنك لأول اوروبي يصل وتمبكتو. وقد كانت من نصيب رونييه كاييه (René Caillié) في اعوام 1824/1828¹.

¹ شلاي، المرجع السابق، ص 39

² مؤلف جماعي، التفجيرات النووية الفرنسية في الصحراء الجزائرية، ط1، جامعه احمد دراية، ادار، 2020، ص 319

كان روني كاييه من أوائل المغامرين الفرنسيين الذين توغلوا في اعماق الصحراء فعبها من السنغال الى تمبكتو. فمر بمنطقة توات وتافيلالت الى مدينة فاس والرباط وطنجة².

ومن جهة اخرى وظف الاوروبيون الجانب العلمي لدراسة الصحراء اذ اهتم ماري-أرموند-دي أفراك (Marie-Armand d'Avezac) بدراسة المنطقة، وانجز عام 1836م دراسة جغرافية عن الصحراء، ضمنها خريطة هامة، ووضع عليها المعالم الرئيسية ومنها طرق المواصلات القديمة. مع تقديم تصور كيفية استغلالها من طرف فرنسا³.

أسست فرنسا لجنة علمية سنة 1837م، لدراسة إمكانيات الجزائر وكيفية استغلالها، تشكلت هذه اللجنة من عسكريين ومدنيين ومنهم أرنيست كاريط⁴ (Ernest Carette) الذي قدم مؤلفا بعنوان:

Recherche sur la géographie et le commerce de l'afrique méridionale

وألف الجنرال أوجين دوما (Eugène Daumas)

سنة 1845 كتاب بعنوان الصحراء الجزائرية Sahara algérien

والجنرال دي فو (Des vaux)⁵ الذي قام بمشاريع في الصحراء ومن بينها: حفر الابار، شق الطرقات⁶.

وأیضا بعثات اخرى:

▪ بعثة دو كولومب⁷ (Decolombe) الى قصور قورارة وتوات وتيديكلت في جانفي 1857م.

▪ بعثة الرائد كولونيو (Colonieu) والملازم بوران (Borin) سنة 1860م

▪ بعثة جيرار رولف (Gerard Rohlfs) في الصيف والحريف سنة 1864م.

¹ حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص ص. 209-210.

² يحيى بوعزيز، ثورات الجزائر في القرنين 19 و 20، ج 1، ط 2، منشورات المتحف الوطني المجاهدين، ص 313.

³ احمده عميراوي، سليم زاوية، محمد سعيد قاصري، السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية 1844/1916، دار الهدى، عين مليله، الجزائر، ص 31

⁴ أرنيست كاريط: ولد في 23 ماي 1808م، عالم ونقيب هندسي كان مديرا للأحوال المدنية لولاية قسنطينة في 6 مارس 1848م وعين واليا على قسنطينة في 8 فيفري 1849م، تقاعد في 6 جوان 1868م، توفي يوم 24 جانفي 1889م. أنظر [https://commons.wikimedia.org/wiki/category: Ernest-Carette](https://commons.wikimedia.org/wiki/category:Ernest-Carette)

⁵ ديفو: أو ديفو، على نطق اخرين، واسمه الكامل نيكولا جيل توستا Nicola Gilles Toussaint من مواليد 1810/11/01م بباريس، تقلد رتبة عسكرية كثيرة منها: رتبة ملازم عام 1830، ورتبة نقيب عام 1840، ورتبة عقيد عام 1851، ورتبة جنرال عام 1859، وتولى عدة مناصب عليا، فمن سنة 1859 إلى سنة 1864 عمل قائد للقطاع القسنطيني، ومن سنة 1864 إلى 1869 عمل نائبا لحاكم الجزائر، توفي سنة 1884م. أنظر: شافو، الحملة العسكرية

الفرنسية على منطقة وادي ريغ ورودود الفعل الشعبية 1875/1854م، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 14، مارس 2014، ص 113

⁶ نفسه، ص 31/32

⁷ دو كولومب: هو أحد حكام البييض قام برحلة إلى الجنوب الغربي لصحراء الجزائرية.

ويمكن تسجيل البداية القوية للرحلات الاستكشافية في الجنوب الجزائري بتأسيس لجنة الاكتشاف العلمي من قبل السلطات الفرنسية عام 1837 حيث شكل القرار الوزاري رسميا 1839 هيكله هذه اللجنة بـ 21 عضوا أغلبهم من أكاديمية العلوم والآداب والفنون والكليات العسكرية¹.

وعلى ضوء ما تعرفوا عليه من طرف القوافل الصحراوية القديمة، وما توصلت اليه البعثات الاستكشافية التي كانوا يرسلونها الى الجنوب، توغلو الى الصحراء الجزائرية عبر منافذ وطرق رئيسية لإحكام السيطرة عليها، وتشكيل شبكة استراتيجية. من بين الطرق ما يلي:

طريق اغادير-داكار عابرا كل من تندوف فور قيرو (Fort Gauraud)

أكجوجت ليتوجه نحو نواكشوط ليصل الى سان لويس بالسنغال على مسافة طولها 3000 كلم.

- طريق وهران-النيجر الذي يخترق في مساره البالغ أكثر من 2800 كلم نحو الجنوب الجزائري كل من بشار، كولومبيا، العبادلة، ايجلي، بني عباس، ادرار، رقان، وبيدو، غاو ينتهي بدوله النيجر.

- طريق مدينه الجزائر-تمبكتو الذي يتجاوز طوله 3500 كلم ويمر على البليدة، بوغار، اغواط، غرداية، القليعة، عين صالح ليصل الى تمنراست ثم أقار ينتهي بزندان التي تقع بين دوله النيجر والتشاد.

- طريق بونة-عنابة مرورا بليبيا والذي يعبر قسنطينة بالهضاب العليا ثم يقطع الواحات الصحراوية، توقورت، الوادي، ورقلة، جانت ليتحول نحو فزان بليبيا².

- طريق عين صالح-وانغرو والمنيعه، ورقلة وتيميمون عن طريق حاسي الاحمر تساييت، ادرار وعين بلبال³.

- طريق العرضي شرق غرب من الهجار الى الاطلسي ومن جانت الى تندوف عبر ورقلة وفور فلاتر والقليعة وتيميمون وادرار⁴.

لكن لم يكن يوجد في الجنوب الجزائري خلال العهد الاستعماري سوى طريقين مغطين بالحصى تم تهيئتهما وصيانتها على منوال طرق اقليم الشمالي وهما:

- الطريق الرابط بين قلته السطل والاغواط والذي يعد فرعا من الطريق الوطني رقم واحد ويمتد على طول 175 كلم

- الطريق الرابط بين بوقطب والبيض على امتداد 106 كلم¹.

¹احمد عميراي، قضايا مختصرة في تاريخ الجزائر الحديث، دار الهدى للنشر والتوزيع، عين مليله، الجزائر، 2005، ص 49

²عميراي وآخرون، السياسة الفرنسية، المرجع السابق، ص 18

³التهامي، المرجع السابق، ص 111

⁴عميراي، السياسة الفرنسية، المرجع السابق، ص 18

كما كانت الطرق الصحراوية تضم ثلاثة انواع من الطرق البرية:

أ / طرق مدرجة ضمن شبكة الطرق الوطنية، التي كانت أعباؤها تقع على عاتق ميزانية الدولة، بلغ طولها 228 كم.

ب / شبكة من الطرق البرية الثانوية غير المعبدة، تقع على عاتق الجماعات المحلية، بلغ طولها 13.346 كم.

ج / مسالك والذي كان مدرج ضمن شبكة الطرقات الوطنية والذي يمتد الى اقاليم الجنوب طوله 12.450 كم.²

1-3- أهمية السكك الحديدية:

أ- الأهمية الاقتصادية:

كانت أهمية مد السكك الحديدية في نظر الفرنسيين تقاس على اساس الفوائد التي يمكن ان تنتظرها منها على الصعيد التجاري في الجانب الاقتصادي لهذا جاء تطور شبكة سكك الحديدية³.

ان الأهمية التي انجزت من اجلها السكك الحديدية في الجزائر تكمن في نقل المعادن والمنتجات الزراعية، بالإضافة الى التوغل في الصحراء وهذا ما استوجب اعمالا فنية كبيرة مثل انشاء الجسور، وتوسيع الطرق، وتجديد القاطرات كل هذا كانت له نتائج كبيرة على الاقتصاد الفرنسي، هذا ما دفع الى مد العديد من السكك الحديدية مثل: ارزيو، سعيدة، مستغانم، تيارت وتقديم مشاريع جديدة من بينها العفرون عين وسارة عن طريق قصر البخاري كما كانت تنقل الحلفاء والتمور الى جانب الفحم من الجنوب ففي سنة 1913 بلغت البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية اكثر من مليون ونصف مليون طن وفي سنة 1927 حوالي 4 ملايين طن⁴.

وكذلك تسهيل استغلال المناجم ونقل المعادن الى موانئ التصدير، التي طورت لاستغلال المواد الأولية المختلفة وغيرها، فمدت بعض الخطوط اهمها: خط الجزائر البلدية والخط الرابط بين قسنطينة وسكيكدة⁵.

وساهمت السكك الحديدية على تشجيع الصناعة الاستخراجية والمنجمة وتصدير المواد الأولية، فاكتشاف ثروة الفوسفات مثلا مع بداية السبعينات من القرن 19 في تبسة ادى الى انتهاج سياسة جديدة من طرف شركة سكك الحديد بغية تشجيع صناعة واستخراج الفوسفات، لأنها كانت تمثل مركز نشاط مريح، مما ادى الى نشأة شركات جديدة تتنافس

¹ شلاي، المرجع السابق، ص 31.

² حوحو، شبكة الطرقات، المرجع السابق، ص 20.

³ ابراهيم مياسي، الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837/1934، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 439.

⁴ رواحنة، المرجع السابق، ص 79.

⁵ بشير بلاح، التاريخ الجزائر المعاصر، من 1830 الى 1989، ج 1، دار المعرفة، ص 256.

على استخراج الفوسفات وتوصيله الى المتروبول من بينها شركة قسنطينة للفوسفات والشركة الفرنسية الجزائرية بفضل التسهيلات التي قدمتها شركة بونة-قلمة لهذه الشركة لفرض سيطرتها على الفوسفات¹.

ارتبطت الأهمية الاقتصادية السكك الحديدية بنقل الثروة الزراعية والغابية بإجراء مسح للثروات الجزائرية، مما سجل زيادة الاطماع من اجل استغلال من طرف الشركات والخواص وتحويل الثروة الغابية من البلوط الاخضر والزيتون واشجار الصمغ، الخشب، الفستق وغيرها من الثروات الغابية التي تزخر بها الجزائر دون ان ننسى الثروة الحيوانية في الهضاب إلى الموانئ لتصل إلى فرنسا، ادى تمدد الشبكة وتفرعاتها الى نهب واستغلال كل هاته الثروات².

السكك الحديدية اعطت انطلاقة جديدة للاقتصاد الاستعماري في الجزائر خاصة في مجال نقل المواد المعدنية والمنتجات الزراعية من مناطق الانتاج الى مراكز التصنيع والاستهلاك وذلك لفعاليتها وقلة التكاليف بها³.

وارتبطت ارتباطا وثيقا بمناطق الثروات بمختلف انواعها في كل ربوع الوطن وبالتالي فان التواجد الفرنسي في الجزائر كان لغرض استغلال ونهب الثروات لتعزيز الاقتصاد الفرنسي والذي ساهمت السكك الحديدية في تحقيقه.

ب-الاهمية العسكرية:

كان السكك الحديدية دور في نقل الاشخاص حيث تم نقل سنة 1913 أكثر من 7,2 مليون مسافر وفي سنة 1927 أكثر من 8 ملايين مسافر بينما تم نقل حوالي 9 ملايين مسافر سنة 1927 وارتفع هذا العدد الى حدود 12 مليون مسافر سنة 1935⁴.

اعتبر المستعمر السكك الحديدية وسيلة لزيادة قيمة ممتلكاتهم في أرض المستعمرة، ان تمسك فرنسا بالمستعمرة الجزائرية وخاصة الصحراء الجزائرية ستؤول الى غلبتنا ولن نركن ولو بالقوة الى سلطة سوى سلطتنا في منطقة التوات وعين صالح وغيرهما من المناطق، فليكن الاهالي على اقتناع بان احتلال هذه المناطق الفعلي سينتجق⁵.

تعتبر السكك الحديدية وسيلة لحل المشاكل التي تواجه الاستعمار فان تطور السكك الحديدية كوظيفة للنظام الاستعماري بالجزائر كانت منتظرة لتأمين السيطرة العسكرية وتوسيع نظام الاستيطان⁶.

¹ رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وآثارها في تدعيم سلطة الاحتلال 1914/1830، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004/ 2005، ص155.

² إيمان بودراع، آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة أمودجا (1857-1914)، اطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر المعاصر، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسم التاريخ والآثار، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2017/2018 م، ص 94/95

³ رواحة، المرجع السابق، ص 80.

⁴ نفسه، ص79.

⁵ عمراوي واخرون، السياسة الفرنسية...، المرجع السابق، ص 84.

⁶ حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص 168.

كان نمو الاستيطان في المناطق الريفية متبوعا بحركة انجاز السكك الحديدية وخلال 1871-1880 تم انشاء وتوسيع 264 قرية كولونيالية وعندما وصلت السكك الحديدية الى السهول الغربية والشرقية للجزائر اثبتت ضرورتها لاستعمار متيجة واعتبرت الخطوط الحديدية الاكثر نجاعة ورسول الحضارة الفرنسية ويتضح ان السكك الحديدية وسياسة الاستعمار كانت مرتبطة بسياسة التوسع الاستعماري منذ 1863 وفرض قانون التجميع بالموازاة مع انجاز السكك الحديدية¹.

كما يرى دوفال (Duval) ان للسكك الحديدية مزايا مستقبلية في وظيفتها العسكرية والتي بموجبها سيستغلون في غضون 24 ساعة فيلق الجيش الى اي نقطة في الداخل او من الحدود، ويقول كذلك طالما ان الدولة السياسية في اوروبا أكثر بكثير من دوله الجزائر فنحن لا نعرف وظيفة أكثر وطنية وأكثر فائدة وأكثر اطمئنانا من اعداد المسارات وهكذا سوف نجد الروح العسكرية وسوف تجد الجحافل الرومانية اخيرا وريثتها الجديدة².

كما نجد ايضا ابراز دور الاطماع الفرنسية في انشاء سكة الحديد والطرق الرابطة بين الشمال والجنوب التي لم تكن لها اهمية كبيرة من قبل. اضافة الى ربط المناطق الداخلية والبعيدة خاصة التي تحتوي على اراضي زراعية بخط سكة الحديد سيعطي حيوية جديدة للأراضي التي يعبرها، ربط المدن الداخلية بالموانئ الرئيسية الثلاثة قصد تصدير ثروتها المتنوعة نحو الخارج عن طريق هذا المشروع. كان يطمح ايضا الى تسهيل التوغل نحو المناطق الداخلية كمرحلة اولى ومنها الى اقليم الصحراء فيما بعد، وزاد الاستعمار في التمكن وقمع الانتفاضات وهذا عن طريق الخطوط الفرعية قسنطينة-بسكرة، الجزائر-جلفة، وهران-بشار، وهي التفرعات التي تنطلق من الخط الحديدي المركزي متجهة نحو الصحراء³.

تحفيز مستوى نمو النشاط الاستعماري خاصة منه الزراعي، اذ يلاحظ فيما بعد ارتفاع سعر الاراضي المحاذية لسكة الحديد، بعدما عرفت انخفاضا قبل ذلك ويعزى هذا الى سهولة تصدير المنتجات خاصة ان في اغلبها مزروعات نقدية⁴.

تنشيط الاقتصاد الفرنسي والعمل على ازدهاره وخاصة قطاع الخدمات وذلك من خلال استغلال الثروات الطبيعية الظاهرية والباطنية التي تزخر بها الصحراء الجزائرية، إقليمي قورارة وتوات غنيان بالمعادن كالفحم الحجري حسب الدراسة التي قدمها دافلامون (Daphlamon) وهضبة تادميت الغنية بمركبات الكبريت حسب ما ذهب اليه رولان⁵. بالإضافة الى معادن اخرى كالرصاص والزنك والنحاس والانتيموان⁶.

الحد من تجارة القوافل المغربية والطرابلسية والمالية العابرة للصحراء الافريقية والمحملة بكل انواع الزينة كالعطور والروائح والمنتجات الصحراوية وريش النعام وبعض المعادن الثمينة كالذهب والفضة والنحاس، ومنافستها في الوصول الى مصادر هذه

¹ حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص 182/185.

² Duval (Jules). *l'Algérie et les colonies françaises*, librairie Guillaumin, Paris, 1877, P.30

³ بودراع، المرجع السابق، ص 48.

⁴ حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص 74/75.

⁵ ابراهيم مياسي، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي ال جزائري 1881/1912، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر 1990، ص 85.

⁶ الأنثيموان: معدن يستخدم غالبا في أدوات الزينة وهو المعروف بالكحل.

الثروة واستغلالها واحتكارها لصالح الاقتصاد الفرنسي، وقبل مد خطوط السكة الحديدية ستقوم القوات الفرنسية بالترصد لهذه القوافل لابتزازها وعرقلتها عن ممارسه نشاطها¹.

ولقد حاولت فرنسا ربط مستعمراتها الثلاث في افريقيا الشمالية الجزائر، تونس، المغرب. بشبكة من السكك الحديدية، عاد على الإمبراطورية الفرنسية بمزايا واضحة خاصة من الناحية الاقتصادية، اما من الناحية الاستراتيجية فترجع الى الرغبة في القضاء على الثورات الشعبية: كثورة المقراني وبوعمامة فقد مدت سكة الحديد في الجنوب الوهراني ووصلت الى عين الصفراء كل هذا من اجل القضاء على ثوره بوعمامة².

2- بدايات إنشاء السكك الحديدية في الجزائر:

2-1- تبلور فكرة إنشاء السكك الحديدية:

بعدها احكم الاستعمار الفرنسي السيطرة العسكرية على الشمال الجزائر وبعض واحات ومدن الصحراء، انتقل مباشرة للتنفيذ على ارض الواقع الاستراتيجية الاقتصادية، لاستغلال وتحويل الخيرات الجزائر نحو المتروبول والاسواق الدولية³.

حيث اول من اقترح بناء سكك الحديد في الجزائر التيار السان سموي Saint-Simoniens⁴. في فرنسا، وعلى رأسهم بولان طالبو (Paulin Talabot)⁵ أحد أكبر رجال الأعمال المستثمرين متخذين بذلك حجة البلدان التي لديها شبكة كاملة من الطرق مليئة بالمسارات والأنهار والجداول، لها ميزة في بناء السكك الحديدية⁶.

فنجد ان ظهور فكرة سكة الحديد في الجزائر يبين اهتمام السلطات الاستعمارية بالجزائر ونية الاستيطان فيها. لان الجزائر تعد مفتاح افريقيا، كما مثلت السكك الحديدية سياسة ناجحة في استيطان المعمرين، وانتشار نفوذهم في الجنوب والشرق والغرب.

واعتبر خط الحديد بمثابة الوسيلة الفعالة لتوطين ونشر الجيش الاستعماري في جميع أنحاء الجزائر، وايضا هو اداة للتوغل به نحو الصحراء، حيث قال بيردو (Burdeau)⁷ "ان خريطة السكك الحديدية هي خريطة للكثافة السكانية الأوروبية، الا تلاحظون ان خط الحديد يمثل نhra استيطانيا ينقل المستوطنين واضعا اياهم على ضفته"¹.

¹ عميراي، السياسية الفرنسية...، المرجع السابق، ص 79

² رواحة، المرجع السابق، ص 78.

³ احميده عميراي، اثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري 1954/1830، منشورات المركز الوطني للدراسات والأبحاث، الجزائر، 2007، ص 68.

⁴ السان سيمون: فيلسوف فرنسي 1760-1825 أنشأ عدة مشاريع صناعية، أما السان سيمونية هي فكرة معاصرة لصناعة.

⁵ بولان طالبو: من أهم أصحاب البنوك، شعر بأهمية السكك الحديدية، منشئ الخطوط الأولى في جنوب شرق فرنسا، أما في الجزائر فأسس شركة ليون-باريس - البحر المتوسط، نفذ مشاريع السكة الحديدية والنقل البحري، كما شارك في تطوير السكك الحديدية الإيطالية النمساوية.

⁶ Paul Delavigne, **La chemin de fer de l'Algérie** : par haline centrale du tell, avec Rattaches à la cote.

Alger 1854.p6-7,

وفي بداية سنة 1833م نشر مقالا في جريدة الوطن من طرف ايميل بيرير (**Pereire Emile**) مدافعا فيه عن ضرورة انشاء سكك الحديد في المستعمرة الجديدة، نظرا للفائدة التي يمكن الحصول عليها من هذه المشاريع، لان سكة الحديد لها دور عسكري فعال، بالإضافة الى الفوائد الاقتصادية والاجتماعية. (حيث استطاع عن طريق عربة البخار أن نقضي على الثورات وهي في مهدها) وفي ذلك إشارة إلى السرعة التي توفرها عربة البحار لمجموعات الجيش إذا ما قرنت بخدمات الطرق. وأشار أيضا في هذا المقال إلى القدرة الهائلة التي يتمتع بها القطار فيما يتعلق بكميات الشحن وكيفية استخدامه في نقل الجيوش بأقل التكاليف. كانت الفكرة الاولى لإنشاء السكك الحديدية في الجزائر² في عام 1844 وخلال السنوات اللاحقة قدم العديد من المهندسين والمستثمرين، مقترحات متنوعة لإنشاء اقسام من الخطوط تعتمد على المراكز الكبرى في المواقع المهمة ونجد مقترح راندون (**Rendon**) ونمير كذلك اقتراحات فريديريك (**Frédéric**) ويوجين لاکروا (**Eugène La crux**) من اجل انشاء خط سكك الحديد في ستورا وسكيكدة وفليب فيل (**Philippe Ville**) الى قسنطينة ونجد مقترحات السيد غارب (**Garbe**) ببناء خطوط متنوعة تتجه نحو وهران الى مستغانم وتلمسان³.

وفي عام 1854 طالب وارنير رانك (**Warnier Ranc**) وماك كاتي (**Mac Cathy**) وسربولي (**Serpalet**) بتزييلات لشبكة الخطوط كاملة من الجزائر الى وهران ومن عمورة الى قسنطينة ومن قسنطينة الى سكيكدة وعنابة، وطالب جميع منشئي هذه المشاريع بضمان فائدة بنسبة 35% على نفقاتهم وتنازلاتهم العقارية⁴.

نجد أن الدراسات الممتدة من سنة 1844 إلى 1853م هي البدايات الأولى لفكرة إنشاء شبكة السكة الحديدية بالجزائر. ولتجسيد هذا المشروع واجهت فرنسا عوائق مالية وطبيعية أمام فكرة الإنشاء، ولكن العائق الكبير تمثل في الرفض الشامل من الجزائريين للاستعمار، وانتشار المقاومات بسبب الانتفاضات الشعبية من الشرق الى الغرب.

ونجد ان المستوطنين والمستثمرين ألحوا على الامبراطور نابليون الثالث بإنشاء شبكة حديدية في الجزائر لكنه لم يوافق على المقترحات الأولية حتى تهدأ الاوضاع في المستعمرة⁵.

في 15 جويلية 1854 قامت مجموعه من المهندسين واقتصاديين امثال وارنيه وران (**Warnier Ranc**) ودي لافين (**Delavigne**) وماك كاتي (**Mac Cathy**) وسير بولي (**Serpalet**) الذين طالبوا بالحصول على امتياز شبكة كاملة تغطي مختلف أقاليم المستعمرة وهي¹:

¹ رضا حوحو، "شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، من خلال المصادر الفرنسية 1833، 1857"، المجلة التاريخية الجزائرية، المجلد 5، عدد 2، بسكرة، 2010، ص 655.

² حوحو، المرجع السابق، ص 656.

³ Jacque, Poggi. **Les chemins de fer d'intérêt général**. L'Algérie la rose, Paris, 1931.p11

⁴ حورية طبعة، السياسة الاقتصادية الاستعمارية الفرنسية في عمالة قسنطينة 1870/1954، أطروحة دكتوراه، جامعة احمد دراية، أدرار، 2020/2019، ص124.

⁵ بودراع، المرجع السابق، ص 27.

- خط من الجزائر الى وهران (خط الغرب): يمر عبر ميزون كاري (الحراش حاليا)، بوفاريك، البليدة، ليتجه غربا نحو عمورة، القنطرة، الشلف، غليزان، لهليل (يلل حاليا)، تليلات، وهران.

- خط من عمورة الى قسنطينة (خط الوسط): ليتجه غربا إلى سطيف، برج بوعرييج، أومال (سور الغزلان حاليا)، ليتفرع منه خطا يتجه عبر سهول بني سليمان ومجانة، إلى غاية قصر البخاري وخطا آخر يمتد يتجه شمالا إلى غاية مدينة الجزائر.

- خط من قسنطينة الى (فيليب فيل Philippe Ville) سكيكدة حاليا -بونة (خط الشرق): يمر من واد بومرزوق إلى واد الزناتي وبوحدان، ثم واد مجاز عمار، قاطعا سكيكدة عبر جامباز Jemmapes (عزابه حاليا) وسانت شارل، وصولا إلى بونة عبر شمال بحيرة فتارة^{2,3}.

نجد أن تقديرات نفقات الإنشاء تشير إلى أن كيلومتر من السكة الحديدية على طول المسار المقترح سيكلف 100 ألف فرنك.

وللحصول على تسهيلات للمرور هناك حاجة إلى عدة طرق متوازية حيث يكون خط السكة الحديدية واحد ضروريا مع بقاء عدد طرق الاتصال المتعامدة كما هو تقريبا.

على سبيل المثال ولاية الجزائر:

1. طريق بحري يربط بين (دلس-قاستيليون Castiglione-Dellss) بوسماعيل حاليا.
2. طريق على مستوى أسفل جنوب الساحل يربط ما بين فيرم مودل Ferme-Modele بئر الخادم حاليا-القليعة: مع مشروع مواصلة الطريق إلى مارنغو Merengo حجوط حاليا.
3. طريق مركزي متيجة: يربط كل من الأربعاء -سيدي موسى، وبوفاريك، واد العليق.
4. طريق يربط حول الأطلس (موجود حاليا بين الأربعاء-حجوط، مع وجود مشروع مواصلة بالجهة الشرقية حتى الفاندوق إلى ما أبعد.
5. طريق الخط المركزي للتل: بدأ ما بين المدية وشلف مع وجود مشروع للمواصلة حتى سور الغزلان غرب مليانة⁴.

¹ نفسه، ص 27.

² بحيرة فتارة: تقع في شمال شرق الجزائر، حيث أنها بعيدة عن جنوب شرق مدينة عنابة (18 كم)، كما يكون امتدادها (17) من الشرق إلى الغرب و(13 كم) من

الشمال إلى الجنوب وتصل مساحتها إلى 18600 هكتار تقريبا، انظر [https:// e3arabi. Com](https://e3arabi.Com)

³ حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر....، ص 659

⁴ Paul Delavigne, op.cit, p17.

نجد ان في القطر الجزائري 400 كلم من السكك الحديدية، هدفها الاول استعماري بحث وعسكري اصالة وأخيرا، وحتى لا نذهب أكثر من ذلك، يجب إنشاء طريق حول الجبال عند حدود التل والصحراء بين بوغار والمسيلة¹.

- خط الجزائر-البليدة

- خط الجزائر-وهران

- خط عنابة-قسنطينة²

عملت فرنسا لتتوسع في الاتجاه الجنوبي الغربي في نفس الوقت أيضا كانت تتوسع إلى الجنوب والجنوب الشرقي صوب حدود ليبيا الجنوبية وصوب إقليم فزان. وهكذا نرى أن السهم الفرنسي الذي امتد من الجزائر جنوبا قد تفرع منه فرعان جانبيين، أحدهما حول مراكش والثاني حول ليبيا. وفي توافق مع الأسهم الفرنسية التي امتدت من إفريقيا الغربية الفرنسية شرقا، ومن إفريقيا الاستوائية شمالا للاستلاء على كل الصحراء الكبرى. بتجسيد مشروع السكة الحديدية³.

2-2- تصنيف السكك الحديدية في الجزائر: "المرسوم الإمبراطوري⁴ المؤرخ في 8 إبريل 1857"

وقع الامبراطور في 8 أبريل 1857م مرسوم يشير إلى إنشاء شبكة من مصانع الحديد في الجزائر الذي يعرف باسم مرسوم التصنيف لعام 1857م، الذي يتبع الخطوط الكبيرة للبرنامج الحديدي في الجزائر.

من اجل تقديم الرضى للرأي العام الذي يطالب بالأعمال فيجب على الحكومة ان تبدأ من 1858 اعمال سكك الحديد حديد الجزائر في البليدة في الشروط التي اشار اليها الامبراطور. يجب توجيه المساعدة الى القائد العسكري الرئيسي⁵، 5 مليون فرانك مقدم من ميزانية الدولة و 600 ألف فرنك من صندوق الميزانية المحلية والبلدية الفرنسية للإنفاق⁵.

صدر النص من الإمبراطور نابليون الثالث لوزارة الحرب ماريشال فرنسا فايان (Vaillant) بترسيم وتنفيذ التقرير المرفوع من طرفه المتعلق بإنشاء سكة الحديد بالجزائر في إطار السياسة التوسيعية الاستعمارية داخل الجزائر⁶ عن طريق ربط

¹ محمد توفيق المدني، هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 2001، ص 130.

² Louis Hamel : **Le chemin de fer algérien** (étude historique sur la constitution du réseau, le classement de 1857) adapté Jourdan, librairie de l'académie, Alger, 1885, p19-20².

³ جلال يحيى، السياسة الفرنسية في الجزائر 1830 1959، دار المعرفة، القاهرة، ج1، 1959، ص 201.

⁴ للمزيد أنظر الملحق رقم 1.

⁵ Clément Du vernois, **l'Algérie ce qu'elle est etncenqu'elle doit être essai économique et politique**, imprimerie de boss Frères, Alger, 1958, p265

⁶ Bernard Maurice Antoine, **Les chemins de fer algériens**, thèse de doctorat en sciences politiques et économiques, Alger, univ. De Paris, faculté de droit, Adolphe Jourdan. Editeur, 1913, p10⁶

العملات الثلاثة الجزائر، قسنطينة، وهران، بخط من اجل النقل السليم والسريع والفعال لمختلف لمتوجات الجزائرية. وضمان توزيع السلع الفرنسية¹.

صدر هذا مرسوم بغية انشاء مشروع سكة الحديد في مستعمرة الجزائر بعد دراسات و أبحاث عديدة، شجعتها حكومة باريس، وطبقتها الإدارة الإستعمارية، التي أولت أهمية بالغة لإنجاز هذا المشروع الذي يربط الحدود التونسية موازيا للساحل بالمغرب الأقصى، وتكمن أهميته في أنه همزة وصل بين مختلف الموانئ والمناطق الداخلية، عبر تفرعات عمودية على الساحل ونقصد بما نقاط التصدير والاستيراد أي الموانئ بالبحر المركزي اقتناعا منها بإمكانية تطور الحركة التجارية في الداخل أكثر مما عليه في السهول الساحلية. كما قال السيد أندري بيرتيلو (M.Andre Berthelot) أن (شروع انجاز شبكة السكة الحديدية ليس فقط لمواصلة اختراق الصحراء فقط بل كامل افريقيا)².

هذا المرسوم يشير الى انشاء شبكة من مصانع الحديد في الجزائر الذي يعرف باسم مرسوم التصنيف لعام 1857 الذي يتبع الخطوط الكبيرة للبرنامج الحديدي في الجزائر.

1-تضمنت أول فكرة جزئية إنشاء خط محوري حديدي موازي للساحل يمتد من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب بغية ربط الأقاليم الثلاث.

إنشاء خطوط تربط بين الموانئ الرئيسية الموجودة والخط المحوري بمجموع مسافة قدرت ب 1357 كلم. وهي على التوالي:

- خط سكة الحديد الرابط بين مدينة الجزائر -وهران، من جهة ربطه بميناء مدينة الجزائر مباشرة ومن ناحية أخرى يجب ربطه بميناء وهران أو ميناء المرسى الكبير.
- خط سكة الحديد الرابط بين قسنطينة -مدينة الجزائر.
- والخط الرابط بين البليدة -سان دونيس دوسيق.
- الخط الرابط بين بجاية -سطيف.
- خط يربط بونا-قسنطينة عبر قالمة.
- خط يربط أرزيو-مستغانم ومنه نحو غليزان.
- خط يربط وهران -تلمسان، عبر سانت بارب وسيدي بالعباس³

¹ بودراع، المرجع السابق، ص46.

² نفسه، ص 48/47

³ Poggi gacque, op, cit, p 31 32

تم تنفيذ مشروع السكك الحديدية بموجب قانون 20 جوان 1860 الذي أقر في المشروع لإنجاز ثلاثة خطوط:

● سكيكدة-قسنطينة طوله 87 كلم.

● الجزائر الى البلدية طوله 51 كلم.

● وهران الى سانت شارل (Saint-Charles) طوله 52 كلم بموجب مرسوم 1857 من اجل التنفيذ¹.

2-3- شركات الامتياز الفرنسية الرأسمالية:

سارعت شركات الامتياز بعد صدور مرسوم 1857م بتقديم طلب التكفل بهذه المشاريع وهو ما عبر عنه دوفال Duval بقوله: "يعد مرسوم 8 أفريل شبكة تشمل في شبكتها جميع الاراضي الحالية والتي يمكن الوصول اليها بسهولة للاستعمار، خط كبير موازي للبحر يربط من المغرب الى تونس عبر السهول الجزائرية الكبرى، فروع متعامدة من البحر الابيض المتوسط الى المحور المركزي وخدمة الاحواض الرئيسية، ثلاثة فروع للخط الواحد لكل مقطع او منطقة يتم منحه فورا للشركات"².

وهناك مجموعة مالية، تدعى مجموعة روستان **Rustan** وشركائه وقعت معها الحكومة الفرنسية اتفاقية امتياز في يوم 7 جويلية 1860م منحت لها الحق استغلال الخطوط الحديدية الثلاثة وتشكلت هذه المجموعة المالية شركة سكك حديد الجزائر وحصلت على مساعدة مالية بقيمة 6 ملايين فرنك وضمنان فائدة 5% على راس مال اعلى بقيمة 55 مليون فرنك ولمدة 99 سنة، بينما الإدارة الاستعمارية منحت حق اعادة شراء المشروع بعد 15 سنة من الامتياز³.

أ- شركة الغرب الجزائري:

تم ابرام اتفاقية امتياز لمصلحة محلية بمد خط سكة حديد يربط محطة تليلات (الجزائر العاصمة) بخط وهران الى سيدي بلعباس وتمت الموافقة على هذه الاتفاقية بمرسوم صادر في 30 نوفمبر 1884م⁴.

ويذكر موريس Maurice على ان هذه الشركة قد تحصلت على امتيازات وذلك وفق اتفاقية جويلية 1886م وتم منحها انجاز خط يربط بين البلدية وبرواقية وبعد سنوات تم تمديد هذا الخط وصولا الى الجلفة⁵.

كما حصلت ايضا على خط بين السانية وعين تموشنت ووقعوا اتفاقية في سبتمبر 1881م لكن وقع تنازل وتم تغيير هذا الخط واستبداله بخط عين تموشنت تلمسان الى الحدود المغربية بغية المصلحة المحلية¹.

¹ Op.cit., p.34

² Duval, Op.cit., p23

³ شلاي، المرجع السابق، ص 40.

⁴ Poggi Jacque, op.cit., p39

⁵ Bernard Maurice Antoine, op.cit., p330

ثم خط تلمسان مغنية لاستعماله للمنفعة العامة بموجب قرار 29 ديسمبر 1903م، وحصلت الشركة في مقاطعة الجزائر بموجب اتفاقية 31 جويلية 1886م على امتياز انجاز خط حديدي يربط بين البليدة والبرواقية الذي فتح في 1891م الى غاية 1892م، ثم البرواقية قصر البخاري الذي فتح في 15 جويلية 1912م على ان يتم تمديده الى غاية الجلفة، وبالرغم من النجاح الظاهري لهذه الشركة الا انها عجزت عن الالتزام بتعهداتها واضطرت الى التنازل عن خطوطها لصالح شركة سكك الحديد التابعة للدولة في 31 ديسمبر 1920²م.

ب- شركة الشرق الجزائري E-A:

تدعم هذه الشركة بناء وتشغيل خط الجزائر قسنطينة من اجل مراعاة الاحتياجات المرورية الحقيقية كان يجب ان يمر هذا الخط منطقيا عبر تيزي وزوو لكن المسار تضمن بناء العديد من الهياكل وكان باهض الثمن لذا تم التخلي عنه لمسار جعلها أكثر جنوبا³.

تأسست في 26 جانفي برأسمال يقدر بـ25 مليون فرنك تم الاتفاق بين الحاكم العام في الجزائر والسيد جوري ومنحت امتياز انجاز خط سكة حديد يربط بين قسنطينة وسطيف اسس له انشغال في 20 ماي 1879م ثم اتفاق ثاني في 31 اوت 1877م بين الحاكم العام في الجزائر والسيد جوري لإنجاز خط الحراش الثانية العلمة بموجب مرسومي 20 ديسمبر 1877م ومرسوم 3 ديسمبر 1878م فتح الخط الانشغال في 5 أوت 1879م وفي 25 سبتمبر 1881م تم الاتفاق بين الحاكم العام والشركة في 30 جوان 1880م على انجاز خط سطيف - الثانية فتح للاستغلال في 3 نوفمبر 1886م وخط القراح- باتنة فتح للاستغلال في 11 نوفمبر 1882م والذين اقر استغلالهما للمنفعة العامة بموجب قرار اثنين اوت 1880م بالإضافة الى انشاء خط اثنيه تيزي وزوو في 23 ديسمبر 1882م بموجب قرار 1883م والذي فتح على مراحل من 1886م الى غاية 27 ماي 1888م وفي سنة 1883م منحت امتياز مد الشبكة الحديدية الى جنوب عماله قسنطينة من خلال خط يربط بين باتنة وبسكرة باتفاق 5 جوان 1883⁴م.

ج- شركة باريس ليون المتوسطية P.L.M:

أنشأت بموجب مرسوم 3 جويلية 1857م برأسمال 400 مليون فرنك وقعت الشركة مع حكومة الجزائر العامة اتفاقية جديدة منحتها امتياز انجاز واستغلال الشبكة الحديدية في الجزائر لمدة 90 سنة.⁵

وتعود هذه الشركة الى الإخوة تالابو (Talabot) وهم من أكبر المصرفيين واصحاب الاعمال وبالتالي مكنهم ذلك من انجاز المشاريع الموكلة إليهم بسهولة¹.

¹ Poggi Jacque, op.cit., p54

² شلاي، المرجع السابق، ص43

³ Pier Morton, *Naissance du réseau Ferrié en Algérie ligne principal* (Alger, roi. Fr.). P5

⁴ شلاي، المرجع السابق، ص 44/45.

⁵ شلاي، المرجع السابق، ص 41.

تمكنت الشركة P.L.M من تنفيذ خططها في عام 1868م أنجزت القسم الرابط بين غليزان وهران في 01 سبتمبر 1870م أنجزت الخط الرابط بين الجزائر العاصمة وهران من البداية الى النهاية وافتتاح الخطوط اخرى كخط البلدية غليزان 1869م الى 1871م وخط من بون الى عين مكرو والذي تم بناؤه بمرسوم الحاكم العام في 12 جوان 1863 كامتداد لخط السكة الحديدية الجزئي لمناجم كاريساس².

ومن ناحية الامتيازات حصلت الشركة على مساعدة مالية من الدولة الفرنسية على الانجاز بقيمة 80 مليون فرنك وضمن لمدة 75 سنة بنسبة 5% على الرأسمال الذي توفره لغاية 80 مليون فرنك وكان عليها تسديد قرض الضمان بزيادة فائدة 4% ونرى ان الشركة كانت منفصلة اداريا عن فرعها الاصل في البلاد الام حيث ان جل قراراتها تصدر منها ولا يوجد شركة تسييرها لكنها كانت تحت رقابة ادارية من طرف مسؤولي الشركة³.

د- الشركة الفرنسية الجزائرية:

تأسست هذه الشركة في 13 فيفري 1873م برأسمال يقدر بـ 8 ملايين فرنك وبموجب اتفاقية في 15 ابريل 1885م بين وزير الاشغال العامة وهذه الشركة SFA تم منحها الخط من مستغانم الى تيارت مرورا بمنطقة عين تدلس ووادي ميناء وتمت المصادقة على هذه الاتفاقية بموجب معاهدة 15 ماي 1884م، وتم الاتفاق بين وزير الاشغال العامة وشركة سكك الحديد غرب الجزائر على منح هذه الشركة الخط الممتد من طابيه الى تلمسان مرورا بلاموريسير⁴ اولاد ميمون حاليا⁵.

سلمت السلطات الاستعمارية هذه الشركة 300 ألف هكتار في منطقة الجنوب الغربي من البلاد لتشغيلها في استغلال الحلفاء كما شجعت السلطات العسكرية الفرنسية في الجزائر هذه الشركة على مد خطوط حديدية تصل معظم المناطق السكنية الهامة في تلك الجهة من الوطن وبلوغ منطقة بشار في حدود الجزائر الغربية لتشديد السيطرة عليها خاصة بعد انتفاضة الشيخ بوعمامة⁶.

هـ- شركة بونة-قالملة:

¹ شارل اندري جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، الغزو وبداية الاستعمار، 1871/1827، ج1، ط1، دار الامة، 2008، ص708

² Poggi, op.cit., p35.

³ شلاي، المرجع السابق، ص43/41.

⁴ بلاموريسير: اولاد ميمون حاليا، بلدية تابعة اقليميا الى تلمسان

⁵ Poggi, op.cit., p55

⁶ شلاي، المرجع السابق، ص46.

عين تادلس هي احدى بلديات دائرة عين تادلس التابعة لولاية مستغانم حاليا.

تأسست من طرف شركة لبناء القاطرات بباريس والتي تعرف باسم شركة البناء باثينول Banthinul¹. سنة 1864م كانت تسعى الى استغلال الخطوط الممتدة بين الجزائر وتونس، وبما ان قانون 12 جويلية 1865م الخاص بالسكك الحديدية الثانوية لا ينطبق على الجزائر فان مرسوم 7 ماي 1874م جعله قابلا للتطبيق وتمت الموافقة عليه بمرسوم الاتفاقيات الموقعة في 13 سبتمبر 1872م و 4 مارس 1874م بين مقاطعتي قسنطينة وشركة باثينول لبناء وتشغيل السكك الحديدية وبونة الى قالمه بمسافة تمتد على طول 88 كلم وقد تم استغلاله في 1877²م.

كما نالت امتياز مد خطي سكة حديد خط قالمه الخروب بموجب قرار 29 مارس 1877م الذي فتح في 29 جوان 1879م ثم خط بوشقوف-سوق اهراس-سيدي الخميسي الذي فتح في 30 جوان 1881م ثم خط سوق اهراس-تبسة بموجب اتفاقية 23 ماي 1885م الذي فتح في 27 ماي 1888م وخط سكيكدة-قسنطينة في 21 ديسمبر 1895م لكن بالرغم من الانتصارات التي حققتها الشركة واستحواذها على امتيازات عدة مع استغلالها لهذه الخطوط لكن مع بداية 1910م عرفت هذه الشركة نوعا من الافلاس وذلك بسبب عدم التسيير العقلاني وهذا ما جعلها تقف عاجزة أمام الحاكم العام لاقتراح 1910م على نية شراء الشركة.

عرف إنشاء سكك الحديد في الجزائر فترات نشاط وفترات ركود مختلفة وفقا لما كانت تسمح به الاحداث لحكومة باريس بتخصيص شيء من العناية والقروض لمستعمراتها لأنه فيما بعد زود قانون 19 ديسمبر 1900م مستعمرة الجزائر بميزانية خاصة³.

صار بإمكانها اعطاء دفع لتطور شبكة السكك الحديدية فيها ذلك انه في ظل تبعية الجزائر في الجانب المالي لفرنسا لم يكن في مقدور المستعمرة وضع اي اصلاح لتعريفات النقل او مشروع الاشغال المكتملة وقد حول هذا القانون للسلطات الاستعمارية في الجزائر الحق في منح السكك الحديدية لشركات الامتياز⁴.

وبموجب قانون 23 جويلية عوضت التطبيقات التي كانت تقدمها الدولة لشركات الامتياز العاملة في قطاع السكك الحديدية بمساعدة مالية سنوية من الدولة لميزانية مستعمرة الجزائر محددة بمبلغ 18 مليون فرنك الى غاية سنة 1946م كما سمح هذا القانون لحكومة الجزائر العامة بتوحيد اسعار النقل وخاصة منها أسعار القطارات وكان من نتائج إصلاح التسعيرة شراء السلطات الاستعمارية لكل خطوط شركات الامتياز⁵.

جدوا رقم 2: يمثل القيمة المتحصل عليها لصالح شركه امتياز سكك الحديد 1895م

شركة الامتياز	القيمة (مليون فرنك)
---------------	---------------------

¹ بودراع، المرجع السابق، ص 59

² Bernard Maurice Antoine, op.cit., p15

³ زود هذا القانون مستعمرة الجزائر باستقلال مالي مع الحق في إعداد ميزانية خاصة بها ومنح المالية التي تشكلت خلال سنة 1898م.

⁴ شلاي، المرجع السابق، ص 47.

⁵ Bernard Maurice Antoine, op.cit., pp.92-99

4	شركة باريس ليون المتوسطة
018,10	شركة الشرق الجزائري
98,3	شركة الغرب الجزائري
635,5	شركة بونة-قالمه
619,1	الشركة الفرنسية الجزائرية
252,25	المجموع

الجدول يمثل القيمة المتحصل عليها لصالح شركه امتياز سكك الحديد 1895م¹.

من خلال الجدول السابق نلاحظ تذبذبا في مداخيل الشركات حيث شركة الشرق الجزائري عرفت ارتفاعا محسوسا وهذا بسبب رفضها توحيد اسعار نقل البضائع مع شركات اخرى وتليها شركة بونة-قالمه التي وافقت على توحيد اسعار نقل البضائع وكانت ترغب في إعادة التفاوض على اتفاقياتها لتكامل تكاليف نقل المنتجات المعدنية من جنوب قسنطينة ولم تنجح شركة ليون-باريس في التوحيد لكنها نجحت في تحقيق تحسينات لتنظيم الشبكة وشركة الغرب الجزائري شهدت شل في حركة النقل التجاري للشركة مما أدى الى تدهور الوضع المالي وأخيرا شهدت الشركة الفرنسية الجزائرية صعوبات مالية بسبب قلة ربحية خطوطها مما دفعها الى تأجير شبكتها لشركة الغرب الجزائري لمدة خمس سنوات وفي النهاية قامت بإعلان افلاسها.

نجد أن التواجد الفرنسي في الجزائر كان لغرض تحقيق الربح والذي ساهمت السكك الحديدية في تحقيقه. فمسألة ربط المواصلات تؤدي إلى استغلال الثروات، وهكذا أدى تطور سكة الحديد الفرنسية في الجزائر إلى ربط مختلف المناطق الاستيطانية في الشمال بشكل خاص كما استجابت للمخططات الاستراتيجية الاستعمارية، وتطابقت مع أهدافه لنقل المواد الأولية النباتية والمعدنية الموجودة في الجزائر.

¹ بودراع، المرجع السابق، ص 62

الفصل الثاني:

الخطوط الحديدية الرابطة بين المنطقتين الساحلية والتلية الممتدة إلى الجنوب الجزائري و الصحراء

1- دوافع توسع مشروع السكة الحديدية الفرنسية بالصحراء الجزائري

1-1: العوامل الاقتصادية

1-2: العوامل العسكرية

2- مراحل انجاز خطوط السكك الحديدية الممتدة للصحراء

2-1: مرحلة الكشوفات والمشاريع

2-2: مرحلة الاضطراب والتردد

2-3: مرحلة انجاز الخطوط

تمهيد:

لتحقيق السلطات الاستعمارية السيطرة على الجنوب الجزائري والصحراء للاستيطان ونهب الثروات سعت السلطات الاستعمارية إلى تمديد مشروع السكك الحديدية، فتم إنجاز دراسات وخرائط من قبل عسكريين ومهندسين لاكتشاف الطرق المسالك، من هذه الدراسات وضعت السلطات الاستعمارية نواة لثلاث خطوط حديدية متوجهة إلى جنوب الجزائر وأعماق الصحراء لربط القارات ببعضها البعض لكي يحدث تواصل بين الشعوب، فأنشئت فرنسا الخطوط الثلاث خط البليدة - الجلفة وخط وهران - بشار وخط قسنطينة - تقرت مع العديد من المحطات على طول الخطوط، فكان كل خط له مميزات وخصائص.

1 / دوافع توسع مشروع السكة الحديدية الفرنسية في الصحراء الجزائرية.

1-1 / العوامل الاقتصادية :

رأى الكثير من مناصري مشروع السكة الحديدية أنه في حالة إنجازه سيحقق عدة فوائد اقتصادية لفرنسا، ففي سنة 1904م، دعا الاقتصادي الفرنسي بول لوروا-بوليو (*Paul Leroy-Beaulieu*) إلى ضرورة تنفيذ المشروع على أرض الواقع للاستفادة من المناطق الغنية بالمواد المعدنية والزراعية بها خاصة، إذا رافق المشروع استخراج المياه الجوفية فإن ذلك سيجعل الصحراء بعد بضع سنين تغذي ملايين البشر.¹

وهكذا نجد أن الاهتمام الأساسي ل راندون ((*Randon*)) البحث عن سوق للعلاقات التجارية مع السودان، والوصول إلى تبادل تجاري مع قوافل الرحل، التي يتبادل معها المنتجات الصناعية مقابل الآلات، وفتح الطرق لها في كل أسواق القارة الأفريقية². واستغلال البضائع السودانية واستخراج الخيرات المعدنية من الصحراء الجزائرية³.

يقول فرحات عباس: "لقد غير الاستعمار الفرنسي كل شيء، وأولها ربط الجزائر بأوروبا، الذي رفع كلفة المعيشة، أما القمح فقد كان يقابض به مقابل الفواكه ويبقى منه الفائض لبيع لفرنسا الثورية ولإنجلترا"⁴. وهكذا فإن مشروع السكة

¹-Evelyne barbin. (Harold Terry. **un polygraphe en Algérie mette orologie**. astronomie. archéologie et récréation mathématique) bulletin de la sabix (en ligne) , 64, 2019. mis en ligne le 01/02/2020.

² - رضوان شافو، المقاومة الشعبية بصحراء قسنطينة تقرت وضواحيها أموذجا، 1844 / 1875، دار الشروق لطباعة والنشر، 2016، ص196.

³ - أحميدة، السياسة الفرنسية...، المرجع السابق، ص85.

⁴ - فرحات عباس، الشاب الجزائري، ترجمة أحمد منور وزارة الثقافة، الجزائر، 2007، ص51.

الحديدية من أجل وضع الجزائر وأوروبا عبر الاتصالات السريعة، مع المناطق الأكثر ثراء أو أكثر من شعوب القارة الإفريقية وهي السودان والكونغو والممتلكات الإنجليزية جنوب إفريقيا¹.

رأت الشركات الصناعية الفرنسية الكبرى خاصة شركات التعدين التي شهد إنتاجها تضاعفا كبيرا بعد الحرب العالمية الأولى، أنها في حال البدء في إنجاز مشروع السكك الحديدية ستصبح لها سوقا للعمل لمدة طويلة، ويبعد عنها الكساد، لأن هذا المشروع يفتح لها أسواقا إفريقية جديدة داخل العمق الإفريقي، ويمكنها من استغلال حقول القطن بالنيجر.

كما يرى ((*Charles-Jules Maitre-devallon*)) أن مشروع السكة الحديدية سيزيد من هيبة فرنسا ومكانتها لدى مستعمراتها وسوف ينظر إليها أطفالها الملونون على أنها بلد الأم².

ولإنجاز المشروع الاقتصادي الفرنسي واستنزاف موارد الصحراء أسست الإدارة الفرنسية العديد من الجمعيات والشركات الاحتكارية والبنوك التجارية، منها جمعية التجارة لإفريقيا الغربية والبنك التجاري الإفريقي وبنك إفريقيا الغربية والشركة الصناعية التجارية الإفريقية، كما أنشأت أيضا الشركة الفلاحية وصناعية لصحراء الجزائر والتي هيمنت على حوالي 24000 نخلة³.

وهذه الأسباب تمثلت بالبحث عن الطرق التجارية بالصحراء الإفريقية الكبرى، ومسالك هامة يمكن الاعتماد عليها لاختراق الصحراء، وأيضا تشجيع المؤسسات والجمعيات النشطة بعملية الاستكشاف والاستثمار الاقتصادي⁴.

-1/2 الأسباب العسكرية :

كانت الطبقة العسكرية هي المؤيدة للمشروع ودافعت عنه منذ ظهوره إلى غاية البدء في إنجازه ويقول **كاميل فالو** (**Camille vallaux**) في تدخل له أمام البرلمان الفرنسي سنة 1928م، أن الطبقة العسكرية هي المؤيدة الحقيقية للمشروع لأغراض عسكرية، حيث كان الاتفاق بين الخبراء العسكريين الفرنسيين حول أهمية المشروع في المجال العسكري، عندما يتم إنجازه يمكن نقل الجنود الأفارقة بسرعة نحو البحر الأبيض المتوسط، للقضاء على أي تمرد محتمل في شمال إفريقيا أو دفاع عن فرنسا في حالة نشوب حرب في أوروبا⁵.

¹ - Rager Douct.Op.cit.p272

² - جفال عمر، جغرين معمر، "مشروع السكة الحديد العابرة للصحراء"، مجلة الدراسات التاريخية، مجلد 22، العدد:1، 2021، ص.ص. 323-321.

³ - أحمد مريوش، "التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل سكان المقار 1916"، مجلة مصادر، العدد:11، السداسي الأول، الجزائر 2005، ص.119.

⁴ - محمد بلبل، "مقاومة الجزائريين لسياسة التوسع الاستعماري بالجنوب شرقي للجزائر 1850/1918 من خلال وثائق أرشيفية"، مجلة روافد، جامعة غرداية، العدد 2، 2017، ص. 12.

⁵ - جفال، المرجع السابق، ص.223.

يقول المؤرخ دوس روجار (Roger doucet) تسهيل جلب المجندين من السودان، وستكون الجزائر تحت حماية فرق من السودان، مما يسمح لهم بالتواجد كجزء من الفيلق 19 من الجيش، وسهولة نقل هذا الجيش إلى أوروبا¹.

وفي هذا الصدد يقول أيضا ال مؤرخ (Philebert) إن الجزائر تقع على الطريق المباشر من فرنسا إلى السودان الغربي، والسنغال غرب القارة الإفريقية، وهكذا فإن الجزائر تقدم قاعدة كبيرة للعملية على البحر الأبيض المتوسط، فتم تنظيم الجزائر من خلال رؤية عسكرية من اجل انشاء المستعمرات في الجنوب، مع خط السكك الحديدية عبر الصحراء، ليسهل دائما ارسال كتبية في يومين وسيمكن قوتنا من التحرك السريع، وستكون الشركات التجارية محمية². وهكذا نكتشف أن نظرة فرنسا لصحراء الجزائرية نظرة مخزون اقتصادي وأمني واستراتيجي، يؤمن مستقبلها في القارة السمراء³.

2- مراحل إنجاز خطوط السكك الحديدية الممتدة لصحراء:

2-1- مرحلة الكشوفات والمشاريع :

برزت فكرة مد خطوط السكة الحديدية عبر الصحراء الجزائرية باتجاه تشاد والسنغال، لربط مستعمرات فرنسا ببعضها البعض، والسيطرة على التجارة الصحراوية، ولتحقيق ذلك بعثت الدوائر الحكومية مجموعة من المستكشفين إلى مناطق مختلفة من الصحراء الجزائرية، شرقا وغربا وفي الوسط، ومن أبرزهم **دوينشال وفلاترس وشوازي**⁴، ولتحفيز المستكشفين قدمت الجمعية الجغرافية بباريس في عام 1855م مبلغ بقيمة 6الاف، للمستكشف الذي يقوم برحلة من الجزائر إلى السنغال، أو بالاتجاه المعاكس بشرط أن يمر بمدينة تمبكتو، ويأتي بمعلومات دقيقة وجديدة حول القوافل التي تمر من هذا الطريق. - طريق وهران أرزيو - تمبكتو: يمر على خيثر مشرية، عين الصفراء، رفيقيق، ويتبع واد زلفانة إلى إيغلي⁵.

¹- Roger Doucette, **un projet de chemin de far transafricain**, In Anna les de Géographie,t2 n°117,1912, p. 273

²- Philebert. General et, Holland George : **la France en Afrique et hé transsaharien**, paris, A chalamel 1890, p.36, 37

³ مريوش، المرجع السابق، ص 119.

⁴ - الطاهر موساوي، "الصحراء الجزائرية من الاكتشاف إلى التوغل والاحتلال 1828/1934"، مجلة الخلدونية، مجلد 7 العدد 1، 2014/12/0، جامعة بشار، ص 318/319.

⁵ - إبراهيم مياسي، الصحراء الجزائرية، "من خلال الاكتشافات قبل وبعد الاحتلال"، مجلة المصدر، المجلد7، العدد2، جامعة الجزائر، 2005/05/03، ص 53،54.

قام كلومب (Decolombe) برحلة استكشافية عام 1856 م إل قصور الجنوب الغربي الجزائري، كان يسعى إلى الوصول إلى منطقة الهقار، وفي شهر جانفي 1857 ساهم في اكتشاف قصور قوارارة وتوات وتيديكلت وقد استغرقت رحلته مدة 25 سنة¹.

رحلة بول سوليه (Poul Solilt): بدأ تحضيره لهذه الرحلة منذ 1866م، وهكذا بالتعرف على عادات وتقاليد سكان الجزائر والتعود على لغتهم، ودرس كتب التاريخ والجغرافيا والكتابات الاقتصادية حول إفريقيا. فاتجه في 6 ديسمبر 1872 م من مارسيليا إلى الجزائر، بدأ رحلته من العاصمة نحو عين صالح. فبعد استعداداته لهذه الرحلة التاريخية اتجه إلى الجنوب عن طريق الأغواط وغرداية ثم دخل متليلي ومكث بها عند ضيافة الشيخ سليمان. التي غادرها في 1873/02/04م، وبدأ رحلته² من المنيعه إلى عين صالح. انطلقت قافلة سوليه من متليلي إلى عين صالح وفي 23 فيفري وصلت البعثة إلى المنيعه، ثم غادروها يوم 27 فيفري لتتوجه جنوبا إلى عين صالح، وفي 6 مارس وصلت بعثة سوليه إلى مشارف عين صالح، لكنه لم يتمكن من دخولها لأن جماعة القصبه لم تسمح له وأغلقت الأبواب في وجهه. رغم محاولاته العديدة، كانت بعثة سوليه تكون من 26 فرد و 10 جمال و 3 خيول³.

ولهذا اضطر سوليه إلى العودة من حيث أتى، مع ذلك قدم معلومات هامة في كتابه، وبخاصة حول هضبة تادميت وما جاورها، والتي استفادت منها سلطات الاستعمارية في توسعها في الجنوب⁴.

كلف وزارة الأشغال العمومية الفرنسية أدولف ديونشال (Adolphe Duponchel) الذي يعمل في الأشغال العمومية إلى التفكير في مد سكة حديد تربط الجزائر بسنغال عبر الصحراء، ولتجسيد مشروعه حاول القيام برحلة استكشافية لصحراء الجزائرية إلا أنه لم يستطع تجاوز منطقة الأغواط فعاد إلى الجزائر العاصمة وكتب سنة 1875م كتيباً بعنوان طريق سكة الحديد إفريقيا الوسطى أشار فيه إلى إمكانية إنجاز الخط الذي يمتد من خميس مليانة إلى تمبكتو عبر منطقة المنيعه، وفي تمبكتو يتفرع إلى فرعين أحدهما يمتد إلى السنغال والأخر إلى تشاد بمسافة 2400 كلم⁵.

1 - مريوش، المرجع السابق، ص 18.

2 للمزيد أنظر الملحق رقم 7.

3 - إبراهيم مياسي، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الجزائري، 1881-1912، منشورات متحف المجاهد، الجزائر، 1996م، ص 59، 60.

4 - عبد القادر بوباية، "دور الرحالة والمستكشفين في حركة التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية"، مجلة عصور، عدد 44، ديسمبر 2003 / جوان 2004، ص 159.

5 Numa Broc, **les Français face à l'inconnue saharienne** : géographes, explorateurs, ingénieurs (1830-1881). In : Annales de Géographes, t.96, n°535, 1987, p329.

جذبت فكرة مشروع السكك الحديدية وزير الأشغال العمومية للحكومة الفرنسية شارل دوفريسينات (Charles de Freycinet) الذي كان من المتحمسين لهذا المشروع، فأسس سنة 1879 لجنة السكة الحديدية الصحراوية ومنح مليون فرنك ذهبي لثلاث بعثات دراسية:

المهمة الأولى: يرأسها جستين بويان (Justin Poyanne) ومهمتها رسم السكة بوهران نحو توات توقفت أشغاله في موغرار في جبال القصور، استكشاف الطريق المقترح الرابط بين وهران والنيجر.

المهمة الثانية: بعثة أوقيسست كروسيه "شوازي" (auguste Choisy) بدراسة جيولوجية شاملة لمنطقة وادي ريغ، أي دراسة خطي المنيعه-بسكرة. ورقلة.¹ حيث طلب من شوازي المقارنة بين طريق الأغواط المنيعه وطرق بسكرة إلى ورقلة. أي أيهما أسهل لإنشاء سكة الحديد فأكد أن طريق بسكرة ورقلة أفضل.²

المهمة الثالثة: بعثة الكولونيل فلاترس (Cl. Flatters) كلف بوضع تصميم للخط في جنوب قسنطينة يمتد من ورقلة إلى بلاد الطوارق³، فتمكنت هذه البعثة من اكتشاف مسافة تقدر ب 1200 كلم من الطريق المخطط لسكة الحديدية⁴. وصل فلاترس في 1879م، إلى ورقلة وكان برفقة 100 رجل وصحفي أمريكي، انقسمت رحلته إلى قسمين: قسم أول كانت موجهة إلى الأغواط حيث انطلقت في 21 ماي 1880 بداية من ورقلة والثانية اتجاها نحو منطقة الطوارق في ديسمبر 1880م⁵.

ومن أهم هذه البعثات هي بعثة فلاترس (Cl. Flatters) سنة 1879م، حيث اقترحت هذه البعثة تمديد الخط التوغلي التالي الصحراوي الرابط بين قسنطينة وبسكرة نحو ورقلة، ثم إلى النيجر، والبحث عن السبل للتوسع في افريقيا⁶، والظاهر أن رحلة⁷ فلاترس غلب عليها الطابع الاستكشافي العلمي والسلمي دون أن تكشف عن أبعادها الحقيقية، إذ تجول أفراد البعثة في العديد من أحياء غرداية، وسجلوا المعلومات الكافية عن المدينة وتمطها العمراني والاجتماعي والديني،

1 - اندري نوشي، برينان اندري، لاكوست ايف، الجزائريين بين الماضي والحاضر، ترجمة اسطنبولي رابح ومتحف عاشور، الأكاديمية الجزائرية، 1984م، ص 390.

2- عبد القادر مرجاني، السياسة الفرنسية ودور المستكشفين في التوغل في الجنوب الجزائري خلال القرن 19، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، في تاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الإنسانية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس/2019/2020، ص 46، 47.

3 - اندري نوشي، ص 390.

4 - إسماعيل العربي، المرجع السابق، ص 104.

5 - رضوان شافو، "الاحتلال الفرنسي لمنطقة ورقلة وضواحيها، قراءة في الدوافع والمراحل"، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المركز الجامعي بالوادي، عدد 2، ديسمبر 2010، ص 86.

6 - حوحو، شبكة الطرق...، المرجع السابق، ص 215.

7 - للمزيد أنظر الملحق رقم 8.

وفي 20 ماي أخلو المدينة باتجاه بلدة بريان التي مكثوا بها إلى 30 ماي 1880م، ثم توجهوا نحو مدينة الأغواط التي وصلوها يوم 3 جوان، وكان في استقبالهم القائد الأعلى بالمنطقة "بوليا" (Pelin) وبعد أن جمع فلاترس المعلومات الكافية حول خفايا الصحراء رجع إلى باريس لوضع الترتيبات الجديدة مع مصلحة الطريق الصحراوي التي زودته بما يحتاجه من الوسائل لمتابعة مهمته،¹

وبرغم من فشل البعثة الاستكشافية الأولى إلى منطقة الهقار، إلا أن الفرنسيين كانوا عازمين على استكشافها، ودليل ذلك إرسالهم بعثة أخرى ناحية المنطقة نفسها، حيث قام فلاترس بمحاولة ثانية في ديسمبر 1880م، وكانت الانطلاقة من مدينة ورقلة، إذ غادرها برفقة إحدى عشر فرنسيا وتسع وأربعين جنديا من الأهالي، واثنين وثلاثين سائق بعير، وثمانية من رجال الشعانبة وأربعة طوارق، ووصل فلاترس و مجموعته إلى منطقة أمقيد في 12 جانفي 1881م، وعبر هضبة تينقارت، وعين أنزيمان - تيكسين، إلى سبخة آمدغور، ومن هناك اتجهت إلى تيماسينين التي استقر بها بين 12 و 13 فيفري².

وإذا كانت فرنسا قد صممت على التوسع، فإن قائد التوارق أمنوكال* كان على يقين بتحركات فلاترس، ونصب له كمينا بعدما عزز جواسيسه وأرسل جماعة من فرسانه لإظهار النية الحسنة للتعاون مع البعثة الفرنسية، وتقديم لها الإرشادات الوافية، لكن خطة أمنوكال كانت في حقيقتها تندرج في المراهنة على إنجاح الكمين الذي نصبه له

قرب بئر الغرامة 18 فيفري 1881م أين نصبت خيام البعثة، وفوجئ فلاترس وجماعته بهجوم فرسان التوارق المسلحين.

فوقعت معركة عنيفة بين الطرفين قتل على أثرها فلاترس وبعض أعوانه، هرب من نجا من افراد القوة التي كانت تدافع على فلاترس، فلاحقهم طوارق فقتل بعض من رجال البعثة وفر الآخرون، ومات أغلبهم في الطريق عطشا، ولم ينجو منهم إلا القليل³.

وبرغم ذلك فقد تابعت الإدارة الفرنسية اهتماماتها بالكشف عن الصحراء الجزائرية، إثر محاولة الملازم مرسال بلات (Marcel Palat) ساهم في اكتشاف قصور تديكلت، لكنه قتل سنة 1886 م، بالقرب من عين صالح.

وخلال هذه الفترة ازداد الاهتمام بالتعرف على مجرى نهر النيجر خصوصا بعد رحلة النقيب مونتاي (Monteil) سنة 1890 م، من سان لويسي غربا إلى طرابلس شرقا، إضافة إلى البعثتين الفرنسييتين المكونتين من توتيه (Tuté) و

¹ - مريوش، المرجع السابق، ص 126 .

² - حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، 215.

* أمنوكال : كلمة تارقية تعني السيد أو الشيخ وهي الكلمة الغالبة وأحيانا، نجاهم يطلقون عليه اسم إقليد وتعني الملك، أنظر عثمانى حسن : البنية الاجتماعية الاقتصادية لصحراء الجزائرية من خلال تقارير الأجانب في القرنين 18، 19، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الجزائر، 2006، 2007، ص 68 .

³ - مياسي، توسع الاستعمار الفرنسي...، المرجع السابق، ص 64.

هورست (Heurst)، هذا إضافة إلى اكتشاف بحيرة تشاد من قبل بعثة فور فورو (Fourea) ولامي (Lamis) التي انطلقت من ورقلة في أكتوبر 1898م، وقطعت ألفين كيلو متر باتجاه تشاد، وهذا بعد سنة كاملة من السير، وتعتبر هذه الرحلة أول عبور من الجنوب الجزائري إلى تشاد، لتختم سلسلة هذه البعثات برحلة فلامون (Flamand) التي تعتبر آخر البعثات الفرنسية في القرن التاسع عشر، والتي تم بواسطتها احتلال عين صالح¹.

في مطلع الثمانينات تواصلت البعثات الاستكشافية إلى ورقلة لإكمال مهمتها التجسسية، ومنها بعثة الرحالة أوغستين (Auguste Choisy) إلى الجنوب الشرقي الجزائري ما بين 1879-1880م ليتفقد مشروع سكة الحديدية الذي سيربط بين الجزائر والنيجر والسنغال، مارا ببسكرة و وادي ريغ و ورقلة والأغواط والمنيعة، وقد تكونت هذه البعثة من شوازي، والمهندس باروا (Barois) مدير الطرق والجسور، وجورج رولان (G Roland) مهندس في المناجم، والدكتور ويسجيربر (Weisgerber) المكلف بالجانب الأنتروبولوجي والتصوير، والملازم ماسوتي (Massautier) نائب رئيس المكتب العربي بالأغواط، وباسكال جوردن (Pascal Gaurdan) وديسكام (Descamps) وباش (Pach) ممثلي قطاع السكة الحديدية بفرنسا. اقترحت هذه البعثة في دراستها لمد خط السكك الحديدية من الجزائر إلى السودان².

هكذا بدأت أولى الاتصالات بين فرنسا والطوارق من خلال البعثات الاستكشافية التي كان ظاهرها خدمة المعرفة العلمية وباطنها التجسس مقدرات المنطقة البشرية والعسكرية. ولتحقيق مطامحها انتهجت في هذا الميدان الطرق السليمة لكسب ود طوارق باستخدام شتى المغريات مثل منح المناصب والهدايا وقد توجهت هذه الاتصالات بإبرام (معاهدة غدامس) بين فرنسا وزعيم التوارق "الشيخ اينوخن" في 26 نوفمبر 1862م والتي يلتزم فيها الطرفان بفتح طرق التجارة للفرنسيين إلى السودان واصلاحها وتحديثها وتوفير الحماية والأمن للتجار الفرنسيين³.

2-2/ مرحلة الاضطراب والتردد :

توسعت فرنسا توسعا كبيرا في الصحراء الجزائرية، حيث تم احتلال عين صالح عام 1899 واصبحت بيد فرنسا في بداية القرن العشرين وتمكنت فرنسا من فرض هيمنتها على الصحراء الجزائرية، وتمت هزيمة التوارق في معركة تيت من طرف الملازم كوتينست (Cottenest)، مما أدى إلى فتح باب الرحلات الاستكشافية من جديد نحو الجنوب دون الخوف من

1 - حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص 216.

2 - شافو، الاحتلال الفرنسي لمنطقة ورقلة...، المرجع السابق، ص 88-89.

3 - الغالي غربي، مقاومة التوارق للتوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية، 1881

http://dspace.univ-adrar.edu.dz, 10/04/2024. ص 4، 5.

التوارق وللتعرف على مسار خط سكة الحديد العابر للصحراء بين عين صالح وتشاد وفرع الهقار بني عباس قاد الضابط نيجر (*Nieger*) في عام 1912م فريقا من عشرة أفراد لهذه المهمة ، ولرسم خرائط وتحديد المسارات الممكنة لمرور السكة الحديدية¹.

إن اندلاع الحرب العالمية الأولى صرف الأنظار عن الضابط نيجر بعد ما حققت دراسته التي قام بها نجاحا في بعث اهتمام دوائر القرار بفرنسا من جديد بمشروع السكة الحديدية، وبعد هذه النتيجة تقدمت عملية تهدئة الصحراء أعيد إطلاق المشروع عدة مرات في عام 1912، قبل أن يتم حظره بسبب الحرب العالمية الأولى².

استعملت السيارات والطائرات للتأكد من الخرائط والمسارات الموضوعية سابقا، فبين سنتي 1922 و1923م انطلقت رحلتين من بشار نحو النيجر، ومولت الشركة العابرة للصحراء من طرف " غاستون غراديس " (*Gaston Gradis*) في 1924م رحلة جديدة مكونة من طائرة وأربع سيارات ورحلات أخرى من الجزائر ووهران وقسنطينة وجميع هذه الرحلات أكدت صحة الحسابات التي وضعها المهندسون للمشروع مما شجع على الاهتمام به مجددا³.

بدأت الادارة الفرنسية من الصحراء وحتى ورقلة رسميا بدفع جزء من تكاليف التشغيل هذا بالنسبة للخط الجزائري، ولن يجد خط وهران ما يحمله وسيستهلك الفحم الموجود فيه لتوفير المياه اللازمة للعمليات على الطريق، ومن ناحية أخرى حتى لو وجدوا بضائع يعودون بها فإن ضخامة الرحلة ستجعل التجارة مستحيلة وفرنسا ستنتفخ أكبر قدر ممكن دون تردد لبناء السكك الحديدية لأن عدم القيام بها سيكلفها أكثر⁴.

واستؤنف المشروع بعد حوالي عشر سنوات، جدد الاقتصادي بول ليروي بوليو (*BOL LIROUI*) (*BOLUE*) المشروع في الصحراء وخطوط السكك الحديدية عبر الصحراء بالنسبة له فإن السكك الحديدية العابرة للصحراء أعمال متواضعة تماما أي باهظة الثمن إلى حد ما ومن الضروري للغاية بناء خطوط السكك الحديدية العابرة للصحراء دون أي تأخير من أجل تنمية المنطقة الغنية بالموارد المعدنية وانعدام الأمن يكتب عليهم إرساء الأمن في هذه المنطقة الشاسعة وفي بداية تسعينات القرن التاسع عشر عاد تاري إلى مشاركته في مشروع خطوط السكة الحديدية عبر الصحراء ولقد كتب هناك محذرا من قبل شيخ مزاب من المؤامرة التي دبرها الإصلاح ضد حملة فلاتر وقد توصلت عبثا إلى الأخير أن يكون أكثر حذرا، كما تسببت المنشورات العديدة الأخيرة في إيقاظ الرأي العام الذي يطالب بشكل عاجل ببدء

¹-Zimmermann Maurice, **Résultats scientifiques de la Mission dn Transafricain**, In : Annales de Géographie, t, 23, n° 130,1914.PP.376-397.

² Philippe. Laymond, **le Transsaharien** : un projet colonial illusoire, PUBLIE' 11/06/2018. <https://->

³Gaston Gradis, **Etudes transsaharienne**, Alla Recherche du Grand – Ane contribution aux Imprimeurs- éditeur8, rue garancière paris: p 6.

⁴ WWW. Entreprises- coloniales. Fr, **le chemin de fer Transsaharien** : un serpent de mer

التنفيذ ويقترح التمييز بين مسألة السكك الحديدية عبر الصحراء ومسألة السكك الحديدية الصحراوية التي تسمح بمغادرة الخط¹.

قدم السيد **دي فرانسيس** مشروع قانون يهدف إلى تخصيص مبلغ 600 ألف فرنك للاستكشافات والدراسات اللازمة لإعداد الاتصال السلكي بين الجزائر والصحراء.

ساهمت كذلك ضغوطات المجلس الأعلى للدفاع الوطني في اختيار المسار الشرقي فحسبه أن المسار الشرقي للخط يستجيب لاعتبارات استراتيجية صارمة، أهمها قربه من مركز ثقل المناطق المراد استغلالها بإفريقيا السوداء سواء من ناحية التجنيد أو من ناحية استغلال الثروات بكافة أنواعها².

كما كان هناك خلاف بين غرفتي التجارة لكل من الجزائر حول من هو أولى بالخط، فكل واحدة منهما كانت تسعى لأن تكون محطة انطلاق الخط وعلى عكس ذلك، زهدت مقاطعة وهران في الأمر بل عارضت إنشائه هناك لأسباب واهية وهو أن إكمال الخط قد يخلق احتكار الميناء الوحيد بوهران ويضر بكل الساحل وبالتوغل نحو الصحراء³.

عينت شركة السكك الحديدية المسماة باريس ليون المتوسطية (PLM) لتنفيذ المشروع، لكنها تحفظت لعدة اعتبارات منها انشاء طريق للسكك الحديدية يزيد طوله عن 2000 كلم يحتاج الى استعدادات أقلها سنتين، تعمل فيها الشركة على إيجاد الحلول حول توفير العمالة وكيفية نقلها واسكانها وأنواع الماكينات المطلوبة في المناطق الصحراوية. وأدى سقوط الحكومة ورفض تمويل المشروع من قبل وزارة المالية بسبب الأزمة المالية التي بدأت تضرب العالم سنة 1929م إلى جانب معارضة الحزب الراديكالي والاشتراكي إلى توقيف نشاط هيئة أبحاث السكك الحديدية العابرة للصحراء ووضع مشروع السكة في الدرج مرة أخرى⁵.

2-3 / مرحلة إنجاز الخطوط :

¹ **Les projets du Transsaharien et de la mer intérieure**, Harold Terry, un polygraphe en Algérie

<http://gourans.Openedition.Org.19/04/2024>

² - جفال، المرجع السابق، ص 328.

³ - للمزيد أنظر الملحق رقم 4.

⁴ -Colonieu Général, **le tracé control du chemin de Fer transsaharien langres** : Imprimerie de, 6

l'Huilier, France 1880, p28

⁵ - جفال، المرجع السابق، ص 329.

كانت السلطات الإستعمارية تريد غزو الصحراء منذ بداية الاحتلال، ولدينا كدليل على ذلك ندوة برلين المنعقدة بتاريخ 26 فبراير 1885م، التي حدد فيها توزيع إفريقيا بين الأوروبيين، وأيضاً هناك الاتفاقية الاستعمارية المؤرخة في 5 أوت 1890م والتي بموجبها تعترف إنجلترا لفرنسا بالمنطقة الممتدة أراضيها من البحر الأبيض المتوسط إلى غاية خط الساي في النيجر إلى بروة على نهر التشاد¹.

2-3-1-إنجاز خط سكة الحديد البليدة - الجلفة:

بدأت أشغال خط السكة الحديدية " البليدة - الجلفة"² سنة 1880 وانتهت بحلول سنة 1920 على مسافة 252 كلم أي ما يقارب 40 سنة وهذا راجع للطريق الذي يمر عبر تضاريس عديدة (جبال ووديان) وأماكن يصعب الوصول إليها ومنه صعوبة نقل العتاد والآلات على بدائيتها، فإن أغلب الأشغال أنجزت بسواعد الرجال حرفياً أي بطريقة يدوية وبوسائل بسيطة كانت نتيجتها عمل شاق ومجهودات التهمت الزمن والأرواح في حفر الأنفاق وتشيد الجسور الحديدية الحجرية³.

شرع في استغلال خط سكة الحديد الرابط بين البليدة - الجلفة على مراحل خلال الفترة من سنة 1892 إلى أفريل 1921م، وينطلق خط حديد البليدة الجلفة عند بدايته من محطة قطار البليدة، فيقطع وادي الكبير، ثم وادي شفة فوق جسر بطول 271 متراً⁴.

ويتجه هذا الخط جنوباً يمر بسيدي المداني والممرات الضيقة للشفة عبر العديد من الأنفاق والجسور ويتصل بمركز الحمداية، ويتجه صوب ذراع السمار ثم المدينة ثم الداميات ثم وزرة ومرتفعات بن شكاو والبالغ ارتفاعها 2401 متر بعدها ينزل باتجاه البرواقية ويتجه نحو قصر البخاري ثم مجبر ليصل لوادي شلف الذي يجتازه لبلوغ الجلفة⁵.

إن إنجاز خط البليدة - الجلفة شهد برنامجين من خلال برنامج 1879 وبرنامج 1907 واستغرق مدة طويلة نسبياً لإنجازه من سنة (1879-1892) بالنسبة للبليدة - البرواقية ومن (1907-1921) بالنسبة لخط البرواقية - الجلفة.

أ-المرحلة الأولى:

1 - خليفة بن عمارة، تاريخ الجنوب الغربي الجزائري الأعلى عين الصفراء مشرية البيض النعام، تر: بوداود عمير، دار القدس العربي، وهران، 2016، ص 215.

2- للمزيد أنظر الملحق رقم 2.

3 - حانطي نايل، "تاريخ القطار بالجلفة منذ 1910 سياسة الكولون في نخب الثروات والتميز في التوظيف في السكك الحديدية"، الجلفة إنفو، منتديات الجلفة للدراسة، مركز الجلفة إنفو للدراسات، 2022-12-27 / 17:19:42.

4 - شلاي: المرجع السابق، ص 81.

5-Poggi, op, cit, pp, 213-214.

* الخط الرابط بين البلدة - البرواقية :

في إطار برنامج 1879م ظهر هذا الخط للإنشاءات الخاصة بسكة الحديد، أنجز من طرف مؤسسة الغرب الجزائري بمبلغ 25 مليون فرنك افتتح للاستغلال في 1892م¹.

ولقد تم تعويض ملاك الأراضي المنزوعة الملكية المسخرة أو لإنجاز الخط.

المرحلة الثانية:

* الخط الرابط بين البرواقية - الجلفة: في إطار برنامج 1907 ظهر هذا الخط ورصد لهذه الشبكة مبلغ، 22 مليون فرنك لكن التقديرات تزايدت إلى 72.8 مليون فرنك سنة 1912 ثم 144 مليون فرنك سنة 1913 بسبب تداعيات الحرب العالمية الأولى حيث توقفت الأعمال وارتفعت أسعار المواد الأولية واليد العاملة بسببها، وشلم الخط بعد إنجازها للاستغلال على مراحل إلى غاية 1921 واستغل بصفة المنفعة العامة².

وتمر إنجاز هذا الخط بأقسام:

1- قسم البرواقية-قصر البخاري: بدأت الأشغال بهذا القسم من الخط ضمن برنامج 1907 يمر عبر الزيرية ثم مجبر ثم قصر البخاري بطول 45 كلم، ومنذ 20 أوت 1912 دخل حقل الاستغلال، توقع المجلس الأعلى لسكك الحديد سنة 1929 أن تنفق مؤسسة الغرب الجزائري على معدات النقل قيمته 74 مليون فرنك³.

قدردت نفقات مؤسسة الغرب الجزائري على إنجازات هذا الخط إلى غاية 31 ديسمبر 1918م بأكثر من 8,2 مليون فرنك أما النفقات التكميلية فقدردت بـ 2 مليون فرنك⁴. وفي هذا القسم من الخط الرابط بين البلدة-وقصر البخاري استخدم قطار يومي لنقل المسافرين.

2- قصر البخاري-عين وسارة: أنجز خط ينطلق من قصر البخاري ليصل إلى عين وسارة مروراً ببوغزول، بدأت الأشغال به سنة 1912 وصرف مبلغ ما يفوق 3,6 مليون فرنك ومهمة استغلاله اسندت إلى مؤسسة الغرب الجزائري لصالح السلطة الاستعمارية في الجزائر مقابل حصولها على ثلث الأرباح¹.

¹ Maurice, op, cit, p, 49

² Demontes J. « **Les voix de communication de l'Algérie et leur développement ultérieur** » en L'Algérie. La vie technique, industrielle, agricole et coloniale numéro spécial, septembre 1922, p88.

³ Demontes, op, cit, p89

⁴ شلالى، المرجع السابق، ص 88

3- قسم عين وسارة - حاسي مجبج: ينطلق هذا الخط من عين وسارة إلى حاسي مجبج مروراً بقلعة السطل، يبلغ طول الخط 47 كلم، بدأت به الأشغال سنة 1916 وأنهيت في 1918، وضم إلى شبكة المصلحة العامة حتى تستفيد الإدارة الفرنسية من مداخيل كامل الخط الأساسي: البليدة-الجلفة². وحركة النقل كانت في بداية الأمر مرة في الأسبوع بين مدينتي قصر البخاري وحاسي مجبج³.

اعتبرت محطة حاسي مجبج أول محطة قطار في هذا الإقليم خلال سنة 1918 لكن قدرة النقل لسكة الحديد من هذه المحطة في بداية استغلاله لم تلقى الرضا من شركة الغرب الجزائري واعتبرتها مركزاً أقل إنتاجية من خلال مقارنة ما تم نقله خلال سنتي 1919 و1920⁴.

4- قسم حاسي مجبج - الجلفة: فتح هذا الخط البالغ طوله 51 كلم أمام الاستغلال ابتداء من فاتح أفريل 1921، ينطلق من حاسي مجبج مروراً بمحطات هامة، منها محطة سميلة ومحطة صخر الملح، يعبر جبال سنالبا وجبال أولاد نايل ليصل إلى الجلفة⁵.

2-3-2- إنجاز خط سكة الحديد وهران - بشار:

- تبعد بشار عن الجزائر العاصمة بـ 965 كلم وعن وهران بـ 693 كلم وعن تلمسان 569 كلم كل هذا عبر الطريق الوطني الجزائري رقم 06، تقع بشار على ارتفاع يتجاوز 700 متر عن مستوى سطح البحر تم احتلالها ومدت إليها السكة الحديدية عام 1905⁶.

تقع أراضي الجنوب على جزء من الهضاب العليا. وأراضي عين الصفراء في جنوب إقليم الوهراني:

¹ Jonnart, Exposé, **delà situation général de l'Algérie en 1918**, imprimerie Administrative Victor Heintz, Alger 1919 p. 261

² Jonnart, op. Cit, pp. 276,277

³ Référence précédent, op, cit, p276

⁴ GGA « **Chemin de fer** », in les territoires du sud de l'Algérie, compte rendu de l'œuvre accomplie de 1903 à 1921, 2 partie, imprimerie Jules carbonel, Alger, 1922, pp. 285-287

⁵ شلاي، المرجع السابق، ص 89

⁶ - أي سالم عبد الله بن محمد بن أبي بكر العياشي، رحلة العياشي الحجية الصغرى الموسوعة ب: تعداد المنازل الحجازية، تحقيق عبد الله حمادي الإدريسي، دار الكتب العلمية، بيروت-لبنان، 1971، ص. 50

المشيرية، كولمب-بشار، عين الصفراء، بني ونيف.

إن إنشاء السكك الحديدية عبر الصحراء هو عمل ذو طابع إمبراطوري، يسهل تنمية موارد الأقاليم الجنوبية؛¹

تتميز بشار بموقع عظيم يعد من المراكز الاقتصادية الواقعة في الحدود الجزائرية المغربية، وهذا المركز يتصل بواسطة السكة الحديدية تبدأ من وهران وتصل إلى بوعرفة ثم القنادسة ثم العبادلة ثم فيكيك ثم تنتهي عند العين الصفراء. ومن بشار تتجه إلى الصحراء الكبرى نحو قاو وتمبكتو مالي عبر مسالك وعرة²

ولتسريع عملية إنشاء السكك الحديدية لجأت السلطات الإستعمارية إلى تشجيع وإغراء المهاجرين الفرنسيين والأوروبيين بمد خط السكك الحديدية ب "موجب مرسوم 29 أبريل 1874 م، أرزيو-سعيدة من خلال اتفاق لمدة 99 عاما المؤرخ بتاريخ 20 ديسمبر 1873، بين الحاكم العام للجزائر والهيئة الفرنسية الجزائرية" والذي يمتد ويتواصل نحو الجنوب حيث تم إنجاز خط جنوب وهران بمنطقة الجنوب الغربي لأسباب عسكرية طوله 440 كيلو متر من الخيثر إلى كولمب-بشار³.

في ظل حكومة فيشي التي اقترحت مشروع وطني عظيم ووقع المارشال بيتان مرسوما في 22 مارس 1941، يسمح ببناء خط سكة الحديد بين البحر الأبيض المتوسط والنيجر، فشرعوا في بناء خط وهران إلى كولمب-بشار في نهاية عام 1941م، وتوقفت الأعمال التوسعية في عام 1949م وتم إغلاق الخط في عام 1963 م ومن تم هدمه⁴.

ويشمل خط جنوب وهران على مسافة طولها 440 كم محور الخيثر-العين الصفراء الذي تكلفت بإنجازه شركة فرانكو-الجزيريان 183 كم، ثم خط عين الصفراء إلى كلومب بشار⁵ طوله 257 كم، وقد وصل الخط إلى منطقة مشيرية سنة 1882م، وإلى منطقة العين الصفراء عام 1887م⁶. وفي 25 فبراير 1901 م تم الإعلان التمديد خط الحديد من عين الصفراء إلى جنين بورزق ونفقات التمديد تقع على عاتق الميتربول⁷.

¹ P, Godefroy, **Programme des chemines des de fer**, Dans les territoires du sud, imprimeur, libraire Editeur place du quvernement, Alger, 1916, pp. 06, 09,11

² - الصديق بن العربي، كتاب المغرب، ط3، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1404هـ/ 1984 م، ص87.

³ - مرين إبراهيم، بشير بالمهدي علي، "شبكة السكك الحديدية وإبعادها في الجنوب الغربي الجزائري 1874م محطة جنين بورزق 1900م نموذجاً"، المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مح10، عدد4، ديسمبر 2010، السنة العاشرة، ص ص 202، 203.

⁴ - Lemming clive, **le transsaharien** : (man vois) révecolonil, à la chance d'un Afrique, quine avait desoim <https://trainconsultant.Com>, 2019/07/24, consulte le 18/04/2024.

⁵ - للمزيد أنظر الملحق رقم 5.

⁶ مرين، المرجع السابق، ص203.

⁷ - بيجو، ص67.

يقول (لامينغ) في تصريح (لفونتايل)، أنه يجب على عابري الصحراء الكبرى، أن يصلو قبل كل شيء إلى واغادوغو للاتصال بالشبكة الموجودة بالفعل في إفريقيا الاستوائية وليس التوقف في مكان ما في الصحراء على ضفاف النيجر أو بحيرة تشاد لصالح ميناء افتراضي لإعادة الشحن سيكون هناك ثلاثة أجزاء متتالية سيتم بناؤها:

قسم وهران - سيدي بلعباس 194 كلم¹.

قسم رأس ماء - كولب-بشار 400 كلم.

قسم كولب-بشار - توساي 2100 كلم.

قسم توساي - واغادوغو 700 كلم.

وسينفصل خط توساي الذي يبلغ 3200 كلم عن الخطوط التي تخدم موبلي في الغرب، مركز الري في النيجر، وتشاد وبأوبانغي في الشرق، فالأمر يتعلق الأمر لا يتعلق بإنشاء العمود الفقري لشبكة إفريقية متماسكة.

تكلفة إنشاء الخط:

يعادل 6,1 مليار فرنك وسيكون العبء المالي السنوي 8% أي ما يعادل 40 ألف فرنك وتقدر الإيرادات الكيلومترية، وفقا للمستعمرين المختصين 60 ألف فرنك منذ بداية الاستغلال، ستزداد الإيرادات مع الري المخطط لنيجر، لكن صافي الإيرادات المحتملة سيكون حوالي 20 فرنك، لكل كيلو متر (معامل التشغيل 67% وهو نفس الخطوط المتماثلة في البلدان الأخرى).

تقدم مسار السكك الحديدية بسرعة كبيرة من عام 1941 إلى أبريل 1942، لاسيما في سهول السهوب العليا، حيث يسهل تجاوز العوائق باستثناء منحنيات الجبال التي تهيمن على حوض نهر فير، وكان الطريق شبه مستقيم، على هذا تم تدشين خط كولب-بشار بوعرفة بتاريخ 8 ديسمبر 1941 بطول 164 كلم بحضور مفتش النقل جون سوي غيتلو (gohn soyesz thelot) تبع ذلك مباشرة ربط خط سكة الحديد كلومب بشار بحوض الفحم بقنادسه استمرت أعمال الحفر باتجاه عبادة².

فشبكة الخطوط كانت مدعمة بمراكز وأبراج وحصون عسكرية وأجهزة اتصال، حيث ربطت سلطات الاحتلال إنجاز خطوط السكك الحديدية عبر الجنوب الغربي بوجود الأمن والاستقرار حيث رأت أنه لا يمكن مد خط سكة الحديد عبر الصحراء قبل الاحتلال الفعلي والنهائي، لأن إنجاز مشاريع استعمارية مثل مشروع السكك الحديدية تحتاج لقوة عسكرية

¹ - رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية، المرجع السابق، ص 102.

² - جفال، المرجع السابق، ص 331.

لحماية الأشغال الخاصة بذلك، وكذلك يحتاج لجيش لنقل البضائع والعتاد العسكري والمعتقلين، "إن خط أرزيو العين الصفراء أهم طريق لاختراق الصحراء"¹ ثم "إن مد الخط الحديدي كان له مظهر آخر من مظاهر تنفيذ المشروع الفرنسي الواسع الذي يريد ربط شمال إفريقيا بغيرها عبر الصحراء مرورا بالعين الصفراء وبمناطق أخرى". وهكذا فإن السلطة الإستعمارية تعتبر أن "ما يتم إنجازه هو ضمان لاستمرار الوجود الفرنسي والسير نحو الجنوب"².

قد تم تمديد السكة الحديدية إلى منطقة مشرية سنة 1882 م، وإلى منطقة عين الصفراء 1887م.

تعد منطقة بوقطب نقطة تقاطع لثلاث جهات، من الشمال نجد سعيدة التي شهدت حركة تجارية نشيطة بسوقها، تجارته الرئيسية الأغنام والأصواف. ثم منطقة الخثير في اتجاه الجنوب وشرقا نحو جيريفيل (البيض) التي هي واحدة من الأسواق الرئيسية للأغنام.

مما أدى إلى الاهتمام لإنجاز خط السكة الحديدية بوقطب جيريفيل، ثم إلى مناطق مشرية والعين الصفراء. وقد مثلت محطة بوقطب مركز هام لتصدير الحلفاء والسلع الرئيسية للنشاط الاقتصادي، من خلال خط السكة الحديدية للجنوب الغربي.

محطات الجنوب الغربي:

هي محطة من محطات القطار التي ظهر دورها الاقتصادي عبر مسار الخط في الجنوب الغربي، من سعيدة إلى بشار والقنادسة في تحريك العمل التجاري والاقتصادي للمصالح الإستعمارية³.

جنين بورزق هو مركز عسكري معزول في وسط جبال القصور وعلى بعد 85 كلم عن عين الصفراء على طريق بشار⁴، إن احتلال نواحي جنين بورزق، جنوب العين الصفراء لتمديد خط السكة الحديدية، وفي شهر جويلية 1885م بني فيه مركز عسكري استراتيجي، مخصص للمراقبة وهو ملحق بقاعدة عين الصفراء العسكرية التي يقودها ضابط برتبة كولونيل.

انفقت قيادة الأركان الفرنسية على مشروع السكة الحديدية أموالا طائلة، من أجل دعم شبكة مخبراتها والقوات والحراسة وبناء مراكزها لكي تتصدى لهجوم القبائل الجزائرية بين الحين والآخر⁵.

1 - مرين، المرجع السابق، ص 203.

2 - نفسه، ص 203.

3 - مرين، المرجع السابق، ص ص 204-203.

4 - بن عمارة، المرجع السابق، ص 215.

5 - سعد عبد المنعم، من تاريخ كفاح الجزائر حروب قطاع وهران العين الصفراء، ج1، دار القدس العربي، وهران، 2013، ص.175.

محطة جنين بورزق جنوب منطقة العين الصفراء فيفري 1900م:

في إطار إنجاز خط السكة الحديدية الخيثر بوقطب عام 1892م، نجد أن هناك خط واحد قيد الإنشاء، وهو خط العين الصفراء إلى جنين بورزق، دعت إليه المصلحة العامة، وسعت الحكومة لتمديده إلى منطقة الزوية جهة واد رمل وواد الدويس طول الخط 115 كلم.

في جنين بورزق (العين الصفراء) تقرر بناء هذه المحطة، وفي 25 أكتوبر 1898م وافق الحاكم العام على إنجاز المحطة، وسيجري العمل قبل نهاية عام 1899 م، ليكون الإنهاء من الأشغال خلال عام 1900 م، طول رصيف شحن هذه المحطة من 20 إلى 40 مترا، وعرضه من 10م إلى 18 م ، وهكذا تم بناء محطة القطار بجنين بورزق حيث يبلغ طولها 43م وعرضها 47م ، وذات حديقة طولها 20م وعرضها 12م. وتحتوي على ثلاث حجرات ضيقة تحت الأرض (زنزانات) بها فتوحات تهوية سطحية صغيرة لاعتقال المتمردين والمتعاونين مع المقاومات الشعبية، مثل اعتقال أنصار بوعمامة، وفي الجناح الأول في طابقه الأرضي يحتوي على مطبخ و مكاتب خاصة بموظفي الجيش الاستعماري. وأعماله مكاتب لموظفي المحطة به نوافذ موزعة تسمح بالمراقبة الواضحة. وبه برجين للحراسة والمراقبة برج في الجهة الجنوبية والبرج الثاني في الجهة الشمالية وفيه ساحة بها بئر بجانبه خزان مائي، وبه أيضا إسطلبل للحيوانات خاصة الخيول وغرف ودورات مياه.

أما الجناح الثاني به طابق أرضي فقط توجد فيه مكاتب ومطبخ وتحتها حجرتين أرضيتين ضيقتين تحتوي على فتوحات تهوية في سطح صغيرة، وبه قطع أوتاد حديدية مغروسة ومثبتة في الجدران استخدمت في عمليات التعذيب ضد المقاومين والمجاهدين الجزائريين، وللمحطة بابان حديدان، باب احادي للجناح الأول، و باب ثاني دو دفتين لساحة المحطة للجناح ثاني،¹ تم بناء أمام المحطة حوض مائي وحجرة تحت الأرض ورصيف الشحن وثلاث خطوط سكة حديدية تتوسطها حنفيه ماء في سنة 1900 قام الحاكم العام الفرنسي بالجزائر لافيير (M la Ferréère) بتدشين محطة القطار. وأقيم له حفل تدشين رسمي².

وفي 8 نوفمبر 1942 م نزل الحلفاء، فتوقفت الأعمال وتم نقل جميع المعدات والعمال للعمل في أماكن أخرى.

وفي 2 نوفمبر 1945 م صدر مرسوم للحكومة المؤقتة الفرنسية يأمر بتجديد القانون الصادر في 22 مارس 1941 م فبدأت الأشغال من جديد، وكان من المقرر أن ينتهي خط السكة الحديدي الذي سيتمدد إلى رقان في عام 1947 وخط غاو في عام 1959 م وخط نيامي في عام 1950 م، لكن العمل بدأ يتباطئ إلى أن توقف في عام 1948 م بعد أن

¹ - مرين، المرجع السابق، ص 204، 205.

² - نفسه، ص 205.

وصل إلى عبادلة وهي المحطة النهائية، وهكذا تم إنجاز 275 كلم فقط وعند اندلاع الثورة التحريرية قام الثوار في 21 جانفي 1956 بتخريب جزء من خط كلومب بشار وفي 31 ديسمبر عام 1962 م توقف العمل رسميا بالمشروع¹.

2-3-3- إنجاز خط سكة الحديد قسنطينة - تقرت:

تم تدشين الخط الحديدي من بسكرة إلى تقرت² سنة 1914 وقد قررتها الهندسة الفرنسية وهي تخدم أهداف استراتيجية واقتصادية في المنطقة الواقعة جنوب بسكرة وتشكل الصحراء الشرقية. وكما ساهمت أيضا المعارك مثل معركة مقرين عام 1854 ومعركة تقرت عام 1871 في فتح المنطقة تدريجيا على الاستعمار لكنها تنتظر شبكة السكك الحديدية ويتم ذلك على المسار المتري من بسكرة نحو طولقة بخط قصر من جهة وباتجاه تقرت من جهة أخرى بخط أطول يبلغ طوله 217 كلم يضم هيكلًا هندسيًا واحدًا فقط³.

وتتابعت الواحات، سيدي خليل من حيث ينطلق مسار القوافل نحو الوادي تصبح المنطقة رملية وينتقل الطريق من واحة إلى واحة مرورًا بسيدي عمران، تمرنة، مقار، مكرين ثم أخيرًا تقرت حيث تم بناء 4 فنادق من بينها " ترانس أتلانتيك"⁴ المفروشة بشكل فاخر⁵.

يتم تشغيل الخط عن طريق الجر البخاري⁶. مع قاطرات صغيرة ذات قياس متري وهي ليست سوى معدات ثانوية وإدارية، يوجد قطار ركاب يومي مع عربة بوفيه إلى سيدي خليل، معزز في الصيف بقطار ليلي أيام الإثنين والأربعاء والجمعة منذ عام 1939م قدمت عربات السكك الحديدية المقترنة من دي ديتريش خدمة أسرع قليلًا ثم ظل الجر البخاري هو جزء كبير من قطارات الشحن.

وأصبحت منطقة تقرت محطة اقتصادية كبيرة في الشرق الجزائري، خاصة بعد مد خط السكة الحديدية من بسكرة إلى تقرت في إطار المشروع الاستعماري الذي يغطي ربط الصحراء الجزائرية بالمستعمرات الفرنسية بإفريقيا السوداء⁷.

1 - جفال، المرجع السابق، ص 233، 234.

2 - للمزيد أنظر الملحق رقم 5.

3- Lemming, op .cit.

4 - ترانس أتلانتيك: فندق بني في عشرينات القرن الماضي على هضبة تطل على جنان الزيتون، كانا في بادئ الأمر عيادة طبية للدكتور مارتن ثم تحول إلى نزل له منظر جميل وساحر حيث أنه من الناحية الخلفية يمكن مشاهدة المدينة القديمة وجسر سيدي راشد وخوانق وادي الرمال.

5- Lemming ; op.cit

6 الجر البخاري: يعرف أحيانًا بقطار الفحم، وهي قاطرة للسكك الحديدية تنتج طاقتها من خلال محرك بخاري يتغذى من خلال حرق بعض المواد القابلة للاحتراق كالفحم والحطب والنفط لا نتاج البخار في المرجل الذي يحرك المحرك البخاري

7 شافو، المقاومة الشعبية...، المرجع السابق، ص 199_200

افريقيا السوداء: مستخدم لوصف منطقة من القارة الأفريقية التي تقع جنوب الصحراء الكبرى

تنتهي سكة الحديد بلا هوادة في تقرت لن يذهب أبعد من ذلك تغادر العديد من المسارات من المدينة إلى ورقلة، تقع ورقلة على بعد 399 كلم من بسكرة وهي مركز تجاري مهم للصحراء، لكن مسار تقرت-ورقلة صعب لأنه يمر بمنطقة من الكثبان الرملية.

اضطرت فرنسا إلى إنشاء خطوط ورتبت أمر نقل البترول من بسكرة بالسكة الحديدية حتى ميناء سكيكدة وأنشئت خطوط من الأسلاك الكهربائية على طول خط السكة الحديدية لتحسين قطارات البترول وأمرت بعدم سيرها إلا نهاراً¹.

وعنما حظيت المنطقة بمد السكة الحديدية من بسكرة إلى تقرت وعبر القطار إلى الصحراء لأول مرة في إطار المشروع الاستعماري الذي يقضي بربط الضفة الجنوبية من البحر الأبيض بالصحراء الكبرى وبالمستعمرات الفرنسية بإفريقيا السوداء.

وبهذا الإنجاز أصبحت تقرت عاصمة اقتصادية تضم أكبر المحطات في الجنوب الشرقي الجزائري، إذ كانت هي العصب الحيوي الذي تمون مختلف جهات الجنوب والشريان الذي تتحرك فيه الآلة الاقتصادية في الصحراء الجزائرية والمستعمرات الفرنسية بإفريقيا وكانت هذه المحطة توج بالحركة ليلاً ونهاراً، تفرغ سلعا وتشحن أخرى، ينزل ركاب ويركب آخرون².

جدول رقم 3: مجموع خطوط المنجزة بإقليم الجنوب ما بين سنوات 1902/1929:

المسافة	الخط
139 كلم	بني ونيف - القنادسة
160 كلم	قصر البخاري - عين وسارة - حاسي مجبج - الجلفة
152 كلم	بسكرة - تقرت - مع تمديده إلى غاية طولقة
451 كلم	المجموع

إيمان بودراع، مرجع سابق، ص. 82

¹ يحي، المرجع السابق، ص 351

² عبد الحميد إبراهيم قادري، تقرت البهجة "قراءة تاريخية واجتماعية"، مطبعة الاسكندر، قسنطينة، مارس 2011، ص 202.

جدول رقم 4: مميزات الخطوط الممتدة للصحراء:

شرقي	الوسط	غربي	
قسنطينة	البلدية	وهران	انطلاق
تقرت	الجلفة	بشار	وصول
634 كلم	240 كلم	594 كلم	المسافة المنجزة
توفر اليد العاملة	نقص اليد العاملة	نقص اليد العاملة	اليد عامة

وهكذا وضعت فرنسا برنامج لاستكشاف الصحراء حيث تمكنت من تشجيع البعثات الاستكشافية قصد اكتشاف الصحراء الجزائرية والبحث عن منبع الثروات، لهذا قامت بمد ثلاث خطوط متجهة نحو الصحراء، فقد كان من المفروض أن تمتد هذه الخطوط الثلاثة إلى باقي بلدان الصحراء الأخرى في غرب إفريقيا، ووسطها، وهنا يظهر الوجه الحقيقي لاستعمار الفرنسي، الاستغلالي الاستيطاني الذي يريد تزويد فرنسا بالثروات الطبيعية والموارد الأولية الباطنية والسطح بمختلف أنواعها.

الفصل الثالث:

مشروع السكة الحديدية العابرة للصحراء (Transsaharien) وأثره على الاقتصاد وموقف الجزائريين منه.

1- أهداف المشروع العابر للصحراء

1-1: الاقتصادية

2-1: العسكرية

2- الخطوط العابرة للصحراء والصعوبات التي واجهتها

2-1: الخطوط العابرة من الجنوب الشرقي الى الصحراء

2-2: الخطوط العابرة من الجنوب الغربي الى الصحراء

2-3: عراقيل فشل المشروع العابر للصحراء

3- تدعيم السكك الحديدية للاقتصاد وموقف الجزائريين منها

3-1: السكك الحديدية والتجارة في الصحراء

3-2: رد فعل الجزائريين اتجاه مشروع سكة الحديد

إن رغبة فرنسا في التوسع داخل التراب الوطني، وتحديا للتوغل في الصحراء والهيمنة عليها لتنمية اقتصادها والسيطرة على الطرق التجارية الكبرى، فحاولت اكتشاف العديد من المسالك لتجسد عليها مشروع السكة الحديدية، لأنها تدرك أن هذا المشروع يوصلها إلى مبتهاها، لكن هذا المشروع لم يجسد على أرض الواقع، بسبب العديد من الصعوبات والمعوقات، لكن هذا لم يقلل من عزم الإدارة الفرنسية في السيطرة على التجارة الصحراوية.

1- أهداف المشاريع العابرة للصحراء:

1-1: الاقتصادية

إن الصحراء الجزائرية تزخر بالمواد الأولية كالحديد والفحم والنحاس والزنك والرصاص والقصدير، إضافة إلى الغاز والبترو، وهذا ما يعتبر من المواد الهامة التي ستساهم في تدعيم اقتصاد فرنسا¹.

إن الغاية التي أنجزت من أجلها السكك الحديدية تكمن في نقل المعادن والمنتجات الزراعية إضافة إلى التوغل في الصحراء، وهو ما استوجب على فرنسا القيام بأعمال تقنية كبيرة مثل تجديد القاطرات، فكان لخطوط السكك الحديدية نتائج كبيرة على الاقتصاد الفرنسي².

ونظرا لتزايد أهمية السكك الحديدية في تقدم الاستعمار فكرت السلطات الاستعمارية في إنشاء مشروع يمتد من البحر المتوسط إلى أعماق الصحراء، الهدف منه هو إرسال الأرز والقطن من النيجر إلى السواحل الجزائرية ومنه إلى فرنسا وفي ذلك مصلحة كبيرة للشركات الفرنسية³.

تعتبر الصحراء الجزائرية محور أساسي في الاستراتيجية الفرنسية من جميع النواحي، ويبدو ذلك من الاهتمام المتزايد بها فمن سنة 1902-1957م كانت الصحراء الجزائرية مقسمة إلى أربع مقاطعات وهي: غرداية وتقرت، الواحات وعين الصفراء، ثم تغير النظام من سنة 1957م حتى سنة 1962م حيث أصبحت الصحراء تنقسم إلى الواحات مركزها الأغواط والساورة مركزها بشار⁴.

¹ - صالح بوسليم، "جوانب من السياسة الإستعمارية الفرنسية بالصحراء الجزائرية 1956-1962"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد 25، المجلد الثاني، جامعة غرداية، ص 553-554.

² - Claude Martin: **histoire de l'Algérie F française 1830-1962**, 4 fils Ayman, paris, 1965, p69

³ - رواحة، المرجع السابق، ص 80

⁴ - محمد الزين، "مواقف سكان الجنوب الجزائري من مشروع السياسة الإستعمارية الفرنسية فصل الصحراء عن شمال البلاد"، مجلة روافد البحوث والدراسات، جامعة غرداية، العدد الأول، ديسمبر 2016، ص 183.

وكان هدف فرنسا ربط مستعمراتها بشبكة من السكك الحديدية مما يسهل على عليها الوصول إلى أي مستعمرة في قارة إفريقيا¹.

وتعتبر الصحراء أداة وصل بين شمال إفريقيا وجنوبها، وبالتالي فإن فرنسا بارتكازها في الصحراء تبقى على اتصال بالبلدان الإفريقية وذلك للحفاظ على مصالحها الاستراتيجية والاقتصادية².

وعلى سبيل المثال نجد ارتكاز الاستعمار في منطقة تقرت للسيطرة على السوق التجارية بالمنطقة من أجل الاستيلاء على إفريقيا، لكون منطقة تقرت لها احتكاك بسكان إفريقيا والسودان وذلك عن طريق القوافل التجارية التي تعبر الصحراء إلى وسط إفريقيا، وقد تم الذكر سالفا أنه من بين أهداف فرنسا بالصحراء هو ربط مستعمراتها المختلفة ببعضها البعض³.

قامت الشركات الفرنسية بإنشاء الخط الحديدي ببسكرة وورقلة من أجل أهداف فرنسا الاستيطانية بالمنطقة، وهناك هدف أوسع في مد هذا الخط، حيث كانت تود أن تصل إلى السودان وبحيرة تشاد حيث سيمكنها من احتلال أهم المراكز الصحراوية وبالتالي السيطرة على المبادلات التجارية الصحراوية وتوسيع الحركة التبادلية فلم تعد موسمية⁴.

ويمر خط سكة الحديد على أهم الواحات وهي الزيبان ووادي ريغ وورقلة حيث تعتبر أكبر الواحات المنتجة، وتربط كذلك بين بني مزاب في الشرق وبين والقرارة في الصحراء من جهة الغرب⁵.

1-2: الأهداف العسكرية

في الجانب العسكري فكثيرا ما طالبت الإدارة العسكرية بضرورة مد شبكة السكك الحديدية، كطرق سريعة ومضمونة لنقل الوحدات العسكرية نحو مناطق الثورات والانتفاضات، كما أنه سوف يساهم هذا الخط في تسهيل حملات الغزو والسيطرة على الصحراء فسكة الحديد تمكن من النقل السريع للجيش إلى أي مكان من الصحراء والقضاء على أي ثورة أو انتفاضة.

كما مثل خط الحديد آلية جديدة في يد الجيش يسرت له سرعة الحركة مع القدرة الكبيرة للشحن في نفس الوقت مكنته من الوصول إلى مناطق الثورات وقمعها وجاء في إشادة نقيب الفرقة السادسة عشر للمشاة لجيش إفريقيا فريش (*Frich*) حيث كتب: "إن سكة الحديد هي ما تحتاج إليه الجيوش والأساطيل دائما فهي وسيلة وأداة للسيطرة والغزو"¹.

1 - يحي، المرجع السابق، ص 201.

2 - بوسليم، المرجع السابق، ص 554.

3 - شافو، الثورة التحريرية...، المرجع السابق، ص 196.

4 - حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص 297.

5 - نفسه، ص 298.

2- الخطوط العابرة للصحراء² والصعوبات التي واجهتها:

كان من المفروض أن تمتد الخطوط الثلاثة (البليدة-الجلفة، وهران-بشار، قسنطينة-تقرت) إلى باقي بلدان الصحراء الأخرى في إفريقيا، ووسطها لتتصل بشبكة النيجر عبر تمبكتو وشبكة مواصلات السنغال وموريتانيا. ليكون الطول المتوقع للخط الحديدي العابرة للصحراء حسب بونيفيون *Bounfon* هو 4800 كلم، فالمسافة من بسكرة إلى أغادير تقدر ب 2400 كلم، مقسمة على ستة سنوات من الانجاز أي 400 كلم كل سنة وتعداد بشري قوي اضافة الى الوسائل الضرورية لاستغلال خط بسكرة أغادير يتطلب.

1-2: الخطوط العابرة من الجنوب الشرقي³ الى الصحراء:

*-طريق مدينة الجزائر إلى تمبكتو، ويمر على البليدة، وبوغار، والأغواط، وغرداية، والقليلة وعين صالح، وأكايلي، حيث يلتقي بطريق التوات إلى تمبكتو.

*-طريق سكيكدة وقسنطينة إلى الهقار وتمبكتو، ويمر بباتنة وبسكرة، وتقرت وورقلة إلى مبروك ثم تمبكتو، وقد مر على جانب منه فلاتر عبر حوض إيغرغر...، ولهذا الطريق فرع يبدأ من جنوب بسكرة، ويتجه إلى وادي سوف ومن هناك إلى غدامس.

*-طريق قسنطينة والجزائر وصولا إلى ورقلة ومن ثم إلى بلاد السودان عن طريق سبخة أماغور⁴.

*-طريق قسنطينة إلى غدامس عن طريق بسكرة تقرت ووادي سوف، وعلاقة أهل وادي سوف مع تونس لأنها منطقة حدودية مشتركة، حيث يتم بيع التمور وشراء البضائع الأوروبية والقمح، وكذلك من وادي إلى تقرت إلى غدامس، هذه الطريق التي مر بها كل من بونمان (*Bonmann*) في 1856 م و ديفيري (*Duwyerier*) سنة 1866 م، و الجنرال ميرشر (*Mircher*) وبعثة غدامس سنة 1862م⁵.

¹ حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص 656.

² - للمزيد أنظر الملحق رقم 3.

³ - للمزيد أنظر الملحق رقم 9.

⁴ - حسني عثمان، البيئة الاجتماعية الاقتصادية للصحراء الجزائرية من خلال تقارير الأجانب في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2006-2007، ص 89.

⁵ - حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص 222.

*-طريق بونة - موزوق بليبيا والذي يعبر قسنطينة بالهضاب العليا ثم يقطع الواحات الصحراوية تقرت، الوادي، ورقلة وجنات ليتحول نحو فزان بليبيا¹.

2-2: الخطوط الجنوب² الغربي الى الصحراء:

*-طريق وهران وارزبو إلى تمبكتو، ويمر على الخيثر، والمشيرة، والعين الصفراء ويتبع مجرى وادي زوزفانة (Zousfana) إلى ايجلي، حيث يلتقي بطريق فاس إلى تمبكتو، ولهذا الطريق فرع آخر إلى شرق الأول مستقيم يبدأ من خيثر إلى البيض، والأبيض سيدي الشيخ، والمنقب والتوات، حيث يلتقي بطريق وهران، وفاس ومكناس إلى تمبكتو.

*-طريق وادي درعة الذي ينطلق من مراكش نحو تندوف ومنه إلى عرق شاش إلى تاودني وأوران لينتهي بتمبكتو³.

*-طريق وهران - النيجر الذي يخترق في مساره البالغ أكثر من 2800 كلم نحو الجنوب كل من بشار كولمب، العبادلة، بني عباس، أدرار، رقان، ويبدو وغاو لينتهي في النيجر، وقد كان هذا التوغل سببا في إنجاز مشاريع اقتصادية هامة منه منطقة صناعية بكولمب، وخط مزدوج للسكة الحديدية طوله 100 كلم يربط بين العبادلة وكولمب بشار.

*-طرق توات: كانت الطرق الصحراوية الرئيسية التي تتفرع من التوات تتجمع في اتجاهين، وكان الاتجاه الأول يربط توات بأسواق شمال المغرب العربي، ويتشكل من ثلاث طرق رئيسية. الطريق الأول تسلكه القوافل المتجهة إلى المنبوعة وغرداية والشرق الجزائري، كذلك إلى غات وغدامس وطرابلس وجنوب تونس، أما الطريق الثاني وهو الأوسط فكان يخرج من قصر أولاد عيسى، ويخترق العرق الغربي الكبير حتى يصل إلى مجرى وادي الناموس، وهذا الطريق كانت تستخدمه قوافل العين الصفراء والمشيرة وأفلو وسعيدة والوسط الجزائري. أما الطريق الثالث وهو الشمالي الغربي وكان يتبع مجرى وادي الساورة، وتسلكه القوافل المتجهة إلى الغرب الجزائري ومنطقة اسواق سلجماسة سابقا وتافيلالت ومراكش بالمغرب الأقصى.

أما الاتجاه الثاني فكان يربط توات بأسواق السودان الغربي، وكان بدوره يتشكل من ثلاث طرق، الأول يخرج من جنوب عين صالح ويخترق أراضي الطوارق المقيمة في أزقوير وواي، والطريق الأوسط وكان يخرج من جنوب مقاطعة قبلي وتسلكه القوافل المتجهة نحو مدينة تمبكتو وكان هذا الطريق هو أكثر الطرق أمانا، ويعد من أقدم الطرق التي تسلكها القوافل أثناء سيرها نحو أسواق السودان الغربي⁴.

1 - نفسه.

2 - للمزيد أنظر الملحق رقم 9.

3 - محمد الصالح حوتيه، توات والأزواد (خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة، الثامن عشر والتاسع عشر ميلادي)، ج2، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2007، ص 147.

4 - محمود فرح، اقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين، اطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 1977، ص 78,79.

ومع ذلك بقي المشروع حبرا على ورق وكما وصفه ((*Georges Bouchet*) بأن البناء كان جزئيا والفشل كليا ويحمل الإدارة الفرنسية هذا الفشل حيث عبر قائلا: "ماذا نقول عن هذا الفشل الذريع؟ هل يجب أن نفكر في الوهم الذي يلحم بالمحطات المستحيلة؟ لا أعتقد ذلك، لأنه كان من السهل تحمل فرنسا من الناحية التقنية والبناء وتحملها ماليا، الربحية بكل تأكيد ليست مضمونة، لكن غالبية الطرق الجزائرية (باستثناء خطوط التعدين) ليست مربحة. كان يجب وضع هذه القضبان البالغ طولها 3000 كلم في الوقت المناسب، عندما ولد الحلم حوالي عام 1870م فلماذا لم نفعل ذلك بعد ذلك؟".

كما تناول هنري دي لاكرو ((*castries henry de la croix*) في كتابه: المسألة الصحراوية والسكة العابرة للصحراء، تفاصيل فشل إنجاز هذا المشروع الضخم لإدارة الاحتلال الفرنسي في الجزائر والمتروبول، من خلال قوله بأن السكة الحديدية بعد ما تم الاعتراف بها، كوسيلة حقيقية لتوغلنا الصحراوي لم يتم إنشاؤها، فهذه المسألة المتعلقة بالصالح العام فشلت فشلا ذريعا أمام المنافسات فكل من العمالات الثلاث الجزائرية لم تقبل التزحج من مطالبتها امتلاك قيادة الخط العابر للصحراء المستقبلي.

واجهت هذا المشروع عراقيل وتحديات مما اضطرت أغلب مؤسسات سكة الحديد ذات المنفعة العامة إلى التخلي عن استغلال خطوطها أو غلق بعض المحطات القليلة النقل أو غلق الخطوط الثانوية للسكك الحديدية قليلة النشاط مثل محطات خط البليدة الجلفة منها محطة الزيرية¹.

2-3- عراقيل فشل المشروع العابر للصحراء:

أ- عرض القضبان الحديدية ومشكلة الفولاذ

في المراحل الأولى في عملية تطوير الخطوط الحديدية في الجزائر، كان الاتساق التقني للخطوط الحديدية الموضوع الذي لم يأخذ اهتمام خلال المفاوضات الطويلة حول الخطوط الحديدية الجزائرية، رغم أن 70% من الشبكة تم بناؤه بعرض خط نموذجي قدره (1.44م). فإن استخدام عرض مختلف للخطوط (ضيقة نموذجية) قد تسبب في تحويل المسافرين وبيع من قطار لآخر وكذا صعوبة الحركة بسبب الخوف من استخدام نفس العربات في شبكات مختلفة². أدى إلى تنوع عرض الخطوط الحديدية بسبب تعدد هذه الشركات،

¹ - فرج، المرجع السابق، ص 105.

² - حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص 131.

فخلال فترة تطوير الخطوط الحديدية في الجزائر، كانت الحكومة الفرنسية تسمح لشركات ببناء الخطوط، بتنظيم وتنسيق كل شركة بما تريد، وعند نهاية عام 1892م برزت الاختلافات في عرض الخطوط بشكل واضح، فقد كان استخدام ثلاثة أنواع من الخطوط ذات عرض قدره 1م و أخرى 1.5م وثالثة ب 1.44م، واشرفت على عملية الانجاز ست شركات مختلفة بشبكة طولها 2905 كلم. ولم تكن هناك أهمية لعرض الخط.

وفي مشكلة الفولاذ لصناعة القضبان تم التغلب عليه باللجوء إلى القضبان القديمة المسترجعة من السكك المهملة أو الخطوط الثانوية الممكن الاستغناء عنها.

ب- المشاكل المالية ومشكلة اليد العاملة

كان تأثير الحرب العالمية الأولى والثانية على مداخيلها بتزايد نفقات الاستغلال بشكل كبير نتيجة الارتفاع المستمر لأسعار المواد الأولية والوقود، وزيادة أجور العمال نتيجة غلاء المعيشة، إضافة إلى انخفاض عدد العاملين من ميكانيكيين وسائقين بسبب التجنيد وتراجع قيمة الفرنك الفرنسي سنة 1919م¹.

وبموجب المرسوم الصادر في 12 أبريل 1939 اخضع الأجانب الذين يعتبرون لاجئين إلى التزامات تخص الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين عشرين وثمانية وأربعين عاماً، لمدة تساوي مدة الخدمة المفروضة على الفرنسيين، تم تشكيل شركات العمال الأجانب (CTE) وهي وحدات تضم حوالي 250 رجلاً بقيادة ضباط فرنسيين في المعسكرات، شكل اللاجئون الإسبان بالجزائر معظم اليد العاملة بهذه الشركات وتم توظيفهم في إنشاء خط البحر الأبيض المتوسط-النيجر وفي مناجم الفحم بالقنادسة في ظروف قاسية².

وبعد مجيء حكومة فيشي وسعت من أمر هذه الشركات، وتم توظيف الإسبان في الصحراء في ظل ظروف صعبة للغاية لتطوير خط سكة الحديد بين بوعرفة وكولمب بشار ومناجم الفحم وكان مصير اللاجئيين أقسى مما كان عليه الحال في البر الرئيسي لفرنسا³.

في 27 سبتمبر 1940 صدر مرسوم يجعل يلزم الأجانب الذين تتراوح أعمارهم بين 18 و 55 عاماً بالعمل في المعسكرات اجبارياً¹.

¹ - شلال، المرجع السابق، ص104.

² - Dreyfus Armand Genevie, **La politique des pouvoirs publics Français à l'égard des réfugiés Espanola 1936-1940**. In : Exits et migration ibériques evau xxe siècle, n°7, 1999, p 161.

³ - ibid. , p161.

واستغلت هذه الشركات اللاجئيين الإسبان و أضافت لهم مجموعة من الشيوخيين الفرنسيين و المناوئين لحكومة فيشي جيء بهم من فرنسا في مشروع انجاز السكة الحديدية حيث وزعتهم على معسكرين، معسكر كولب بشار بالجزائر و معسكر بوعرفة بالمغرب الأقصى، وأجبرت الشركات العمال على العمل في منطقة تشهد درجات حرارية قوية و رياح و قلة المياه وانعدامها في كثير من الحالات إلى جانب انتشار العقارب و الثعابين و العناكب ، يضاف إلى ذلك قلة الطعام وردائه و شبه راتب بائس يقدر ب 1.50 فرنك في اليوم ، أدت هذه الظروف إلى انتشار الأمراض مثل الزحار ، و نوبات الملاريا و الاسهال حيث اصابت أكثر من نصف العمال في سنة 1941.²

ب- صعوبات سطح الأرض:

جاء في كتاب موريس (Maurice Wahl) يتميز سطح أرض الجزائر بقسمين كبيرين هما:

قسم في الشمال بين البحر الهضاب العليا وجبال التل.

في الجنوب بين الهضاب العليا والصحراء وجبال الصحراء³

إن أهم المشاكل التي تواجه الاستعمار الفرنسي في الجزائر هي الصعوبات الطبيعية التي تتمتع بها الجزائر بالإضافة إلى كثرة المستنقعات وبعدها مراكز الاستيطان، هذا ما يصعب علينا إقامة مراكز ومنشآت عسكرية وكذا الظروف الغير ملائمة لإقامتها⁴.

وكل هذا كان من كان من الإفرازات الطبيعية الجغرافية للمستعمرة والتي كانت هي الأخرى عنصر من عناصر المقاومة للمد الاستعماري حيث قال ألكسي دو طوكفيل: (Alexis de Tocqueville): «إن الحس السليم يبين اذن انه يجب أن لا نشرع في الاستيطان، في المقاطعة التي توجد بها الأحاسيس الأكثر عنفا ضدنا ، فالمقاطعة التي نجد فيها صعوبة أكثر من اخضاعها، فهي المكان الذي لا ينبغي ألا نربط فيه أمور الحرب بأمور الاستيطان، من جهة أخرى هو المكان الذي يكون فيه الاستيطان الأكثر صعوبة، ليس فقط لقوة القبائل المحيطة بنا ، لانغراسنا هنا لكن ايضا سبب مشاكل

¹ Charaudeau Anne , **Les réfugiés espagnols dans les camps d'internement en Afrique du Nord.**

In : Hommes et Migration, n°1158, octobre 1992, Mémoire multiple, p 26.

² OLIEL Jacob, **Les camps d'internement en Algérie (1941-1944)** in : Les je ifs d'Algérie : une histoire de ruptures (<http://books.openedition.org/pub/18342>),consulte 20/04/2024.

³- Wahl Maurice, **typographie Poul Brodard coulommiers, Algérie, 1882, p 4**

⁴ - وحوو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص 40.

الطبيعة لأنه توجد مساحات كثيرة الخصوبة وهي من العوامل التي جعلت بناء الطرق في الجزائر امرا صعب للغاية، وأيضا عامل المناخ لكل ما تحتويه من نوعية الأراضي الداخلية و مكونات التربة¹.

وقد شرحت الهيئة الادارية لشركة **Ouest-Algérien** الصعوبات التي واجهتها في بناء خط البليدة - البرواقية، في تقريرها الصادر عام 1892 م، أن هذه المشاكل تعود إلى صعوبات طبوغرافية و نقص الدراسات الأولية قبل منح الامتيازات، "أن أشغال الانجاز لم تكن فقط أكثر تكلفة مما كان متوقع بل انها استغرقت مدة أطول من تلك المتفق عليها و في مثل هذه الظروف فإن مبلغ 25 مليون فرنك الذي اتفق عليه سوف يكون لا محال غير كاف"، في سنة 1898 م قدرت الشركة الزيادة بـ2,2 مليون فرنك، غير أن الحكومة منحت لها مبلغ مالي قدره 2 مليون فرنك لأشغال الاصلاح لتقليل من خسائر الشركة².

3-تدعيم السكك الحديدية للاقتصاد وموقف الجزائريين منها:

3-1/السكك الحديدية والتجارة في الصحراء :

- حرصت فرنسا على منافسة بريطانيا في مجال التجارة عبر الصحراء الكبرى واعتبرت الصحراء الجزائرية بمثابة الموقع الرسمي لتحكم في منافذها التجارية الأفقية والعمودية، لهذا أصدر البرلمان الفرنسي قانونا يقضي بتوسع والتغلغل نحو الجنوب، والتحكم مراكز المبادلات بين الشمال والجنوب في كل من سيدو وسعيدة، تيارت وبغار وبسكرة التي كانت مفتاح التجارة الصحراوية من الجهة الشرقية³.

إن لسكك الحديدية أهمية كبيرة في تحسين الاقتصاد فتم اقتراح سلسلة من المخططات لجذب ومراقبة التجارة الصحراوية، عبر الروابط الموجودة بين الجزائر والسودان بخط حديدي عابر للصحراء، فبالنسبة لصحراء الجزائر تم القيام بمثل هذه المحاولات قبل وجود السكك الحديدية، وتم التوصل في نوفمبر 1862م إلى اتفاق مع زعماء "الطوارق" الذي سمحو بحركة تجارية حرة لتجار الأوروبيين في الجنوب ووعدوا بتوجيه تجارتهم الخاصة نحو أسواق الشمال الجزائري المحتل⁴. تبع هذا بأول رحلة تجارية علمية (29 ديسمبر 1873 إلى 2 جوان 1874)، يقودها (Paul Soleillet)، بعد عام 1877م تمت محاولات لوضع أول معرض في الصحراء وكان ذلك بورقة، غرداية أو متليلي في مجهد لجلب التجارة لكن فشل، هذا ما دفع الإدارة الفرنسية إلى ضرورة خلق سلاسل من الوكالات التجارية في جنوب مقاطعة قسنطينة للمتاجرة مع الصحراويين

¹ - الكس دو طوكفيل، نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، تر وتحم ابراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008، ص62.

² - حوحو، شبكة السكك الحديدية، المرجع السابق، ص129.

³ - حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص293.

⁴ - حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص152، 153.

بتدعيمها بخط سكة حديدية كوسيلة نقل أساسية¹، أحست الإدارة الإستعمارية أن السكك الحديدية تمثل الوسيلة المناسبة لفرض مراقبتها على التجارة الصحراوية، في سنة 1879م ألح الحاكم العام على إنشاء خط بونة- قالمة وتمديد نحو تبسة (كما فكر في احتمال خط قسنطينة تبسة) يكون هاما إذا ما نجحت تلك المحاولات، بالإضافة إلى ذلك فلقد كان من الضروري خلق سلاسل من الوكالات التجارية في الجنوب مقاطعته قسنطينة للمتاجرة مع الصحراويين وهذا بإنشاء خطوط السكة الحديدية لأنها تعد وسيلة نقل أساسية² وهذا عن طريق تمديد الخط الرابط بين قسنطينة باتجاه بسكرة، وخط أرزيو - سعيدة باتجاه المشربية، ثم عين الصفراء، إضافة إلى خط يربط الجزائر العاصمة بالجلفة باتجاه الأغواط، حيث تعتبر هذه التمديدات من أهم الشرايين التجارية المتوجهة نحو الصحراء، و يعد القطار وسيلة ناجحة لنقل التجارة في الجنوب نحو المناطق الشمالية المحتلة. وذلك بقطع طرق مؤدية إلى تونس أولا ثم إلى المغرب ثانيا، كما يعتبر خط التوغل البرواقية-الأغواط من أهم الخطوط التي تم التركيز عليها من طرف غرفة تجارة العاصمة، وهذا باعتباره خطا استراتيجيا ذو أهمية تجارية، عند ظهور الأسواق الحرة في الصحراء سنة 1896م، التي لا تدفع الضرائب، هذا الأمر أزعج السلطات الإستعمارية، فقامت بوضع الرسوم للأسواق الحرة بمقتضى مرسوم 17 سبتمبر 1896م، بالإضافة إلى نقص وسائل الاتصال السريعة والاقتصادية، وصعوبات النقل لمسافات طويلة، وتكاليف المستكشفين العسكريين المفروضة على التجار الأوروبيين كانت معوقا للتجارة الحرة، فالنسبة للفرق المهتمة في مقاطعة قسنطينة وجدت الحل في إنشاء خط بسكرة - ورقلة، بينما المجلس العام للعاصمة، كان مقتنعا بأن التجارة الصحراوية لن تتطور إلا بإدخال أسعار منخفضة في الخطوط الجنوبية.

وهكذا لم تتغير سياسة الاستعمار في السكك الحديدية بنية التجارة الصحراوية، ولا إعادة جلب القوافل التي غادرت من الشمال الجزائري منذ بداية الاحتلال الفرنسي، لكن ظل الخط العابر للصحراء Transsaharien موضوع نقاش لدى الإدارة الفرنسية إلى غاية حلول القرن الجديد³.

3-2/ رد فعل الجزائريين اتجاه مشروع سكك الحديد :

كانت الكثير من الآمال معلقة على نشاط السكك الحديدية الذي يمثل من أكثر الوسائل نجاعة في الاستعمار، فنجد أن السكك الحديدية تعتبر أهم وسيلة لنجاح السياسة الفرنسية بالنسبة للمعمرين.

كان رد فعل الجزائريين اتجاه تطور السكك الحديدية غير إيجابي لأن هذا المشروع كان يمثل صورة كاملة للسيطرة الفرنسية، وهكذا استعملوا المجاهدين القوة ضد هذا المشروع والتي كانت تتحول أحيانا إلى هجمات مسلحة تؤدي كثرتها أو

1- حوحو، شبكة الطرقات...، المرجع السابق، ص293.

2- حوحو، شبكة السكك الحديدية، المرجع السابق، ص153.

3- حوحو، شبكة الطرقات، المرجع السابق، ص294.

نتائجها إلى فرض عقوبات جماعية، للقبائل الساكنة قرب خطوط السكة، و أيضا الهجوم على محطات سكة الحديد التي كانت تشكل جزء من هذه الأعمال، كما فعلوا بالمحطات التي على طول خط قسنطينة - سطيف هذه الهجمات وصلت إلى 86 هجوم سنة 1877، و 77 هجوم سنة 1878 ثم انخفضت إلى 42 هجوم سنة 1879 و 29 هجوم سنة 1880، كان هذا الانخفاض نتيجة ما قامت به الإدارة الإستعمارية، وهو وضع قسم خاص بحراسة الخطوط وشرطة السكك الحديدية، بالإضافة إلى الأحكام التي صدرت على الجزائريين وفرض ضرائب الحراسة على القبائل الساكنة على طول المحطات، وكذلك الزيادة في عدد مراكز الدرك التي ارتفعت. وهكذا نجد أن الفرق الجزائرية التي تعمل في الجيش الفرنسي وضعت لحماية الخطوط التي في مناطق الشعب. وهكذا اتخذت الهجومات أشكالاً مختلفة تمثلت في وضع الحجارة الكبيرة أو جدوع أشجار على السكة الحديدية، ونزع الكراسي والأسرة والتجهيزات الداخلية وتخريبها أو مهاجمة المحطات والمواقف¹.

وقاموا المجاهدين بحرق القطارات كما حدث سنة 1888 على خط مستغانم - تيارت، ولكن قد تسبب هذا الفعل في أضرار أخرى تفسد المحاصيل والأشجار، لأن هذه الحرائق بدأت بشرارات من القطارات في السكة الحديدية، وأيضاً لحيوانات التي يقتلها القطارات، والأعباء الجديدة التي فرضت على الريفيين الجزائريين منذ حلول السكة الحديدية، وحرائق الغابات التي عرفتها البلاد في هذه السنوات 1865، 1870، 1873، 1876، 1881، 1882، 1892، 1894م وقد كان لتلك الحرائق نتائج وخيمة، اتهم بها الجزائريون وتم اعتبارها كتهديد للاستعمار. رغم أن لجنة التحقيق أكدت أن أسباب الحرائق مختلفة وتعود إلى شرارات القطارات والجو الحار، والاستغلال المكثف للغابات من طرف الأوروبيين، وإنتاج التبغ والفحم بالقرب من الغابات، ولكن تم اتخاذ إجراءات عقابية على سكان المناطق الأصليين.

مثال في سنة 1869 قضى الحريق على الآلاف من أشجار الزيتون من منطقة "بومدفة" (على خط العاصمة-وهران) بسبب بطيء رد فعل السلطات واستمرت الحرائق لأكثر من ثلاثة أيام. وفي سنة 1872، قدمت قبيلة "بني مناصر" في مليانة احتجاجات حول خطر الحرائق التي تسببها القطارات، تؤدي إلى تهديد القرى الجزائرية، وهذا التهديد يوضحه عدد الحرائق التي تسببها القطارات كل سنة. ففي سنة 1875م حدثت أربع حرائق كبرى في مقاطعة الجزائر العاصمة وحدها، (لشبكة طولها 200 كلم فقط) الشيء الذي أدى إلى رد فعل عنيف للشعب وتبعته حركة قمع واسعة، وقد كان أمن السكك الحديدية يرتفع تدريجياً بارتفاع عدد المعمرين الأوربيين على طول الخطوط وتوسيع الشبكة نحو الداخل. إن طرق السكك الحديدية المقترحة كانت تأخذ بعين الاعتبار آراء واحتجاجات المجموعات المهتمة، لكن المزارعين والتجار الجزائريين الذين تتأثر فوائدهم بتطورات الشبكة ليس لهم وسائل لتعبير عن آرائهم،² إن نقص اهتمام الجزائريين بإنجاز السكة الحديدية في المراحل الأولى تحول إلى خوف وصل إلى مقاومة نشطة، عندما بدأت السلطات الإستعمارية بتطوير سكة الحديد ظهرت

¹ - حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص 191-192.

² نفسه، ص 193.

أعمال العنف ضد السكة الحديدية، رغم نقصها في السنوات الأخيرة إلا أنها لم تتوقف هذه الهجومات ضدها، وفي الواقع نجد أن سياسة الاستعمار التي أبرزت طموحها في تطور شبكة سكة الحديد أدى للعداوة والتفرقة مع الجزائريين.¹

إن هذا التطور أدى حدوث الأزمة في الجزائر مثلا اجبرت المجاعة آلاف الجزائريين على الهجرة من قراهم إلى المدن الكولونيبالية الجديدة، وفي سنة 1867م رأت إدارة الأشغال العمومية أن تشغل السكان المحرومين، ورأى الحاكم العام أن يرفع عدد البنائيات على طول خط وهران-العاصمة، وفي شهر مارس تم توظيف حوالي 1100 جزائري على خط البليدة - مليانة في الورشات التي فتحتها.²

إذا خصصنا منطقة وادي ريغ، فإنها كانت تمثل محطة هامة للقوافل التجارية القادمة من الشمال نحو الجنوب ثم نحو تونس وليبيا وصولا إلى أواسط إفريقيا، وبحكم موقعها القريب من الحدود، كانت مكانا لتخزين السلاح الذي كان يأتي من تونس وليبيا ومصر ثم يتم نقله فيما بعد عبر القطار الرابط بين تقرت وبسكرة إلى منطقتين مشوش والأوراس بواسطة لخضر بن موسى وعقبة العقبى الذين كانا يعملان في القطار.

وأيضا سكان واد ريغ كان لهم رد فعل ضد مشروع السكك الحديدية، فنفذ الفدائيون ناصر عبد القادر، وبن قدور محمد صالح وحمي بوبكر النايلى والأزهر مقدم ولزهاري حشاني صالح وفتح الله لخضر عملية قطع 25 عمودا هاتفيا، وفتح براغي خط سكة الحديدية بمنطقة عياطة سيدي عمران وكانت في سنة 1957م.

وهناك أيضا عملية فدائية ضد قطار البضائع الذي انطلق من تقرت في اتجاه الشمال حيث قام المجاهدين بتفكيك براغي سكة الحديد بناحية سيدي راشد التي تتوسط تقرت والمقارين، فانقلب القطار مخلف خسائر كبيرة.³

نجد أن رد فعل الشعب الجزائري أدى إلى حل مشكلة اليد العاملة جزئيا، فحل مشكلة العمال يكمل في تخصيص رأس مال لإنجاز عدة مواقع عمل لإنشاء الطرق والسكك الحديدية والسدود والموانئ، فقدمت الشركة العامة الجزائرية (Société générale Algérienne) 100 مليون فرنك لفتح ورشات جديدة في بداية 1868 م، انتقل 40,000 جزائري للعمل في مثل هذه الورشات.

1 - حوحو، شبكة السكك الحديدية، المرجع السابق، ص، 193.

2 - نفسه، ص، 194.

3 - رضوان شافو، " الثورة التحريرية بمنطقة وادي ريغ من خلال الروايات الشفوية وتقارير الإدارة الإستعمارية"، مجلة عصور الجديدة، مج 5، العدد 17، 20-04-2015، جامعة الوادي، ص 7، 11.

كل هذا أدى إلى ارتفاع عدد الطرقات المنجزة ومراكز الاستيطان، وهكذا نجد إنشاء خط سكة الحديد العاصمة- وهران سجلت تطورا بطيء من 1858 إلى 1867، وعرفت تسارع سنتي 1868-1869م بسبب توفر يد عاملة رخيصة وجائعة.¹

✓ السكك الحديدية وثورة 1881:

كانت القطارات والمحطات والمستثمرات الإستعمارية (مداهمة) مقتحمة بصفة مباشرة في الثورة سنة 1881م، في الجنوب الغربي لمقاطعة وهران، هذه الثورة كانت جزئية نتيجة اتفاقية السكك الحديدية في سنة 1873 بين الدولة والشركة الفرنسية الجزائرية (France-Algérie)، والتي أعطتهم حوالي 300 ألف هكتار من الأراضي القبيلية، هذا ما أثر كثيرا على حياة المجتمعات الجزائرية التي لم تستشار ولم تشارك في المداولات، ولكن الاتفاقية تضمنت بند يحمي حقوق القبائل في الرعي و الصيد و الماء و الموارد المائية وتلبية حاجياتهم من الحلفاء والخشب، لكن كل هذا لم تحترمه الشركة، فكان الجزائريون مجبرين على الرعي بماشيتهم على الأراضي المسلوقة منهم، أما لموارد المائية كانت تحت سيطرة الشركة، كما كانت تعاقب كل من يتجاوز الحدود، إضافة إلى أنها كانت تضغط القبائل المجاورة للخضوع لقوانين الشركة، في حالة الحرائق مثلا، يجب على كل القبائل الساكنة على بعد 4 كلم المساعدة في إطفاء الحريق، هذه السيطرة أدت من دون شك إلى صراعات ومقاومة من طرف القبائل، هذه المقاومة انتهت بثورة 1881.²

ارتبط الاستيطان في أراضي الصحراء الجزائرية رغم مناخها القاس وتربتها الأقل خصوبة والمختلطة بالحجارة وقلّة النبات، لكن كان الدافع الأساسي للاستيطان هو الجانب الاقتصادي، الثورات الطبيعية و المنجمية مثل الحلفاء والنحاس، حيث كانت الشركات الفرنسية التي تستغل الحلفاء والثروة الخشبية والمنجمية عاملا للتوغل والتوسع، بتحكم في الطرق وضم المزيد من الأراضي، وأيضا استغلت اليد العاملة الجزائرية الرخيصة خاصة سكان البدو الرحل وحالتهم المزرية، فقد كان لخط السكك الحديدية دور فاعل في تنشيط حركة الاستيطان والتوغل العسكري نحو الجنوب الوهراني والصحراء الجزائرية والمناطق الإفريقية.³

ونجد أن استغلال الحلفاء من طرف الشركة الفرنسية - الجزائرية أصبح فعليا بعد إنشاء خط أرزيو - سعيدة الذي سهل الصادرات نحو أوروبا، بغرض تكثيف الإنتاج. فتم تمديد الخط إلى «كراف الله»، فعندما بدأت الثورة، وقد هاجم المجاهدين مركز العمليات العسكرية فرع سعيدة - كراف الله، فتمت مهاجمتها وتهديمها نهائيا بعد أسبوعين من فتحها في

¹ - حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص، 194.

² - نفسه، ص، 195.

³ - مرين، المرجع السابق، ص 203.

الفتاح جوان 1881، وهاجموا أيضا ورشات استغلال نبات الحلفاء، وهذا ما سبب أضرارا في وسط أشغال الأوروبيين الذين هربوا من مستثمرة "لحم العقاب" (كراف الله)، وقد نفذت المقاومة الجزائرية عدة عمليات منها ما قام به الشيخ "بوعمامة" فهو قائد ديني الشيء الذي منح الثورة طابع الجهاد،¹ هجماته استهدفت خطوط السكك الحديدية². لكن رغم ذلك كانت الثورة أساسا ضد مستثمرة الحلفاء وخط التوغل أرزيو - سعيده - كراف الله، عينت الإدارة الكولونيلية سبعة قبائل المتأثرة بالتنازلات ورأي الجماعة، ثلاث قبائل قبلت الاتفاقية بعد مدة طويلة، إلا أن خمسة قبائل ساهمت بصفة مباشرة أو غير مباشرة في ثورة 1881 وهي: (أولاد داود، حساسنة، رزينة - أولاد سيدي خليفة، المهرار)، نجد أن أولاد سيدي خليفة تم تجريدهم من ممتلكاتهم وحيواناتهم لدعم الحملات العسكرية الفرنسية ضد بوعمامة، بينما قبائل رزينة الذين تقع أراضيهم على طول فرع الخط مصباح - كراف الله بالقرب من مستثمرات الحلفاء، تم طردهم بعيدا نحو الجنوب جهة الحدود المغربية بسبب التهديد الذي شكلوه على المدينة العسكرية والاستعمارية في السعيده.³ استمرت الثورة إلى غاية 1883 م، أدت إلى مواصلة الخط نحو المشرية - بإنجاز 115 كلم، تم إنجازه خلال 239 يوما بمساعدة 1300 عامل يجرسهم 300 جندي، مشروع السكة الحديدية فتح الطريق نحو السيطرة الإستعمارية على الصحراء⁴.

عرفت طرق الجنوب عناية من طرف السلطات الاستعمارية من ناحية التخطيط، إلا أنها بقيت حبر على ورق ولم تتجاوز مناطق الصحراء تقرت، ورقلة، غرداية، البيض وهذا بفعل قساوة المناخ وصعوبة التحكم في الرمال واتساع المقاومة الجزائرية، إلا أن هذا لم يقلل من عزم الإدارة الفرنسية في السيطرة على التجارة الصحراوية، فبقي مشروع السكك الحديدية العابر للصحراء حبر على ورق.

1 - حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص ص 195، 196.

2 - مرين، المرجع السابق، ص، 203.

3 - حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق، ص، 196.

4 - نفسه، ص 196.

خاتمة

كان الغزو الفرنسي العسكري للجزائر مرتبطا مع الاستغلال الاقتصادي وهكذا نجد ان جميع الدراسات التقنية والاقتصادية التي قدمها مهندسين ورجال أعمال وعسكريين منذ سنة 1844م هي عبارة عن تجسيد فكرة مشروع السكك الحديدية الفرنسية في مستعمرة الجزائر، لأن السكك الحديدية تعد آلية فعالة لنقل الثروات من المناطق الداخلية والساحلية الى الموانئ من أجل التصدير.

وبصدور القرار الامبراطوري لإنجاز شبكة حديدية بتاريخ 08 أبريل 1857م، فهو تاريخ الانطلاقة الفعلية للمشروع بعد مراسلة الماريشال فايان للإمبراطور نابليون الثالث الذي جسد نواة سكة الحديد عندما أقر ربط العملات الثلاث بمحور مركزي موازي للساحل يمتد من أقصى الشرق الى الغرب، لأن هذا المرسوم يعد ظاهرة ووسيلة حضارية للتنمية الاقتصادية وله ايضا ابعاد استراتيجية تهدف الى السيطرة العسكرية والهيمنة الاقتصادية.

وقد تحمست لهذا القرار مجموعة من شركات الامتياز التي قامت بإنجاز سكة الحديد بالجزائر، وقد حققت فوائد مالية جمة.

بينما كان الفرنسيون جادين في الغزو والتوسع الى جنوب الجزائر والصحراء أولوا اهتماما بموضوع السكك الحديدية، حيث نجد أن الرحلات والبعثات الاستكشافية الفرنسية استطاعت جمع كم هائل من المعلومات حول الجوانب العلمية والانسانية عن الصحراء الجزائرية بهدف تنفيذ مشاريع اقتصادية وأخرى استعمارية، ومن نتائج هذه البعثات هو تمكين فرنسا من التوغل في الجنوب الجزائري.

فتم مد ثلاث خطوط حديدية الرابطة بين المنطقتين الساحلية والتلية الى الجنوب الجزائري والصحراء بهدف الاستيطان والاستحواذ على ثروات الجنوب والصحراء.

كان الهدف الرئيسي وراء تجسيد مشروع السكك الحديدية هو ربط الصحراء الجزائرية بمستعمراتها في إفريقيا الجنوبية، فنجد أن مشروع خطوط السكة الحديدية الفرنسية الصحراوية بالرغم من المسالك الوعرة والدروب الصحراوية والتكاليف الباهظة، لم يكن مشروعا حضاريا موجه لخدمة الجزائريين بل كان وسيلة استراتيجية لاستغلال المناطق الداخلية وبسط السيطرة الإستعمارية عليها اقتصاديا وسياسيا وعسكريا، فاستغلوا من خلالها طرق القوافل الصحراوية للاستفادة منها في الغزو الاستعماري كما فتحوا الطريق للتجارة الفرنسية لاخترق قلب القارة واستطاعوا أن يتعرفوا على شبكة الطرق الصحراوية فوضعوا لها خرائط ورسوم عديدة ومتنوعة.

لتصبح السكك الحديدية العابرة للصحراء القناة الرئيسية للتجارة بين أوروبا والداخل الإفريقي وتصبح أحد الشرايين التجارية الكبرى على سطح الكرة الأرضية، وهكذا تعرضت القوات الفرنسية عند توغلها داخل الصحراء إلى صعوبات نذكر

منها الثورات الشعبية مثل ثورة المقراني وأيضا قساوة الطبيعة (حرارة_ جفاف) وتكليف الخزينة الفرنسية مئات الملايين مما أدى الى عرقلة سير هذه المشاريع.

وهكذا نستنتج أن فرنسا في بداية الأمر كانت لها رؤية في البقاء والاستمرار والدليل على ذلك تسخيرها أموال ضخمة في الإنفاق على هذه المستعمرة.

قائمة الملاحق

الملحق رقم (01): المرسوم الامبراطوري

لتصنيف شبكة السكك الحديدية في

الجزائر 08 أفريل 1857م

تقرير المرشال فايونالمرفوع إلى الإمبراطور المشكل للأرضية الأولى مرسوم تصنيفي لشبكة

من ج

باريس 8 أفريل 1857

سيدي:

لا أحتاج لأذكر سيادتكم بأن الوقت قد حان لتدعيم مستعمرتنا الجزائر بشبكة من السكك الحديدية وهذا لدعم القوائد الزراعية المتحصل عليها والتي كانت قد حثقت من طرف معمرينا، وكذا تسريع تطورها التنمسي، وإن السكك الحديدية تعتبر إحدى العناصر القوية للإزدهار المستقبلي لفتحنا الواسع، إن شبكة من السكك الحديدية تجمع العمالات الثلاث، تجلب لها الحياة والغنى بسهولة، وتقل سربيع لمنتجات زراعية وصناعية وكذلك لتسهيل تحركات الجيش والمعمرين الذين يزداد عددهم يوما بعد يوم.

إن قد بحثت على وسائل لتحقيق آراء جلالنكم، وبمساعدة الدراسات التي أجريت ميدانيا وهذا إما بمساعدة مهندسي الجيش أو مهندسي القطاع الخاص الذين كانوا منشغلين بها منذ عدة سنوات، ولقد هيأت مشروعا لهذه الشبكة العامة وتتكون من :

- 1 - خط محوري مركزي مواز للساحل، يربط العمالات الثلاث، ويعبر على الأماكن الرئيسية، في الشرق بين الجزائر وقسنطينة، وفي الغرب بين الجزائر ووهران بتفرع لتلمسان عبر سيدي بلعباس.
- 2 - خطوط تنطلق من الموانئ الرئيسية لتتصل بالمحور المركزي الكبير، بحيث تربط مينائي بونة وفيليب، فيل بقسنطينة وبجاية بسطيف، تنس بأورليونس فيل، مستغانم وأرزويو بغليزان.

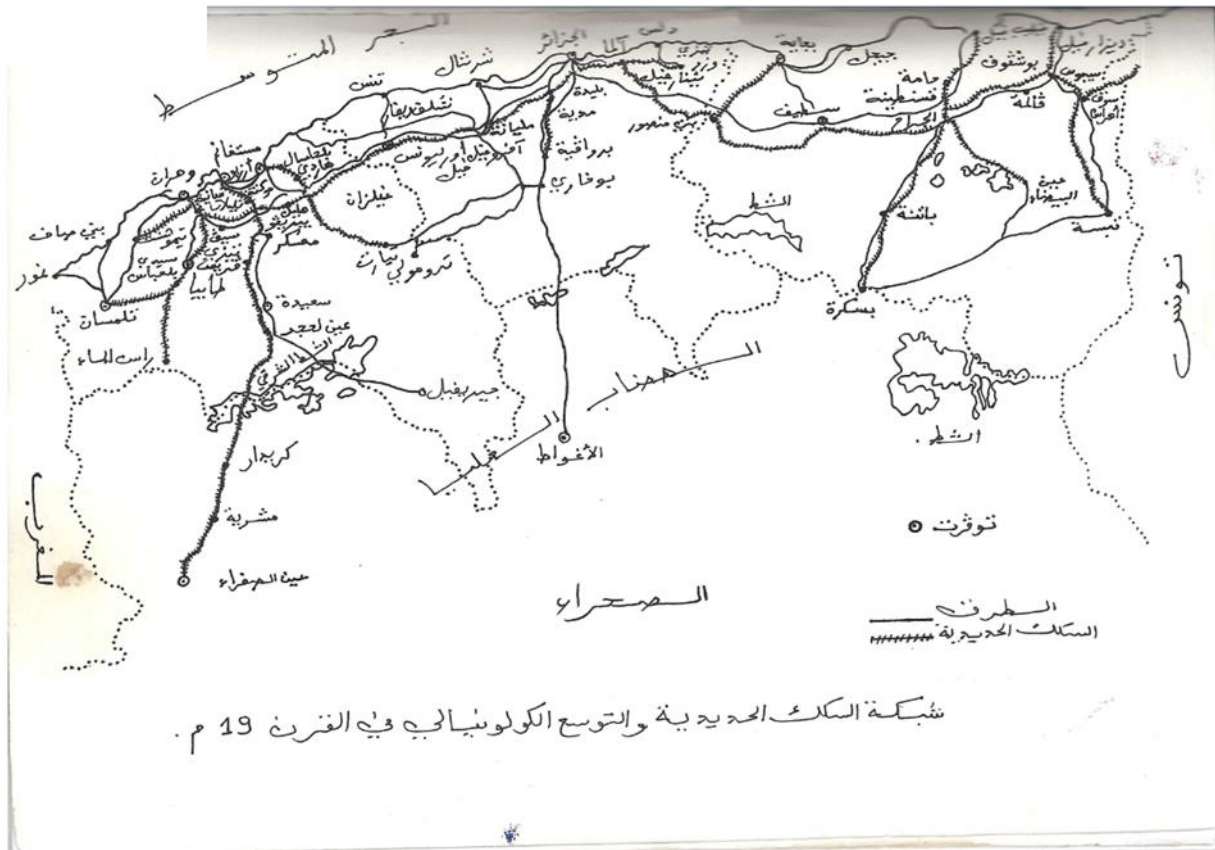
المصدر: حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق

كما استطاعت شبكة السكك الحديدية فك الوحدة الإجتماعية للأهالي عن طرق ضرب عنصر القبيلة، وهذا عن طريق سن قوانين نزع ملكية الاراضي و ربط المناطق النائية بالمدن الكبرى، ويروز ظاهرة الهجرة نحو المدينة .

لقد أثبتت شبكة السكك الحديدية أثرها الفعال على المستوى العسكري حيث تم لها المساهمة في إخماد الثورات وهي في مهدها وهذا عن طريق النقل السريع والفعال لوحدات الجيش .

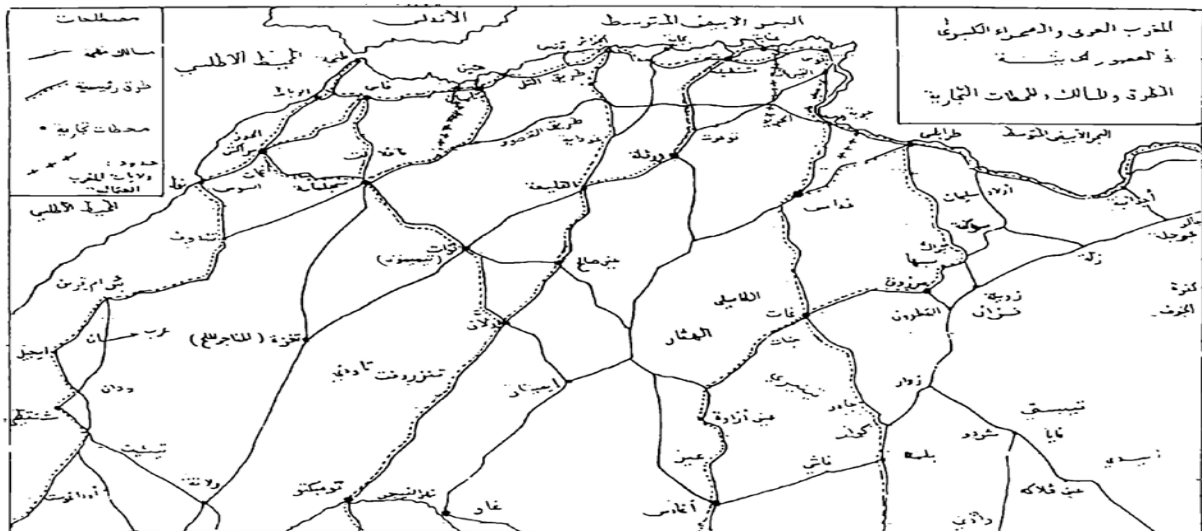
وأخيرا لقد كان لمشروع شبكة السكك الحديدية آثار متنوعة وواسعة شملت جميع المجالات الاقتصادية والإجتماعية والعسكرية، استطاعت أن تغير في البنية العامة للمستعمرة وأن تسلمها بسرعة للإمبراطورية الفرنسية، إلا أنه يبقى من أهم المشاريع الحضارية التي أسهمت في تطور المستعمرة في القرن التاسع عشر ميلادي اقتصاديا واجتماعيا.

الملحق رقم (02): شبكة السكك الحديدية والتوسع الكولونيالي في القرن 19م



المصدر، حوحو، شبكة السكك الحديدية...، المرجع السابق

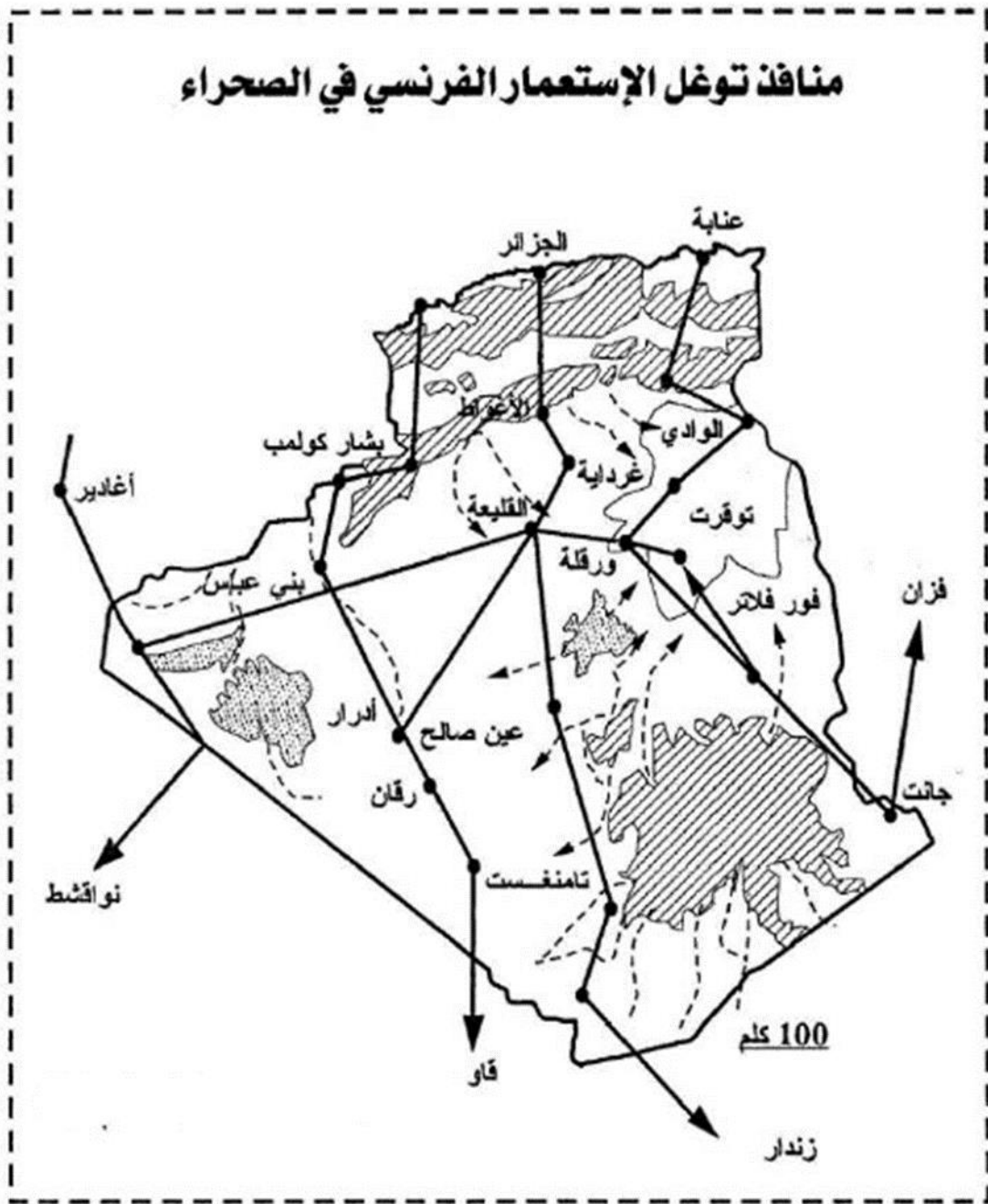
الملحق رقم (03): خريطة المغرب العربي والصحراء الكبرى للسكك الحديدية



الملحق (03): خريطة المغرب العربي والصحراء الكبرى للسكك الحديدية

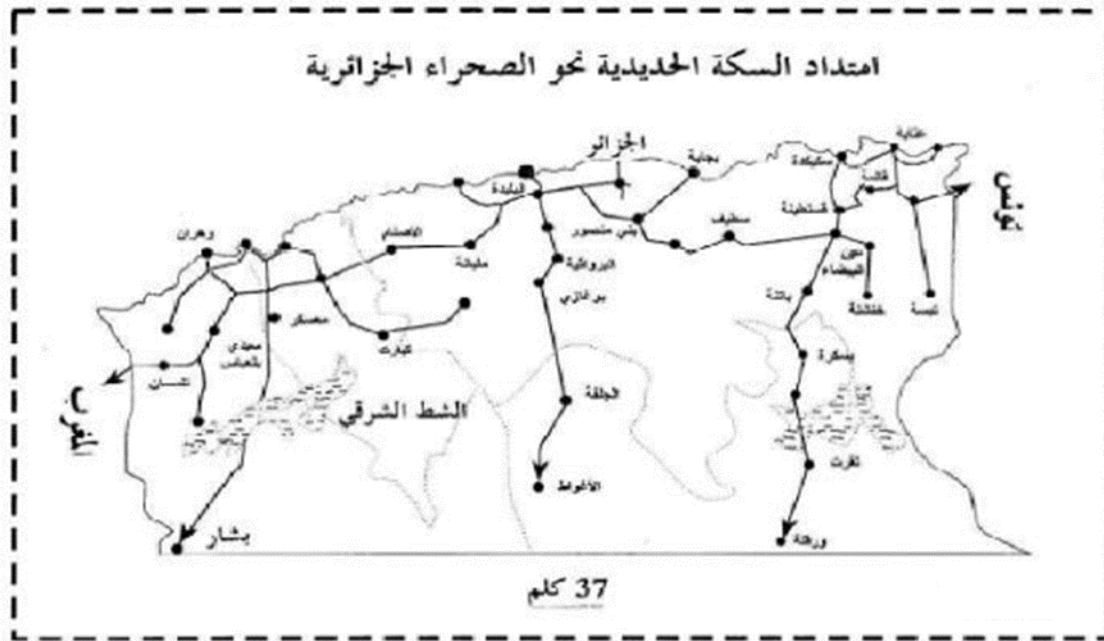
المصدر، حوحو، شبكة الطرق...، المرجع السابق

الملحق رقم (04): منافذ توغل الإستعمار الفرنسي في الصحراء



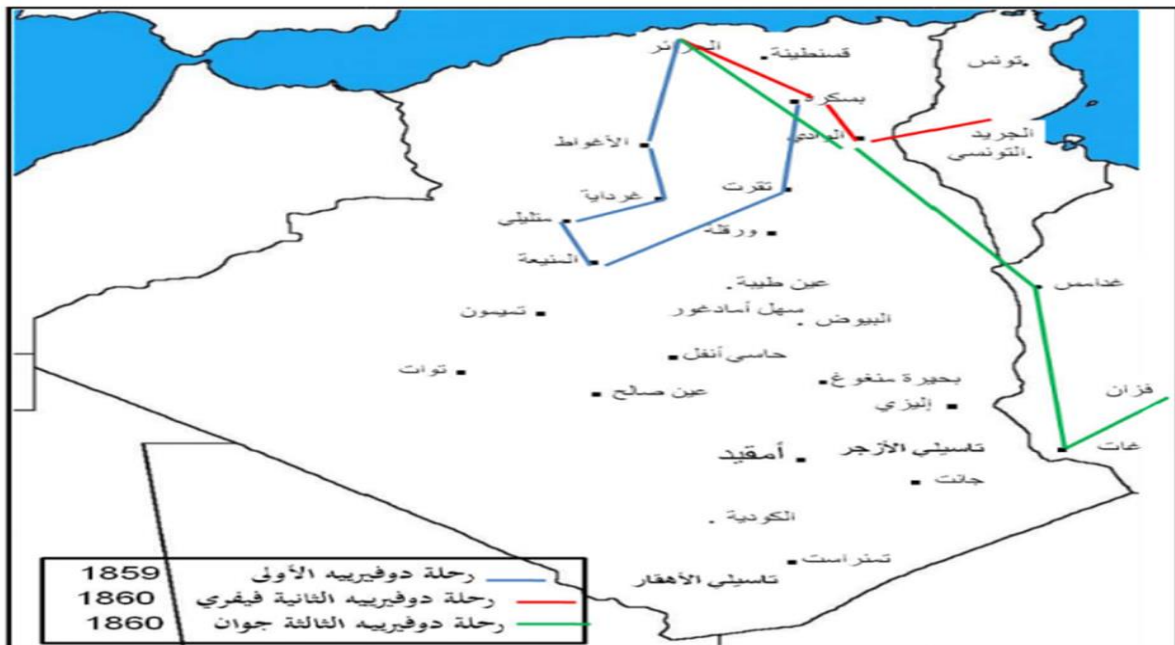
المصدر، مرجاني، المرجع السابق، 226.

الملحق رقم (05): امتداد السكة الحديدية نحو الصحراء الجزائرية



المصدر، عميرايوي، السياسة الفرنسية...، المرجع السابق.

الملحق رقم (06): يوضح رحلات دوفرييه الأولى والثانية والثالثة



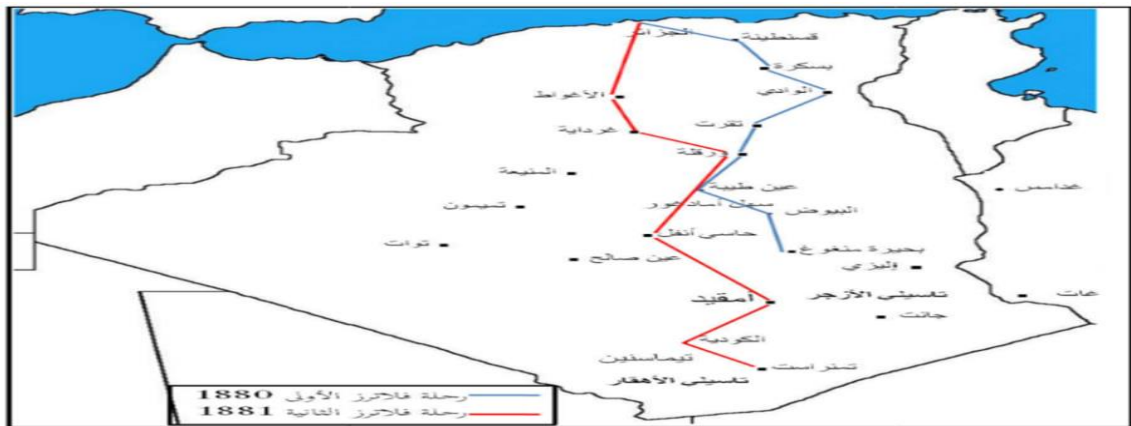
المصدر، مرجاني، المرجع السابق، ص 328.

الملحق رقم (07): يوضح رحلتي صولييه الأولى والثانية



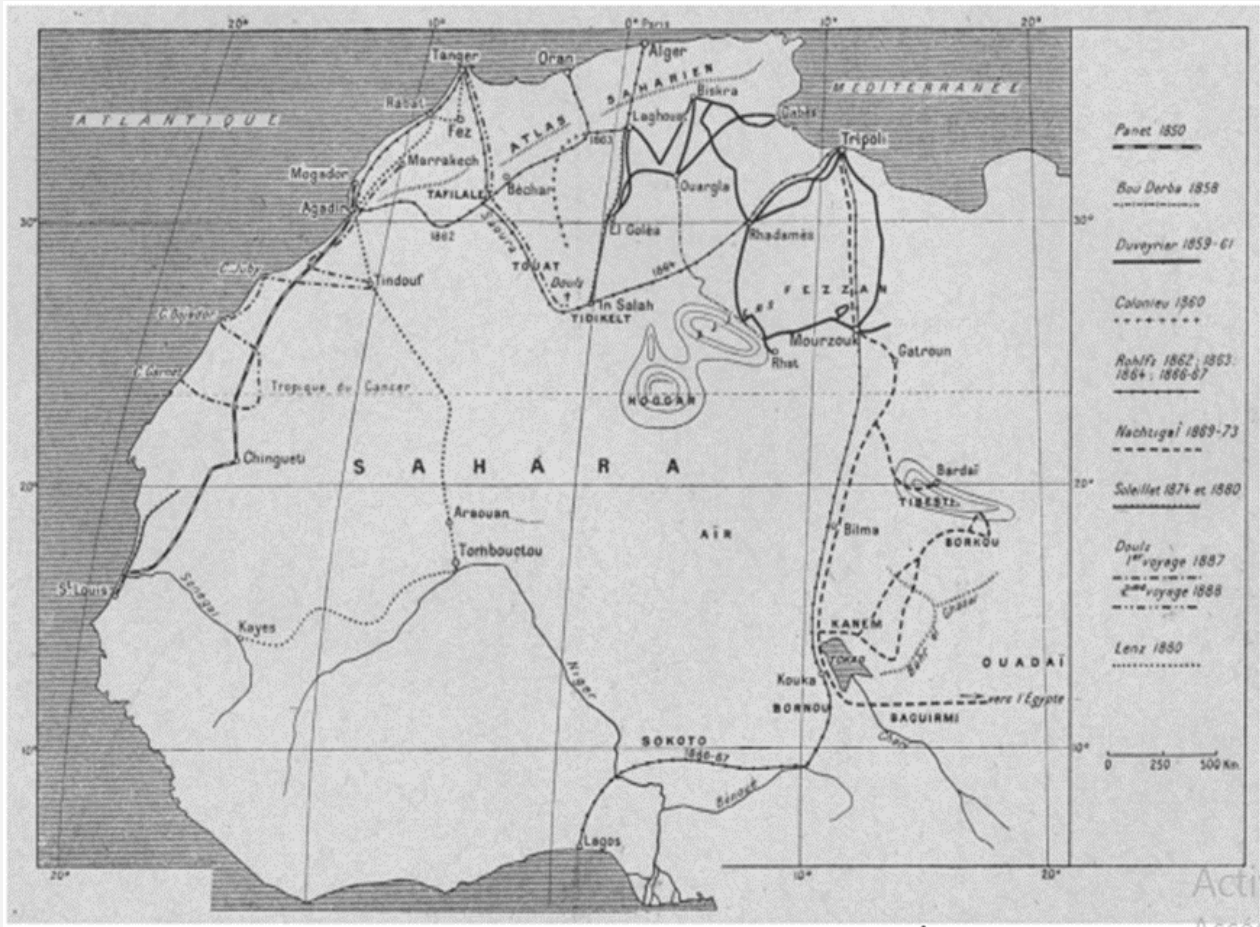
المصدر، مرجاني، المرجع السابق، ص 329.

الملحق رقم (08): يوضح رحلتي فلاترز الأولى والثانية



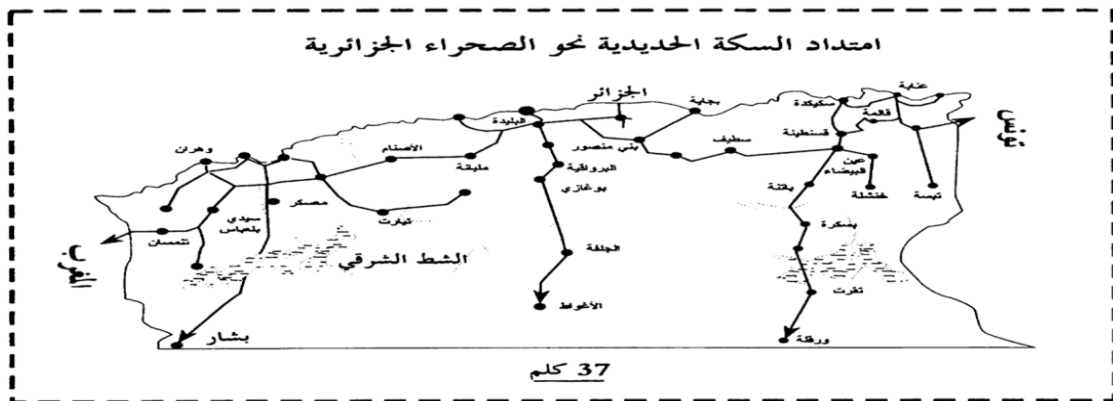
المصدر، مرجاني، المرجع السابق، ص 330.

الملحق رقم(09): خريطة تمثل طرق أهم المستكشفين الأوروبيين للجنوب الجزائري خلال النصف الثاني من القرن 19م



المصدر، مرجاني، المرجع السابق، ص 331.

الملحق رقم(10): يمثل امتداد السكة الحديدية نحو الصحراء الجزائرية



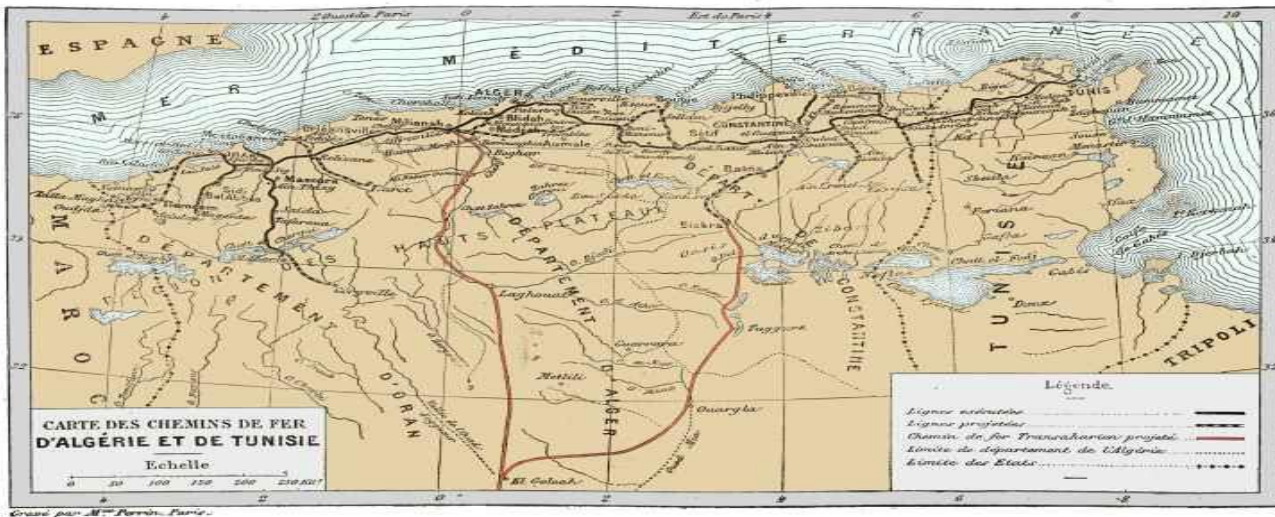
المصدر، عميرايوي، السياسة الفرنسية...، المرجع السابق.

الملحق رقم(11): خريطة توضح خطوط المشروع الفرنسي لمد السكك الحديدية عبر الصحراء الجزائر



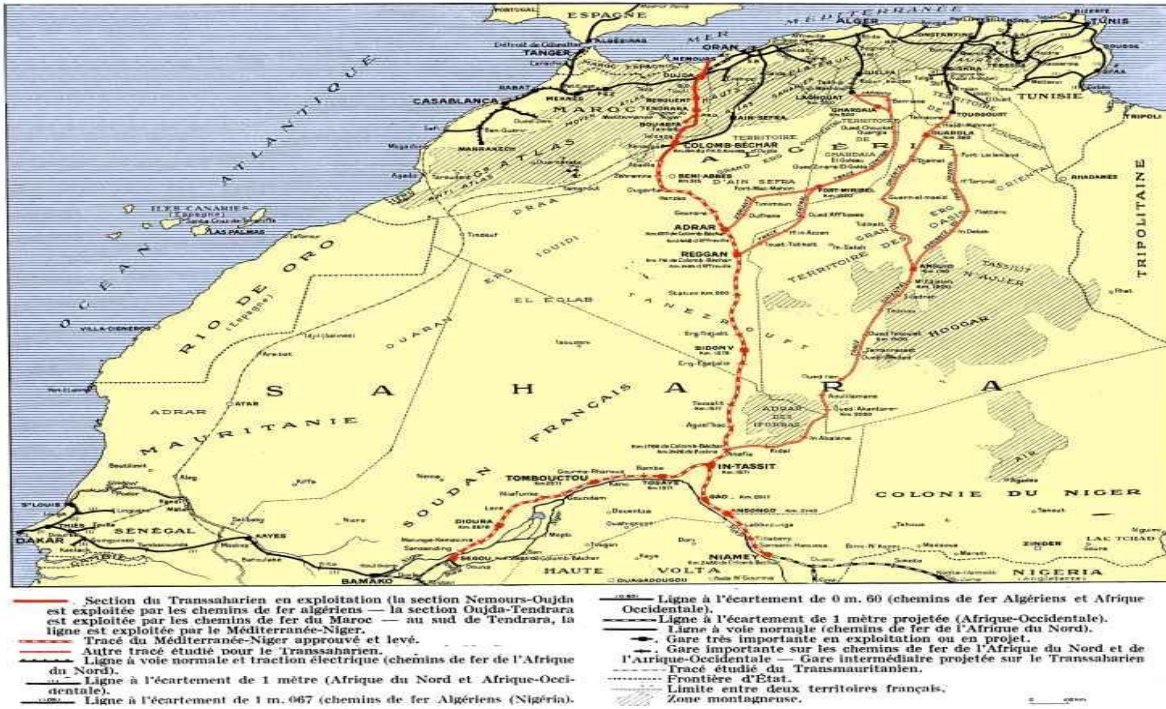
<https://gallica.bnf.fr/html/und/cartes/lafrique-en-cartes/algerie>

الملحق رقم(12): خريطة توضح خطوط السكك الحديدية



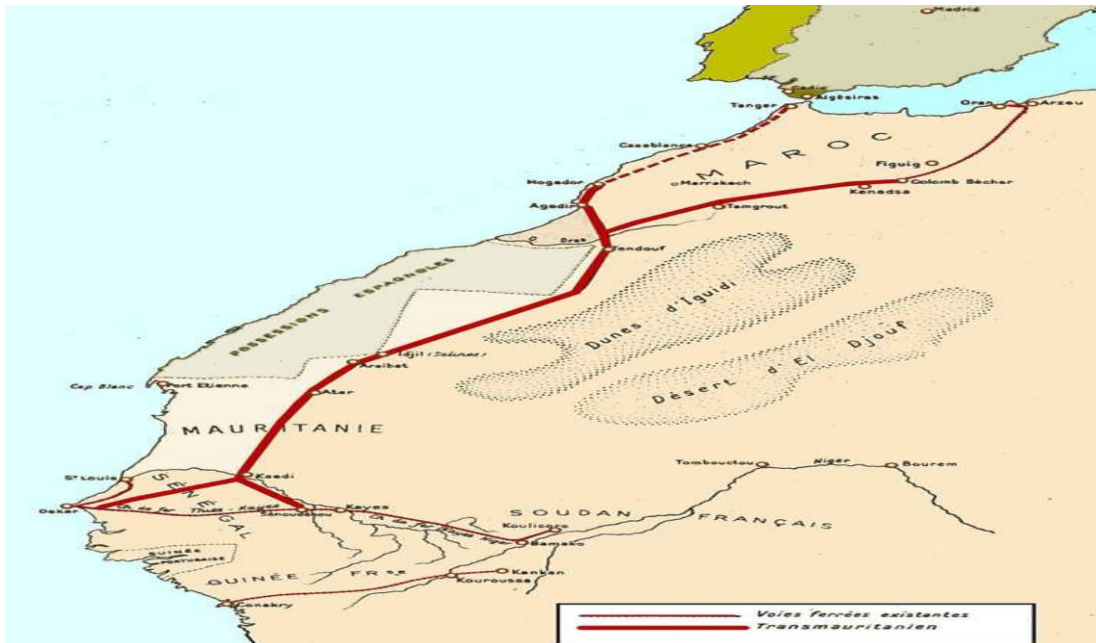
<https://gallica.bnf.fr/html/und/cartes/lafrique-en-cartes/algerie>

الملحق رقم(13): خريطة منافذ توغل الفرنسي لإنشاء الخط العابر للصحراء



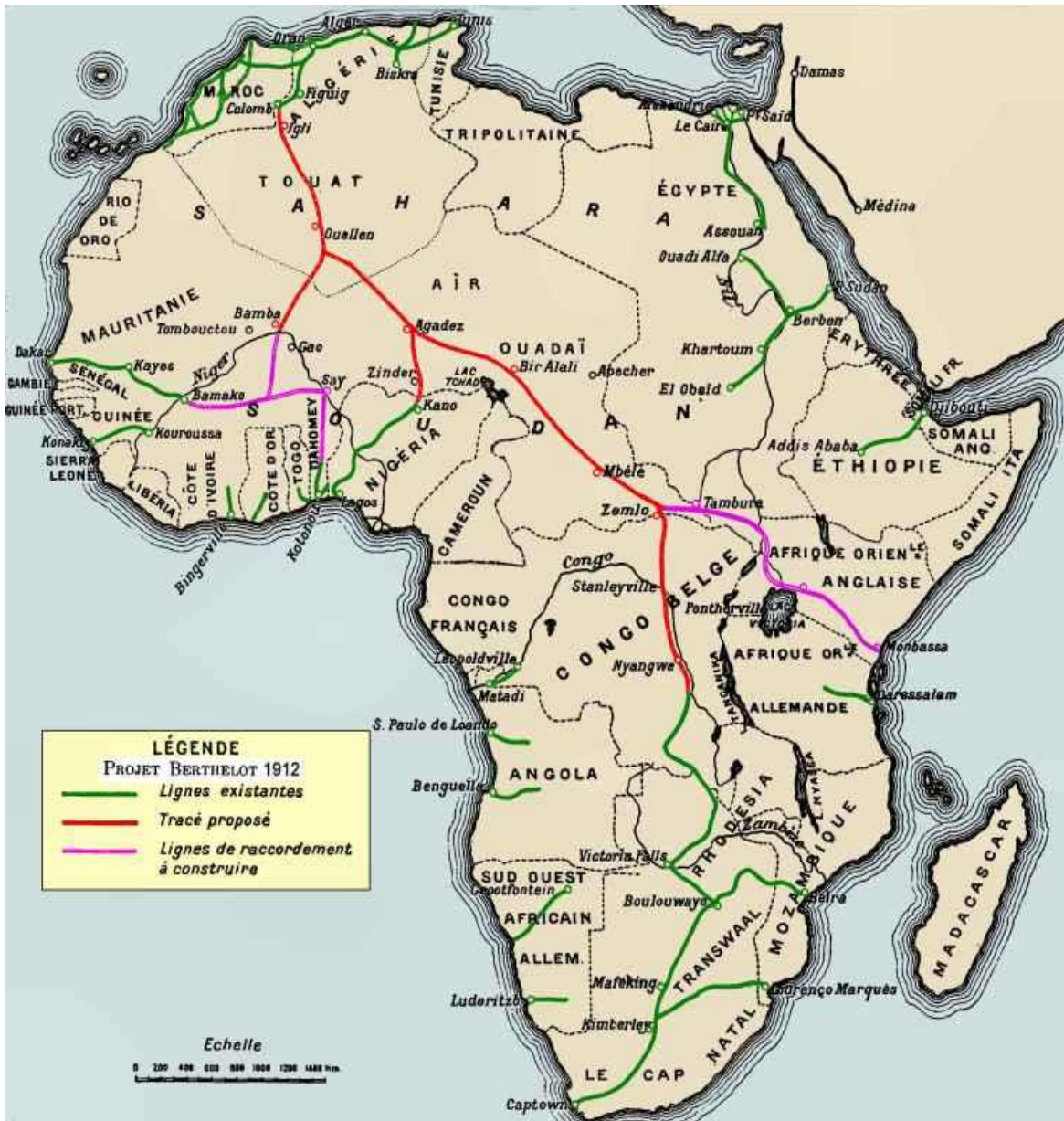
<https://gallica.bnf.fr/html/und/cartes/lafrique-en-cartes/algerie>

الملحق رقم(14): خريطة توضح الخط العابر للصحراء



<https://gallica.bnf.fr/html/und/cartes/lafrique-en-cartes/algerie>

الملحق رقم (15): خريطة خطوط السكك الحديدية الموجودة والمقترحة وخطوط الاتصال التي سيتم بناؤها



<https://gallica.bnf.fr/html/und/cartes/lafrique-en-cartes/algerie>

قائمة المصادر والمراجع

❖ قائمة المصادر:

أ- قائمة المصادر بالعربية:

1- ألكسي دوطوكفيل، نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، تر وتق ابراهيم صحراوي، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008.

2- بن عثمان خوجة حمدان، المرآة، تق وتغ، محمد العربي الزبيري، منشورات ANEP، المؤسسة الوطنية لفنون المطبعة، الجزائر، 2006.

ب- قائمة المصادر بالفرنسية:

1 -Gaston radis, Alla Recherche du grand –Ane contribution aux Etudes Transsaharien, paris Imprimeurs–editeur8, rus garancière.

2-JONNART Exposé, delà situation général de l'Algérie en 1918, imprimerie Administrative Victor Heintz, Alger 1919.

3-Louis Hamel : Le chemin de fer algérien (étude historique sur la constitution du réseau, le classement de 1857) adapté Jourdan , librairie de l'académie,Alger,1885.

4-Paul Delavigne, et al, chemin de fer de l'Algérie : par haline centrale du tell, avec Rattaches à l'Acote. Alger, 1854.

5-Poggi Jacque. Les chemins de fer d'intérêt général. L'Algérie la rose,Paris,1931.

6-Wahl Maurice , L'Algérie , typographie Paul Brodard, coulommiers , 1882.

❖ قائمة المراجع

أولاً: الكتب

أ- قائمة الكتب بالعربية:

- 1- اندري نوشي، برينان اندري، لاكوست ايف، الجزائريين بين الماضي والحاضر، تر، إسطنبولي رابح ومتحف عاشور، الأكاديمية الجزائرية، 1984م.
- 2- ابراهيم مياسي، الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837/1934، دار هومة، الجزائر، 2009.
- 3- إبراهيم مياسي، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الجزائري، 1881-1912، منشورات متحف المجاهد، الجزائر،
- 4- ابراهيم مياسي، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري 1912 1881، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر 1990.
- 5- ابو القاسم سعد الله، محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث (بداية احتلال) ط3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1990.
- 6- أبي سالم عبد الله بن محمد بن أبي بكر العياشي، رحلة العياشي الحجية الصغرى الموسوعة ب: تعداد المنازل الحجازية، تح عبد الله حمادي الإدريسي، دار الكتب العلمية، بيروت-لبنان، 1971.
- 7- احمد توفيق المدني، جغرافية القطر الجزائري، للناشئة الاسلامية، مطبعة الشريف، 2023.
- 8- احمد عميراي، سليم زاوية، محمد سعيد قاصري، السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية 1844 / 1916، دار الهدى، عين مليله، الجزائر.
- 9- احمد عميراي، قضايا مختصرة في تاريخ الجزائر الحديث، دار الهدى للنشر والتوزيع، عين مليله، الجزائر، 2005.
- 10- احمد عميراي، اثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري 1830/1954، منشورات المركز الوطني للدراسات والابحاث، الجزائر، 2007.
- 11- اسماعيل العربي، الصحراء الكبرى وشواطئها، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1983.
- 12- بشير بلاح، تاريخ الجزائر المعاصر، 1830/1989، ج1، دار المعرفة، الجزائر، 2001.
- 13- جلال يحيى، السياسة الفرنسية في الجزائر 1830 1959، دار المعرفة، القاهرة، ج1، 1959.
- 14- جمال الدين الديناصوري واخرون، جغرافية العالم دراسة اقليمية افريقيا استراليا، ج2، ط4، مكتبه الانجلو-مصرية، 1989.

- 15- جمال جوده حسين وعلي واحمد هارون، جغرافية الدول الاسلامية، الاسكندرية، منشأة المعارف، 1999.
- 16- جمال قنان: قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر المتحف الوطني للمجاهد، المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والاستعمار الجزائر، 1994.
- 17- خليفة بن عمارة، تاريخ الجنوب الغربي الجزائري الأعلى عين الصفراء مشرية، البيض النعام، تر: بوداود عمير، دار القدس العربي، وهران، 2016.
- 18- رضوان شافو، المقاومة الشعبية بصحراء قسنطينة تقرت وضواحيها أنموذجا، 1844 / 1875، دار الشروق لطباعة والنشر، 2016.
- 19- سعد عبد المنعم، من تاريخ كفاح الجزائر حروب قطاع وهران، العين الصفراء، ج1، دار القدس العربي، وهران، 2013.
- 20- شارل اندري جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، الغزو وبداية الاستعمار، 1827/1871، ج1، ط1، دار الامة، 2008.
- 21- شني محمد البشير، اضواء في تاريخ الجزائر القديم، دار الحكمة، الجزائر، 2003.
- 22- صبري فارس الهيني وحسين ابو سمور، جغرافية الوطن العربي، ط1، دار الصفاء، عمان، 1999.
- 23- الصديق بن العربي، كتاب المغرب، ط3، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1404هـ / 1984 م
- 24- عبد العباس فضيح الغريبي واخرون، جغرافية الوطن العربي دراسة المعوقات الكاملة الاقليمية، ط1، دار الصفاء، 1999...
- 25- عبد القادر حلومي علي، جغرافية الجزائر الطبيعية بشرية اقتصادية، مطبعة الانشاء، ط2، دمشق، 1968.
- 26- عبد اللطيف بن اشنهو، تكون التخلف في الجزائر، تر مجموعة من الأساتذة، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979.
- 27- عدة بن داهة، الاستيطان والصراع حول ملكية الارض ابان الاحتلال الفرنسي للجزائر، 1830/1862، ج1، وزارة المجاهدين، الجزائر، 2008.
- 28- غيتاوي التهامي، لفت الأنظار بولاية ادرار (الى ما وقع من النهب والتخريب والدمار بولاية ادرار ابان الاحتلال والاستعمار)، دار الكتب العلمية، 2011.
- 29- فرحات عباس، الشباب الجزائري، ترجمة أحمد منور، وزارة الثقافة، الجزائر، 2007.
- 30- محمد الصالح حوتيه، توات والأزواد (خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر للهجرة، الثامن عشر والتاسع عشر ميلادي)، ج2، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2007.
- 31- محمد العربي الزبير، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1972.

- 32- محمد الهادي العروق وسمير جريمة، أطلس الجزائر والعالم، طبعة جديدة ومنقحة. المكتبة العربية الجزائرية، دار الهدى.
- 33- محمد توفيق المدني، هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 2001.
- 34- مؤلف جماعي، التفجيرات النووية الفرنسية في الصحراء الجزائرية، ط1، جامعه احمد دراية، ادرار، 2020.
- 35- ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، دار البصائر، جزائر، 2009.
- 36- يحيى بوعزيز، ثورات الجزائر في القرنين 19 و20، ج1، ط2، منشورات المتحف الوطني للمجاهدين.

ب- قائمة الكتب بالفرنسية:

- 1- Claude Martin : histoire de l'Algérie F française 1830-1962
،Editions des 4 fils Ayman ، paris ، 1965 ، p69 Fer transsaharien
langres : Imprimerie de،6 Colonieu Général، le tracé control du
chemin de France 1880
- 2- Philebert. Général et، HOLLAND GEORGES ; la France en
Afrique et le transsaharien.
- 3- -Clément Du vernois، l'Algérie ce qu'elle est etncenqu'elle doit être
essai économique et politique، imprimerie de boss Frères، Alger،
1958.
- 4- -DEMONTES J. « Les voies de communication de l'Algérie et leur
développement ultérieur » en L'Algérie. La vie
technique ،industrielle، agricole et coloniale numéro spécial،
septembre 1922.

- 5- -Evelyne barbin ، (Harold Terry، un polygraphe en Algérie mette or alogie، astronomie، arche alogie et recreation mathématique) bulletin de la sabix (en ligne)، 64، 2019، mis en ligne le 01fevrier، 2020.
- 6- -GGA « Chemin de fer »، in les territoires du sud de l'Algérie، compte rendu de l'œuvre accomplie de1903 à1921 ،2 partie، imprimerie Jules carbonel، Alger، 1922.
- 7- -Jules Duval، l'Algérie et les colonies françaises، librairie Guillaumin، Paris، 1877.
- 8- -M.E.F. Gautier، l'Evoulition de l'Algérie de 1830 à1930 « cahier du centre de l'Algérie » livret 3، pub. Du comité national métropolitioenairn de centre de l'Algérie، Alger،1930.
- 9- Genevieve Armand Geneviève ، La politique des pouvoirs publics Français à l'égard des réfugiés espagnol ، 1936-1940. In : Exils et migration ibériques au XXe siècle ،n°7 ، 1999.
- 10- Pier Morton، Naissance du réseau ferries en Algérie ligne principal (Alger، roi. Fr.).
- 11- Roger Doucet، un projet de chemin de fer transafricain،، In Anna les de Géographie.

-ثالثا: الأطروحات الجامعية ماجستير _دكتوراه:

أ-بالعربية:

- 1- بوملح منيرة، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والالتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة دكتوراه الطور الثالث LMD في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد الخدمات وتنمية الاقاليم، اشراف بوباكور فارس، شعبة العلوم الاقتصادية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جيجل، 2018/2017.
- 2- بودراع ايمان، آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة أنموذجا (1857-1914)، أطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر المعاصر، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسم التاريخ والآثار، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2018/2017 م.
- 3- حوحو رضا، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وآثارها في تدعيم سلطة الاحتلال 1914/1830، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005/2004.
- 4- حوحو رضا، شبكة الطرقات الفرنسية في الجزائر القرن التاسع عشر أداة حضارية ام أداة عسكرية 1830-1900 م، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسنطينة، 20218/2017.
- 5- رواحنة عبد الحكيم، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1930/1870 م، مذكره لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والاسلامية، قسم العلوم الإنسانية، شعبه التاريخ، باتنة، 2014 / 2013.
- 6- شلاي ضيف الله، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر-الجلفة أنموذجا-ما بين 1862/1857 -مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص المقاومة والثورة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2012/2011.
- 7- طبعة حورية، السياسة الاقتصادية الاستعمارية الفرنسية في عمالة قسنطينة 1954/1870، أطروحة دكتوراه، جامعة احمد دراية، أدرار، 2020/2019.
- 8- عثمانى حسني، البيئة الاجتماعية الاقتصادية للصحراء الجزائرية من خلال تقارير الأجانب في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2007-2006.

9- فرج محمود، اقليم توات خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين، اطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 1977.

10- قبال مراد، الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية بالبليدة خلال العهد العثماني 1246-942 هـ/1830-1535 م، مذكرة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم البحث العلمي، المدرسة العليا للآداب والعلوم الانسانية، جامعة بوزريعة، 2004/2005.

11- مرجاني عبد القادر، السياسة الفرنسية ودور المستكشفين في التوغل في الجنوب الجزائري خلال القرن 19، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، في تاريخ الحديث والمعاصر، قسم العلوم الإنسانية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2019/2020.

ب- بالأجنبية:

- 1- Bernard Maurice Antoine، Les chemins de fer algériens. thèse de doctorat en sciences politiques et économiques، Alger، univ. De Paris، faculté de droit، Adolphe Jourdan. Editeur، 1913
- 2- Charaudeau Anne، les refugies espagnols dans les camps d'internement en Afrique du nord، in ; Hommes et Migrations n° 1158، octobre 1992، mémoire multiple.

ثانيا: المقالات والمجلات

أ-المقالات والمجلات بالعربية:

- 1- بلبل محمد، مقاومه الجزائريين السياسية التوسع الاستعماري بالجنوب الشرقي للجزائر 1850 / 1910 من خلال وثائق ارشيفيه، مجله روافد، للبحوث والدراسات، جامعه غرداية، ع 2، 2017.
- 2- بوباية عبد القادر، دور الرحالة والمستكشفين في حركة التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية، مجله عصور، ال عدد 44، ديسمبر 2003
- 3- أحمد مريشي، التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل سكان ال أهقار 1916، مجله مصادر، ال عدد 11، السادسي الأول، الجزائر 2005.
- 4- بوسليم صالح، جوانب من السياسة الإستعمارية الفرنسية بالصحراء الجزائرية 1956-1962، مجله الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد 25، المجلد الثاني، جامعة غرداية.

- 5- جراية محمد رشيد، الصحراء الجزائرية دراسة في الجغرافيا، مجلة البحوث والدراسات، العدد 24، صيف 2017.
- 6- جفال عمر، جعزين معمر، مشروع السكة الحديد العابرة للصحراء، مجلة الدراسات التاريخية، مجلد 22، العدد 1، 2021.
- 7- حوحو رضا، شبكه السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال المصادر الفرنسية، المجلة التاريخية الجزائرية، مجلد 5، عدد 2، بسكرة، 2021.
- 8- الزين محمد، مواقف سكان الجنوب الجزائري من مشروع السياسة الإستعمارية الفرنسية فصل الصحراء عن شمال البلاد، مجلة روافد البحوث والدراسات، جامعة غرداية، العدد الأول، ديسمبر 2016.
- 9- شافو رضوان، الاحتلال الفرنسي لمنطقة ورقلة وضواحيها، قراءة في الدوافع والمراحل، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المركز الجامعي بالوادي، العدد 2، ديسمبر 2010.
- 10- شافو رضوان، الثورة التحريرية بمنطقة وادي ريغ من خلال الروايات الشفوية وتقارير الإدارة الإستعمارية، مجلة عصور الجديدة، المجلد 5، عدد 17، 20-04-2015.
- 11- مرين إبراهيم، بشير بالمهدي علي، شبكة السكك الحديدية وإبعادها في الجنوب الغربي الجزائري 1874م، محطة جنين بورزق 1900 م، نموذجاً، المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد 10، عدد 4، ديسمبر 2010، السنة العاشرة.
- 12- مريوش أحمد، التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل الهقار، مجلة المصادر، عدد 11، 2005.
- 13- موساوي الطاهر، الصحراء الجزائرية من الاكتشاف إلى التوغل والاحتلال 1828/1934، مجلة الخلدونية، مجلد 7 العدد 1، 2014/12/0، جامعة بشار.
- 14- مياسي إبراهيم، الصحراء الجزائرية، من خلال الاكتشافات قبل وبعد الاحتلال، مجلة المصدر، المجلد 7، ال عدد 2، جامعة الجزائر، 2005/05/03.
- 15- هاشمي امال، التوسع الفرنسي نحو منطقه الهقار، مجله عصور، يصدرها مخبر البحث التاريخي بجامعة وهران، العدد 18 / 19 جانفي، ديسمبر 2012.

ب-المقالات والمجلات بالفرنسية:

- 1- -Adolphe Duponchel, le chemin fertrans-saharin (1830-1881). In: Annals de Geographer, t.96,n°535,1987,,p329 face à
- 2- -Numa Broc, les Français l'inconnue saharienne (1830-1881).In : Annales de : géographie,T.96,n 535,1987.
- 3- -Zimmermann Maurice, Résultats scientifiques de la Mission dn Transafricain. In: Annales de Géographie, t, 23,n° 130,1914.PP.376-397

رابعاً: المواقع:

1- -حانطي نايل، تاريخ القطار بالجلفة منذ 1910 سياسة الكولون في نخب الثروات والتميز في التوظيف في السكك الحديدية، الجلفة إنفو، منتديات الجلفة للدراسة، مركز الجلفة إنفو للدراسات، 2022-12-27 /27 17:19:42

2- -غربي الغالي، مقاومة التوارق للتوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية، <http://dspace.univ-09:20,10/04/2024,adrar.edu.dz>

3- -PHILIPPE. LAYMOND ,le Transsaharien : un projet colonial illusoire, PUBLIE' 11/06/2018. <http://: dei.hypotheses.org/728>.consulté le 19/04/202

4- -www Entreprises- coloniales. Fr, le chemin de fer Transsaharien : un serpent de mer .

5- - Les projets du Transsaharien et de la mer intérieure, Harold Terry, un polygraphe en Algérie <http:// Jouera. Open édition. Org. 19/04/2024>

6- -P, Godefroy, Programme des chemines des de fer, Dans les territoires du sud. imprimeur, libraire- Editeur place du quervernement, Alger, 1916

7- Lemming clive, le transsaharien:(mannois) rêve colonial, au chance d'un Afrique, quine avait desoim-<https://traincosultant>. Com 2019/07/24

8- <https://gallica.bnf.fr/html/und/cartes/lafrique-en-cartes/algerie>

فهرس المحتويات

الرقم	العنوان	الصفحة
01	شكر وتقدير	
02	اهداء	
03	اهداء	
04	قائمة المختصرات	
05	مقدمة	أ
06	مدخل	05
07	الفصل الأول: مشروع مد شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر	
08	1- المسالك البرية في الجزائر	15
09	1-1 مسالك الإقليم التلي	18
10	2-1 مسالك الإقليم الصحراوي	20
11	3-1- اهمية السكك الحديدية	23
12	2- بدايات إنشاء السكك الحديدية في الجزائر:	26
13	2-1- تبلور فكرة إنشاء السكك الحديدية:	26
14	2-2- تصنيف السكك الحديدية في الجزائر: "المرسوم الإمبراطوري المؤرخ في 8 إبريل 1857"	29
15	3-2- شركات الامتياز الفرنسية الرأسمالية:	31
16	خلاصة الفصل	36
17	الفصل الثاني: الخطوط الحديدية الرابطة بين المنطقتين الساحلية والتلية الممتدة إلى الجنوب الجزائري والصحراء	
18	1 / دوافع توسع مشروع السكة الحديدية الفرنسية في الصحراء الجزائرية.	39
19	1-1/ العوامل الاقتصادية:	39
20	1-2/ الأسباب العسكرية:	40
21	2- مراحل إنجاز خطوط السكك الحديدية الممتدة لصحراء:	41
22	2-1- مرحلة الكشوفات والمشاريع:	41
23	2-2/ مرحلة الاضطراب والتردد:	45
24	3-2 / مرحلة إنجاز الخطوط:	47
25	خلاصة	58

26	الفصل الثالث: مشروع السكة الحديدية العابر للصحراء (Transsaharien) وأثره على الاقتصاد وموقف الجزائريين منه.
27	1- أهداف المشاريع العابرة للصحراء: 62
28	1-1: الاقتصادية 62
29	1-2: الأهداف العسكرية 63
30	2- الخطوط العابرة للصحراء والصعوبات التي واجهتها: 63
31	1-2: الخطوط العابرة من الجنوب الشرقي الى الصحراء 64
32	2-2: الخطوط الجنوب الغربي الى الصحراء: 64
33	2-3: عراقيل فشل المشروع العابر للصحراء: 66
34	3- تدعيم السكك الحديدية للاقتصاد وموقف الجزائريين منها: 69
35	3-1/ السكك الحديدية والتجارة في الصحراء: 69
36	3-2/ رد فعل الجزائريين اتجاه مشروع سكك الحديد: 71
37	خلاصة الفصل 75
38	خاتمة 77
40	ملاحق 80
41	قائمة المصادر والمراجع 87
42	فهرس المحتويات
43	ملخص الدراسة

قائمة الملاحق

الصفحة	العنوان	الرقم
81	تقرير المارشال فايان المرفوع الى الامبراطور المشكل للأرضية الأولى لأول مرسوم تصنيفي للشبكة	01
82	شبكة السكك الحديدية والتوسع الكولونيالي في القرن 19م	02
82	خريطة المغرب العربي والصحراء الكبرى للسكك الحديدية	03
83	منافذ توغل الاستعمار الفرنسي في الصحراء	04
84	امتداد السكك الحديدية نحو الصحراء	05
84	يوضح رحلات دوفيرييه الأولى والثانية والثالثة	06
85	رحلتي صولية الأولى والثانية	07
85	رحلتي فلاترز الأولى والثانية	08
86	خريطة طرق أهم المستكشفين الاوربيين للجنوب الجزائري خلال نصف الثاني من القرن 19	09
86	امتداد السكة الحديدية نحو الصحراء الجزائرية	10
87	المشروع الفرنسي لمد السكة الحديدية عبر الصحراء	11
87	خريطة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وإفريقيا	12
88	خريطة منافذ التوغل الفرنسي لإنشاء الخط العابر لصحراء	13
88	خريطة توضح الخط العابر للصحراء	14
89	خريطة خطوط السكك الحديدية الموجودة والمقترحة وخطوط الاتصال التي سيتم بناؤها	15

الملخص:

جسد مشروع السكك الحديدية العابرة للصحراء الفكر الاستعماري، الذي كان في ظاهره وسيلة حضارية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال ربط مختلف الأقاليم وتسهيل عملية النقل والتنقل، إلا أن في حقيقته كرس فكرة الاستعمار من استغلال ونهب وامتصاص ثروات الجزائر، وكذا ربط مستعمراتها في إفريقيا من خلال خطوط السكك الحديدية، فتنبه الشعب الجزائري لأبعاد هذا المشروع فقام بشن الحرب عليها حيث هاجم وخرّب القطارات العاملة على الخطوط المنجزة منه، وهذا ما أدى إلى فشل المشروع والتخلي عن اتمام انجازه كلياً.

Summary:

The trans-Saharan railway project embodied colonial thought, which on the surface was a civilized means of achieving economic and social development by linking various regions and facilitating the process of transport and movement. However, in reality it perpetuated the idea of colonialism by exploiting, plundering and absorbing Algeria's wealth, as well as linking its colonies in Africa through... Railway lines. The Algerian people became aware of the dimensions of this project, so they launched a war against them, attacking and sabotaging the trains operating on the lines completed from it. This is what led to the failure of the project and the abandonment of its completion completely.