جامعة عباس لغرور – خنشلة

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

قسم العلوم الإنسانية

شعبة علوم الإنسانية: تاريخ

تخصص: تاريخ المقاومة والحركة الوطنية الجزائرية

الرقم التسلسلي: .....

شبكة السكة الحديدية و أبعادها في الجنوب الغربي الجز ائري (1847-1930)

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماسترفي شعبة: التاريخ، تخصص: تاريخ المقاومة والحركة الوطنية الجز ائرية

إعداد الطلبتين:

-علالة حيزية

-طلوس كنزة

إشراف الأستاذ

أ.د. عيسى ليتيم

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
عيسى ليتيم	أستاذ التعليم العالي	مشرفاً
سمية مزدور	أستاذ مساعد –أ-	رئيساً
صالح حيمر	أستاذ التعليم العالي	ممتحناً

الموسم الجامعي: 2026/2025م.


بسم الله الرحمن الرحيم
١٤٣٨

قال الله تعالى :

﴿يَرْفَعُ اللهُ الَّذِينَ آمَنُواْ مِنْكُمْ
وَالَّذِين أُوتُواْ الْعِلْمَ دَرَجَاتْ﴾

صدق الله العظيم

سورة المجادلة الآية- 11-

شكر وعرفان

بِسْمِ اللهِ الرَّحْمنِ الرَّحِيْمِ

بعد الصلاة والسلام على خير الأنام نبينا ورسولنا محمد عليه أفضل الصلاة والسلام.

نشكر المولى عز وجل على منه وعطائه وتوفيقه لنا ونحمده لأنه هون علينا المتاعب لإكمال هذا البحث.

نتوجه بخالص شكرنا وعمق امتنانا إلى كل من قدم لنا يد العون والمساعدة لإعداد هذا البحث ، ونخص بالذكر أستاذنا المشرف" عيسى ليتيم " الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته وإرشاداته القيمة،جزاه الله عنا خير الجزاء.

ونتقدم بالشكر أيضا إلى هيئة التدريس بقسم التاريخ وأعضاء أسرة كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية – جامعة عباس لغرور- كل باسمه

الإهداء الأول

﴿وكان فضل الله عليك عظيما﴾

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات ، والذي وفقني لإتمام هذا العمل المتواضع، ال

أهدي ثمرة جهدي وتعب سنواتي :

إلى الوالدين الكريمين، مصدر الدعاء والسند والقوة، اللذين كانا النور الذي أنار طريقي، والدافع الذي منحني العزيمة للاستمرار، أطال الله في عمرهما وجزاهما عني خير الجزاء.

إلى إخوتي الأعزاء، الذين شاركوني لحظات التعب والأمل، وكانوا دائما سندا ومحبةً لا تنتهي، أهديكم هذا الإنجاز بكل فخر وامتنان.

إلى كل من دعمني بكلمة طيبة أو نصيحة صادقة، أهدي هذا العمل راجية من الله التوفيق والسداد في قادم الأيام إن شاء الله تعالى.

الطالبة : كنزة



*

الإهداء الثاني

من قال أنا لها "نالها"

وأنا لها إن أبت رغما عنها أتيت بها

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون

لم يكن الحلم قريبا ولا الطريق سهلا لكنني فعلتها ونلتها

إلى الذي زين اسمي بأجمل الألقاب، من دعمني بلا حدود وأعطاني بلا مقابل...من علمني أن الدنيا كفاح سلاحه العلم والمعرفة، دعمي الأول في مسيرتي وسندي وقوتي وملاذي بع الله

إلى فخري واعتزازي

...أبي...

إلى من جعل الله الجنة تحت قدميها واحتضنني قلبها وسهلت لي الشدائد بدعائها إلى القلب الحنون، وشمعة ليالي الموحشة

....الغالية أمي....

إلى الضلع الثابت وأمان أيامي، إلى من شددت عضدي بهم

...إخوتي...

إلى من كان عونا وسندا...إلى المعلم الثاني ... والأب الحاني...

إلى من دعمني وعلمني أن رحلة الألف ميل تبدء بخطوة

أستاذي وقدوتي 'عيسى لينيم'

إلى كل من لم تذكره الكلمات وتتذكره النواجد

أهديكم هذا العمل ثمرة نجاحي الذي طالما تمنيته

ها أنا اليوم أكملت وأتممت أو ثمراته بفضله

سبحانه وتعالى فالحمد لله على ما وهبني

الطالبة : حيزية



مقدمة:

مقدمة:

لم تكن السكك الحديدية في العقيدة الاستعمارية الفرنسية مجرد منجز تقني للنقل، بل كانت "أداة سيادية" ،صاغت من خلالها فرنسا هندسة المجال الجغرافي وأعادت ترتيب توازناته الإستراتيجية، ففي الجنوب الغربي الجزائري، وخلال الحقبة الممتدة مابين 1847 و1930، تحولت القضبان إلى "العمود الفقري" لمشروع كولونيالي متكامل،حيث لم يهدف مد الخطوط إلى تقريب المسافات فحسب، بل كان مخططا جيو-استراتيجيا لترويض الفضاء الصحراوي ودمجه قسريا في فلك المركز الساحلي.

لقد انبثقت عن هذه الشبكة "قرى استيطانية" ،وعسكرية، ولدت من رحم المحطات ونقاط التوقف، مما أحدث تغييرا جذريا في الملامح البيئية، والديموغرافية للمنطقة،وحولها من فضاء تقليدي إلى مركز حيوي لاستنزاف الموارد المنجمية والنباتية، وعلى رأسها فحم القنادسة ونبات الحلفاء.

وفي صلب هذه الهندسة اللوجستية، لم يكن الجنوب الغربي مجرد "نهاية للخط"، بل كان منطلقا لطموح إمبراطوري عابر للحدود، حيث برز مشروع "**السكة الحديدية العابرة للصحراء" (Transsaharien)**كحلم لجسر قاري، يربط ضفاف المتوسط بأعماق إفريقيا الغربية، وبذلك انتقل الجنوب الغربي بفضل هذه القضبان من وضعية "الأطراف المعزولة" إلى "حلقة وصل جيو-سياسية" كبرى، ومن هذا المنطلق، يسعى هذا البحث إلى تفكيك آليات هذا التحول، راصدا الأبعاد التقنية والمكانية التي جعلت من السكة الحديدية وسيلة لفرض الهيمنة وتأمين التوسع الفرنسي نحو العمق الإفريقي حتى مطلع الثلاثينات.

أسباب اختيار الموضوع:

وجاءت دراستنا لموضوع "مشروع السكة الحديدة في الجنوب الغربي الجزائري وأبعاده" لأسباب تتراوح بين أسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

أ-الذاتية

-التخصص الأكاديمي: الرغبة في التعمق في دراسة تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، وتحديدا تاريخ المنشآت الكبرى وأثرها على تطور المجتمعات

-شغف البحث الوثائقي: ميولاتنا الشخصية للبحث في الأرشيف والخراط القديمة التي توثق مراحل بناء السكك الحديدية ومخططات وتصاميم المحطات في الجنوب الغربي

-إثراء المكتبة التاريخية بدراسة تبرز الهوية الجغرافية للمنطقة، ودورها المحوري في الاستراتيجيات الدولية خلال الحقبة الاستعمارية

ب-الموضوعية:

- تطوير الأدوات البحثية ، من خلال الربط بين المعطيات الجغرافية والتاريخية والإحصائية

-الأهمية التاريخية للمنطقة: ندرة الدراسات التي تناولت الجنوب الغربي كمنطقة استراتيجية كانت تمثل بوابة فرنسا تحو الصحراء الكبرى وإفريقيا الغربية

-كشف أساليب السيطرة: من خلال الكشف عن كيفية استخدام المستعمر لخطوط السكة الحديدية لبسط نفوذه وتأمين حدوده، لا كبديل فقط للقوافل التجارية

-تسليط الضوء على التحول الاقتصادي: من خلال دراسة كيفية تحول المنطقة اقتصاديا من النمط التقليدي إلى الحديث أي من الاقتصاد الرعوي إلى الاقتصاد الصناعي وتحولها لمركز صناعي وتجاري بفضل وصول القطار إليها

أهمية موضوع الدراسة واطاره الزماني والمكاني:

تتحدد هذه الدراسة زمنياً، بالحقبة التاريخية الحاسمة الممتدة ما بين (1847 و1930)، وهي الفترة التي بدأت برسم معالم التوغل الفرنسي الفعلي نحو الفضاء الصحراوي، وانتهت مع تبلور الذروة الكولونيالية المتمثلة في الاحتفالات المئوية للاحتلال، بينما يتركز نطاقها الجغرافي مجالياً في فضاء الجنوب الغربي الجزائري، باعتباره البوابة الاستراتيجية الرئيسية نحو العمق الإفريقي، وميداناً لخطوط محورية مثل خط (عين الصفراء – بشار) ومحطاته الحيوية كمحطة (بورزق)؛ ومن هذا التأطير تبرز الأهمية البالغة للموضوع في أبعاده الجيو-استراتيجية والديمغرافية، حيث يسعى البحث إلى:

- كشف وتفكيك تطلعات الاستعمار الفرنسي الكامنة وراء مشروع "الترانس-صحراوي" الطموح، وتوضيح خلفيات سعي المتروبول لربط حوض البحر الأبيض المتوسط، بأعماق إفريقيا جنوب الصحراء عبر شبكة السكك الحديدية .

-تحليل الأسباب العسكرية والمالية التي أدت في نهاية المطاف إلى تعثره وتوقفه، بالتوازي مع رصد ومواكبة التحولات الديمغرافية، والمجالية الهائلة التي طرأت على المنطقة، من خلال تتبع كيفية تشكل وظهور التجمعات الاستيطانية والمراكز الحضرية الجديدة على طول هذه الخطوط الحديدية، والتي أعادت هندسة الخارطة السكانية وتوزيعها في تلك الربوع.

اشكالية الدراسة:

مثلت السكة الحديدية في الجنوب الغربي بين عامي 1847و1930 العمود الفقري للمشروع الكولونيالي الفرنسي،حيث تجاوزت كونها مجرد وسلية نقل تقنية، لتصبح أداة سيادية لإعادة هندسة المجال الجغرافي للمنطقة، عبر ظهور القرى الاستيطانية التي نشأت كجيوب إدارية وعسكرية على طول مسار السكة ، مما أدى إلى تغيير ملامح البيئة المحلية ، وتثبيت الوجود الفرنسي في المناطق الحدودية، وكذا تحويله إلى مركز حيوي لاستنزاف الثروات الموارد المنجمية(كالفحم) والنباتية (كالحلفاء)، ولم يتوقف هذا الطموح عند حدود الاستغلال المحلي، بل تجسد في الحلم الجيو سياسي الأكبر المتمثل في مشروع "السكة الحديدية العابرة للصحراء"(Transsaharien)، **فكيف تم ذلك أو بعبارة أخرى كيف ساهمت شبكة السكة الحديدية في الجنوب الغربي الجزائري (1847-1930) في إعادة تشكيل المجال الجغرافي والاقتصادي للمنطقة وفق الرؤية الاستراتيجية الاستعمارية الفرنسية؟ وكيف عكست أبعادها التقنية والمكانية طموحات فرنسا في التوسع نحو الصحراء وفرض الهيمنة القارية؟**

هذا وتتفرع عن هذه الإشكالية عدة تساؤلات فرعية أهمها:

1-ما هي الدوافع السياسية والعسكرية الأولى الكامنة وراء الاهتمام الاستعماري الفرنسي بمد شبكات السكك الحديدية في الجزائر؟ وكيف وُظِّفت هذه الأبعاد الإستراتيجية والاقتصادية للتمهيد لاختراق منطقة الجنوب الغربي والسيطرة عليها؟

2-ما هي الخصائص الهندسية والتقنية التي ميزت هذه الشبكة الحديدية؟ وإلى أي مدى نجحت المقاربة التقنية الفرنسية في التكيف مع التحديات التضاريسية والمناخية القاسية للبيئة الصحراوية؟

3-كيف ساهمت نقاط التوقف والمحطات الرئيسية في إعادة تشكيل الخارطة المجالية للمنطقة؟ وتحديداً، **أين تمركزت القرى الاستيطانية الجديدة الناشئة على طول هذه الخطوط**، وكيف أدى هذا التوطين إلى تغيير البنية الديمغرافية والاجتماعية للجنوب الغربي؟

4-ما هو الدور الوظيفي الذي لعبته شبكة السكك الحديدية في استنزاف الموارد والثروات الطبيعية للمنطقة، وكيف حوّلت الجنوب الغربي إلى عمقٍ خلفي مرتبط بالسوق العالمية عبر موانئ التصدير الشمالية؟

5-كيف تحولت خطوط السكة الحديدية بالجنوب الغربي من مجرد خطوط إقليمية إلى ركيزة أساسية لتحقيق الطموح الإمبراطوري الفرنسي؟ وكيف جسّد مشروع "الترانس-صحراوي" حلم ربط سواحل المتوسط بالعمق الإفريقي؟

مناهج الدراسة:

تعتمد هذه الدراسة على منهجية بحث متعددة الأبعاد لتقديم تحليل شامل وعميق لمشروع السكة الحديديةالفرنسية في الجنوب الغربي الجزائري .

المنهج التاريخي (بآليتيه الوصف والتحليل):

ويعد الركيزة الأساسية للبحث؛ حيث يُعنى بتتبع المسار الكرونولوجي (الزمني) للمشروع وسياقاته الاستعمارية في الفترة الممتدة بين 1847 و1930، وذلك من خلال قراءة وتحليل المصادر التاريخية المعاصرة لتلك الحقبة واستنطاق مضامينها.

-المنهج الإحصائي(الكمي):

لمعالجة البيانات المتعلقة بأطوال السكك، تكاليف الإنشاء، وتحويل الأرقام التاريخية إلى جداول وبيانات توضح تصاعد وتيرة الاستغلال الاستعماري .

.المنهج المقارن:

وتم توظيفه لعقد مقارنات ومقاطعات تاريخية وجغرافية؛ تهدف إلى إبراز الخصوصية الجيو-استراتيجية لخطوط الجنوب الغربي ،مقارنة بخطوط الشمال الجزائري من جهة، ومقارنة مشروع "الترانس-صحراوي" بالمشاريع السككية للقوى الاستعمارية المنافسة في إفريقيا من جهة أخرى، مما يسهم في استخلاص القوانين العامة للعقيدة الاستعمارية.

مصادرومراجع الدراسة:

حاولنا من خلال قراءتنا أن نجمع مادة علمية تكون ثمرتها هذه الدراسة، التي تعاملنا فيها مع مصادر باللغة العربية وأخرى باللغة الأجنبية، بالإضافة إلى مراجع مختلفة، ونخص بالذكر:

المصادروالمراجع الأجنبية:

-كتاب لـ"Delavigne, M., & autr"، بعنوان ***Chemin de Fer*** **.(1854) 1Aalger «** . ***de l'Algérie*** **par** ***la ligne centrale De telle «***: وهو مرجع غني يعرض بتناول موضوع شبكة السكة الحديدية الفرنسية في الجزائر، وخصوصا الخط المركزي السككي للتل، وقد استفدنا منه في هذه الدراسة ، من خلال تتبع كيفية تبلور مشروع السكة الحديدية في الجزائر ، وعن دوافعها إنشائها.

-كتاب لـ« ـ Hamel, L-" بعنوان ***Les Chemins De Fer De Fer Algériens Etude*** **«** ***Historique Sur La Costitution Du Réseau Le Classement De 1857.*** **Alger., «** : وهو مرجع هام وغني بتناول بالدراسة موضوع السكة الحديدية بالجزائر، وتحديدا القرار الامبراطوري1857 الذي أسس ووضع بدايات المشروع السككس الفرنسي بالجزائر، وقد اعتمدنا عليه في مختلف جوانب الدراسة ، خاصة في الفصل الثاني حول التطور الكرونولجي للسكة الحديدية بالجزائر.

إلى جانب عدد من المراجع الأخرى، والمقالات باللغة الفرنسية التي تتناول موضوع الدراسة من جوانب مختلفة.

المصادروالمراجع بالعربية:

-عبد اللطيف بن أشنهو:تكون التخلف في الجزائر محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين عامي1830-1962: وهو مصدر غني يتناول العديد من القضايا الاقتصادية في تاريخ الجزائر وفيه إشارة إلى خطوط السكة الحديدية ودور الرشكات الاستثمارية الرأسمالية في دعم هذا المشروع.

-إبراهيم مياسي: توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري1881-1912: وفيه دراسة مستفيضة عن الصحراء والكشوفات والبعثات الأوروبية إلى جانب توضيح للدور الفرنسي في التوسع في هذا المجال ، وإقامة خطوط السكة الحديدية ، وقد اعتمدنا عليه في معظم فصول البحث.

-الدراسات السابقة:

نتوجد العديد من الدراسات التي تناولت موضوع البحث من عدة جوانب مختلفة ومن بين هذه الدراسات:

1-رسالة ماجستير لعبد الحكيم رواحنة" السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر1870-1930": يتناول فيها واقع الاقتصاد الجزائري في ظل السياسة الاستعمارية، وقد اعتمدنا عليها في بعض فصول البحث ، خاصة في الفصل الأول بخصوص دوافع إنشاء خطوط السكة الحديدية .

2-رسالة ماجستير لـ "بن قيطون حمزة" بعنوان" المشروع الاستيطاني الفرنسي بإقليم عين الصفراء1882-1919": وهي دراسة غنية تتناول منطقة عين الصفراء بالجنوب الغربي والاستيطان الفرنسي بها ، وقد اعتمدنا عليها في الفصل الثاني من البحص بخصوص المراكز الاستيطانية التي ظهرت على طول خطوط السكة الحديدية.

3-أطروحة دكتوراه بعنوان " آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة أنموذجا" لـ "إيمان بوذراع": وهي دراسة تحليلية استقرائية للخط السككي الفرنسي في المناطق الداخلية وتحديدا خط بونة-تبسة، وقد اعتمدنا عليها في هذه الدراسة فيما يخص التطور الكرونولوجي لشبكة السكة الحديدية الفرنسية بالجزائر ، وفيما يخص أيضا شركات الامتياز الأولى.

هذا إلى جانب بعض المقالات العلمية التي عالجت الموضوع من زوايا مختلفة.

خطة الدراسة:

للإجابة عن الإشكالية السابقة، وما تثيره من تساؤلات عالجنا موضوعنا هذا وفق خطة قوامها، مقدمة، ثلاثة فصول، واستنتاجات.

الفصل الأول معنون بـ"المخططات التأسيسية لمشاريع سكة الحديد الفرنسية في الجزائر 1847-1880 م"، كان بمثابة دراسة تاريخية نظرية للمخطط السككي الفرنسي وكيفية تطوره،تناولنا فيه لمحة عن مرسوم 1857 والمخطط التوجيهي، منه إلى توضيح الدوافع الأمنية والعسكرية المبكرة للمشروع، وتعرضنا كذلك إلى شركات الامتياز الأولى وعلى رأسها شركة الغرب الجزائري دورها في رسم المسارات الأولى باتجاه الجنوب.

تنالنا في الفصل الثاني السكة الحديدية في الجنوب الغربي: واقع الاستيطان والاستغلال 1880-1930،وقد تضمن ثلاث مباحث، المبحث الأول شرحنا فيه المسار الكرونولوجي لتقدم الخطوط، ثم انتقلنا للحديث عن الخصائص الهندسية وإشكالية المقياس الضيق، منه إلى توضيح طوبوغرافيا المحطات ودورها الاستراتيجي، أما المبحث الأخير عرضنا فيه الأبعاد الاقتصادية والتحولات المجالية للخط الحديدي بالجنوب الغربي، من خلال الاستغلال الاقتصادي وإعادة هندسة المجال الديموغرافي، منه إلى الآثار المحلية وتراجع طرق القوافل التقليدية.

الفصل الثالث خصصناه للمشروع العابر للصحراء وبوابة الجنوب الغربي، من خلال دراسة فلسفة الترانس صحراوي وأهداف الربط القاري،مع توضيح المكانة الاستراتيجية لخط بشار في المشروع، منه إلى الوقوف على مآلات هذا المشروع الحلم وأسباب التعثر التقني والسياسي.

وختاماً، يخلص هذا البحث إلى جملة من الاستنتاجات والنتائج التي تم التوصل إليها من خلال تفكيك مختلف جزئيات الدراسة وحيثياتها، متبوعةً بثبتٍ ببليوغرافيا للمصادر والمراجع المعتمدة.

صعوبات ومشاكل الدراسة:

كأي بحث هناك صعوبات ومشاكل تصادف الباحث خلال إعداده له، ومن الصعوبات التي واجهتنا:

- التحدي المنهجي المرتبط بالاتساع الزمني والنوعي للموضوع، والمتمثل في غزارة المادة التاريخية وتداخل أحداثها، إلى جانب تشابك بعض المحاور وتكرار جزيئاتها؛ وهو ما استلزم جهداً دقيقاً في فرز المعطيات، والموازنة بين الفصول، لضمان وحدة واسترسال البحث دون الوقوع في نمطية التكرار.

-تحدي التعامل مع المادة التاريخية الكامنة في المصادر والمراجع الأجنبية، وما فرضه ذلك من صعوبات في الترجمة وضبط المصطلحات؛ حيث تطلّب الأمر اجتهاداً شخصياً دؤوباً لاستيعاب تلك النصوص، ونقل أفكارها وسياقاتها التاريخية بأسلوب علمي وأمين.

وآخِراً، لا يسعنا إلا أن نتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاذ المشرف، الأستاذ الدكتور عيسى ليتيم، الذي كان له الفضل في توجيهنا إلى هذا الموضوع وضبطه، كما ونشكره على الملاحظات والتوجيهات القيمة التي زودنا بها خلال مختلف مراحل البحث، فكان خير عون لنا لتجاوز الصعاب والوصول بالبحث إلى الحال الذي هو ع



الفصل الأول:

المخططات التأسيسية لمشاريع سكة الحديد الفرنسية في الجزائر (1847-1880).

المبحث الأول: مرسوم 1857 والمخطط التوجيهي.

المبحث الثاني: الدوافع الأمنية والعسكرية المبكرة.

المبحث الثالث: شركات الامتياز الأولى.

جسّدت التطلعات الاستعمارية الفرنسية في الجزائر عقيدةً توسعية ثابتة،ترتكز على بسط النفوذ وفق منطق امبراطوري لم تغيره الظروف ولا اختلاف التوجهات والاستراتيجيات، وقد تجلى ذلك في المخططات الممنهجة من قبل الإدارة الاستعمارية منذ بدايات الاحتلال، بهدف التوغل والتغلغل في العمق الجغرافي للتراب الوطني.

وفي إطار تكريس الهيمنة لتشييد المشروع الاستعماري الكولونيالي في الجزائر، سلكت فرنسا مختلف الطرق، كان من بينها اعتماد نمط هندسي وظيفي قائم على شبكة طرق ومواصلا متطورة ، لإتاحة وتسهيل عملية التوسع والتوغل داخل الجزائر لاسيما نحو منطقة الجنوب الغربي لما لها من أهمية استيطانيا، و عسكريا، واقتصاديا، واستراتيجيا، ومن هنا راهنت إدارة الاحتلال على العديد من المشاريع الهيكلية التي من شأنها تحقيق ذلك ، تصدرها مشروع خط حديدي في تلك المنطقة ، ولنا أن نتساءل في هذا المقام عن الخطوات التأسيسية الأولى لهذه السكة ، وطبيعة الدوافع الأمنية والعسكرية المبكرة التي دفعت الاستعمار الفرنسي نحو تبني هذا المشروع في الجنوب الغربي تحديدا؟وصولا إلى استجلاء دور شركات الامتياز الأولى في رسم المسارت السككية الأولى للتوغل الاستعماري نحو الأعماق.

المبحث الأول: مرسوم 1857 والمخطط التوجيهي.

شكلت مسألة المواصلات أحد أبرز التحديات الاستراتيجية التي أرقتالإدارة الاستعمارية منذ بدايات الاحتلال، وذلك لتنامي الحاجة لقوة عسكرية قادرة على التحرك السريع لقمع المقاومات والانتفاضات الشعبية في الجزائر ، بالمقابل اصطدمت هذه الطموحات بعقبات مالية طبيعة جغرافية قاسية حالت دون مواصلة عملية التوسع الاستيطاني .

ونظرا لكون الخط السككي هو الخيار لتلافي كل هذه المشكلات، فقد أجمعت الآراء الاستعمارية على إقامة شبكة للسكة الحديدية في الجزائر كبديل أكثر كفاءة وسرعة من طرق المواصلات البرية والبحرية التقليدية ، وهو ما مثل نقطة تحول بارزة في ميدان المواصلات والنقل البري الفرنسي في الجزائر، وسنحاول في هذا السياق تفصيل هذا الجانب بشيء من التوسع.

أولا-الجذور التاريخية لشبكة السكة الحديدية في الجزائر:

قبل الخوض في تحليل قانون 1857 الذي المؤسس لخطوط السكة الحديدية في الجزائر، حري بنا أن نرجع قليلا إلى المرحلة التي سبقت هذا التاريخ، وبالتحديد إلى المحاولات الفرنسية الأولى لإقامة شبكة الطرق والمواصلات في الجزائر.

فمنذ البدايات الأولى للاحتلال، ارتأى الفرنسون ضرورة إنشاء شبكة مواصلات تضم عدد من الطرق والجسور، وبدلا من ابتكار وتطوير مسارات جديدة، استندوا إلى الطرق والمسارات الموروثة من عهد ما قبل الاستعمار، بدعوى تقليل التكاليف والجهد والوقت، وكانت حاجة المستعمر لمثل هكذا بنى تحتية نابعة من الرغبة في السيطرة الإدارية والإقليمية ، علاوة على ذلك ساعد تطوير شبكة الطرق والمواصلات على التنمية الاقتصادية ، والهيمنة من خلال تسخير العناصر المحلية في أشغال البناء(Kebbour, 2023-2024, p. 71) .
كما تجدر الإشارة إلى أن طرق المواصلات في الجزائر قبل الاستعمار كانت توصف بأنها شبه معدومة ما أعاق أي تقدم عسكري او اقتصادي سريع بالمنطقة، وقد وصف "إميل غوتييه" وضعية المواصلات في تلكم الفترة بقوله أن : " الجزائر التركية لم يكن بها طريق واحد، ولا جسر واحد، وبالمعنى الدقيق للكلمة، لم تكن بها سيارة واحدة، إذ كان التنقل يتم عبر ظهور الحيوانات أو سيرا على الأقدام، عبر مسارات غير واضحة المعالم، تحددها حوافر الخيول ومرور المشاة" (BENAISSA CHÉRIF, 2023, p. 49).

واستجابةً للضرورات العسكرية والاقتصادية الملحة، شرعت الإدارة الاستعمارية في تشييد شبكة إقامة شبكة من الطرق والجسور في مختلف المناطق لتسهيل حركة الجيش الفرنسي، وكذلك تسهيل التبادل التجاري، وقد عرفت الجزائر عدة أنواع من الطرق الساحلية والداخلية .

ففي سنة1842،قام الماريشال بيجو بإنشاء خطوط برية تربط بين سبع مدن داخلية وهي: تلمسان، معسكر،مليانة، المدية، سطيف، قسنطينة ، قالمة، وبين سبع مدن ساحلية هي: وهران،مستغانم، تنس، شرشال،الجزائر ، سكيكدة،عنابة، وشكل الطريق البري شرقا الرابط بين قسنطينة و سكيكدة أهم المحاور التي ارتأت فرنسا إقامتها وذلك لتسهيل احتلال سكيكدة وربطها بالمناطق الساحلية و الداخلية عبر مدينتي باتنة وبسكرة(بوذراع، 2017-2018، صفحة 21).

وبحلول سنة 1850 بلغ عدد الطرق البرية حوالي5350 كلم كانت مدعمة بالعديد من الجسور التي بلغ عددها في نفس العام حوالي 80 جسرا، 22 منها شيدت بالحجارة و58 بالخشب، أما الطرق التي كانت تمر بها وديان صغيرة فقد أنشئ عليها أكثر من 3000 جسر صغير(رواحنة، 2013-2014، صفحة 71).

إلا أن الظروف المناخية القاسية والطبيعة الطوبوغرافية الوعرة أدت إلى تعطل أشغال مد الطرق نتيجة الانزلاقات ، وسيلان مياه الأمطار ، وارتفاع أسعار النقل، خاصة في المناطق الداخلية هذا من جهة(رواحنة، 2013-2014، صفحة 73)، من جهة أخرى ساهمت هذه الظروف في إصابة جنود مصلحة الهندسة العسكرية الذين كانوا قد تولوا أشغال إنجاز هذه الطرق، بأمراض كحمى المستنقعات خاصة في السهل المتيجي، وقد عبر عن ذلك حمدان بن خوجة في كتابه " المرآة" بقوله: **"إن المتيجة التي دوخت بعض الشيء ذلك الكاتب المشهور –المقصود كلوزيل-، وجعلته يحلم بأنها الأرض الموعودة، التي أراد الجنرال أن يحولها إلى جزيرة في وسط هذه القارة الواسعة بعد أن أوحت له بعدد آخر من المشاريع الوهمية، رقعة منفعية وغير صحيحة، أنها سهل لا تساوي تربته تربة غيره من سهول الإيالة، بالإضافة إلى كونه موطنا لحمى تظهر في أوقات متقطعة، فتصيب السكان وتلازم حتى المتأقلمين "**(خوجة، 2006، صفحة 46).

أعطت هذه الإخفاقات الضوء الأخضر للحكومة الفرنسية ، لإيجاد وسيلة مواصلات جديدة توفر الجهد، والوقت وهو ماتجسد في شبكة السكة الحديدية ، إذ برزت أهميتها القصوى في بلد يفقتر للطرق السريعة والقنوات المائية الصالحة للملاحة، وبسبب المناخ وحاجة السكان لنقل بضائعهم(Delavigne & autre, 1854, p. 7)، وهي معايير تنتطبق تماما على الواقع الجزائري آنذاك.

ناءً على ذلك، توقفت معظم مشاريع الطرق التقليدية مع توجه مصلحة الهندسة العسكرية نحو التخطيط للسكك الحديدية ، حيث تم توجيه كل الموارد والتمويلات نحو هذا المسار، لتتضح ملامح هذا المشروع أكثر فأكثر في عهد الإمبارطورية الثالثة –فترة حكم نابليون الثالث- بصدور مرسوم 8 أفريل 1857 الذي نظم فعليا مشروع السكة الحديدية في الجزائر ، وهو ما سنفصله لاحقا.

ثانيا-الإرهاصات الأولى لمشاريع السكة الحديدية في الجزائر:

في سياق المساعي الحثيثة لإشاء شبكة للسكة الحديدية في الجزائر ، تقدم العديد من المهتمين بهذا الموضوع من سياسيين، واقتصاديين، معسكريين بمجموعة من المخططات والمشاريع الأولية ، جسدت أفكارهم، ورؤاهم، حول إقامة خطوط للسكة الحديدية بالجزائر، وفيما يلي استعراض لتلك المبادرات ، التي كانت بإيعاز من قبل السانسيمونيين من جهة و بعض المستثمرين الرأسماليين من جهة أخرى:

1-المنظور السان سيموني لمشروع السكة الحديدية:

يعد التيار السان سيمونيSaint-Simonies، أول من درح فكرة تشييد شبكة للسكة الحديدية في الجزائر(حوحو، 2021، صفحة 655)، وتعود صلة هذا التيار بالمشروع غلى أفكار مؤسسه "سان سيمون" وأتباعه الذين شاركوا في المناقشات التي كانت حول مستقبل المستعمرة، ونشروا آراءهم في عدة دوريات مثل" Le Journal des D ébats".

ومع تأسيس اللجنة العلمية الجزائرية سنة 1837، عكف عدد من الباحثين المنتمين إلى هذا التيار على تجميع عدد من الأعمال الفنية والعلمية، والتي نشرت ما بين 1844-1867 في سلسلة " الاستكشاف العلمي للجزائر"، والتي تضمنت أفكارهم وتصوراتهم بشأن كل مايتعلق بالجزائر من مشاريع وثروات وغيرها(Rahmoun, 2016, pp. 3-4).

وعند تتبع تاريخ هذا التيار في الجزائر ، نجد ارتباطا بين فكره والآلة العسكرية الاستعمارية، حيث برز العديد من العسكريين الفرنسيين السانسيمونيين ذوي توجهات استراتيجية خطيرة، أمثال الدوق دومال(Duc d'Aumale) ،والجنرال بيدو(Bedeau)، الذان لعبا دورامحوريا في رسم السياسة الفرنسية بالجزائر، خاصة في أبعادها الاقتصادية والاجتماعية، من خلال تولي مختلف مشاريع العمران، من بناء المدارس ،والطرق إلى إقامة السكك الحديدية (بيبي وبلعالية، 2022، صفحة 69).

وقد أشار محمد رحمون إلى الدور الريادي لهذا التيار في تطوير قطاعي السكة الحديدية والنقل البحري في الجزائر، ولم يقتصر اهتمامهم على المواصلات فحسب، بل امتد ليشمل قطاع التعدين وتطوير الزراعة ، إلى جانب دعم مشاريع استكشاف الموارد المعدنية في الجزائر (Rahmoun, 2016, p. 5).

إن انخراط هذا التيار في مختلف المشاريع السوسيو-اقتصادية كان يستهدف في جوهره تعزيز الوجود الفرنسي وتحقيق الغايات الكولونيالية، وسواء كان دعاة هذا الفكر من العسكريين أو المبشرين أو أصحاب رؤوس أموال، فقد انصب جهدهم على دعم مشروع فرنسا الاستعماري من خلال تغيير كلي وجذري للبنية التحتية، وإعادة تهيئتها وفقا لمتطلبات الاستيطان ، بما لا يدع مجالا للشك أن اقتراحهم لمد السكة الحديدية في الجزائر كان بهدف التمكين للاستعمار وتسيير شؤون الكولون.

2-المبادرات الاستثمارية لسكك الحديد في الجزائر:

ارتبطت المشاريع الاستثمارية بالتيار الساسيموني، عبر العديد من الأتباع ، الذين سعو إلى الحصول على فرص لاستثمار أموالهم في مشاريع مربحة كمشروع الخط الحديدي بالجزائر، وهو ما تجسد في أعمال "Talabot Paulin "، حول السكك الحديدية المرتبطة بالصناعة الاستخراجية، والذي حقق نجاحا سنة 1860، والذي مثل نموذجا للمؤسسة الاستثمارية الاستعمارية الناجحة(حوحو، 2021، صفحة 657)، ممهدا الطريق لمشاريع عديدة بخصوص شبكة السكة الحديدية في الجزائر، ومن أمثلة هذه المشاريع مايلي:

أ-مشروع"دي ريدون" و"ليشلين" (M. de Redonو Lichlin):

سجل التاريخ عام 1844 أول مقترح استثماري أوروبي للسكك الحديدية قدمه السيد دي ريدون(**M. de Redon**)، والذي ركز على ربط الجزائر العاصمة بالبليدة لبليدة، عبر سفوح جبال الأطلس، تبعه السيد "بيارون دي موندسير"-وهو مهندس مدني عن الخدمات البلدية في الجزائر العاصمة-، بمسارا مختلف، وبعد ذلك آلت الدراسات إلى السيد "دي كيرفيغوين" ، الذي تقدم بطلب للحصول على امتياز تنفيذ المشروع مع ضمان فائدة بنسبة5(**Hamel, 1885, p. 10**)%.

وقد استند اختيار هذا المسار (الجزائر- البليدة) إلى اعتبارات استراتيجية دقيقة ،فالمنطقة غنية وخصبة، وتتوفر على مساحات شاسعة من الأراضي الصالحة للنشاط الفلاحي، إلى جانب كثافتها العمرانية الجاذبة للمستوطنين ، كما وتعد من أنسب المناطق تحصينا من الناحية العسكرية، ما جعل منها قاعدة انطلاق مركزية للجيش الفرنسي للتوغل نحو الغرب، مع ضمان حماية المناطق الواقعة على طول هذا الخط(حوحو، 2021، صفحة 658).

ج-مشروع "اوجين ولاكروا فريديريك" (Lacroix Eugene و Frederic):

في شرق البلاد اقترح السيدان "فريديريك" (**Frederic**)و "أوجين لاكروا"(**Lacroix Eugene**) ، مشروع سكة حديد يربط "ستورا" و"فيليبفيل" بمدينة "قسنطينة"، وأرفقا به مشروعا لتطوير ميناء "ستورا"، وقدرت التكلفة الإجمالية بـ 44 مليون فرنك مع ضمان فائدة بنسبة50%، مع امتيازات عقارية تشمل الأراضي الواقعة بالقرب من الميناء وعلى طول الخط المقترح للسكة (**Hamel, 1885, p. 11**).

بالمقابل شهدت مدينة تحركا مماثلا من قبل السيد قاربي**M.Garbé** ، الذي اقترح مشروعا خاصا يربط مدينة "وهران" بـ "لهيليل" إلى غاية مستغانم، مع دراسة تكميلية تشمل تلمسان، وكانت الامتيازات المطالب بها لقاء هذا المشروع هي نفسها امتيازات السيد لاكروا، والتي هي ضمان فائدة بـ 5%، إلى جانب منح الإقطاعات الواقعة علة طول الخط، بالإضافة إلى إنشاء مستودعات لهذه الخطوط ،خاصة بتلمسان(بوذراع، 2017-2018، صفحة 25).

د-مشروع "ور انييه" Warnier:

وعلى أثر تلك المقترحات، تقدم السيد "وارنييه" وشركاؤه (ورانك، ماكارثي، وسيريوليه) عام 1854 بطلب طموح لنيل امتياز شبكة متكاملة تربط الجزائر بوهران ، و عمورة بقسنطينة، ومن قسنطينة إلى فيليبفيل وتتضح الأهمية الجغرافية لمشروع وارنييه من خلال الأقاليم التي كان يعتزم تغطيتها، والتي هي:

-**عمالة وهران خط الغرب:** يربط مدينة الجزائر-وهران عبر ميزونكاري(الحراش حاليا)، بوفاريك،البليدة، ليتجه غربا نحو عمورة،القنطرة، الشلف، غيليزان،لهيليل (يلل حاليا)، تليلات،وهران، مع خط منعزل يربط تلمسان- معسكر، وأخر فرعي بين مستغانم وتنس.

- **عمالة قسنطينة خط شرق:** استهدف الربط بين قسنطينة وفيليبفيل(سكيكدة حاليا) وبونة(عنابة)، هبر مسارات تخترق وديان بومرزوق ومجاز عمار قاطعا سكيكدة عبر جامباز (عزابة)، وصولا إلى بونة(**Hamel, 1885, pp. 10-11**).

وكان هذا المشروع ، لقاء ضمان الفائدة بنسبة5%، إلى جانب امتيازات منح الأراضي الواقعة على طول الخط للمستثمرين في إنجازه، فخلال سنة 1854م تم منح أراضي تيبازة ثم أراضي وادي دكري، لرجال الأعمال بشرط إنشاء قرى هناك، لكن النتائج لم تكن كما هو متوقع(**Piquet, 1914, p. 156**).

وعلى الرغم من زخم هذه المشاريع ظلت المشاورات والمناقشات بين المستثمرين أصحاب تلك المشاريع و وزارة الحربية والمستعمرات، بخصوص الامتيازات والفوائد على حالها إلى غاية 1856م، دون أن يكون هناك قرار رسمي من قبل الإمبراطور، لتقنين فكرة مشروع السكة الحديدية في الجزائر، ورغم إدراك مختلف الوزارات (وزارة الزراعة وزارة التجارة والأشغال العمومية وزارية الحربية)، لأهمية المشروع في تحقيق التنمية لباقي القطاعات(بوذراع، **2017-2018**، صفحة **28**).

ثالثاً- التأطير القانوني للمشروع: مرسوم 8 أفريل 1857

-1-سياق صدور المرسوم:

تُوّجت المراسلات والتقارير المرفوعة للقيادة الفرنسية، بصدور القرار التاريخي لتقنين شبكة السكك الحديدية في 8 أفريل 1857.،وجاء هذا القرار استجابة لتقرير رفعه وزير الحرب نهاية عام 1856 ، والذي عرض فيه برنامج خطوط السكة الحديدية التي ستنفذها الشركات الفرنسية خلال عام 1857م، تحدث السيد روهر وزير الأشغال العامة، عن خطوط السكة الحديدية التي تم منحها في الشمال(**Bernard, 1913, p. 8**) .

وبناءً على هذه المعطيات، صادق الإمبراطور على تقرير الماريشال "فايون" الذي رسم المعالم الهيكلية للشبكة الجزائرية وحدد معاييرها الفنية ، لكنه لم يكن إلا وعودا شكلية للرأي العام

الأوروبي، لتبادر الحكومة سنة 1858م ،استئناف الأعمال المتعلقة بخط البليدة –الجزائر دون انتظار الرخصة لذلك(حوحو، 2021، صفحة 664).

-2- المضمون والقرارات السيادية:

عُرف مرسوم 1857 بـ"قرار التصنيف"، لأنه وضع تصنيفاً تراتبياً للمشاريع وفقاً لإمكاناتها المادية وتقديراتها الفنية ،. وقد تضمن القرار ملامح شبكة وطنية تتألف من:

-خط محوري موازي للساحل، يربط بين عمالات الجزائر ووهران، ويصل بين المدن الرئيسية في الشرق بين الجزائر وقسنطينة وفي الغرب بين الجزائر ووهران ويتفرع إلى تلمسان عن طريق سيدي بلعباس.

- خطوط عرضية تنطلق من الموانئ الكبرى على طول الساحل لتتصل بالخط المحوري لتربط عنابة وسكيكدة وقسنطينة ثم بجاية وسطيف وتنس والشلف، مستغانم وأرزيو-غليزان لتسهيل ربط الأقاليم(هواري وطاعة، 2025، صفحة 337).

ومع حلول عام 1860، صدر الترخيص العملي للشروع في إنجاز ثلاث خطوط عادية، الأول في الشرق بين فيليبفيل وقسنطينة يمتد على طول 87 كلم، والثاني في الوسط يربط بين الجزائر والبليدة يمتد على طول51 كلم، وفي الغرب خط يربط بين وهران وسانت دنيس دوسيق يمتد على طول 52 كلم(حوحو، 2021، صفحة 664).

وقد تزامن هذا التحرك مع دخول "شركة باريس- ليون" الاستثمارية على الخط ، حيث نالت امتياز بناء خط حديدي بين الجزائر –وهران وآخر بين سكيكدة –قسنطينة سنة 1862م، وقد استعان الحاكم راندون بالجنود والمحكوم عليهم في أشغال الإنجاز(بن أشنهو، 1979، الصفحات 105-106).

وإننا لنتساءل استنادا إلى ما أوردناه، عن سبب منح هذا الامتياز الضخم للشركة الباريسية ليون –باريس بالتحديد دون غيرها من الشركات، إذا ما أخذنا بعين الاعتبار أن هناك العديد من المستثمرين وأصحاب رؤوس الأموال الأجانب الذين كانوا وراء المشاريع الأولية لخطوط السكة الحديدة في الجزائر؟

والجواب على ذلك أن التوجه الفرنسي يرمي إلى حصر كل العائدات والإيرادات من وراء هذا المشروع في يد مؤسسة مركزية تابعة للميتروبول، فالسلطة الاستعمارية أرادت ضمان عودة كافة الفوائد المالية والامتيازات

العقارية إلى المركز الفرنسي، بعيداً عن تشتت الاستثمارات أو إشراك عناصر قد تضعف العائد المباشر على الخزينة الفرنسية.

3-تنظيم وتوسيع الشبكة:

دخل تنظيم السكك الحديدية مرحلة جديدة بعد عام 1862، استناداً إلى سلسلة من القوانين والتشريعات الصادرة في جويلية 1862 وماي 1874، وكانت الصحراء ضمن اهتمامات فرنسا لربط المناطق التلية بالجنوبية، وحتى سنة 1879 أخذت خطوط السكة الحديدية تشمل العديد من المناطق وأصبحت هناك خطوط فرعية للخطوط الرئيسية وذلك بحكم متطلبات الاستيطان، وتزايد عدد المستوطنين، والجدول الموالي يوضح لنا أبرز خطوط السكة الحديدية في الجزائر وسنوات إنجازها(سعودي، 2025، صفحة 112):

الخط	سنة الانجاز	الطول (بكلم)
الجزائر-الأربعاء-تابلاط-سور الغزلان-سيدي عيسى	1879	181
الجزائر–تمنراست-عين قزام	1864	2335
طريق الزيانيين-المرسى الكبير-وهران-عين تيموشنت-تلمسان	1864	147
سكيكدة-قسنطينة-باتنة-بسكرة-لمغير-تقرت-حاسي مسعود-عين أمناس-إليزي-جانت	1864	2120
بوفاريك-موز اية- عين الدفلة-الشلف-واد رهيو-غليزان-وادي تليلات-وهران		384
الجزائر-الدار البضاء-الرغاية-بودواو-ثنية-الأخضرية-البويرة-برج بوعريريج-سطيف-قسنطينة	1864-1870	481
بجاية-أوقاس-تيشي-سوق الاثنين-خراطة-عموشة-سطيف	1879	138

4-التطور التشريعي والهيكلي للشبكة:

جاء **قانون الثامن من أوت 1881** ليمثل مرحلة مفصلية بعد منح "الشركة الفرنسية الجزائرية" امتيازات لإنشاء خطوط إضافية؛ حيث استهدف هذا القانون تحقيق التكامل الهيكلي عبر ربط المحاور الفرعية بالخطوط الرئيسية.

وشهدت الفترة الممتدة من عام 1898 وحتى 1910 تحولات إدارية ومالية هامة، فبموجب قانون المالية لعام 1900، منح المستوطنون ميزانية مراقبة المستعمر وسكة الحديد،وخلال سنة 1904 منح وزير الأشغال

العمومية سلطة استغلال سكك الحديد، وحتى سنة 1907 تمت المصادقة على الخطوط الإضافية لتوسع شبكة السكة(بوذراع، 2017-2018، الصفحات 89-90).

ومع حلول عشرينيات القرن العشرين، بلغت الشبكة السكة الحديدة تتطوراً أكثر بتعدد خطوطها، التي ربطت مختلف مناطق البلاد من الشمال إلى الجنوب، ومن الشرق إلى الغرب ، ففي 21 ديسمبر 1921 بغلت السكك الحديدية3.715 كم تمت إضافة125 كلم شبكة محلية، و386 شبكة ترامواي، وكان التوجه لربط السكة الحديدية في الداخل الجزائر مع بلدان الجوار(سعودي، 2025، صفحة 112).

المبحث الثاني: الدو افع الأمنية والعسكرية المبكرة.

مما لاشك فيه أن فرنسا كانت ترتئي من فكرة إقامتها لشبكة السكة الحديدية في الجزائر، إحداث نوع من التجديد في الإستراتيجية العسكرية، التي كانت ومنذ بدايات الاحتلال قائمة على التنقل عن طريق الطرق البرية والبحرية والتي كانت تكلف الكثير من الجهد والوقت.

لقد ألحت التقارير الفرنسية على ضرورة امتلاك خطوط حديدية لتسهيل نقل الوحدات والعتاد نحو المناطق الداخلية

فالإدارة الفرنسية لطالما طالبت بوضع خط للشكة الحديدية لتسهيل انتقال وحداتها العسكرية وعتادها نحو مناطق أخرى داخل الجزائر ، ومنها تحديدا تلك المناطق الساخنة التي كانت تشهد انتفاضات وحركات للمقاومة، كما أن هذه الشبكة من شأنها أن تتيح شرعة في عملية الشحن والوصول نحو مناطق الثورات وقمعها(حوحو، 2021، صفحة 656).

وفي هذا السياق، أكد نقيب الفرقة السادسة عشر مشاة لجيش شمال إفريقيا فريتش(R.G.Frisch) على الوظيفة الحيوية للسكة الحديدية بقوله: **" إن سكة الحديد هي ما تحتاج إليه الجيوش والأساطيل دائما فهي وسيلة ورمزومحرك قوة قياسي وأداة للسيطرة والغزو"** **(Frisch, p. 183)**.

وبالفعل، برز الأثر العسكري للسكة الحديدية بوضوح خلال انتفاضة عام 1871، حيث مكنت من انتقال أولى القوات للمنطقة وإخماد الانتفاضة ،أين استخدم أول خط سكة حديدية في الجزائر وهو خط سكة حديد الجزائر –وهران لنقل القوات قبل افتتاحه للجمهور(**L'Algérie, p. 315**).

إضافة إلى ذلك، مثلت السكك الحديدية إستراتيجية مثلى للتوغل نحو الجنوب، حيث كانت منطقة الواحات تمثل عمقاً استراتيجياً للمقاومين الجزائريين وملاذاً آمناً لتجديد نشاطهم من جهة، وكذلك للسند والدعم الذي يحظى به الثوار في تلكم المنطقة والذي كان مصدر قلق وتوتر لفرنسا من جهة أخرى، لأن الثورات التي كانت تندلع في الشمال تجد في الجنوب دعما لتجديدها(بوعزيز، 2004، صفحة 778)، فالصحراء لم تخلوا من المقاومين أمثال: بومرزاق وسي موسى بوحمار الدرقاوي الذين لقوا الدعم من سكان الجنوب،وبالتالي كان لابد من إيجاد وسيلة تتيح تنقل الوحدات العسكرية بسرعة لقمع المجاهدين وحركة المقاومة في المنطقة.

وانطلاقاً من عقيدة التوسع الشامل، ربطت الإدارة الاستعمارية بسط نفوذها بخلق ديناميكية عسكرية تتجاوز العقبات الجغرافية للوصول إلى الجنوب الجزائري، من خلال إقامة مخططات وخرائط طوبوغرافية تبين من خلالها سلسلة الخطوط الحديدية التي ستقيمها في الجزائر والتي تمتد نحو الجنوب، والتي من شأنها أن تضمن التوسع والتوغل السريع لقوات الاحتلال الفرنسي نحو الداخل، **"فقد كان الطريق الحديدي من بين جميع وسائل الاستعمار، هو الأكثر قوة وسرعة وأمانا. كما أن فكرة مشروع سكة الحديد من شأنه أن يغير وجه الجزائر بالكامل في غضون سنوات قليلة، كونها –أي سكة الحديد-بمثابة غزو ثان ونهائي للأراضي لصالح الاستعمار"**(Delavigne & autre, 1854, pp. 6-8) .

وتعزز هذا التوجه بالدراسات التي قدمها "بول ديلافين" و"أوسكار ماك كارتي" وغيرهم، حيث نظروا لمشروع الخط المركزي للتل كأداة هجومية ودفاعية من خلال التوسع وفرض السيطرة على العديد من المناطق داخل الجزائر من جهة وحماية مصالح الاستعمار من جهة أخرى" ... **فاستخدام قوة البخار في النقل البري لم يستنفذ بعد إمكانيته كأداة للدفاع والهجوم، ومن منظور عسكري بحت، يجب تصميم خط السكة الحديدية ككل بحيث يخدم بأقصى قدر ممكن الخدمات العسكرية المتوقعة منه، ليس ضد الشعوب الأصلية، التي لا تتطلب حروبها مثل هذه الموارد، بل ضد القوات النظامية والمنضبطة التي قد توجهها قوة أوروبية ما ضد مستوطناتنا.."** (Delavigne & autre, 1854, p. 25).

ويظهر الدافع العسكري جلياً في تقرير الماريشال "سول" المرفوع للملك "لويس فيليب"حول أهداف التوسع جنوبا والذي جاء فيه: **" إن الصحراء الجزائرية أو بعبارة أخرى كل المناطق الواقعة جنوب التل الجزائري يجب أن تشكل نوعا ثالثا من المناطق الإدارية، إذ لا يمكن توظيف الأوروبيين في هذه المناطق، وحتى الجيش لا يدخلها إلا بصعوبة متقاطعة إما لإقرار الأمن أو التهيئة للظروف التجارية التي ستفتح لنا طرقا هامة نحو إفريقيا السوداء".**

ومن هنا، كان مد الخطوط الحديدية نحو الصحراء نابعاً من رؤية أمنية لحماية المصالح الفرنسية القارية (مريوش، دت، صفحة 119)، وتسهيل حركة القوافل العسكرية للقضاء على بؤر المقاومة،، منه إلى تحقيق نوع من الترابط والاتصال بين المراكز الاستعمارية لها على المستوى المحلي والدولي، وبينها وبين مستعمراتها على المستوى القاري(دين، 2025، صفحة 269).

لقد أدرك الاحتلال أن السيطرة الفعلية لا تتحقق بالقوة العسكرية المجردة فحسب، بل بتكاملها مع الهندسة العسكرية التي تضمن دمج الشمال بالجنوب، وخلق مستعمرة تمتد جذورها من شمال إفريقيا إلى جنوب الصحراء، وربط مستعمراتها بغرب إفريقيا وجنوب الصحراء مع شمالها خصوصا في إقليم توات(طهيري و بن شرقي، 2023، صفحة 511).

المبحث الثالث: شركات الامتياز الأولى

لطالما اقترنت الطموحات الفرنسية في الجزائر بفرض الهيمنة الاقتصادية والسياسية الشاملة، فالإدارة الاستعمارية ومنذ بدايات الاحتلال بل وحتى سنوات سابقة لذلك كانت قد راهنت على ضرورة تحقيق التفوق الاقتصادي في كل مستعمرة تحتلها وهو ما ينطبق على الجزائر.

وقد ارتكز مشروع السكك الحديدية على دوافع اقتصادية عميقة سبقت حتى قرار الإنشاء الرسمي عام 1857، فمنذ البدايات الأولى للإحتلال الفرنسي للجزائر حيث كان التوسع العسكري والاستغلال الاقتصادي قائما علىإقامة شبكة المواصلات التي من شأنها تسهيل ذلك هذا من جهة، من جهة أخرى كان الفضل في رسم المسارات الأولى لخط السكة الحديدية نحو الجنوب الغربي يعود لشركات الامتياز وعلى رأسها شركة الغرب الجزائري.

1-الرأسمال الفرنسي ونظام الامتياز:

فتح مرسوم 1857 آفاقاً واسعة أمام الرأسمالية الفرنسية والمستثمرين الخواص للإشراف على البنية التحتية في الجزائر؛ وبحسب دوفال في كتابه كيف أن هذا القانون فتح الباب أمام الرأسمال الفرنسي للوصول لمختلف الأراضي ومد خطوط السكة الحديدية فيها ، يقول: **"مرسوم 8 أفريلسبكة تشمل في سبكتها جميع الأراضي الحالية التي يمكن الوصول إليها بسهولة للاستعمار....فروع متعامدة في البحر المتوسط إلى البحر المركزي وخدمة الأحوض الرئيسية، ثلاثة فروع للخط الواحد لكل مقطع أو منطقة يتم منحه فورا للشركات"(Jules, 1877,, p. 23) .**

2- الترتيب الزمني لشركات الامتياز ودورها الهيكلي:

كان لرأس المال الفرنسي والأوروبي دور في ظهور شركات الإمتياز الأولى ، التي تولت الإشراف على أشغال إنجاز خطوط السكة الحديدية في الزائر، وتوزعت المهام بينها وفق التسلسل الزمني التالي:

أ- شركة باريس- ليون- ميديتراني (P.L.M) - سنة 1863:

تعود ملكية هذه الرشكة إلى أكبر المستثمرين ورجال الأعمال الإخوة "تالابو"، وقد تمكنوا بفضل مؤهلاتهم ومايحزونه من رؤوس أموال من تنفيذ كل المشاريع الموكلة إليهم، ومنها أشغال السكك الحديدية **(جوليان، 2007، صفحة 708)**.

منحت هذه الشركة سنة 1868 امتياز الخط الرابط بين غيليزان ووهران ، وفي سنة 1870 أنجزت الخط الرابط بين الجزائر العاصمة ووهران،إلى جانب خط من بون إلى عين مكره ، والذي بني وفقا لمرسوم1863 كامتداد لخط السكة الحديدي الجزئي لمناجم كاريساس**(Poggi, 1931, p. 35)** .

ج- الشركة الشرقية الجزائرية (L'Est Algérien) - سنة 1867:

كانت تملك هذه الشركة امتياز الخطوط المحلية (من قسنطينة إلى سطيف، ومن الجزائر العاصمة إلى منرفيل)،وكانت الإيرادات الثابة على كيلومتر واحد بنسبة 6 بالمائة،و5 بالمائة شاملة للاستهلاك، للخطوط الممنوحة منذ عام 1880 ، وبلغ سعر الإيرادات للخطوط البالغ طولها532 كيلومترا، 11000 فرنك،لينخض إلى 5000 فرنك سنة 1884**(Mauroy, 1852, p. 19)** .

د- شركة "بونة- قالمة" (Bône-Guelma) - سنة 1875:

تأسست في باريس سنة 1864، تعرف باسم "شركة البناء باثنيول" ،كانت ترمي لاستغلال الخطوط السككية الممتدة من الجزائر إلى تونس،منحت سنة 1874 امتياز الاشراف على خطوط السكة بمقاطعة قسنطينة، لتشرف على الخط الرابط بين بونة قالمة الممتد على طول 88 كلم، والذي دخل حيز الاستغلال سنة1877 **(Mauroy، 1852، الصفحات 18-19)**.

هـ-شركة الغرب الجزائري (Ouest Algérien) - سنة 1881:

حصلت هذه الشركة سنة1874 على امتياز خط المصلحة المحلية من "تليلا" إلى "سيدي بلعباس"، بضمان من ولاية وهران بقيمة 6 بالمائة،وبموجب قانون 1881 أدرج هذا الخط ضمن شبكة السكة الحديدية العامة،، وساهمت امتيازات لاحقة في توسيع شبكة غرب الجزائر

إلى368كيلومترا،وفي سنتي 1882رو1885 حصلت على امتياز إنجاز خطي لاسانيا-تيموشنت، وطابية –تلمسان(Mauroy, 1852, p. 19) .

و-شركة السكة الفرنسية الجزائرية:

تأسست في فيفري1873،برأسمال قدرت قيمته بـ8ملايين فرنك فرنسي،وبتاريخ1885 منحت امتياز الخط الرابط بين مستغانم وتيارت، مرورا بمنطقة عين تدلس، ووادي ميناء،بموجب اتفاق بين شركة غرب الجزائر و ووزير الأشغال العامة منحت امتياز الخط الممتد من طابيه إلى تلمسان مرورا بلامورسيير (Poggi، 1931، صفحة 55).

3-شركة الغرب الجزائري ورسم المسار السككي نحو الجنوب:

برزت هذه الشركة كفاعل أساسي بعد حصولها على عقد امتياز عام 1884 لإنجاز الخط الرابط بين محطة "تليلات" بالجزائر العاصمة بخط وهران إلى سيدي بلعباس(Poggi, 1931, p. 39) .

كما نالت الشركة امتيازاً آخر عام 1886 لمد خط "البليدة- البرواقية، وبعد سنوات تم تمديد هذا الخط ليصل إلى الجلفة(Bernard, 1913, p. 330) ،هذا وتحصلت على امتياز آخر بإنشاء خط السانية وعين تيموشنت، لكن تم تغيير هذا الخط من تيموشنت إلى تلمسان مراعاة للمصلحة المحلية(Poggi, 1931, p. 54) .

ومن خلال هذه الامتيازات المتعددة، نجحت الشركة في شق شبكة معقدة من الخطوط الرئيسية والفرعية ، للتوغل نحو الجنوب والتي سنأتي على ذكرها في الفصل الموالي.

ومن خلال هذه الامتيازات المتعددة، نجحت الشركة في شق شبكة معقدة من الخطوط الرئيسية والفرعية ، للتوغل نحو الجنوب والتي سنأتي على ذكرها في الفصل الموالي.

استنتاج جزئي:

بناءً على ما تم استعراضه في هذا الفصل، الذي تناول المخططات التأسيسية لمشاريع السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر ما بين عامي 1847 و1880، يمكننا استخلاص النتائج التالية:

-تضرب الجذور الأولى لمشروع السكك الحديدية في الجزائر إلى مرحلة ما قبل عام 1857، وتحديداً مع بدايات الاحتلال حينما اصطدمت مشاريع شق الطرق التقليدية بعقبات طبيعية واقتصادية جمة ، الأمر الذي دعى إلى إيجاد طرق مواصلات سهلة وسريعة ليقع الخيار على سكك الحديد ، وكانت المحاولات الأولى عبارة عن مشاريع أولية ودراسات من قبل مهندسين ورجال أعمال امتدت من1844 وحت 1857م.

- صدر القرار الإمبراطوري في 8 أفريل 1857 ليضع الإطار القانوني للمشروع عبر تحديد ثلاثة خطوط رئيسية ، ثم تواصلت بعدها المحاولات لتجسيد المشروع فعليا على أرض الواقع وكان ذلك سنة 1862 من خلال منح شركة باريس-ليون امتياز إنجاز هذه الخطوط الجديدية، وبدءا من هذا التاريخ أخذت خطوط السكة الحديدية تتزايد وتتطور ما استدعى تنظيمها وفقا لقرار 1874 ، وأخذت هذه الخطوط في تزايد سنة 1879م خاصة بعد أن تم إضافة خطوط أخرى فرعية تلبية لمتطلبات الاستيطان .

-من ا لأهمية بمكان فهم البعد الاستعماري الفرنسي من وراء عملية الغزو، والذي يتضح أساسا في الرغبة في بسط النفوذ والتوسع في المقام الأول، وهو ما ينطبق على مشروع السكة الحديدية في الجزائر ذات البعد التوسعي الاستعماري العسكري، الرامي إلى التوغل نحو الداخل وقمع حركة المقاومة الشعبية التي امتدت من الشمال نحو الجنوب من جهة، إلى جانب تسهيل تنقل الوحدات العسكرية عدة وعتدا وضمان وصولها في أقصر وقت ممكن من جهة أخرى، ناهيك عن البعد الأمني الاستراتيجي في كونها تضمن الحماية وتعتبر مراكز عسكرية متنقلة من منطقة إلى أخرى ، فبقدر ما وجدت لأجل البضائع والسلع بقدر ماوجدت لنقل الجنود الفرنسيين أيضا.

-شهدت الشبكة الحديدية تطوراً مطرداً وفقاً لبوصلة المصالح الكولونيالية، وبفضل الدور الذي لعبته شركات الامتياز الأولى، وفي مقدمتها "شركة الغرب الجزائري" خلال الفترة الممتدة من 1857 إلى 1930. إذ تولت هذه الشركات مهمة شق المسارات وفروعها في منطقة الجنوب الغربي، والتي تطورت أكثر وامتدت نحو أقصى الجنوب الجزائري لتصل إلى العمق الأفريقي في استراتيجية جديدة لإقامة خطسكي يشق رمال الصحراء ويصل مستعمرات فرنسا في الغرب الأفريقي بالمركز باريس، و هوما سنأي على التفصيل والتوسع فيه في الفصل الموالي.



الفصل الثاني:

السكة الحديدية بالجنوب الغربي الجزائري: واقع الاستيطان والاستغلال

(1880-1930).

المبحث الأول: دوافع التغلغل السككي الفرنسي في الجنوب الغربي.

المبحث الثاني: التطورالكرونولوجي والهندسي لخطوط السكة بالجنوب الغربي(1881-1917).

المبحث الثالث: الأبعاد الاقتصادية والتحولات المجالية للخط الحديدي بالجنوب الغربي.

.

تجسدت الغايات الاستراتيجية للإدارة الفرنسية في مشروع السكك الحديدية بالجزائر من خلا الإصرار على التغلغل نحو الأقاليم الداخلية وصولاً إلى الصحراء الكبرى ، التي باتت تشكل حلقة وصل جوهرية في المشروع السككي الفرنسي بالجزائر ،وقد أضحى هذا التوسع نحو الجنوب حلما استراتيجيا فيه السلطات الاستعمارية كل العقبات الجغرافية والتكاليف المالية، إيماناً منها بأن إحكام السيطرة على هذه الأصقاع لن يتأتى إلا عبر مد شريان حديدي يربط الساحل المتوسطي بالعمق الصحراوي، متخذاً من منطقة الجنوب الغربي محوراً أساسياً لهذا العبور.

ومع نهاية القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين، لم يعد المشروع السككي في الجنوب الغربي مجرد انعكاس لآمال فرنسا وتوقعاتها في المنطقة فحسب، بل صار تعبيراً حياً عن تطور العقيدة الاستعمارية،التي اعتبرت هذا المشروع بابا مفتوحا لفرنسا نحو أعماق أفريقيا الغربية، فهو لم يكن قط مشروعا اقتصاديا بحتا بقدر ما كان مشروعا جيوساسي واستراتيجي متكامل الهدف منه إحكام القبضة على التخوم الصحراوية.

بناءً على هذه الرؤية، يسعى هذا الفصل إلى تقديم مقاربة تحليلية للمشروع السككي في الجنوب الغربي عبر زوايا متعددة، نبدئها بتقديم قراءة تحليلية لعوامل التوجه الفرنسي السككي بالجنوب الغربي الجزائري، منه إلى تتبع تطور الخط الحديدي الفرنسي بالمنطقة كرونولوجيا وهندسيا،وصولا إلى تسليط الضوء على الأبعاد الاقتصادية والتحولات المجالية والجيواستراتيجية التي أحدثها هذا الخط في بنية الجنوب الغربي الجزائري.

المبحث الأول:دو افع التغلغل السككي الفرنسي في الجنوب الغربي.

اندرج المخطط السككي الفرنسي في الجنوب الغربي ضمن استراتيجية توسعية كبرى ، استهدفت في جوهرها اختراق ا أعماق الصحراوية وفرض السيطرة المطلقة عليها، ، وبالتالي كان الخط الحديدي الذي سيمتد من الشمال نحو الغرب والجنوب الغربي جزءاً من مخطط تمهيدي لاحتلال الصحراء الجزائرية، منها إلى ربط مستعمرات فرنسا في إفريقيا الغربية بالميتروبول من خلال شبكة من السكك الحديدية، وقد تعددت الدوافع والعوامل التي جعلت فرنسا تفكر في إنشاء سكة حديدية بمنطقة الجنوب الغربي الحزائري، بين دوافع عسكرية وأمنية، وأخرى سياسية إستراتيجية، منها إلى الدوافع الاقتصادية والتغلغل السلمي .

أولا-الهاجس الأمني والعسكري:

شكل البعد الأمني والعسكري المحرك الأساسي لتوجه الإدارة الاستعمارية نحو تمديد شبكة السكك الحديدية في الجنوب الغربي ، خاصة إذا أخذنا بعين الاعتبار الوضع الأمني والعسكري بالمنطقة خلال تلكم الفترة، وتوضيحا لهذا الجانب أكثر فيما يلي أبرز الأسباب التي جعلت فرنسا مدفوعة أمنيا وعسكريا لبناء الخط الحديدي بالمنطقة:

1-القضاء على المقاومة الشعبية بالمنطقة:

لم يتوقف زخم المقاومة الشعبية بخمود نيرانها في الشمال، بل استمر متقداً في الجنوب الغربي ومناطق الواحات التي تحولت إلى ملاذات آمنة للثوار الفارين من الشمال، حيث وجدوا الدعم والتأييد لمواصلة جهادهم، ناهيك عن تلك المقاومات التي عرفها الجنوب الغربي والتي كانت امتدادا لمقاومات عديدة في إقليم الغرب والتي كانت حسب أبو القاسم سعد الله **"اوسع انتشارا وأكثر استمرارية حتى من حركة الأميرفقد انطلقت منذ 1830 واستمرت إلى ما بعد 1847"**(سعد الله ج1، 1992، صفحة 170).

وفي هذا السياق، مثلت حركة الأمير عبد القادر الجزائري الرمز الأبرز للمقاومة، مما جعلها العائق الأكبر أمام الأطماع الفرنسية،التي راحت تبذل كل الأساليب من أجل القضاء على مقاومته، ولما كان المشروع السككي الفرنسي بالجنوب طريقا لقمع حركة المقاومة بالمنطقة ، فإن الإدارة الاستعمارية لم تدخر

أي جهد في سبيل القضاء عليها، أين سخرت هذه الخطوط لنقل القوات والعتاد العسكري من الشمال نحو الغرب والجنوب الغربي لأجل التصدي لهؤلاء الثوار أمثال الأمير عبد القادر، هذا الأخير الذي بدأت مقاومته تتراجع بدأً من سنة 1843م بعدما تأثرت مدينته المتنقلة "الزمالة" التي تتكون من 30000 شخص بأعالي الشلف،فمنذ شهر ماي حتى شهر نوفمبر1843 لم تسمح السلطات الفرنسية للأمير بالراحة عبر ملاحقته اليومية، مادفعهللإنتقال من الشرق إلى الغرب ثم إلى الجنوب أين استقبل من قبل الأنقاد و"بني زناسن " بالساحل(حجازي، 2018، صفحة 77).

ولم يقتصر القمع الفرنسي على حركة الأمير وحده، بل امتد ليشمل كافة بؤر المقاومة في الغرب والجنوب الغربي، فبرزت ثورة الشريف محمد بن عبد الله (1851-1861) ، هذا الأخير الذي انتشرت مقاومته في المنطقة الممتدة بين بسكرة، ورقلة، الأغواط، غرداية، وألحق خسائر لا تحصى بالقوات الفرنسية بداية سنة 1851 (رموم، د ت، صفحة 57).

وعلى إثر تنامي نشاط الشريف محمد، قررت الإدارة الفرنسية بقيادة الوالي العام راندون، وبداية شهر نوفمبر 1853 اجتمع جنود دائرة معسكر وتيهرت وفرسان قبائل الأغواط لمهاجمة الشيخ الشريف، أين كان اللقاء قاسيا وفتاكا ، وحسب البعض فأن الشريف بن محمد قد فر بعد المعركة وتبعه فارسان أو ثلاثة متجها نحو نفطة بتونس(مرجاني، 2020، الصفحات 334-337).

ورغم تراجع بعض المقاومات، ظل روح الجهاد متقداً، مما دفع فرنسا لمواصلة جهودها القمعية ، ، كما هو الحال بالنسبة لثورة أحمد بن التومي بن ابراهيم المدعو بوشوشة، هذا الأخير أعلن عن بداية مقاومته سنة 1870 بنواحي متليلي، واستطاع أن يحقق توفقا كبيرا على القوات الفرنسية فيها ، انتقل على إثرها إلى جهات أخرى لمواصلة المقاومة، وهو الأمر الذي أقلق السلطات الفرنسية وخصوصا أنه نسق ثورته مع الشريف محمد بن عبد الله وناصر بن شهرة، لكن ونتيجة لجهود الفرنسيين المتواصلة في قمع حركة المقاومة انسحب هذا الأخير إلى وسط الصحراء وتحديدا في إقليم توات، لكن سرعان ما ألقي عليه القبض في المنيعة بعد معركة الميلوك ونفذ فيه حكم الإعدام يوم 29 جوان1874 (رموم، د ت، الصفحات 58-59).

2-تأمين الحدود الجز ائرية المغربية:

شكلت قضية الحدود مع المغرب نقطة توتر حساسة، خاصة مع لجوء الأمير عبد القادر للسلطان المغربي طلباً للدعم والتأييد لمواصلة مقاومته،لكن ذلك لم يرح فرنسا التي أخذت تشدد على الطرفين –السلطان المغربي والأمير عبد القادر معا- من خلال إقامتها لمركز عسكري بالقرب من قرية لالة مغنية يوم 27 أفريل 1844 ونفس الشيء بالنسبة للطرف المغربي الذي أقام هو الآخر مركزا عسكريا له في وجدة، ليبدأ الصراع حول الحدود بين الطرفين كانت فيه الغلبة لفرنسا(**بوعزيز، د ت، صفحة 49**)، وانهزام المغاربة في معركة إسلي يوم 14 أوت 1844، ورجوعهم إلى وجدة(**العربي، 1982، صفحة 272**).

وعقب هذا الانتصار، وجه الجنرال بيجو رسالة حازمة لقائد معسكر وجدة، أكد فيها رفض فرنسا للحدود السابقة وأصر على منع إيواء الأمير عبد القادر أو تقديم العون له، ومما جاء فيها قوله: "...، **إننا لا نرغب أن تكون لنا نفس الحدود التي كانت للأتراك ثم لعبد القادر من بعدهم، إننا لا نريد أن نأخذ أي شيئا منكم ولكن يجب أن نصر على أن لا تؤوا عبد القادر بعد الآن وأن لا تمنحوه المساعدة والتأييد، وأن لا تنعشوه بعد أن يكون قد أوشك على الهلاك، ثك تطلقوه ضدنا من جديد، إن عملا كهذا ليس من الصداقة الحقة، إننا نخوض حربا، و إنكم كنتم تقومون بالحرب ضدنا على هذا المنوال، إننا نطلب منكم أن تحاصروا الأمير عبد القادر وكبار مساعديه... وسنشجع تجارتكم وسنكون في صالح حكومة مولاي عبد الرحمان بقدر ما نستطيع، أما إذا تصرفتم غير ذلك فسنكون أعداء لكم**"(تشرشل، 1974، صفحة 224).

أفضت هذه الضغوط إلى توقيع "معاهدة طنجة" في سبتمبر ، والتي تضمنت ثمانية بنود، نص بندها الخامس على إبقاء الحدود وفق الوضع الذي كان سائداً في العهد العثماني، مع تأجيل الترسيم النهائي لاتفاقيات لاحقة تُبنى على المعاينة الميدانية (دين، 2018، صفحة 215).

واستكمالاً لهذا المسار، تواصلت المفاوضات لترسيم الحدود بناءً على مقتضيات معاهدة طنجة، والتي نصت عليها هذه الأخيرة في البند الخامس ومما جاء فيه: "**...أن تحديد الحدود بين ممتلكات جلالة عاهل فرنسا وجلالة ملك المغرب يبقى مقررا ومتفقا عليه طبقا لما كان معترفا به من لدن الحكومة المغربية في عهد حكم الأتراك بالجزائر، وسيكون التنقيح التام والمنتظم لهذا الشرط موضع**

اتفاقية خاصة تعقد في عين المكان بين المكلفين المعينين لهذا الغرض من قبل حلالة عاهل فرنسا وبين مندوب عن الحكومة المغربية..."(حركات، 1994، صفحة 205).

وبناءاً على هذا التفاوض بين الحكومة الفرنسية والمغربية ، تم الاتفاق على توقيع معاهدة أخرى لرسم الحدود الجزائرية المغاربية يوم18مارس1845 والتي سميت بمعاهدة "لالة مغنية"، وتم فيها الاتفاق على جملة من الشروط منها:

-**الشرط الأول**: إتفق الوكيلان على إبقاء الحدود بين إيالتي المغرب والجزائر كما كانت سابقا بين مبوك الأتراك وملوك العرب السابقين، بحيث لا يتعدى أحد حدود الآخر، ولا يحق لأحد البناء في الحدود في المستقبل.

-**الشرط الثاني**: عين الوكيلان الحدود بالأماكن التي في ممر الحدادة وتراضيا عليها، بحيث أنها صارت واضحة معلومة كالخيط،فما كان غربي الحد فهو للمغرب وما كان شرقي الحد فهو للجزائر(السجلماسي، 2008، صفحة 195).

الشرط الثالث: تطرق إلى تحديد تفصيلي للحدود، والتي مبدؤها ملتقى واد عجرود مع البحر إلى ثنية الساسي الواقعة على بعد 150 كلم نحو الجنوب(مزيان، 2013، صفحة 42).

الشرط الرابع: تطرق إلى شرط الصحراء المشتركة بين الجزائر والمغرب وعدم وضع حد فاصل في هذا المجال.

الشرط الخامس: حول توزيع القرى التابعة لكلا الطرفين حيث كل من إيشوفقيق تحت السيادة المغربية،أما عين الصفراء والصفيصفية وأسلا وتيوت... تابعة للجزائر(السجلماسي، 2008، صفحة 197).

لقد استغلت الإدارة الاستعمارية هذه المعطيات الحدودية لتنفيذ مخططها السككي في المنطقة، من خلال الإبقاء على المناطق الواقعة ضمن نفوذها والتي هي ضمن الحدود الجزائرية بطبيعة الحال،

هـذه المنـاطق التـي سـتكون مراكـز ومحطـات لخطـوط السـكة الحديديـة بـالجنوب الغربـي الجزائـري، كعـين الصـفراء وبشـار، وبـذلك تتحـول السـكة الحديديـة إلى "خـط حـدودي واقعـي ، فكـل مـا يحـوزه مـن أراضـي شـروقه وجنوبـه الغربـي أصـبح بموجـب هـذا الاتفـاق تـابع للجزائـر كمـا هـو منصـوص عليـه في الفصل الثالث من شروط معاهدة لالة مغنية(مزيان، 2013، صفحة 44).

3-إخضاع منطقة فكيك:

ضمت المنطقة الحدودية قبائل متباينة الولاءات، برزت من بينها قبائل فكيك المعارضة للاحتلال، التي أعلنت الثورة على المستعمر الفرنسي خاصة بعد احتلاله لوهران والجنوب الوهراني، وتعززت المقاومة بين القبائل ضد الغزاة الفرنسيين تحديدا منذ سنة 1883م حين لجأ بوعمامة إلى فكيك واستقر بها ،وفي خضم كل هذا عملت إدارة الاحتلال على احتواء الوضع من خلال إرال حملات لغزو القبائل الثائرة ، كما أحدثت تغييرات إدارية لبعض الدوائر الترابية بالجزائر،وقامت بشق طريق يربط بين بني ونيف وفكيك (بن علا، 2017، صفحة 23)، وكان لخطوط السكة الحديدية فيما بعد دور في قمع أي نشاط ثوري خاصة وأنها سرعت من عملية نقل العتاد والقوات العسكرية لبؤر التوتر بالمنطقة ، ناهيك عن الثكنات العسكرية التي تم إقامتها على طول هذه الخطوط الحديدية.

إحصـائياً واسـتراتيجياً، جـاء تـأمين الحـدود كـدافع محـوري للمشـروع السـككي، حيـث رمـت فرنسـا إلى إقامـة حـدود واقعيـة، مـن خـلال مـد خطـوط السـكة بمحـاذات الحـدود المرسـومة، وكـان كلمـا وصـلت الخطـوط الحديديـة إلى نقطـة حدوديـة معينـة، تـم إقامـة مركـز عسـكري بهـا لضـمان الرقابـة الدائمـة وتثبيت الوجود.

ثانيا-المنافسة الاستعمارية الدولية:

لـم ينظـر الاسـتعمار للجنـوب الغربـي كـإقليم جغرافي فحسـب ، وإنمـا مثـل لبنـة المخطـط الاسـتعماري الفرنسـي نحـو الصحراء، هـذه الأخيرة التي تمثـل قلـب القـارة في نظـر الاسـتعمار الفرنسـي ومحـل صـراع محموم ببين القوى الاستعمارية الأخرى (بريطانيا-ألمانيا وإيطاليا).

وفي ظـل هـذا لتنـافس سـعت فرنسـا إلى مـد هـذا الخـط الحديـدي نحـو العمـق الصحراوي، وذلـك في إطـار المنافسـة الاسـتعمارية الدوليـة حـول منـاطق النفـوذ والتجـارة باعتبـار، أن هـذه المنطقـة هـي نقطـة عبـور تجاريـة مـن السـاحل المتوسـطي إلى داخـل الجزائـر منـه إلى الجنـوب الجزائـري وغـرب الصحراء،ولتوضـيح

تفاصيل هذه المنافسة فيما يلي أبرز النقاط التي ركزت عليها فرنسا لتحقيق مخططها السككي بالجنوب الغربي الجزائري من باب التنافس الاستعماري الدولي:

1-التصدي للأطماع الألمانية والبريطانية بالمغرب:

استهدف الخط الحديدي في الجنوب الغربي قطع الطريق أمام أي توغل ألماني محتمل نحو المغرب ، والسبب في ذلك أن ألمانيا كانت لها أطماع دفينة وسابقة في المغرب والتي لم حالت دون تحقيقها فرنسا، ومع فتح أول قنصلية ألمانية في طنجة سنة 1873م، وتشجيع ألمانيا المغرب على التزود بالأسلحة الألمانية (الغرافي، 2023، صفحة 1353) ،أصبحت فرنسا تشعر بالتهديد وهو الأمر الذي دفعها نحو مد مشروعها السككي نحو الغرب والجنوب الغربي للجزائر للتصدي لأي محاولة ألمانية للتوغل نحو المغرب من هناك.

ب-فرض السيادة الاستعمارية الفعلية بالجنوب الغربي الجز ائري:

مثلت قضبان الحديد وسيلة لتحويل السيادة الفرنسية من "نظريّة" إلى "واقعية" في أقاليم مستعصية مثل الساورة وتوات. ، من خلال فتح مراكز وثكانت عسكرية على طول هذا الإقليم والتي ساعدت في فرض السيادة الفرنسية على المنطقة ، وإثبات أن المناطق الواقعة بهذا الإقليم أراض فرنسية خالصة، وإخضاعها للنظام العسكري خوفا من اعتبارها منطقة خالية، وهو ما أشار إليه المارشال سولت في تقريره المقدم للملك لويس فليب سنة 1845 والذي جاء فيه: **"..يجب أن تؤلف الصحراء الجز ائرية أو بعبارة أخرى المناطق الو اقعة بعد التلال صنفا ثالثا من الجهات الإدارية، ففي هذه الجهات لا أثر فيها للمعمرين ولا تطؤها الجيوش إلا عرضا لقمع الفوضى، أو لإعداد ظروف ملائمة لإقامة العلاقات التجارية، أو توسيعها وهي مناطق تفتح المجال لطرق هامة في الحركة التجارية المؤمنة"**(برنيان ووآخرون، 1960، صفحة 385).

وفي ذات المسعى فإن إقامة السكة الحديدة بالمنطقة من شأنه أن يضمن السيطرة الكاملة عليها والتحكم فيها وفقا لمتطلبات الاستعمار وأهدافه من جهة ، من جهة أخرى فإن في تلك السيطرة برهان وتأكيد على أن تلكم المناطق التي ستشق فيها خطوط السكة الحديدية ستكون مناطق فرنسية، وبالتالي نجاح المخطط الفرنسي في التوسع بالجنوب الغربي وتحديدا الجنوب الوهراني منه، والذي

كان قد تسبب في موجة استياء عارمة لدى الرأي العام الفرنسي والحكومة الفرنسية بسبب الخسائر الفادحة في الأموال والأرواح في سبيل السيطرة عليه(برشان، 2018، صفحة 238).

ثالثا-الدافع الاقتصادي الأولي:

شكل البعد الاقتصادي حلقة وصل استراتيجية بين مشروع السكك الحديدية بالجزائر والمخطط الاستعماري الفرنسي الشامل؛ فالاقتصاد هو الوقود المحرك للسياسات الاستيطانية. ومن هذا المنطلق، استهدف المخطط الفرنسي في الجنوب الغربي تحقيق عوائد مادية تساهم في إنعاش وتطوير الاقتصاد الرأسمالي بفرنسا (الميتروبول)، ، وذلك من خلال التحول من اقتصاد الغزو إلى الاقتصاد الاستغلالي المنظم باستغلال الخيرات والمؤهلات الاقتصادية لمنطقة الجنوب الغربي الجزائري.

لقد رأت فرنسا في مشروع السكة الحديدية بالجنوب الغربي ،فرصة واعدة لابتكار وسيلة نقل أكثر تطورا تساهم في نقل الموارد، والثروات وكسر الاقتصاد التقليدي الإحتكاري القائم على المعاملات التجارية عبر القوافل، وتحويله إلى اقتصاد رأسمالي في خدمة الميتروبول.

1-الاستغلال المنجمي (فحم حوض القنادسة):

تمثل أحد المحركات الأساسية لشق الخطوط الحديدية نحو الجنوب الغربي في الرغبة الجامحة للتوغل

،وللإستفادة من الثروات المعدنية التي تزخر بها المنطقة ضمن استراتيجية اقتصادية استعمارية من شأنها خدمة الاقتصاد الرأسمالي الفرنسي.

وفي هذا السياق، أرسلت الحكومة الاستعمارية سلسلة من البعثات الاستطلاعية لاستكشاف الأراضي الصحراوية وربطها بالشمال لتسهيل عمليتي التوسع والاستغلال ، ومن أبرزها حملة العالم الجيولوجي فلامن سنة 1896م لاكتشاف منطقة الجنوب الوهراني، وقد أعلن سنة 1907 عن تواجد مادة الفحم الحجري بمنطقة القنادسة(مدينة تقع في جنوب غرب الجزائر وهي إحدى المدن الرئيسية في بشار تغطي مساحة 700.000 هكتار)**(MOHAMED & MAKHLOUFI, 2923, p. 1419)** على عمق 500 متر.

وسنة 1908 تم تقدير تقرير علمي للأكاديمية الفرنسية للأبحاث الجيولوجية، وأضحى المنجم تحت إرشاف شركة السكة الحديدية الجزائرية التي تحصلت على الترخيص بالتنقيب والبحث عن الفحم وتأكدت بصفة رسمية سنة1917 عن تواجد كميات معتبرة من الفحم بالمنطقة**(بن هني، 2025، الصفحات 65-66).**

رابعا- تطبيق نظرية "التغلغل السلمي":

اندرج إنشاء السكة الحديدية في الجنوب الغربي ضمن استراتيجية استعمارية ذكية عُرفت بـ "التغلغل السلمي"؛ وهي فكرة تقوم على التوسع الهادئ والتوغل الناعم عبر توظيف عدة أساليب سيكولوجية واجتماعية، تهدف في جوهرها إلى تقليل تكلفة المقاومة المسلحة وضمان استدامة النفوذ عبر آليات غير صدامية، ندرجها فيما يلي:

1-التفوق الحضاري:

سعت فرنسا من خلال مد الخطوط الحديدية إلى استعراض تفوقها التقني ونشر ثقافتها الغربية ، وإظهار جوهر التطور الفرنسي، وحداثة المعدات، والآليات الاستعمارية- السكة الحديدية- ،وبالتالي إبهار الساكنة بذلك، وجعلهم ينقادون وراء مثل هكذا مشاريع ،دون أن يتسبب ذلك في الرفض وانتشار الفوضى.

هذا إلى جانب أن التغلغل السلمي من شأنه أن يعرف بهذا المشروع وخدماته، التي وإن كانت ذات هدف استعماري بحث، إلا أنه من شأنها أن تجعل الجزائريين يتقبلون مثل هكذا مخطط في إطار التقدم الحضاري، وبالتالي تسهل على الإدارة الاستعمارية عملية تنفيذيه بكل سلاسة وسلمية.

ب-استهداف النظام القبلي واستمالة القبائل:

عمدت فرنسا إلى تقويض البنية القبلية التي كانت تشكل الحصن المنيع للشخصية الجزائرية، فاستخدمت المشروع السككي كأداة لتفكيك هذه الروابط عبر إشراك القبائل في دورة التبادل التجاري الحديثة ، التي تتم بفضل السكك الحديدية، كذلك أيضا أصبح المقاوم بالأمس عاملا أجيرا في أشغال إنشاء خطوط السكة، مما أدى إلى ربط مصالح الأفراد المادية بالماكينة الاستعمارية وإضعاف روح التمرد الجماعي.

إن المشروع السككي الفرنسي بالجنوب الغربي لم يكون وليد الصدفة التاريخية، بل كان محركا بدوافع استراتيجية عميقة ، في مقدمتها الرغبة في التوسع العسكري بالمنطقة وتحقيق الأمن بها من خلال قمع حركة المقاومة ودور خطوط السكة في نقل القوات العسكرية والعتاد إلى بؤر التوتر فيها.

كما مثلت المنافسة الدولية المحموم بين القوى الكبرى أحد الأسباب الجوهرية التي عجلت بتنفيذ هذا المشروع، رغبةً من فرنسا في بسط نفوذها المطلق والحيلولة دون وصول الأطماع الأجنبية (خاصة الألمانية والبريطانية) إلى منطقة المغرب والصحراء، وتأمين حدودها الغربية ضد أي تدخل خارجي محتمل.

. وبدلاً من المواجهة المباشرة، عملت على تحويل "المقاوم" الذي كان يحمل السلاح بالأمس إلى "عامل أجير" في ورشات بناء السكك الحديدية ،وإشراكه في العملية الاقتصادية-التبادل التجاري باستغلال السكة الحديدية بدل القوافل التقليدية-.

وفي الختام، يظهر جلياً أن دافع المصلحة والاستغلال الاقتصادي كان المحرك الأول لهذا التغلغل السلمي؛ فمن خلال نشر "الثقافة المادية" الغربية وحداثة الهندسة الفرنسية، نجحت الإدارة الاستعمارية في ضرب الوحدة القبلية وإدماج الساكنة في العملية الاقتصادية الجديدة. وهكذا، أُجبرت القبائل على التخلي عن نمط "القوافل التقليدية" لصالح "التبادل التجاري السككي"، مما أحكم القبضة الفرنسية على الجنوب الغربي تحت شعار الحداثة والتطوير.

المبحث الثاني:التطورالكرونولوجي والهندسي لخطوط السكة بالجنوب الغربي(1881-1917).

جسدت خطوط السكة الحديدية الفرنسية في الجنوب الجزائري خلال الفترة ما بين 1881 و1917 نموذجاً للتطور الزمكاني والتقني في الهندسة الاستعمارية ، وذلك من خلال ربط أولى الخطوط الحديدية بالمنطقة بخطوط السكة الرئيسية في الشمال، باعتبار أن المشروع السككي الفرنسي بالجنوب الغربي قد ارتبط أيما ارتباط بشبكة السكة الحديدية في مناطق الشمال الجزائري.

كذلك مثل هذا التطور تحديا لاشك للإدارة الإستعماريةالفرنسية نظرا للتحديات التقنية والطبيعية التي واجهت هذا المشروع طيلة مراحل تطوره، وفي هذا المبحث سنتتبع هذا التطور من خلال عرض لأبرز الخطوط الحديدية التي أنشئها المستعمر في الجنوب الغربي.-

أولا-المسار الكرونولوجي لتقدم الخطوط(المراحل التاريخية)

1-خط وهران سيدي بلعباس:

مثّل هذا الخط الحجر الزاوية والنواة الأولى للامتداد السككي نحو الجنوب الغربي، إذ تعود جذوره التحضيرية إلى عام 1874 ، أين أبرمت مقاطعة وهران اتفاقية مع شركة سيغنيت، والتي كانت قد استبدلت حينها بشركة غرب الجزائر،للحصول على امتياز لخط سكة حديد يربط محطة تليلات بسيدي بلعباس.لتتم الموافقة على ذلك بموجب مرسوم صادر في 30 نوفمبر 1874 **(Poggi, 1931, p. 38)**.

وقد بلغت الإيرادات الصافية لهذا الخط عام 1878 قيمة 171,453 فرنكا و32 سنتا، وفي عام 1879 بلغت199,080 فرنكا**(2015, p. 3)** .

2-خط أرزيو عين الصفراء 1879-1882:

يُصنف هذا الخط كأحد أهم الشرايين الحديدية التي أنشأتها الإدارة الاستعمارية لربط ميناء أرزيو الاستراتيجي بمدينة عين الصفراء في العمق ، ويبلغ طول هذا الخط 454 كلم والذي تكفلت شركة غرب الجزائر بإنجازه**(Lallemand, 1891, p. 5)** .

وعلى طول امتداد هذا الخط الحديدي توجد خطوط حديدية أخرى فرعية كخط سكة حديد أرزيو سعيدة بمقاس 171 كيلومتر ، والذي تديره الشركة الفرنسية الجزائرية **(Poggi, 1931, p. 40)**.

وقد شهدت هذه الفترة تحولات في هوية الشركات المشغلة، حيث سيطرت شركة "باريس- ليون- البحر الأبيض المتوسط" (PLM) على الامتيازات حتى عام 1870، لتعقبها "شركة غرب الجزائر" التي استفادت من امتيازات وضمانات جديدة، والتي كانت قد منحت لشركات جديدة بين عامي1875 و1881**(Saidi, 2017-2018, p. 121)**،هذا ونشير إلى أن خطوط السكة الحديدية السالف ذكرها هي ضمن خطوط السكة الحديدية للمجموعة الغربية كما يوضحه الجدول الموالي: (Saidi, 2017-

2018). وتندرج هذه المسارات ضمن ما عرف بـ "خطوط المجموعة الغربية"، وهو التوزيع الهيكلي الذي يوضحه الجدول الإحصائي الموالي:

(Saidi, 2017-2018). وتندرج هذه المسارات ضمن ما عرف بـ "خطوط المجموعة الغربية"، وهو التوزيع الهيكلي الذي يوضحه الجدول الإحصائي الموالي:

الخط الحديدي	نوع المسار(المقياس)	الطول (كلم)	شركة التشغيل
سان بارب دو تليلات – سيدي بلعباس	طريق عادي	51 كلم	شركة غرب الجزائر
أرزيو– سعيدة	طريق عادي	171 كلم	الشركة الفرنسية الجزائرية
أرزيو– عين الصفراء	طريق عادي	454 كلم	شركة غرب الجزائر

توضح المعطيات الإحصائية لشبكة السكك الحديدية في الجهة الغربية الجزائرية توزيعاً استراتيجياً للمسارات يخدم أهداف التوسع الاستعماري؛ حيث يظهر **خط "سان بارب دو تليلات – سيدي بلعباس"** كأقصر هذه المحاور بطول **51 كلم** تحت إدارة **شركة غرب الجزائر**، بكونه النواة التي انطلق منها الزحف السككي. في حين نجد قفزة نوعية في المسافات مع **خط "أرزيو– سعيدة"** الذي بلغ **171 كلم** بإدارة **الشركة الفرنسية الجزائرية**، وصولاً إلى المحور الأطول والأكثر استراتيجية وهو **خط "أرزيو– عين الصفراء"** الذي امتد على مسافة **454 كلم**، وتولت تشغيله مجدداً **شركة غرب الجزائر**، مما يعكس هيمنتها على المسارات الطويلة المتجهة نحو العمق.

ويكشف التحليل الفني لهذا التوزيع عن سياسة "التخصص الإقليمي" والربط المباشر بالمنافذ البحرية، فاعتماد **ميناء أرزيو** كنقطة انطلاق رئيسية لخطوط "سعيدة" و"عين الصفراء" يؤكد أن الغاية الجوهرية لم تكن تنمية المناطق الداخلية، بل إيجاد ممر لوجستي يربط الثروات والمواد الأولية في الجنوب الغربي (كالحلفاء والمعادن) بفرنسا عبر البحر. كما أن تولي **شركة غرب الجزائر** لأطول الخطوط يبرز دورها كذراع هندسي مكلف باختراق التضاريس الوعرة للهضاب العليا وصولاً إلى الأطلس الصحراوي، مما حول هذه السكك إلى أداة لكسر العزلة الطبيعية للمناطق الداخلية وإخضاعها للمراقبة الأمنية المستمرة.

ختاماً، فإن هذا التدرج في أطوال الخطوط يعكس استراتيجية "الزحف السككي" التي واكبت التوسع العسكري؛ فكلما استتبت السيطرة في منطقة، مُدت القضبان نحو النقطة التالية في الجنوب. وبذلك، لم تكن هذه الشبكة مجرد وسيلة نقل، بل كانت "جسراً حديدياً" وظيفياً صُمم بدقة لضمان سرعة نقل القوات لقمع المقاومات الشعبية من جهة، ولتسهيل النهب المنظم للثروات الطبيعية وتصديرها نحو الميتروبول من جهة أخرى، مما أحكم القبضة الفرنسية على كامل إقليم الغرب والجنوب الوهراني.

3-خط سيدي بلعباس-المشرية 1881-1887:

مثل خط سيدي بلعباس المشرية العمود الفقري للمشروع السككي الفرنسي بالجنوب الغربي الجزائري والمنطلق الأساسي للتوسع نحو التخوم الصحراوية. وقد تعاظم الاهتمام بهذا المسار تحديداً عقب اندلاع مقاومة الشيخ بوعمامة عام 1881 ، حيث عزمت السلطات الاستعمارية على قمعها عبر تسخير خطوط السكة لضمان سرعة نقل وحدات الجيش الفرنسي والعتاد العسكري نحو جهات القتال في الجنوب الغربي.

وتعود جذور التفكير في إنشاء هذا الخط إلى عام ، أين دارت مناقشات في البرلمان الفرنسي بباريس ألقت الضوء على ضرورة تزويد الجزائر بشبكة حديدية لتعويض قصور وسائل الإتصال الأخرى، وجعلها رائدة في مجال الاستيطان(Safir, 2011, p. 39)، وهو ما ينطبق على منطقة الجنوب الغربي الجزائري، التي بحاجة إلى مثل هكذا مشروع نظرا للتحديات الطبيعية التي تعترض مختلف وسائل النقل فيها.

ويندرج مسار هذا الخط المحوري ضمن خط وهران بشار وهو الخط الرئيسي، والمحور الفرعي الخيثر- عين الصفراء والذي تبلغ مسافة طوله 440 كلم عن خط جنوب وهران، وقد تفلت بإنجازه شركة فرانكو-ألجيريان، وكان وصول الخط الحديدي من سيدي بلعباس إلى المشرية سنة 1882(مرين وبالمهدي، 2020، صفحة 203).

4-الوصول إلى عين الصفراء 1887 واختراق منطقة بشار1901-1906:

تواصلت وتيرة الأشغال لمد الخط الحديدي من وهران باتجاه أقصى الجنوب الغربي، فبعد ربط سيدي بلعباس بالمشرية، استمر الزحف السككي ليصل إلى مدينة عين الصفراء في عام 1887. ومع حلول عام 1901 تم مد الخط نحو بشار أين تم الإعلان عن تمديد الخط من عين الصفراء إلى جنين بورزق وكانت نفقات التمديد تقع على عاتق الحكومة الفرنسية(مرين و بالمهدي، 2020، صفحة 203).

5-تفرع خط بشار-القنادسة 1917:

- تفرع خط بشار - القنادسة (1917):
عقب التأكد من الاكتشافات المنجمية الهامة وتواجد مادة الفحم في منطقة القنادسة (جنوب بشار)، سارعت الإدارة الاستعمارية إلى تمديد السكة الحديدية من "بشار كولومب" لتصل إلى حوض القنادسة. وقد أُسندت مهام استغلاله إلى "شركة السكة الحديدية الجزائرية"، التي أصبح لها حق الملكية والاستغلال بموجب مرسوم **(بن هني، 2025، صفحة 70)**1922.

ثانيا- الخصائص الهندسية وإشكالية المقياس الضيق(1,055م).

إلى جانب التتبع الزمني لخطوط السكة الحديدية في الجنوب الغربي، برزت الخصائص الهندسية كسمة فارقة ميزت هذه الشبكة؛ حيث خضع تصميم المسارات لاعتبارات طوبوغرافية دقيقة فرضتها جغرافيا المنطقة، مع اعتماد مقاييس تقنية تتناسب مع طبيعة التضاريس الوعرة التي شُقت فيها هذه الخطوط.

1-الخصائص الهندسية:

بالنسبة للخطوط السابقة الذكر فأهم خصائصها الهندسية :

أ-المسار المتعرج:

اعتمدت هندسة السكك في هذه المنطقة على مسارات منحنية كضرورة تقنية لتجاوز التضاريس الوعرة؛ حيث روعي في تصميمها تباين أنصاف أقطار المنحنيات المشكلة للسكة، والتي تكون غالباً أصغر حجماً في المسالك الجبلية ذات القمم العالية مقارنة بالمسارات المنبسطة في السهول، وتراعى فيها اختلاف أنصاف أقطار المنحنيات المشكلة للسكة ، والتي تكون أصغر عموما على الطرق الجبلية ذات القمم العالية مقارنة بالسهول.

ب-الميول القوية:

وضمن نطاق نصف قطر أدنى يتراوح بين 300 و500 متر، تؤدي كل عملية انخفاض في الطول بمقدار 25 متراً إلى توليد قوة جر إضافية تعادل **0.001** من الانحدار الواجب التغلب عليه **(Duponchel, 1878, pp. 254-255)**.

ج- تقليل الحمولة:

ترتبط التكاليف التشغيلية لهذه الخطوط بعلاقة طردية مع كمية الحمولة وسرعتها؛ فبينما تظل النفقات ثابتة تقريباً للمسافة الواحدة، فإن تكاليف الجر المحسوبة لكل طن تتناسب عكسياً مع وزن القطار ، مثال تكون التكاليف أعلى بعشر مرات على خط يصل إنحداره إلى 0,03 مقارنة بخط لا يتجاوز 0,03.

-هذه الأرقام وهذه الحسابات مرتبطة بالسكة الحديدية في الجنوب الغربي و المشروع السككي في الصحراء عموما ، لأن الغاية منه أن يعمل بأسعار منخفضة، وتكون السرعة بحسب كمية الحمولة، لأن مسارات هذه السكك لاتتحمل حمولة كبيرة**(Duponchel, 1878, pp. 254-255) .**

2-إشكالية المقياس الضيق (01.055):

تم اعتماد هذا المقياس لـيلائم العربات أو القاطرات التي تسلك المنجدرات والمسارات الضسقة والوعرة، وكان قد منح إنشاء أول خط بمقياس 1.005 م لخط البليدة-البرواغية سنة 1886، ضمن خط الجزائر –وهران ومنح امتياز إنشائه لشركة غرب الجزائر ، ولما كانت شركة سكة حديد باريس ليون مسؤولة عن شراء القاطرات وجلبها من فرنسا، فقد كانت في البداية قاطراتها بالية ولا تصلح لمثل هذا المقياس، لكن مع سنة 1921 منحت هده الشركة امتياز تشغيل خطوط غرب الجزائر العاصمة،وكانت هذه الأخيرة سنة 1930 قد طلبت قاطرات غاريت المفصلية 'القاطرات الأربع المزدوجة"، وقد تناسبت هذه العربات مع الخط ذو المقاس 1.055، الذي كان قبل هذا لايقبل عربات تتجاوز ثلاث محاور**(Fourniol, 2001, p. 1)** ..

وكتعليق عما سبق يمكن القول إن اختيار **المقياس الضيق (1.055م)** واعتماد مسارات متعرجة ومنحدرات قوية لم يكن مجرد خيار تقني فرضته الطبيعة، بل كان يعكس عقلية استعمارية براغماتية تهدف إلى **"الاقتصاد في التكاليف"** مقابل **"السرعة في الإنجاز"**. فالمقياس الضيق يسمح

بشق طرق أقل عرضاً وتجنب بناء جسور ضخمة أو أنفاق مكلفة، مما أتاح لفرنسا مد آلاف الكيلومترات نحو الجنوب الغربي بميزانيات محدودة، مفضلةً الانتشار الجغرافي السريع على جودة وكفاءة الشبكة.

ثالثا-طوبوغرافيا المحطات ودورها الإستراتيجي:

1-محطات السكة والعمق الاستراتيجي:.

لم تكن محطات السكة الحديدية في الجنوب الغربي مجرد نقاط تقنية للتوقف أو العبور، بل مثلت نقاط ارتكاز مكانية أعادت صياغة المجال الجغرافي والأمني للمنطقة وفق الرؤية الاستعمارية الشاملة. فقد جسّد البعد الاستيطاني للمشروع السككي آلية لإحداث حراك ديموغرافي مخطط له، حيث لم تعد الخطوط الحديدية مجرد وسيلة نقل، بل أداة استراتيجية لإعادة رسم الخارطة الديموغرافية من خلال تحويل المحطات تدريجياً إلى مراكز استيطانية وحضرية ثابتة ذات ثقل أمني وعسكري.

وفيما يلي ذكر لأبرز المحطات التي تولدت عن خطوط السكة الحديدية بالجنوب الغربي:

أ-محطة المشرية: الثكنة العسكرية الارتكازية

أُقيمت محطة المشرية عند سفح جبل عنتر، وتحولت بفضل موقعها الحصين إلى موقع عسكري استراتيجي قادر على إيواء أكثر من **2000 جندي**. لم يكن دورها مقتصرًا على النقل، بل كانت قاعدة انطلاق لحماية المكتسبات الاستعمارية ومراقبة التحركات القبلية في المنطقة، مما جعلها صمام أمان للمشروع السككي في تلك **التخوم (Poggi, 1931, p. 141)**.

ولعل من الأهمية بمكان أن نشير إلى أن الطابع الاستيطاني لهذه المراكز لاينفي دورها الاستراتيجي، فمثلما كانت تمثل أبرز المناطق الحضرية في المنطقة كذلك كانت مواقع استراتيجية من خلالها تتم مراقبة كل التحركات في المنطقة، وحماية الأشغال المتعلقة بالسكة الحديدية، فقد كانت عبارة عن مراكز عسكرية لتحقيق الأمن والسيطرة على المنطقة وقاعدة للإنطلاق وحماية المكتسبات(مرين و بالمهدي، 2020، صفحة 206).

ب-محطة بوقطب: القطب الاقتصادي والتجاري

مثلت محطة بوقطب موقعاً استراتيجياً للنشاط الاقتصادي والتجاري، حيث تحولت إلى مركز رئيسي لتجميع وتصدير مادة "الحلفاء" والسلع الحيوية كالأغنام والصوف والجلود ، وقد ساهمت هذه

المحطة في تحريك العمل التجاري علة طول المسار السككي من سعيدة إلى بشار والقنادسة مما جعلها حلقة وصل حيوية بين الإنتاج المحلي والأسواق الخارجية **(مرين وبالمهدي، 2020، صفحة 204)**،

ج-"محطة جنين بورزق" –بين العمل العسكري والمدني-:

جمعت هذه المحطة بين العمل المدني والعسكري، فقد كلنت عبارة عن محطة عبور ونقل الركاب لكنها سرعلان ما تحولت إلى مركز استيطاني وعسكري ،أقيمت هذه المحطة في إطار خط سكة حديد عين الصفراء جنين بورزق، وبعد مشاورات واجتماعت تقرر بناء هذه الأخيرة، أين وافق العاكم العام على ذلك في 25 أكتوبر1898، ليجرى العمل عليها قبل نهاية 1899، لتنتهي الأشغال خلال عام 1900م **(مرين وبالمهدي، 2020، صفحة 204)**.

وقام الحاكم العام الفرنسي بالجزائر لافرييز بتدشين المحطة سنة 1900، وقد احتوت على حجرات وزنزانات ضيقة تستخدم لنقل عتاد وعدة الجيش وبعض البضائع الأخرى **(مرين ا.، 2017، صفحة 235)**.

فهذه المحطات كانت عبارة عن مراكز استقطاب استيطاني، فكونها مناطق عبور ونقل للمسافرين والبضائع يعني أن هناك حركة للأشخاص من منطقة إلى أخرى وبالتالي هناك إمكانية للإستقراروالإستيطان خاصة مع توفر سبل ذلك، إذ كانت تقام مراكز استيطانية بين كل محطة وأخرى، كما هو الحال بالنسبة لمحطة بورزق التي كانت تحوي مصادر للمياة ومساحة صالحة للزراعة إلى جانب أشجار النخيل كما أنا ممونة من قبل المصالح الاقتصادية بعين الصفراء**(مرين ا.، 2017، صفحة 235)**.

إن المشروع السككي بالجنوب الغربي كان وسيلة فعالة لتوطين ونشر القرى الكولونيالية في المنطقة،كما ساعدت على اغنتقال وعبور المستوطنين إلى مختلف مناطق الجنوب الغربي الجزائري ، وستكون هذه المحطات عبارة عن مراكز تجمع ديمغرافي.

2- **البعد الرمزي والجيوسياسي للمحطات:**

سبق وأن أشرنا في معرض حديثنا عن البعد الجيوساسي لمشروع السكة الحديدية في الجنوب الغربي الجزائري، هذا المشروع يحمل دلالات رمزية تتجاوز الغايات المادية، فهو يجسد الطموح الفرنسي في إقامة مشروع قاري يربط الساحل الإفريقي بشمال القارة وبالمركز (فرنسا). وتتجلى لناهذه القيمة الرمزية في إبراز القيمة الحضارية للهندسة الاستعمارية ومدى انتصار التقنية الفرنسية على البيئة الصحراوية التي لطالما قال عنها الكثير أنها تخوم صعبة العبور وشاقة.

هذه التخوم الصعبة والتي تحدتها الهندسة الاستعمارية وخلقت فيها طرقا وشبكة حديدية، كانت الغاية منها الحفاظ على الاستقرار في المنطقة، والذي بدره سيعود بالنفع لاشك على المستعمر من خلال ضمان أقصى استفادة من خيرات أقاليم الجنوب الغربي في ظل غياب حركة المقاومة في المنطقة.

وانطلاقا من المعطيات السابقة، يمكن القول إن التطور الكرونولوجي والهندسي لخطوط السكة الحديدية في الجنوب الغربي (1881-1917) كان بمثابة **تشريح جغرافي** استهدف تمزيق العزلة الطبيعية للصحراء وربطها قسراً بالمنظومة الاستعمارية. ما عكس تحولا في العقيدة الاستعمارية نحو التوسع الامبراطوري القاري.

المبحث الثالث: الأبعاد الاقتصادية والتحولات المجالية للخط الحديدي بالجنوب الغربي

جسّد مشروع السكة الحديدية الفرنسية في الجنوب الغربي الجزائري رغبة فرنسا في ربط الساحل المتوسطي بالعمق الأفريقي ،و يتضح لنا ذلك جليا في أبعاد هذا المخطط الاستعماري التي تعددت بين أبعاد استراتيجية وجبوسياسية وأخرى اقتصادية، وهو ما سنوضحه في العناصر التالية:

أولا- الاستغلال الاقتصادي (الثروة النباتية والمنجمية):

لم تكن السكة الحديدية مجرد إنجاز تقني، بل كانت مشروعاً لاستنزاف خيرات المنطقة وتحويلها لخدمة الاقتصاد الفرنسي في المقام الأول:

1-تجارة "الحلفاء"(الثروة النباتية):

شكلت خطوط الحديد وسيلة أساسية لاستغلال الثروة النباتية؛ حيث برزت محطة "بوقطب" كمركز محوري لتصدير نبات الحلفاء من الجنوب ، والتي شكلت اهتماما لدى السلطات الاستعمارية وخط السكة الحديدية وهي تغطي مساحة 1.000.000 هكتار (مرين وبالمهدي، 2020، صفحة 204)، هذا النبات الذي يتواجد بكثرة في المناطق الجنوبية الغربية من جبال القصور وهضاب أولاد سيدي الشيخ (سعيدة ، عين الصفراء...)،ورغم المنافسة حول تصدير هذا النبات إلا أن صادراته قد تضاعفت خلال السنوات من 1870 وحتى1912 (Société..., 1913, p. 17):

السنوات	1870	1902	1905	1907	1909	1911	1912
الصادرات	42,199طن	70,182 طن	87.144طن	98,969طن	82,709طن	100,078طن	140,632طن

تبين لنا الإحصائات الواردة في الجول قفزة في استغلال الحلفاء، إذ تضاعفت من **42,199 طناً** عام 1870 إلى **140,632 طناً** عام 1912، وهذا دليل على الدور الوظيفي للسكة الحديدية كأداة "شفط" للثروات، فالعلاقة طردية تماماً بين تمدد القضبان الحديدية نحو العمق السهبي (سعيدة، بوقطب، عين الصفراء) وبين تكثيف استنزاف هذا المورد النباتي. إن وصول الصادرات إلى ذروتها قبيل الحرب العالمية الأولى يؤكد أن السكة لم تُنشأ لتنمية المجتمع المحلي، بل لتحويل الحلفاء من نبات بري إلى مادة خام استراتيجية تضخ في المصانع الأوروبية.

هذا وتوضح لنا قيمة الصادرات المرتفعة سياسة الاحتجاز المكثف للحلفاء؛ فاستحواذ الشركات الاستعمارية على امتيازات استغلال تغطي **مليون هكتار** يفسر لماذا كانت المحطات السككية (مثل بوقطب) تُبنى في مناطق نائية، فمنح شركة واحدة (الشركة الفرنسية الجزائرية) **300,000 هكتار** مقابل تشغيل الخط يثبت أن الغاية كانت "منجمية" وكان الانتاج الوفير من الحلفاء الذي توفره سهوب وهران وجنوبها يباع عبر موانئ وهران وأرزيو،والتي بلغت صادراته سنة 1911 34211 طن(**Société..., 1913, p. 17**)، وقد ارتفعت واردات فرنسا من 800 طن قبل الحرب إلى 22.640 طن عام1928(**Cholley & Célérier, 1931, p. 325**)،

ونظرا لأهمية الحلفاء ، فقد استغلت شركات شبكة السكة الحديدية في الجنوب الغربي الامتيازات التي منحت لها للتوسيع خطوط السكة ليس بدافع تمديد شبكة السكة وإنما من أجل استغلال نبات الحلفاء المتواجد على طول مسار السكة، كما هو الحال بالنسبة للشركة الفرنسية الجزائرية التي حصلت على أكثر من 300000 هكتار من الهضاب العليا ليس من أجل تشغيل خط سكة حديد أرزيو-سعيدة سنة 1873 ، وإنما بهدف استغلال منتوج الحلفاء(عباس وإيلال، 2023، صفحة 263).

2-الفحم الحجري بالقنادسة(الثروة المنجمية):

ساهمت الكشوفات الفرنسية في اكتشاف الثروات الباطنية التي تزخر بها المنطقة، وفي مقدمتها حوض "القنادسة" الغني بالفحم الحجري ، والذي كان مستنزفا من قبل السلطات الفرنسية خدمة لحاجاتها الاقتصاجية ومتطلبات السوق الصناعية في الميتروبول.

وقد كان الفحم المستخرج من منجم القنادسة وبشار والعبادلة، كله موجها نحو السوق الأوروبية عبر خط حديدي نحو ميناء الغزوات، مع تواجد خط سريع للصحراء الرابط بين البحر والمتوسط وبشار ومنطقة القنادسة مع التراب المغربي، إلى جانب سكك حديدية متجهة شمالا تصل إلى العبادلة لاستغلال الفحم(**بن هني، 2025، صفحة 71**).

أما فيما يخص حجم الاستغلال الاقتصادي للفحم الحجري المستخرج من حوض القنادسة، فإن الجدول الموالي يستعرض بيانات كميات الإنتاج المحققة خلال الفترة الممتدة ما بين 1918 و1922، والتي تعكس كثافة النشاط المنجمي المرتبط بشبكة النقل السككي (**بن هني، 2025، صفحة 74**):

1918	1919	1920	1921	1922
4.379ألف طن	**6.847ألف طن**	**6.911ألف طن**	**9,278 ألف طن**	**8,857 ألف طن**

من خلال البيانات الإحصائية لإنتاج الفحم في حوض القنادسة خلال الفترة الممتدة بين **1918 و1922** يتبين لنا أن هناك طفرة نوعية في استغلال هذا المورد الاستراتيجي، ما يعكس بوضوح نجاعة الربط السككي في تحويل الثروات الباطنية إلى قيم اقتصادية ملموسة. فمن خلال ا أرقام الواردة في الجدول ، نلاحظ أن الإنتاج قفز من **4.379 ألف طن** في عام 1918 ليصل إلى ذروته في عام 1921 بإنتاج قدره **9.278 ألف طن**، وهو ما يمثل تضاعفاً في القدرة الإنتاجية خلال أربع سنوات فقط، قبل أن يستقر نسبياً في عام 1922 عند حدود **8.857 ألف طن**.

ولم يقتصر أثر هذا النشاط المنجمي على الجانب المادي، بل أحدث تحولاً ديموغرافياً واجتماعياً عميقاً في المنطقة، فقد أصبحت منطقة القنادسة قطبا جاذبا لليد العاملة ، خاصة من الأوروبيين والأشخاص القادمين من جميع أنحاء البلاد، ولم تتوقف هذه المدينة التعدينية عن استقبال الأشخاص خلال السنوات الأربعين الأولى من القرن العشرين، هذا وكان الوجود الأوروبي بشكل أكبر داخل المدينة، كما تم تهريب موظفين متخصصين وكوادر وفنيين للعمل بها (**MOSTADI & BIARA, 2021, p. 96**).

هذا وتؤكد لنا المعطيات أن السكة الحديدية كانت المحرك الفعلي لـ **"الاقتصاد المنجمي"** في الجنوب الغربي، فلولا وجود هذا الشريان الحديدي، لما تمكنت الإدارة الاستعمارية من تصريف هذه الكميات الضخمة من الفحم الحجري نحو مراكز الاستهلاك في الشمال والموانئ. إن التزايد المطرد في الإنتاج يشير إلى أن المشروع السككي نجح في دمج مناطق نائية كالقنادسة ضمن الدورة الرأسمالية العالمية، محولاً إياها من فضاء رعوي تقليدي إلى قاعدة صناعية تخدم المصالح الفرنسية.

من جهة أخرى، يكشف جلب الكوادر الأوروبية والعمال المتخصصين عن سعي فرنسا لتكريس **"الاستيطان التقني"**؛ حيث لم تكن السكة الحديدية وسيلة لنقل البضائع فحسب، بل كانت أداة لإعادة هندسة المجتمع المحلي وتغيير بنيته الديموغرافية بما يضمن التبعية المطلقة للميتروبول. إن هذا التواجد القوي للخبراء والفنيين الأوروبيين، المدعوم بخط حديدي كفؤ، حوّل منطقة القنادسة إلى "جيب صناعي" معزول عن محيطه التقليدي، ومرتبط عضوياً بالحاجيات الطاقوية للقوات الفرنسية والشركات السككية نفسها التي كانت تعتمد على هذا الفحم لتشغيل قاطراتها.

من جهتها ساهم الخط الحدودي القنادسة في نقل الفحم إلى ميناء وهران وأرزيو، وقد بلغ الاستغلال المنجمي سنة 1937 نحو 1000 طن ، وأخذ الانتاج يتزايد حتى وصل إلى 1100 طن سنة 1939 و1800 طن سنة 1940 **(Piriutet, 2023, p. 1)**.

وإلى جانب الموارد المنجمية والنباتية، طال الاستغلال الثروة الحيوانية التي تشتهر بها سهوب الجنوب الغربي ، فالمعروف عن المنطقة طابعها الجغرافي السهبي الأمر الذي يوفر مراعي واسعة للماشية بمختلف أنواعها، ضف إلى ذلك اشتهار المنطقة بالطابع الرعوي وتربية المواشي خاصة في بوسعادة وعين الصفراء، وبالتالي فإن فتح خطوط السكة الحديدية بها سيسهل من عملية تصدير هذه الثورة خارج الجزائر عبر مينائ وهران وأرزيو، وقد بلغ متوسط ما يتم تصديره من الغنم ما قدره 30.000 رأس غنم من مجموع340.000 رأس غنم العائدة لأحدى القبائل بالبيض، كما بلغت كمية الصادرات من الجلود الأوصاف ما متوسطه 300 طن وبقيمة 420,000 فرنك .**(مرين و بالمهدي، 2020، صفحة 204)**.

ثانيا- إعادة هندسة المجال ونشأة "المراكز الاستيطانية":

لقد أدى التغلغل السككي الفرنسي في منطقة الجنوب الغربي إلى ظهور محطات السكة التي كانت تتولى نقل الجيش الفرنسي والموارد الطبيعية المستغلة من فحم وحلفاء، إلى جانب تسهيل تنقل المستوطنين بين المراكو الاستيطانية، هذه الأخيرة التي ظهرت كنتيجة حتمية للتحول الديموغرافي والطوبوغرافي الذي أحدثته شبكة السكة الحديدية في الفضاء الصحراوي.

ولتوضيح كيفية إعادة هندسة المجال الصحراوي وتولد التجمعات والمراكز الاستيطانية بالمنطقة ، فيما يلي ذكر لأبرز هذه المراكز:

أ-مركز العبادلة:

قبل تأسيس المركز الاستياطني العبادلة، كانت هذه الأخيرة قد دخلها الاستعمار الفرنسي سنة 1870 ، خلال عمليات التوغل نحو قصر بوكايس أحد قصور شمال بشار بقيادة الجنرال "ومب فن"، وخلال يومين وصلت القوات إلى القنادسة ثم نزل الجنرال الفرنسي إلى واد قير ليشتبك مع أهالي المنطقة "معركة العبادلة " يوم 14 أفريل 1870، وقد أخفق في الاستيلاء على المنطقة ، ومع بدايات القرن العشرين والتوسع الفرنسي بالجنوب الغربي وإخضاع منطقة الساورة سنة 1901 ، وإقامة مراكز استيطانية بها ، تم إنشاء مركز العبادلة الاستيطاني (بن علي، د ت، صفحة 223).

ب-مركز المشرية:

تعود فكرة إنشاء مركز بالمشرية إلى سنة 1878م، لكن لعدة عراقيل منها مقاومة الشيخ بوعمامة حال دون تنفيذ ذلك،ليتم إنشاء مركز بها عقب احتلالها سنة 1881م، ثم سرعان ماتحول إلى ملحقة إدارية تابعة لعين الصفراء سنة1885 (De la Martinière Lacroix، 1897، صفحة 300).

ج-مركزعين الصفراء:

قبل أن تكون منطقة عين الصفراء مركزا ستيطانيا، كانت عبارة عن مركز عسكري أنشئ أواخر سنة 1881، وهو ما أشرنا إليه سابقا في معرض حديثنا عن محطات السكة الحديدية بالجنوب الغربي والتي كانت من ضمنها محطة عين الصفراء،وكان اختيار موقع المركز من قبل الجنرال "ديلباك"(Delebacque)، الذي قرر إنشائه بمنطقة القصور وتحديدا على قصر "تيوت"، وذلك لعدة اعتبارات منها استراتيجية الموضع كونه يغطي كامل مسالك الجنوب الغربي، إضافة إلى حصانته وارتفاعه، ما جعل منه حصنا طبيعيا و جسرا بين الشمال والجنوب (De la Martinière Lacroix, 1897, pp. 107-108).

وعقب شق خط السكة الحديدة بالمنطقة وظهور محطات بمحاذاتها، ظهرت معها التجمعات الحضرية للسكان المحليين وحتى الأوروبيين، وأضحى المركز نقطة التقاء وانصهار عرقي، ما أهله ليكون مركزا استيطانيا، هذا الأخير قسمته الإدارة الاستعمارية إلى أربعة أقسام:

-**الحي الأوروبي:** ويقع على مشارف الضفة اليمنى نهر "المريج"، ويتكون من مزيج سكاني متنوع، أغلبهم من الفرنسيين بحوالي658 ساكن، وإسبانيين بنحو199، و54 إيطاليا و64 أوروبيا، مع تواجد لليهود طبعا بحكم الطابع التجاري للمنطقة والتي كانت مرتعا لأعمالهم التجارية وللعديد من السماسرة (بن قيطون، 2015، صفحة 47).

-**الحامية العسكرية:** والتي تقع على الضفة اليسرى من النهر،محاطة بجدار حجري لحمايتها من فياضانات النهر والذي شيد سنة 1881م من قبل الجنود الفرنسيين.

-**القصور:** بني على سفوح الكثبان الرملية، ويضم ساكني المنطقة من أولاد سيدي بوتخيل، الذين اشتروا أراضي هذه المنطقة من أولاد عامر وأسسوا زاوية لشيخهم.

-**حي السود:** تسميته تعكس الفئة السكانية التي تقطنه، فهو يضم القبائل العربية إلى جانب بعض زنوج تيديكالت والسودان ، وغورارة (بن قيطون، 2015، صفحة 48).

هذا ويضم المركز مناطق أهلية مثل:تيوت، عسلة، وسفيسيفة، والتي تخضع لإدارة المركز، كما وتم إعادة هسلكة وتنظيمه أين ألحق به مناطق أخرى والتي تم إخضعها سنة 1901 مثل منطقة الساورة،وتزايد عدد المستوطنين في المركز بعد تنظيمه إداريا وظهور بلديات المختلطة بها (بن قيطون، 2015، صفحة 56).

د-المركز الاستيطاني كولومب –بشار:

تعود تسمية كولومب –بشار إلى سنة 1903، حينما أطلق العالم "جونارت" تسمية "كولومب" على المركز العسكري "تاقدا"، تيمنا وتذكرا لاسم الجنرال "كولومب"، والتي أخذت تزداد أهميتها مع اكتشاف العديد من المناجم المعدنية على غرار الفحم والحديد..الخ (عميراوي، 2009، صفحة 21).

لقد كان هذا المركز الاستيطاني قبل اكتشاف فحم القنادسة عبارة عن مجمع حضري يتكون من القصور ذات الطابع الصحراوي المميز،ومع اكتشاف الفحم وظهور محطة الاستغلال المنجمي القنادسة ، تحولت المنطقة من مجمع للقوصر إلى مجمع حضري يقع ضمن حي يعرف باسم " محطة الطاقة الحرارية"،وكان التظيم الحضري لهذا المركز يقوم على التسلسل الهرمي المبني على أساس الوظيفة ، أي أن من يملك وظيفة في المنجم له الأولوية في السكن ونحو ذلك(Dalmasso, 1962, p. 33) .

هذا وتغطي المستوطنة بأكملها حوالي180 هكتار، باستثناء مقر إدارة المنجم، وتنقسم إلى ثلاثة أحياء: الحي الأوروبي ويضم نحو خمسين منزلا، وحي المسلمين،إلى جانب المجمع المدرسي الذي تعود ملكيته للبلدية(Dalmasso, 1962, p. 33) .

أما من ناحية التركيبة السكانية ،فإن السكان الأوروبيون يشكلون نحو 250 نسمة،من بينهم هناك ما يقارب 650 فردا عسكريا،من بينهم ضباط مقيمون بصفة مؤقتة رفقة عائلاتهم، وتفوق رواتبهم الجزائريين العاملين في المنجم، إلى جانب تمتعهم بعدة مزايا كالسكن والسفر إلى فرنسا، بالمقابل يضم الحي الإسلامي 2179 نسمة، بنسبة 42.78 بالمائة (Dalmasso، 1962، الصفحات 37-38).

وللإشارة فإن هذا النمط الأوروبي للمركز الاستيطاني بشار-كولومب، قد أدى إلى انتقال السكان من العيش في القصور ونظام القافلة إلى نظام جديد مثلت فيه المحطات والمراكز الاستيطاني مراكز جذب سكاني،أين انجذب السكان المحليون إلى هذه المحطات بحثا عن العمل في المناجم، وصيانة السكة، ما أدى إلى بداية توطين البدو الرحل، وتغير نمط السكن من القصور الطينية الجماعية إلى أحياء العمال ، وبالتالي أحدثت السكة الحديدية في المنطقة تحولا في النسيج العمراني والتركيبة الديموغرافية للجنوب الغربي.

هـ-مركز القنادسة:

إلى جانب مركز كولومب بشار ، برز المركز الاستيطاني القنادسة كأحد أهم المراكز التي ظهرت نتيجة خطوط السكة الحديدية بالجنوب الغربي، هذه المنطقة التي وصل إليها الفرنسيون سنة 1906 بعد بعثة استكشافية، لاستكشاف ثروات الدنوب الغربي، تم اكتشاف منجم للفحم بالمنطقة سنة 1917 ، وعلى إثر ذلك تحولت المنطقة إلى قرية تعدينية صغيرة تضم عمال المناجم لها حانتاها

ومحطاتها وتعاونياتها، ثم أخذت تتطور إلى أن أصبحت مركزا وقطبا عمرانيا استقطب طبقة عاملة كبيرة من جميع أنحاء البلاد(Adil MOSTADI, 2021, p. 95) .

وقد وصفها عمال المناجم في تلك الفترة بأنها "إلدورادو" جنوب الغرب الجزائري، وهي تضم مزيجا من السكان المسلمين والأوروبيين، ويتواجد العنصر الأوروبي بشكل كبير داخل المدينة التعدينية، حتى أنه تم إعادة توطين موظفين متخصصين في المنقطة منهم كوادر وفنيون..الخ (Adil MOSTADI, 2021, p. 95).

ثالثا- التداعيات المجالية و انحسار المسالك التجارية التقليدية.

1-انكسار اقتصاد القافلة:

كانت التجارة تحت سيطرة قبائل الجنوب الغربي، التي تتحكم في سيرورة التجارة بين القبائل الصحراوية والتل، وبقيت هذه القبائل تسيطر على مقاليد التجارة وحركة القوافل التجارية، أين كان البدو الرحل من قبائل الشعانبة والطوارق يسيطرون على التجارة الصحراوية، والذين كانوا يتلقون منتجات العالم المصنوعة ومبادلتها بالعبيد والتبر (العربي، 1983، صفحة 47)، وبقي الأمر على ذلك النحو حتى فترة البعثات الاسكشافية الأوروبية للصحراء، هذه الأخيرة التي ساهمت في إقامة مشروع السكة الحديدية بالجنوب الغربي والممتد إلى أعماق الصحراء، والذي سيعمل على كسر النظام التجاري القبلي-تجارة القوافل).

بعدما كانت التجارة الصحراوية تتم عبر القوافل التي تنظمها وتسيرها القبائل الصحراوية، أضحت السكك الحديدية البديل لذلك لسرعتها وحداثتها وكمية البضائع التي تنقلها عبر مختلف الأقاليم الصحراوية.

ولما كان التبادل التجاري من ا أهمية بمكان في سيرورة الاقتصاد الرأسمالي الفرنسي، فإن إدارة الاحتلال عملت على ربط السوق الفرنسية بالسوق الصحراوية عبر خطوط السكة الحديدية،كما أن مستقبل فرنسا الاقتصادي مرهون بالصحراء الجزائرية وامتدادها نحو الساحل الأفريقي، والتي مثلت خلالها السكك الحديدية الوسيلة الأنسب للتوسع واستعمار أفريقيا اقتصاديا، والاستحوتذ على صادراتها وواردتها وطرقها التجارية وتجارتها بشكل عام(بوجلال، 2023، صفحة 313).

هـذا وقـد سـاهمت شـبكة السـكة الحديديـة بـالجنوب الغربـي، فـي التـأثير علـى تجـارة القوفـل الصـحراوية وتراجعهـا، فقـد كانـت الطـرق الجديـدة المشـيدة مـن أجـل الـربط السـككي بـين الشـمال والجنـوب، وذلـك لتسـهيل التواصـل بـين الصـحراء ومختلـف المنـاطق، سـببا في انكسـار اقتصـاد هـذه القوافـل التـي كانـت تعتمـد علـى التنقـل والترحـال والمقايضـة،من خـلال التبـادلات الإقليميـة للسـلع القادمـة مـن الشـمال والمصـنعة في الجـزء الأوروبـي بتلـك السـلع المحليـة لقبائـل الصـحراء ومنتجـات أفريقيا السوداء(Miege, 1981, p. 94) .

غير أن هـذه الطـرق المسـتحدثة أتاحـت للسـكان سـرعة الانتقـال والتواصـل والحصـول على البضـائع، وهـو الأمـر الـذي ألغى الاسـتراتيجة البدويـة القبليـة للتجـارة القائمـة على مقايضـة السـلع، وقـد أعـرب سـكان الصـحراء "التـوارق" عـن تخـوفهم مـن ذلـك حينمـا رفضـوا أن تشـق السـكة الحديديـة أراضـي التاسيلي، والتي ستتسبب في إنهاء تجارتهم ونظامهم الاقتصادي (مرموري، 2001-2002، صفحة 118).

وفي ذات المسـعى وفي دراسـة قـام بهـا "أوقسـتان " بعنـوان " التغلغـل في الصـحراء"، أو ضـح مـن خلالهـا علـى أن الصـحراء ليسـت ذات أهميـة للتضـحية بالرجـال والأمـوال مـن أجلهـا، معترفـا أن التغلغـل الاسـتعماري في الصـحراء أدى إلى إلغـاء تجـارة القوافـل التـي اسـتبدلت بالـدكاكين المتمركـزة في شـمال الصحراء (طاهري، 2023، صفحة 199).

وسـعيا منهـا لكسـر اقتصـاد القوافـل ، عمـدت افـدارة الاسـتعمارية إلـى عـدة اسـاليب منهـا فـرض الضـرائب على التجـار كمـا هـو الحـال بالنسـبة لبني ميـزاب، واسـتغلال الشـركات الاحتكاريـة الأجنبيـة لنقـل البضـائع مـن الشـمال إلى الجنـوب، كمـا وكانـت تتجـار في المنتجـات المحليـة، التي هي أسـاس تجـارة القوافـل الصـحراوية، أيـن كـات تتجـار شـركة "بـاري" بـالحبوب والصـفوف وتشـتريها مـن الفلاحـين بأثمـان زهيدة وتبيعها بأسعار باهضة (طاهري، 2023، صفحة 197).

2-تكريس التبعية للمراكز الشمالية:

اتسـم التنـافس الأوروبـي بسـباق محمـوم نحـو منـاطق النفـوذ، وقـد شـكلت الصـحراء في هـذا الصـراع موقعـاً جيوسياسـياً حساسـاً بـين القـوى الكبـرى (فرنسـا، بريطانيـا، وألمانيـا)، وهـو مـا دفـع بـاريس إلى تسـريع مشـروعها السـككي في الجنـوب الغربـي، لإحكـام قبضـتها الأمنيـة والسياسـية،باعتبار الصـحراء

أداة وصل بين شمال إفريقيا وجنوبها. وبالتالي فإن تركز المشروع السككي الفرنسي بها بهدف إبقاء فرنسا على اتصال بالبلدان الإفريقية، عبر شبكة السكة الحديدية، التي ستضمن لها من خلال هذا التواصل الحفاظ على مصالحها الاستراتيجية والاقتصادية(جلال، 1959، صفحة 201).

وفي هذا السياق، لم يكن التغلغل السككي نحو تخوم الصحراء الكبرى مجرد توسع جغرافي، بل كان مخططاً لحماية المصالح الاقتصادية وربط المستعمرات الإفريقية بالميتروبول (فرنسا الأم)، وبالتالي تجسيد حلمها الإمبراطوري في إقامة صحراء فرنسية، تمتد شمالا من "سانت لويس" في السنغال غربا إلى الجنوب الشرقي نحو "تبستي" في تشاد، حيث تظم المنطقة أقاليم كلها مستعمرات فرنسية، بامتداد جغرافي يفوق 12 مرة مساحة الميتروبول فرنسا، مما يحول الجنوب الغربي إلى قاعدة انطلاق أساسية، لهذا الكيان الاستعماري العابر للتخوم الصحراوية (بوجلال، 2023، صفحة 309).

فالسكة الحديدبة الفرنسية التي شقت طريقها من الجنوب الغربي نحو أعماق إفريقيا، ساهمت في تحويل مسار التجارة وتكريس التبعية الاقتصادية للشمال، فبعدما كانت التجارة من الشمال إلى الجنوب، أضحت تجارة القوافل وفي ظل المنافسة الشديدة للسكك الحديدية في مجال نقل البضائع ، تابعة للمراكز الاستيطانية في الشمال، أين كانت تدفقات التجارة موجهة نحو المستوطنات المستقرة في الشمال وأيضا في مستوطنات الواحات، ومنطقة الواد(Pliez, 2002, p. 35) .

كذلك كانت فرنسا تهدف إلى تكريس هذه التبعية للمراكز الشمالية، انطلاقا من فكرها الامبراطوري الرامي إلى ربط حوض المتوسط بالغرب الأفريقي، فالمنافسة الأوروبية حول مناطق النفوذ والتجارة دفع فرنسا إلى جعل المشروع السككي أدة لتحقيق طموحاتها الاستعمارية الرامية إلى تغيير مسار التجارة وربط مستعمراتها في الغرب الأفريقي بحوض المتوسط، لتسهيل عملية المبادلات التجارية وطبعا الجنوب الغربي الجزائر هنا هو حلقة الوصل في الربط التجاري هذا من جهة، من جهة أخرى قم بإنشاء مراكز تجارية في كل من توات وتاديكالت، حتى تدخل هذه المناطق في قيود التبعية الاقتصادية للاستعمار وضمان التحكم اتجاري التام في مسارات القوافل من جهة أخرى (مياسي، د ت، صفحة 107).

وكان من نتائج هذه التبعية التي فرضتها الإدارة الاستعمارية من خلال شبكة السكة الحديدية ، أن اتسعت دائرة التبادل التجاري بين فرنسا والجنوب الجزائري والصحراء الأفريقية، وفتح أبواب الاستعمار من خلال استغلال خطوط السكة الحديدية (طاهري، 2023، صفحة 197) ، والمناطق الجديدة للحصول على منتجات من طرف فرنسا، محكمة بذلك سيطرتها على مقاليد التجارة الصحراوية وربطها بالميتروبول عبر مسارات السكة الحديدية.

استنتاج جزئي:

تأسيساً على ما سبق تحليله حول الاستراتيجية السككية الفرنسية في الجنوب الغربي الجزائري، يمكن صياغة خلاصة تركيبية تدمج الأبعاد العسكرية، السياسية، والاقتصادية للمشروع ضمن النقاط الجوهرية التالية:

- مثل المخطط الفرنسي للسكة الحديدية في الجنوب الغربي الفرنسي إحدى الاستراتيجيات الاستعمارية الرامية إلى تسخير الهندسة التطور التقني لبسط النفوذ والهيمنة على المنطقة،والتغلغل نحو الداخل ويعود كل ذلك إلى عدة دوافع عسكرية وأمنية، سياسية ، ودوافع اقتصادية.

- لم يكن المشروع السككي مجرد إنجاز هندسي، بل مثل "سلاحاً تقنياً" بسطت من خلاله فرنسا نفوذها المطلق؛ حيث وظفت استراتيجية **"التغلغل السلمي"** لاستمالة الأهالي وإشراكهم في ورشات البناء ، الأمر الذي من شأنه أن يقلل من وتيرة وحدة التوتر بين الإدارة الاستعمارية والسكان، وكذلك جعل القطار وسيلة بديلة لسلاح، إذ بات إخضاع القبائل المعارضة لسلطة الفرنسية أسهل بكثير، من خلال جعلها طرفا في مختلف المعاملات ،والممارسات خاصة الاقتصادية منها، وتحولهم من التجارة التقليدية ومعاناتهم من الضرائب التي كانت سببا في التمرد على السلطة ، التبعية اقتصاديا لمراكز الشمال.

- شكلت العقيدة الأمنية المحرك الأساسي للتوغل السككي، إذ أتاحت القضبان الحديدية لفرنسا قدرة فائقة على محاصرة بؤر المقاومة الشعبية (كثورة بوعمامة) وسرعة المناورة بالعتاد والقوات نحو التخوم. كما مكن هذا المسار من فرض واقع جيوسياسي جديد أحكم السيطرة على المناطق الحدودية، وحولها من فضاءات مفتوحة إلى نقاط مراقبة محصنة تحت غطاء لوجستي تقني.

-عكس التطور الكرونولوجي للخط (1881-1917) تدرجاً استراتيجياً نقل العقيدة الاستعمارية من السيطرة المحلية إلى "الإمبريالية القارية-"، حيث كان المشروع مشروع استعماري"؛ حيث كان المشروع رداً مادياً حاسماً أمام المنافسة الدولية (بريطانيا وإيطاليا)، بهدف احتكار الفضاء الصحراوي وتأمين السيادة الفرنسية على طرق التجارة والموارد الباطنية دون منازع.

- حمل المشروع أبعاد جيوسياسية واقتصادية بالغة التعقيد، استهدفت دمج الجنوب الغربي ضمن الاقتصاد الاستعماري الرأسمالي، وتحويل الصحراء إلى جسر يربط الميتروبول بالعمق الصحراوي، ما يتيح عملية الاستغلال والاستنواف الاقتصادي.

لقد مثل مشروع السكة الحديدية بالجنوب الغربي مركز الثقل وحجر الزاوية لمشروع استعماري أكبر، استهدف ربط المستعمرات الإفريقية بفرنسا ربطا كاملا وعوضيا ، عبر مشروع فرنسا الامبراطوري لمد"السكك الحديدية عبر الصحراء" (الترانز صحراوي)، وسنأتي على تفصيل ذلك بشيء من التحليل المعمق في الفصل الموالي.



الفصل الثالث:

التخطيط السككي العابر للصحراء ومركزية الجنوب الغربي

(1928-1930).

المبحث الأول:فلسفة "الترانس صحراوي" وأهداف الربط القاري.

المبحث الثاني:المكانة الاستراتيجية لخط بشار في المشروع.

المبحث الثالث:مآلات الحلم 1930 وأسباب التعثر التقني والسياسي.

لـم يتوقـف الطمـوح الكولونيـالي الفرنسـي في التخـوم الجنوبيـة للجزائـر عنـد حـدود الحيـازة الترابيـة، بـل تجلـى في عقيـدة "الاختـراق الشـامل" التـي اتخـذت مـن السـكك الحديديـة وسـيلة جيوسياسـية لترويض الفضـاء الصـحراوي الشاسـع. فبعـد نجـاح الإدارة الاسـتعمارية في مـد الشـرايين الحديديـة نحـو منطقـة الجنـوب الغربي الجزائـري وربطهـا بحـوض المتوسـط، انصـبّ الجهـد الاسـتراتيجي على تحويـل هـذا الخـط مـن مجـرد مسـار محلي إلى منطلـقٍ لمشـروع قـاري عمـلاق يمتـد نحـو أعمـاق الصـحراء الكبرى وصولاً إلى قلب القارة الإفريقية.

وتبـرز الحقبـة الواقعـة بـين عـامي 1928 و1939 كعصـر ذهبي في التخطـيط الإمبراطـوري الفرنسـي؛ حيـث تبلـورت خلالهـا معـالم مشـروع "السـكك الحديديـة العـابرة للصـحراء" (Le Transsaharien)، ، الـذي تجـاوز كونـه منجـزاً تقنيـاً ليصـبح "حلـم الإمبراطوريـة" في إعـادة صـياغة الخارطـة الجيوسياسـية والديموغرافيـة للمنطقـة. لقـد سـعى هـذا المشـروع الجيوسـتراتيجي إلى إلغـاء المسـافات الجغرافيـة وربـط "الميتروبـول" (فرنسـا الأم) بـالعمق الإفريقـي عبـر "جسـر حديـدي" يمتـد مـن الجنـوب الغربـي ليختـرق الرمال.

وانطلاقاً من هذا المنظور، يغوص هذا الفصل في تشريح أبعاد المشروع عبر ثلاثة محاور بنيوية:

1- **فلسـفة التـرانس صـحراوي وأهـداف الـربط القـاري:**قـراءة في الـدوافع السياسـية والاقتصادية والعسكرية التي دفعت باريس لتبني شروع "الترانس-صحراوي."
2- **المكانـة الاسـتراتيجية لمنطقـة بشـار في المشـروع:**تحليـل الـدور المحـوري الـذي لعبتـه هذه المنطقة كقاعدة ارتكاز لوجستية ومركزا منجميا في صلب التخطيط السككي.
3- **مـآلات الحلـم وإكراهـات الو اقـع 1930:**استقصـاءمآلات المشـروع وتحدياتـه، والمقارنـة بـين الأهـداف الطوباويـة "الإمبراطوريـة' التي سـطرتها بـاريس، وبـين الإكراهـات الميدانيـة والظـروف الدولية التي أحاطت بتنفيذه.

المبحث الأول: فلسفة "الترانس- صحراوي" وأهداف الربط القاري.

تجسد المشروع السككي الفرنسي في الصحراء ، ترجمةً بنيوية لعقيدة استعمارية لم تكتفِ بالتمدد الجغرافي، بل طمحت إلى إلى تجسيد الفكر الإمبريالي، وفلسفته التوسعية في عمق المجالات الصحراوية. حيث قدم مشروع "الترانس صحراوي" بوصفه "أداةً حضارية وسيادية" تهدف إلى ترويض المجال الصحراوي وإخضاعه لمنطق السيطرة المطلقة. من خلاله تجاوزت القضبان الحديدية وظيفتها التقنية الصرفة، لتتحول إلى أداة ديناميكية، تهدف إلى هندسة وسط "جيواستراتيجي وديموغرافي" جديد، يستجيب لطموحات "الميتروبول" في صهر الشمال الإفريقي، بعمقه القاري عبر مركزية الخط السككي بالجنوب الغربي، وتحويل الصحراء من عائق جغرافي، إلى شريان حيوي يربط أوصال الإمبراطورية.

وفي هذا المبحث سنفكك ونحلل هذه الفلسفةالاستعمارية وراء المشروع السككي العابر للصحراء.

أولا-الربط الامبراطوري:

مثل مفهوم "الربط الامبراطوري" الدعامة الأساسية للفلسفة السككية الفرنسية بالجزائر ، وتحديدا ضمن عقيدة " الترانس–صحراوي"، هذاه الرؤية التي استهدفت صهر المجال السياسي والجغرافي والاستراتجي الصحراوي في كتلة جيواستراتيجية واحدة تتصل بالميتروبول.

ومن الضروري بمكان استحضار السياق التاريخي لهذا المفهوم، الذي ارتبط مباشرة بالفكر الأمبريالي الفرنسي، الرامي إلى إقامة امبراطورية مترامية الأطراف، تمتد من باريس إلى عمق الغرب الأفريقي،فالربط الامبراطوري الذي نظرت له العقيدة الاستعمارية الفرنسية، يعود إلى ما قبل تاريخ احتلال الجزائر، وتحديدا خلال حروب فرنسا في القرن الثامن عشر أين خصرت العديد من مستعمراتها في أمريكا والهند منه إلى فشلها في حملتها على مصر سنة 1798م ، لتتجه أنظارها بعد ذلك إلى التوسع في الشمال الأفريقي المقابل لأوروبا مع مطلع القرن التاسع عشر(رمزي، د ت، صفحة 32).

لقد تجسد التوجه الفرنسي الجديد في إعادة بناء الذات الإمبراطورية من خلال السيطرة على سواحل الجزائر كبوابة للتوغل نحو الداخل منه إلى أعماق الغرب الأفريقي، وكانت بداية هذا عبر مشروع "تاليران" ،الذي قدمه إلى نابليون عقب فشل حملته على مصر، أين قدم تقريرا إلى المجمع العلمي الفرنسي، بخصوص احتلال الجزائر وجعلها مستعمرة نموذجية، تكون قاعدة لتكوين امبراطورية فرنسية فيما وراء البحار ، وقد استطاعت فرنسا بداية تحقيق أولى أهدافها في وصل الغرب الأفريقي بباريس، من خلال احتلال الجزائر سنة1830 (قسيبة، 2021، صفحة 44).

ويُعتبر الغزو الفرنسي للجزائر بمثابة الافتتاح الاستعماري لإفريقيا في العصر الحديث، واللبنة الأولى للتمدد نحو نحو الغرب الأفريقي، من خلال مد نفوذها نحو تونس والمغرب، منها إلى غرب القارة الأفريقية، أو ما تسمى بأفريقيا الغربية الفرنسية، ثم التوسع حتى إفريقيا الاستوائية الفرنسية، وقد استطاعت فرنسا من خلال هذا أن تبرهن عن مقدرتها على الخروج من ضعفها ، وبناء امبراطوريتها من جديد(ذهنى، 1988، الصفحات 59-60).

وعلى الرغم من أن فكرة استعمار الجزائر لم تحظَ بإجماع مطلق في الداخل الفرنسي بدايةً، إلا أن مشروع الإمبراطورية الممتدة حتى العمق الإفريقي، وجد صدىً واسعاً، ومؤيدين كثر لاسيما في عهد نابليون الثالث 1848-1870، حيث راهنت فرنسا على تحقيق ذلك، من خلال التوغل والتوسع في الصحراء، (نايت قاسي، 2020، صفحة 208) ، لكن خلال الحرب السبعينة ووقوع نابليون الثالث أسيرا في يد الألمان1871م ، تأثرت سياسة فرنسا في التوسع في غرب إفريقيا ، بالمقابل لم تدم هذه النكسة طويلا ،إذ سرعان ما عادت فرنسا سنة 1879، لمواصلة مشروعها الامبراطوري في التوسع نحو الغرب الإفريقي، وهذه المرة كان الطموح أكبر وأوسع، من خلال ضم الجزائر إلى أملاك الامبراطورية الفرنسية في غرب إفريقيا(ذهنى، 1988، الصفحات 62-65).

وفي سياق تتبع الجذور التاريخية لهذا الربط، لابد من تسليط الضوء على المرتكزات الأيديولوجية للفكرة ،حيث أن فلسفة الترانس-صحراوي التي تسعى إلى وصل البحر المتوسط بغرب إفريقيا من خلال الصحراء، تعود إلى التيار "السان سيموني"، الذي سبق وأشرنا إليه أنفا في معرض حديثنا عن الجذور التاريخية للمشروع السككي في الجزائر، إذ لا يمكن فهم حقيقة الربط الامبراطوري دون العودة إلى هذا الفكر الذي هيمن على النخبة الفرنسية ، وكان أقطابه هم رواد فتح خطوط السكة الحديدية بفرنسا وإيطاليا وروسيا

لقد سعى السانسيمونيون، من خلال التخطيط لخط سككي يشق الرمال ،أن تكون الصحراء حلقة وصل بين حوض المتوسط والغرب الإفريقي، وجعلها فضاء كبيرا للتبادل التجاري داخل القارة الإفريقية، لذلك انصب جهدهم على ربط الصحراء بشبكة من السكك الحديدية لتسهيل اتصالها بالعالم الخارجي(فارج، 2019، صفحة 260).

واستمرت هذه الجهود في تكريس عقيدة الربط عبر دعم البعثات الاستكشافية نحو الصحراء ، حيث سهلت تلك البعثات مهمة شق خطوط السكة الحديدية ، بفضل المعلومات والبيانات حول طبيعة المنطقة وتضاريسها وحتى الثروات لتي تزخر بها ، وهو ماشجع على تنفيذ "الترانس – صحراوي" لاستغلال ثرواتها ومواردها الطبيعية، كذلك ستساهم أيضا في الربط التجاري بين فرنسا والغرب الأفريقي، وهو ما يتوافق مع قول الوالي العام "بيجو " في مراسلة له إلى الماريشال "سولت " قال فيها: **"...بسيطرتنا على هذه المناطق تفتح لنا آفاق واسعة لازدهار تجارتنا وربطها بافريقيا الداخلية".**

وبالموازة مع فلسفة الوصل الإمبراطوري، وبناء على نتائج الكشوفات التي قادها المغامرون والمهندسون ،وغيرهم من الأوروبيين الذين انقادوا وراء اكتشاف الصحراء، قدم السانسيموني "أدولف دوبونشيل" مقترحا لإنشاء خط سككي يكون جسرا بين حوض المتوسط والغرب الإفريقي، لربط الميتروبول بمستعمراتها ، خاصة في ظل المنافسة الإنجليزية للتوسع في إفريقيا، ويعزى إليه الفضل في إقناع البرلمان الفرنسي بإقامة ثلاث خطوط عام1880(بوعزيز، 1999، صفحة 78).

وبالعودة إلى آليات تجسيد هذا الربط، يبرز تساؤل حول المسار الزمني لترسيم هذه الفكرة ، من بدايات انطلاقها وحتى تثبيتها؟ وعما إذا كانت سنة 1897م، هي فاتحة الوصل الامبراطوري للجزائر بالعمق الأفريقي أم لا؟.

الحقيقة هي أن سنة 1879 مثلت "صحوة جيوسياسية " فرنسا عقب انتكاستها ، وبارقة أمل جديدة لمواصلة توسعها نحو غرب إفريقيا خاصة مع فرضها للحماية على تونس سنة 1881، والتي أرادت من خلالها إثبات سيادتها على المتوسط(ذهني، 1988، صفحة 66)، وانطلاق بعثة "فلاترز" الشهيرة

لاستكشاف أول مسار خط حديدي عابر للصحراء والتي امتدت من سنة 1880 حتى 1881، قام خلالها ببعثتين كانت نهايتها وفاته في الصحراء(دعاشي، 2016، صفحة 88).

أضف إلى ذلك، أن الفكرة استندت إلى رؤية استعمارية معقدة، ترى في الصحراء "فراغاً" جغرافياً يجب ملؤه لمنع أي منافس إقليمي،خاصة الغريم الانجليزي، والذي سيكون عن طريق شق خطوط السكة الحديدية، التي ستجعل من هذا المجال الجغرافي كتلة واحدة، تصل باريس المركز بمستعمرات فرنسا في غرب إفريقيا، هذه الفلسفة التي أخذت في النمو أكثر مع نهاية سنة 1878، حينما برز شبه توافق بين مختلف الأطراف السياسية داخل فرنسا (الجمهوريين والملكيين ،الراديكاليين والاشتراكيين) ، من أجل بعث فرنسا من جديد ومشروعها الامبراطوري، الرامي لتوسيع رقعة ممتلكاتها فيما وراء البحار(نايت قاسي، 2020، صفحة 212).

وتأسيساً على هذه الرؤية الرامية لبعث إمبراطورية فرنسية حديثة تصل تصل المركز بغرب إفريقيا ، تكون فيها الصحراء هي حلقة الوصل الإمبراطوري، سعت فرنسا إلى تجسيد هذا الجسر من خلال مشروع سكة الحديد العابرة للصحراء(Transsaharien).

هذا المشروع الذي تولت دراسته بعثية فرنسية مكونة من كل من: المهندسان "مونسيران ونيموران"، والجيولوجي "شدودرو"، والمستكشف "تينيال"، كانوا قد غادروا على متن سفينة متجهين إلى الجزائر سنة1912م،عند وصول هذه البعثة إلى "سيلت" بالأهقار،انقسمت لفروع، فرع توجه منها إلى واد النيجر،مرورا بمحطة تشاد حيث ستتوقف في "نيغيني"، ومن هذه النقطة ستصل إلى ساحل المحيط الأطلسي عبر خط سكة حديد كانو، وتعود من هناك إلى فرنسا(BERTHELOT, 1912, p. 16) .

ومن ثم توالت المشاريع والمقترحات السككية الصحراوية وصولا إلى مطلع القرن العشرين ، حيث مثل مشروع "الترانس-صحراوي" سنة 1928، أكثر المشاريع جدية لتحقيق فلسفة فرنسا في الربط الامبراطوري على أرض الواقع.

ثانيا-الأبعاد الجيوسياسية:

تعدى مشروع "الترانس-صحراوي" لربط حوض المتوسط بالغرب الإفريقي، كونه مجرد مشروع هندسي تقني، ليصبح ضرورة جبوسياسية ملحة لفرنسا، لاسيما خلال الفترة الممتدة من 1928 حتى

1930 ، والتي تمثل منعطفا حاسما في فلسفة الفكر الاستراتيجي الفرنسي، من خلال تحويل المسار السككي بالصحراء، إلى خط لوجستي واستراتيجي، وفيما يلي توضيح للأبعاد الجيوسياسية لهذا الخط:

أ- الصحراء كجزء لا يتجزأ من الامبراطورية:

سعت الفلسفة الجيوسياسية الفرنسية عبر هذا الخط الحديدي، إلى صهر المجال الجغرافي الصحراوي ضمن المجال الجغرافي للامبراطورية الفرنسية ، بمعنى جعل الرمال الصحراوية ضمن الوحدة العضوية لهذه الأخيرة –فرنسا-، بما لا يدع مجالا للتفكك،ذلك أن مرامي فرنسا من وراء مشروعها السككي الصحراوي، هو جعل الجزائر جسرا لوصل مستعمراتها في الشمال بتلك التي في غرب إفريقيا، فضلا عن تحويل الفضاء الصحراوي لجسر بري حيوي، أمام القوافل التجارية، والتنقلات البرية بالمنطقة نحو السودان(بولنوار وعيسى، 2026، الصفحات 1307-1308).

وانبنى التصور الاستعماري للصحراء الجزائرية كهمزة وصل بين مستعمرات فرنسا في الشمال والجنوب، على عقيدة التوسع نحو الغرب الإفريقي، من خلال التحكم في طرق التجارة، التي هي الرابط الذي يوصل مستعمراتها في المنطقة بباريس المركز هذا من جهة، والعمل على قطع الطريق أمام المنافسة الإنجليزية، حول السيطرة وبسط النفوذ، عبر احتلال السنغال التي سبق وكانت موضع خلاف بين الطرفين من جهة أخرى، ومن هذه المستعمرة توجهت فرنسا للتوسع نحو غرب إفريقيا ووسطها(هريدي، 2008، صفحة 152).

ب-البعد العسكري"الصحراء كخط استراتيجي حيوي":

من رؤية فلسفية استعمارية، اعتبرت فرنسا الصحراء خطا دفاعيا حيويا ونقطة ارتكاز استراتيجية، كونها خزانا للموارد البشرية، التي ومن خلال الخط السككي، سيتاح تدفقها من أعماق إفريقيا إلى الجزائر ثم نحو فرنسا، فالخط العابر للصحراء سيكون جسرا لانتقال المجندين الأفارقة السود بسرعة نحو البحر المتوسط، سواء للقضاء على أي تمرد في شمال إفريقيا ،أو للدفاع

عن فرنسا في حال وقوع مواجهة بينها وبين القوى الأوروبية المنافسة، خاصة ألمانيا وإنجلترا (Vallaux, 1998, p. 389).

وتجسيدت لهذا الطرح، أكد الجنرال "فليبارت"(Philebert) :" **أن الجزائر هي النواة والركيزة الأساسية لبناء الامبراطورية الفرنسية في البحر المتوسط و في أعماق الصحراء، ومن خلال سكة الحديد ستتمكن قواتنا من التحرك بسرعة، وهو ما سيمنع تمردات سكان الصحراء، ويضمن سلامة الشركات التجارية الفرنسية، مع تنفيذ للمعاهدات المبرمة مع سكان السودان..**" (PHILEBERT & GEORGES, 1890, pp. 36-37).

ويكشف تصريح الجنرال "فليبارت"(Philebert)، عن مدى الأهمية التي توليها القيادة العسكرية لهذا الخط السككي، باعتباره همزة وصل بين حوض المتوسط والعمق الصحراوي، ودوره في تسهيل انتقال الجيوش بسرعة، والعمل على قمع حركة التمرد سواء كان ذلك في الصحراء أو في فرنسا، فالقوات المستقدمة من الغرب الإفريقي(الجيش الأسود)، سيكونون قوة عسكرية وورقة رابحة في يد ها أمام تهديد القوة الأوروبية، مع تسهيل انتقالهم عبر خط تمبكتو-وهران-الجزائر ومنه إلى فرنسا (قنان، 1994، الصفحات 141-142).

علاوة على ذلك لم تقتصر نظرية الاستعمار الفرنسي، بخصوص إقامة خط حديدي يربط فرنسا بأعماق الصحراء ، فقط من أجل توضيح العمق الاستراتيجي للصحراء كمجال حيوي وخط دفاعي، من خلال الجيش الأسود ، الذي دعم الترسانة العسكرية الفرنسية من جهة ، وقلل من تلك الصراعات التي بينها وبين غريمتها ألمانيا من جهة أخرى، وإنما عبرت هذه الفلسفة الاستعمارية عن ترجمة فعلية ،لمعادلة الربط الاقتصادي بين الميتروبول وأعماق الصحراء، وتحويل الصحراء من عائق طبيعي، إلى محور اقتصادي سيادي يتيح لفرنسا الاستئثار بالتجارة ومداخل الصحراء.

وتحقق ذلك عبر الربط بين الجزائر وتنبكتو، وتحويل الواحات ورمال الصحراء لمناطق عبور ونقل لتجارة السودان وإفريقيا الغربية، نحو الموانئ الجزائرية ومنها نحو فرنسا(قنان، 1994، الصفحات 141-142).

وفي ذات السياق الجيواستراتيجي، فإن رغبة فرنسا في القضاء على بؤر التوتر ، والمناطق الساخنة التي تنشهد تمردات لسكان الصحراء، ونقل وحدات جيشها سواء إلى أعماق الصحراء، أو من مستعمراتها نحو فرنسا(بولنوار وبوقرين، 2026، صفحة 1316)، كان واحدا من الأهداف التي عملت على تحقيقها، وتجسديها على أرض الواقع، من خلال تطبيق عقيدة الترانس صحراوي لربط فرنسا بأعماق الصحراء.

لم تكن الفلسفة الاستعمارية ترى في الصحراء مجرد كثبان من رمال، إنما خزانا استراتيجيا لمختلف الموارد، والثورات التي ستنعش فرنسا اقتصاديا، وتحقق لها مكانة ضمن الاقتصاد العالمي، إلى جانب ضمان الاستقلالية الطاقوية، والمعدنية وعدم حاجتها إلى البحث عن مستعمرات لتحصيل مواردهاالطاقوية، وهو الأمر الذي يبتحقق من خلال الربط السككي الذي سيتيح لفرنسا ارتكازها بالصحراء، وبقائها على اتصال بالبلدان الإفريقية، حفاظا على مصالحها الاستراتيجية والاقتصادية(بوسليم، د ت، صفحة 554).

وعليه ، فإن اعتبار البعد الجيو استراتيجي لمشروع"الترانس-صحراوي"، بدءاً من تأمين انتقال الجنود السود من عمق الصحراء نحو الميتروبول، منه إلى الاهتمام بمركزية الصحراء ضمن هذا المشروع ،باعتبارها خزانا للثروات من جهة، وقاعدة استراتيجية للهمينة والسيطرة الاقتصادية الفرنسية من جهة أخرى، ما يجعلنا نفهم مكانة خط الرمال، ضمن العقيدة الفرنسية الرامية إلى تحقيق الربط الامبراطوري، عبر احتواء المجال الصحراوي ،وصهره في البناء الامبراطوري لفرنسا.

المبحث الثاني: المكانة الاستراتيجية لخط (بشار) في المشروع.

يعتبر مشروع السكة الحديدية العابر للصحراء(Transsaharien)أحد الرهانات التقنية والجيوسياسية، التي تبناها الاستعمار الفرنسي لتحقيق طموح الوحدة المجالية بين ضفتي المتوسط. إذ تجاوز المشروع أهدافه التقنية، ليصبح أداة جيو-سياسية لربط الغرب الإفريقي بباريس، محققاً بذلك مفهوم التكامل الإمبراطوري. وضمن هذه الرؤية، اكتسب خط بشار مكانة استراتيجية محورية، تعدت كونه مجرد مسار فرعي، ليكون مركز الثقل الذي راهنت عليه فرنسا لربط مستعمراتها مع المركز-باريس-.

أولا-الميزة الطاقوية.

إن توجه الترسانة الفرنسية، إلى دمج الخط السككي "بشار" ضمن مشروع الترانس-صحراوي،،نابع من حاجة الامبراطورية الماسة لمورد طاقوي محلي ، يتيح لها مواصلة مد خطوط السكة الحديدية عبر رمال الصحراء، نحو العمق الأفريقي من جهة، واستغلال هذا الأخير للتصنيع دون الحاجة إلى الموارد الخارجية التي ستثقل كاهل ميزانية المشروع الضخمة.

وانطلاقا من هذا الطرح برز منجم الفحم في القنادسة ببشار (المكتشف سنة 1817م) ،كموردا هام سيضمن لفرنسا استقلالية طاقوية ، ستساهم في تدعيم اقتصادها الوطني(بوسليم، د ت، الصفحات 553-554)، كما سيكون مصدرا لتشغيل القاطرات التي تحتاج إلى تجديد ، وحتى للصناعة المتمركزة على طول هذا الخط، لذلك دعت الحاجة إلى فتح هذا الخط، وتحديدا على طول منطقة القنادسة الغنية بالفحم (Martin, 1965, p. 69) ، بالتالي فإن تواجد منجم الفحم بالمنطقة سيقلل من الأتعاب الاقتصادية.

علاوة على ذلك، مثل منجم القنادسة شرياناً طاقوياً لا غنى عنه لتطوير الاقتصاد الاستعماري ، كما أن شق الخط السككي عبر منطقة (القنادسة–بشار) ،سيتيح للشركات الفرنسية الصناعية الكبرى خاصة شركات التعدين، إنتاجا مضاعفا ، وتوفر سوق العمل والتخلص من حالة الكساد(عمروجعيرن، 2021، صفحة 321).

ثانيا-الأمان العسكري:

اعتبر خط بشار المسار الأكثر أمانا من الناحية العسكرية، ذلك أنه يقع ضمن منطقة تشهد تواجدا عسكريا كبيرا ،بحكم أشغال المشروع السككي التي تستدعي الأمن والرقابة المستمرة، لضمان أمان العمال والمعدات، وكذلك لانتشار المراكز العسكرية من ابراج، ومراكز للجيش الفرنسي على طول مسار السكة، إلى جانب محطات السكة، كل هذا من شأنه أن يبعث على الأمان.

وهدفت هذه الحماية المكثفة لتأمين القوافل الحديدية، وفرض الرقابة المحكمة خاصة على منطقة الساورة ، فهي حسب الكاتبة "إبرهاردت" **تشهد تواجدا عسكريا كثيفا و انتشارا للمراكز والمعاقل العسكرية، المكتظة بالعساكروالفرسان الموالين لهم على طول الطريق"**(مرين، 2024، صفحة 255).

كما وفر هذا الخط سهولة في نقل القوات العسكرية والعتاد العسكري إلى مناطق الاضطرابات، خاصة وأن المنطقة كانت مسرحا للعديد من التمردات والثورات، يقول المؤرخ فيلبارت: **" 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 أجل إنشاء المستعمرات في الجنوب، مع خط السكة الحديدية عبر الصحراء، ليسهل دائما إرسال كتيبة في يومين وسيمكن قوتنا من الترحك السريع"**(PHILEBERT & GEORGES, 1890, pp. 36-37).

يتضح من القراءات التاريخية أن الصحراء الجزائرية تحولت إلى خزان أمني استراتيجي(مريوش، 2025، صفحة 119)، وهو ما يفسر لنا أهمية خط بشار وهران استراتيجيا، ضمن مشروع السكة العابر للصحراء، فالترسانة العسكرية المرابطة على طول هذا المسار لم تكن لتوفير الأمن فحسب، إنما لقمع أي محاولة تمرد من قبل السكان المحليين.

ويندرج اهتمام فرنسا بخط بشار ضمن رؤية ترى في السكة الحديدية رمزا للقوة ، والتفوق العسكري والسيادة ، خاصة وأن هذا الطريق يأتي ضمن مشروع إمبراطوري وليس مشروعا مؤقتا، فهو ي همزة وصل بين حوض المتوسط و الغرب الإفريقي، ويصف قائد الفرقة السادسة عشر للمشاة عن هذه السكة بأنها الأداة التي تحتاجها الجيوش والأساطيل دائما، "فهي وسيلة ورمز ومحرك قوة قياسي وأداة للسيطرة والغزو"(بولنوارو بوقرين، 2026، صفحة 1316).

وفي إطار توفير الأمن العسكري على طول هذا الخط، لم يقتصر دوره الحمائي على محيطه المباشر ، بل امتد ليشكل ضمانة أمنية، للمناطق التي سيمتد إليها الخط الرئيسي الترانس-صحراوي،وعليه وجب حفظ الأمن في الصحراء والأمن في المستعمرات التي سيمتد إليها الخط الحديدي (Vallaux, 1998, p. 389).

ثالثا-الطريق الأقصر:

لقد مثل خط بشار من الناحية الهندسية والتقنية الطريق الأقصر والأكثر فاعلية لتحقيق المشروع السككي العابر للصحراء، وهو الممر الأكثر كفاءة للتوغل نحو أعماق إفريقيا الغربية، إذ يتميز بكونه يمتد بشكل شبه مستقيم ، كاستمرار للخط الممتد من الشمال إلى الجنوب الغربي،حيث ينطلق من وهران صعودا نحو بوعرفة ثم القنادسة و العبادلة، وصولا إلى عين الصفراء و فيكيك ، ومن بشار يتجه نحو الصحراء الكبرى إلى "قاو" و"تمبكتو " في مالي عبر مسالك وعرة(العربي ا.، 1984، صفحة 87).

وقد اعتمدت الدراسات الاستعمارية الخط الغربي، البالغ طوله حوالي3535كلم ، منطلقا من ميناء الغزوات نحو بوعرفة وبشار ، ومنها يتوغل إلى الساورة ثم وواحات توات ورقان، وصولا إلى "عين تاسيت" في مالي ليتفرع إلى فرعين، واحد نحو" سيغو" والآخر نحو "نيام"ي بالنيجر(عمرو جعيرن، 2021، صفحة 627).

وإلى جانب ميزة اختصار الوقت والطريق للوصول إلى الغرب الإفريقي، كان المشروع السككي العابر للصحراء يهدف إلى الربط الاستراتيجي بين فرنسا الجزائر مالي، فمركزية خط بشار في المخطط تهدف لصهر المستعمرات الفرنسية بالمنطقة -نعني هنا الجزائر والمغرب ومالي-، ببعضها البعض،ضمن وحدة مجالية واحد.، مما يجعل هذا الطريق المسار الأقصر والأكثر جدوى نحو أعماق إفريقيا مقارنة بباقي المسارات الشرقية .

المبحث الثالث: مآلات الحلم (1930) وأسباب التعثر التقني والسياسي.

تزامنا والاحتفالية المئوية لاحتلال الجزائر 1930 ، مع لحظة تاريخيةا تقاطعت فيها الطموحات الفرنسية الاستعمارية بالحقائق المنجزة، حيث استعرضت فرنسا مشروع السكة الحديدية العابرة للصحراء ، أحد أكبر المشاريع الاستعمارية، التي راهنت على نجاحه، هذا المشروع الذي سيعيد لها اعتبارها، ومكانتها، ضمن القوى الاستعمارية من جهة، والذي سيكون ترجمانا لفلسفتها الامبارطوري في ربط العمق الأفريقي ببمتلكاتها من جهة أخرى، لكن المفاجأة التي لم تتوقعها فرنسا وهي تحتفل بإنجازاتها، أن يتعثر ويفسل أكبر مشاريعها .

لقد اصطدم الطموح السككي في هذه المرحلة العديد من العراقيل والعقبات ، فمن ناحية اصطدمت الآلة الهندسية الفرنسية بطبيعة المجال الجغرافي الصحراوي ، ومن ناحية أخرى أخرى برزت الساحة السياسية والاقتصادية تحديات أخرى ، أدت إلى تراجع فكرة الربط السككي كعنوان للتفوق.

يسعى هذا المبحث إلى تسليط الضوء على تلك الفجوة بين الصورة الدعائية البراقة التي روجت لها باريس في ذكرى مئويتها، وبين الواقع المترديالذي أدى إلى تعثر المشروع، متناولاً بالتفصيل أسباب الفشل التقني والهزائم السياسية التي جعلت من حلم الربط الامبراطوري والسيطرة الشاملة على الفضاء الصحراوي يتبخر أمام رمال بشار.

أولا-ذروة الدعاية الكولونيالية:

بحلول عام 1930 ، كانت قد انقضت مائة عام على الوجود الفرنسي في الجزائر ،فأقامت خلالها فرنسا حفلا كبيرا، تخليدا لأعمالها وإنجازاتها، طيلة هذه المدة التي قضتها في الجزائر،وكان البرنامج المسطر للاحتفالية تقديم بعض من منجزات فرنسا، والتي كان على رأسها مشروع الترانس–صحراوي ،الذي مثل أيقونة إنجازاتها، إذ من خلاله سعت إلى إحياء مجد الامبراطورية الفرنسية من جديد، عبر إحداث تغيير في مفاهيم الغزو والاحتلال ،أنطلاقا من كون الجزائر مستعمرة للبرط والوصل القاري.

ولقد روجت الدعاية الفرنسية ، لكون المشروع الوسيلة الوحيدة لتطويع رمال الصحراء وتحقيق الحلم الامبراطوري الفرنسي ، أين راهن الكثيرون على نجاحه، ودعى السياسيون، والعسكريون ،والاقتصاديون إلى تحقيق هذا المشروع ، والذي تكمن أهميته في:

-زيادة الازدهار الاقتصادي للعديد من المناطق، داخل الصحراء وبلاد السودان ،كما ،ه سيمكن فرنسا من تطوير حقول القطن في النيجر مما سيضمن استقلالها عن البريطانيين.

-المشروع سيضع الجزائر وأوروبا في اتصال سريع مع أغنى وأكثر المناطق اكتظازا بالسكان غب القارة ا أفريقية مثل السودان.

-المشروع سيفتح لفرنسا أوساقا جديدا داخل القارة الافريقية(عمرو جعيرن، 2021، الصفحات 321-322).

لكن رغم ذلك الزخم، بدأت بوادر الإخفاق تلوح في الأفق مبكراً، لاسيما مع احتدام الصراع بين غرف التجارة في العاصمة ووهران، حول محطة انطلاق الخط، وعارضت مقاطعة وهران الأمر ورأت في ذلك خلقاللإحتكار لميناء وهران الذي سيضر بكل السحال من أجل التةغل نحو الصحراء.

وفي قمة هذه المعارضة ظهرت بوادر الأزمة الاقتصادية التي بدأت تضرب العالم سنة 1929م ومعارضة الحزب الراديكالي الاشتراكي، الأمر الدي تسبب في وقف نشاط هيئة أبحاث السكة الحديدية العابرة للصحراء(عمرو جعيرن، 2021، صفحة 328).

ثانيا-عوامل الفشل:

على الرغم من الزخم الذي أحاط بمشروع السكة الحديدية العابرة للصحراء، والذي اختزل في طياته مجمل الطموحات الاستعمارية الفرنسية، الرامية إلى تطويع المجال الصحراوي ،وتحويله إلى فضاء جيو-سياسي فرنسي بامتياز ،يخدم الأجندات التوسعية لباريس، إلا أن هذا الحلم اصطدم بواقع مغاير. فقد أدت حدة التباين في الرؤى الاستراتيجية، وتنامي الخلافات في مراكز صنع القرار بشأن جدوى التنفيذ وآلياته، إلى تعثر المشروع وإخفاقه في التجسد على أرض الواقع؛ وهو الفشل الذي لم يكن وليد الصدفة، بل نتاج تداخل جملة من الأسباب التقنية والمالية.

1-المعوقات الطبيعية:

كانت الطبيعة الصحراوية القاسية بمثابة الخصم الأول للآلة الاستعمارية، حيث اصطدم المشروع بنظام بيئي يفتقر لأدنى مقومات الحياة ، فالبيئة التي يتميز بها الفضاء الصحراوي مغايرة تماما لتلك التي في المناطق التلية، والمتمثلة في ندرة وقلة مصادر المياه إلى درجة انعدامها، إلى جانب الأراضي القاحلة وندرة السكان في بعض الأماكن وهو الأمر الذي يضع عمال السكة والمشرفين على إنجازها في خطر، مع غياب الأمن(محمدن، 2003، صفحة 163).

ورغم أن هذه العوائق كانت تحدياً للاحتلال، إلا أنها مثلت نوعاً من "المقاومة الطبيعية" التي منحت سكان الصحراء طمأنينة العزلة التي كادت السكك الحديدية أن تقتلعها ، ويمكن اعتبار هذا العامل نوعا من المقاومة للمد الاستعماري لكن من جانب الطبيعة ، وهو ما أشار إليه"الكسي دو طوكفيل " في قوله: **"... إن الحس السليم يبين إذن أنه لايجب أن نشرع في الاستيطان ، في المقاطعة التي توجد بها الأحاسيس الأكثرعنفا ضدنا، فالمقاطعة التي نجد فيها صعوبة أكثرمن إخضاعها، فهي المكان الذي لا يجب أن نربط فيه أمور الحرب والاستيطان، هو المكان الذي يكون فيه الاستيطان أكثر صعوبة،...بسبب مشاكل الطبيعة لأنه توجد مساحات كثيرة تجعل بناء الطرق أمرا صعبا، إلى جانب المناخ.."**(طوكفيل، 2008، صفحة 62).

يضاف إلى ذلك انتشار الأوبئة الفتاكة والتقلبات المناخية العنيفة ، رياح وعواصف هوجاء ساخنة ، ناهيك عن الحيوانات المفترسة ،فالصحراء عبارة عن مقبرة للرجل الأبيض، فهي تفترس من لا تعرفه(محمدن، 2003، صفحة 164).

2-التكاليف الخيالية:

لم تكن الجغرافيا وحدها العائق، بل مثلت الأعباء المالية الضخمة والميزانيات المفتوحة مسماراً آخر في نعش المشروع، والتي عجلت بنهايته قبل اكتماله، خاصة على خلفية الأزمة المالية التي عرفها العالم سنة 1929،فقد كانت تكلفة إنجاز المشروع كبيرة ، ذلك أن مدة المشروع طويلة ضف إليها طول الخط المراد إنجازه والذي يبلغ ثلاثة آلاف كيلومتر إلى جانب مدة المشروع الطويلة (بوعزيز، 1999، صفحة 81).

هذا وقد ارتبطت هذه التكاليف الباهضة لإنجاز السكك الحديدية بالطبيعة الجغرافية للمنطقة الصحراوية، فكلما كانت الأرض أشد وعورة تضاريسا كلما ارتفعت تكلفة إنجاز كيلومتر واحد فقط من السكة،وقد اشار "أدولف دوفونشيل"Adolphe Duponchel "، إلى تكلفة إنجاز خطوط السكة الحديدية، وأيضا إمدادات المياه التي تحتاجهزها أشغال السكة ،وفيما يلي بعض الإحصائيات التي أوردها (أظر الملحق رقم5).

-تكلفة عربات السكة الحديدية 15000 فرنك لكل كيلومتر.

-إمدادات المياه20,214,000 هكتولتر لكل 2574 كيلومتر.

- تكلفة التلغراف والأجهزة الأخرى: 2574 كيلومتر بسعر 4000 فرنك(**Duponchel, 1878, p. 318**) .

يتبين من خلال هذه الإحصائات أن تكلفة إنجاز الخط السككي العابر للصحراء سيكلف الخزينة الفرنسية الكثير، نظرا لكثرة متطلبات واحتيادات الإنجاز من مياه للحفر وأجهزة التلغراف، والعربات وغيرها من الأمور الأخرى.

ولمواجهة نقص العمالة وتكاليفها، لجأت السلطات لإجبار اللاجئين الأجانب (خاصة الإسبان) بين سن العشرين والثمانية وأربعين عاماً على العمل القسري بموجب مرسوم 12 أفريل 1939م، حيث تم تنظيمهم في شكل شركات للعمال الأجانب، ومعظمهم من اللآجئين الإسبان بالجزائر، وتضم هذه الشركات وحدات من 250 شخص بقيادجة ضباط عسكريين فرنسيين، والذين تم توظيفهم في إنشاء خط البحر الأبيض المتوسط- النيجر وفي مناجم الفحمبالقنادسة في ظروف قاسية (**Genevie, 1999, p. 161**)

وقد بلغت القسوة ذروتها خلال فترة حكومة "فيشي"، حيث تم توظيف الإسبان في الصحراءلتطوير خط السكة الحديدية بين بوعرفةوكولومب بشار ومناجم القنادسة، وقد كانت أوضاعهم أشد قسوة من التي كانوا عليها سابقا(Genevie, 1999, p. 161) .

ولم تكتفِ الشركات المسؤولة باللاجئين، بل وأضافت إليهم مجموعة من الشسوعيين الفرنسيين والمناوئين لحكومة فيشي،جيئ بهم من فرنسا للعمل في مشروع السكة، حيث تم تةزيعهم على معسكرين، معسكر كولومب بشار ومعسكر بوعرفة بالمغرب الأقصى(عمروجعيرن، **2021**، صفحة **331**).

وقد كانت الشركات المسؤولة متشددة في أوقات العمل، حتى أنها فرضت عقوبات على العمال في حال تقعسو عن العمل ، وشملت تلك العقوبات:

-الحرمان من الماء والطعام.

- الحبس الانفرادي مع الاكتفاء الخبز الجاف والماء المالح.

- إجبار العمال على الجري تحت الشمس حاملين أكساسا مملوءة بالحجارة الكبيرة والجري به ، مع تلقي ضربات بالعصا.

-إجبار العامل على حفر حفرة قبره ، والمكوث بداخله لعدة أيام(عمرو جعيرن، 2021، صفحة 332).

ويصف أحد الناجين فظاعة الظروف في معسكر كولومب بشار، مشيراً إلى إجبارهم على إزالة كثبان رملية متحجرة في درجات حرارة تتجاوز الـ 40 ، يقول: **"...تم إرسالنا على بعد أربع كيلومترات لإزالة الكثبان الرملية الضخمة المتحجرة، كانت درجة الحرارة في الظل تشير إلى 40 درجة، ومع ندرة المياه التي كانت تقدم لنا ساخنة،بدأت الأمراض في التفشي في وسط العمال،مثل الزحار والملاريا،كما أن العكسريقع في منطقة رملية تحيط بنا الأفاعي والعقارب من كل جانب..."** (Gaida, 2016, pp. 42-43).

3- الظروف تقنية:

التنفيذ عقبتين تقنيتين أساسيتين، تمثلت الأولى في شُح مادة الفولاذ اللازمة لتصنيع القضبان؛ ولتجاوز هذا المأزق، اعتمدت الإدارة الاستعمارية على استراتيجية "إعادة التدوير" باستغلال القضبان القديمة المتبقية من خطوط سابقة، كما ضمنت إلمانيا تزويد الخط بـ400 كيلومتر من سكك الحديد(عمرو جعيرن، 2021، صفحة 330).

4-ظهور وسائل النقل البري والجوي:

إلى جانب المعيقات السابقة، سدد التطور المتسارع في وسائل النقل البري والجوي والبحري ضربة قاضية لجدوى السكة الحديدية العابرة للصحراء، حيث برزت بدائل أكثر مرونة وأقل تكلفة ، وشملت هذه البدائل طرق النقل البري والجوي وحتى البحري، وفيما يلي ذكر لأهم طرق النقل البري التي ظهرت:

-خطوط النقل الثانية/: مخصصة للنقل الداخلي مثل طريق تلمسان -معسكر،ومعسكر-ميليانة، وميليانة- المدية، ثم من المدية إلى أومال.

-خطوط نقل من الدرجة الثالثة: لربط المدن الساحلية بعضها ببعض مثل: الطريق الرابط بين شرشال والعاصمة ، ومن شرشال إلى تنس،

-خطوط المسالك الصحراوية: خط بوسعادة بسكرة وتيارت، واتصال بعض المناطق التلية كقسنطينة والجزائرالعاصمة نحو الجنوب خاصة في مجال التجارة(**Bequet., 1848, p. 161**).

ورغم فشل حلم السكة الحديدية العابر للصحراء ،إلا أن مساعي الاستعمار الفرنسي وأطماعه التوسعية ، إذ استبدلت المشروع السككي بشبكة من الطرق البرية والمسالك الفرعية، التي حاولت من خلالها الحفاظ على ماتبقى من خيوط الوصل القاري وتأمين مصالحها الإمبراطورية في الغرب الإفريقي.

استنتاج جزئي:

من خلال دراستنا المعمقة لمشروع التخطيط السككي العابر للصحراء والدور المحوري لمنطقة الجنوب الغربي الجزائري، إلى جملة من النتائج والاستنتاجات الجوهرية التي نلخصها فيما يلي:

1- الأيديولوجيا والفلسفة الاستعمارية للتمدد الامبراطوري: قامت فكرة السكة الحديدية العابرة للصحراء على عقيدة استعمارية ترى في الربط السككي الأداة المثلى لتحقيق "الحلم الإمبراطوري". حيث لم تعد الصحراء في المنظور الفرنسي عائقاً جغرافيًا، بل تحولت إلى حلقة وصل استراتيجية تربط باريس بعمقها الإفريقي، لاسيما مستعمراتها في غرب إفريقيا. وقد انطلقت هذه النظرية من أبعاد جيوستراتيجية واضحة، تمثلت في ضمان سرعة نقل الجيوش والتعزيزات العسكرية من وإلى المستعمرات، فضلاً عن تأمين تدفق الموارد الطاقوية نحو المركز الإمبراطوري.

2-ثانيا مركزية خط "بشار" كقاعدة ارتكاز للمشروع: أثبتت الدراسة أن خط (بشار) مثّل مركز الثقل الحقيقي والقاعدة الرئيسية التي استند إليها المشروع السككي الفرنسي في الصحراء، وذلك لثلاثة اعتبارات استراتيجية:

-الميزة الطاقوية:باعتبار الخط يضم منجم "فحم القنادسة"، وهو المصدر الحيوي لتأمين الطاقة اللازمة لتشغيل القاطرات ودفع العجلة الصناعية.

-الأمان العسكري :وقوع الخط ضمن منطقة محصنة تتميز بكثافة القوات العسكرية وتعدد المراكز الأمنية، مما وفر الحماية لهذا الشريان الحيوي.

-النجاعة الجغرافية :كونه يمثل "الطريق الأقصر" والأكثر فاعلية للوصول إلى الغرب الإفريقي مقارنة بالمسارات الأخرى.

3- مآلات الحلم وأسباب التعثر التقني والسياسي: على الرغم من الاحتفالية المؤية لاستعراض المنجزات الفرنسية طيلة قرن من الزمن، والتي كان من بينها مشروع السكة الحديدية العابر للصحراء، إلا أن هذا الأخير مني بالفشل وتبخر معه الحلم الامبراطوري الفرنسي في الربط القاري، ومن أسباب ذلك:

-المعوقات الطبيعية والجغرافية: حيث اصطدمت قسوة الفولاذ بجبروت البيئة الصحراوية القاسية، ن تبيان في الحرارة إلى قلة المياة اللآزمة للمحركات البخارية.

-الأزمة المالية والسياسية: تسببت الأزمة المالية سنة 1929، في الكساد المالي ، وتصاعد موجات الغضب السياسية بشأن قلة الميزانية وضخامة المشروع السككي.

-الظروف الإنسانية القاسية: تحول المشروع السككي لنظام للسخرة واستعباد اليد العاملة، في ظل الظروف القاسية .

-ظهور البدائل الحديثة: أدى التطور الحديث في سبكة المواصلات، إلى ظهور طرق أكثر مرونة وسهولة وأقل تكلفة ، ما تسبب في تراجع دور الخطوط الحديدية.

انتهى مشروع "الترانس-صحراوي" كخط مبتور ترامت أطرافه ببشار والعبادلة، ليتحول من جسر إمبراطوري قاري إلى مجرد ممرات لوجستية محلية، مؤكداً أن هندسة الأوهام الاستعمارية غالباً ما تتحطم على صخرة الواقع الجغرافي والمقاومة الطبيعية والبشرية.

الاستنتاج العام:



الاستنتاج العام:

مثّلت هذه الدراسة تقصياً تحليلياً لمشروع السكة الحديدية في الجنوب الغربي الجزائري ما بين (1847-1930)، وهو المشروع الذي لم يكن في جوهره مجرد استجابة لمتطلبات هندسية أو تقنية، بل كان تجسيداً مادياً للعقيدة الجيواستراتيجية الفرنسية الطامحة لتحويل "الصحراء" من عائق جغرافي موحش إلى جسر إمبراطوري يربط ضفتي القارة. ومن خلال استقراء مسار هذا المشروع وتداخلاته مع حلم **"الترانس-صحراوي"**، يمكننا صياغة الاستنتاجات الجوهرية التالية:

- شكل عام 1857م المنعطف التأسيسي الذي نُقل فيه مشروع السكة الحديدية من أروقة الفكر "السانسيموني" المثالي —الذي آمن بالشبكات كأدوات لتوحيد البشرية— إلى الميدان الاستعماري الخشن؛ حيث تضافرت مصالح شركات الامتياز مع الرؤية العسكرية لاختزال المجال الجغرافي وتسهيل التدخل السريع لقمع حركات المقاومة، مما جعل السكة "سلاحاً سياسياً" قبل أن تكون وسيلة نقل.

-كرّس المشروع سياسة تغلغل اعتمدت على "تأميم" المجال الجغرافي؛ إذ لم تكن القضبان الحديدية تهدف لخدمة الإنسان المحلي، بل كانت شرايين لوجستية صُممت لامتصاص المقدرات المنجمية للجنوب الغربي، وتوجيهها قسراً لتغذية الاقتصاد الإمبراطوري في الميتروبول، محولةً الصحراء الجزائرية إلى "مخزن طاقوي" للمشروعات الفرنسية الكبرى.

-جسّد المشروع مزاوجة فريدة بين الضرورات الأمنية والحلول التقنية؛ حيث فُرض "المقياس الضيق" (1.055 م) كخيار هندسي ذكي للالتفاف على الموانع الطبوغرافية. وقد كشفت الدراسة عن حجم التحدي الذي واجهه المهندسون في ابتكار أساليب لمواجهة زحف الرمال وتأمين الموارد المائية، مما جعل السكة الحديدية في الجنوب الغربي مختبراً عالمياً للهندسة العسكرية والمدنية بآن واحد.

-لم تكتفِ السكة بنقل البضائع، بل أعادت صياغة "المجال الديموغرافي" للمنطقة؛ فنشأت مراكز حضرية مستحدثة حول المحطات، مما أدى إلى تفكيك الأنماط الاقتصادية التقليدية والبديلة

للسكان الأصليين، وإحلال منطق "التبعية المطلقة" للمركز الاستعماري، مما أحدث زلزالاً في البنية الاجتماعية الصحراوية المستقلة.

-برز خط "بشار" كحجر زاوية في الطموح الإمبراطوري الأكبر؛ إذ لم تنظر إليه باريس كخط محلي، بل كحلقة الوصل الكبرى في مشروع **"الترانس-صحراوي"**. كان الرهان هو تحويل الصحراء من "بحر رمال" يعزل المستعمرات إلى "جسر بري" قاري يربط البحر المتوسط بنهر النيجر، محققاً بذلك مفهوم التكامل المجالي والسيادي للإمبراطورية الفرنسية في القارة السمراء.

-رغم الهالة الدعائية الكثيفة التي أحاطت بمشروع **الترانس-صحراوي**، انتهت التجربة التاريخية إلى "فشل بنيوي"؛ حيث أثبت "الرمل البشاري" والبيئة الصحراوية أنها قوة مقاومة جغرافية تفوق القدرة التقنية الاستعمارية. لقد حال تضافر العوائق الطبيعية والأزمات المالية دون اكتمال هذا الحلم، لتبقى تلك السكك المبتورة في أعماق الجنوب الغربي شاهداً على هزيمة الإرادة الاستعمارية أمام عنفوان الجغرافيا.

الملاحق:



الملحق رقم1: Congrés Colonial National 24 Décembre1882 « Chemin De Fer Transsahariens

CONGRÈS COLONIAL NATIONAL (1)

2e ET 4e SECTIONS RÉUNIES

Séance du 24 décembre 1889.

CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN

Présidence de M. l'amiral VALLON, vice-président du Congrès.

La séance est ouverte à neuf heures un quart.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que le but de cette séance, commune aux 2e et 4e sections du Congrès, est l'examen des questions relatives à la jonction de l'Algérie au Soudan français ; il constate avec plaisir que les membres des deux sections sont venus en grand nombre pour prendre part à la discussion de ces questions, qui sont d'une importance capitale.

M. TAFFEU se propose d'étudier la question dans tous ses détails. Il commence par déclarer qu'il ne croit guère possible de prendre complètement pour base les travaux de la Commission de 1879, toutes les données sur lesquelles celle-ci opérait alors ayant été plus ou moins modifiées. On n'avait pas encore les renseignements des missions Flatters ni ceux du capitaine Bissuel ; on n'occupait pas la Tunisie ; en outre, en ce qui concerne le Soudan, nous n'étions pas encore établis dans la vallée du Niger et nous n'avions pas sur ces contrées les renseignements très complets que nous possédons aujourd'hui ; enfin, les Anglais n'avaient pas pénétré sur le Bas-Niger et n'avaient pas recueilli sur toutes les régions Aoussas tous les documents dont ils sont actuellement pourvus. Au point de vue technique, il en est à peu près de même ; en 1879, on croyait très peu aux chemins de fer à voie étroite ; la voie d'un mètre était alors le minimum de voie qu'on pensait pouvoir employer ; on avait encore cette idée, reconnue fausse aujourd'hui, qu'il est nécessaire, sur des lignes de pénétration, d'obtenir de grandes vitesses relatives — 40 et 50 kilomètres à l'heure. Depuis dix ans, l'industrie a singulièrement progressé ; on travaille beaucoup mieux le fer et l'acier ; de plus, le prix de vente de ces métaux a baissé dans des proportions considérables ; des chemins de fer de la voie d'un mètre, on est passé aux voies de 75 centimètres et de 60 centimètres ; c'est en voie de 60 centimètres que se font aujourd'hui toutes les lignes coloniales, aussi bien à l'étranger que dans les possessions françaises, telles que le Tonkin et le Soudan français, nouveau tronçon de Dioubé-ba à Badoumbé. et l'on ne cherche pas à obtenir, comme vitesse, plus de 18 à 20 kilomètres à l'heure, ce qui paraît bien suffisant.

(1) Par suite de circonstances particulières, ce compte rendu n'a pu être publié avec les travaux des sections. Nous devons à l'obligeance de la *Revue Française*, de pouvoir en faire l'extrait de son numéro du 1er mars. C. G.

الملحق رقم2:المشروع السككي الفرنسي بالجزائروالفكر السان سيموني(Wallon, 1908, p. 63) .

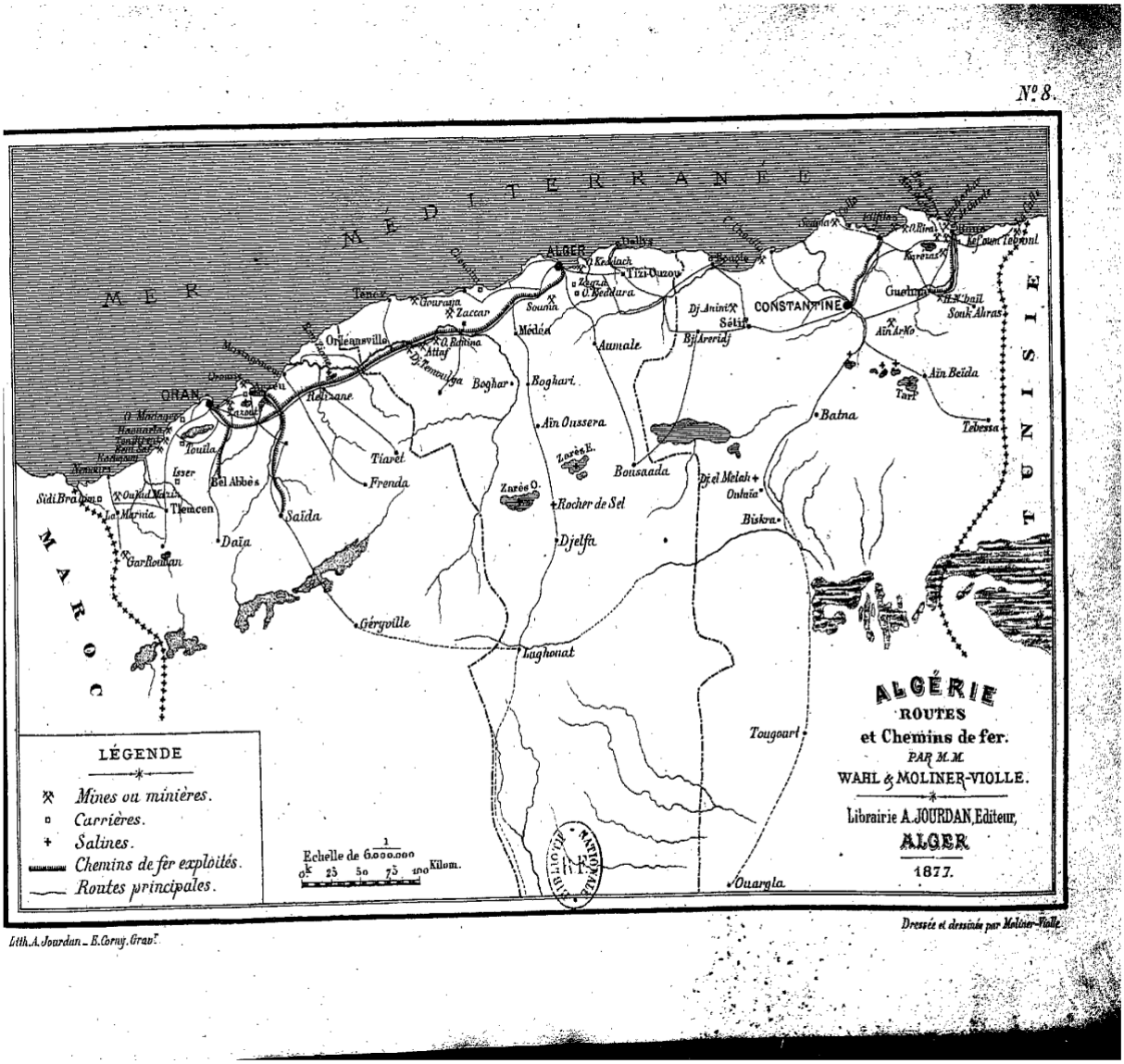
plan financier des quatre ingénieurs ; il préférerait voir l'Etat intervenir « comme commandidaire dans les entreprises où son concours serait utile... La concession de chacune de ces entreprises ne devrait être accordée qu'à la compagnie qui réclamerait du Trésor public la participation la plus faible ». Il estimait que cette combinaison, qui sera proposée à plusieurs reprises par le gouvernement, sans jamais être adoptée, « faciliterait et accélérerait la formation des compagnies exécutantes, en leur offrant la disponibilité d'une première commandite importante. » (1)

Em. Péreire demande aussi la réforme de la loi sur l'expropriation, car les grands travaux publics sont inexécutables sans loi d'expropriation; il est nécessaire de simplifier les formalités et de modifier la loi de 1810, qui était « un sac à procès ». Aussi se rallie-t-il au projet qui venait d'être déposé et qui faisait disparaître quelques inconvénients graves de l'ancienne loi (2). Ce projet, voté cette même année, devint la loi du 7 juillet 1833.

Au gouvernement que préoccupait la question d'Algérie, il propose un plan de colonisation : son projet de loi prévoit la construction d'un chemin de fer de Bône et Constantine à Alger et à Oran; les travaux seraient exécutés par l'armée d'occupation; l'expropriation étant gratuite, il suffirait pour cette ligne, de 150 lieues, d'une dépense totale de 20 à 25 millions. Et à ceux qui pourraient s'étonner de le voir proposer d'établir un chemin de fer en Algérie, tandis qu'en France ces nouvelles voies de communication existaient à peine, il faisait remarquer que ces routes en fer per-

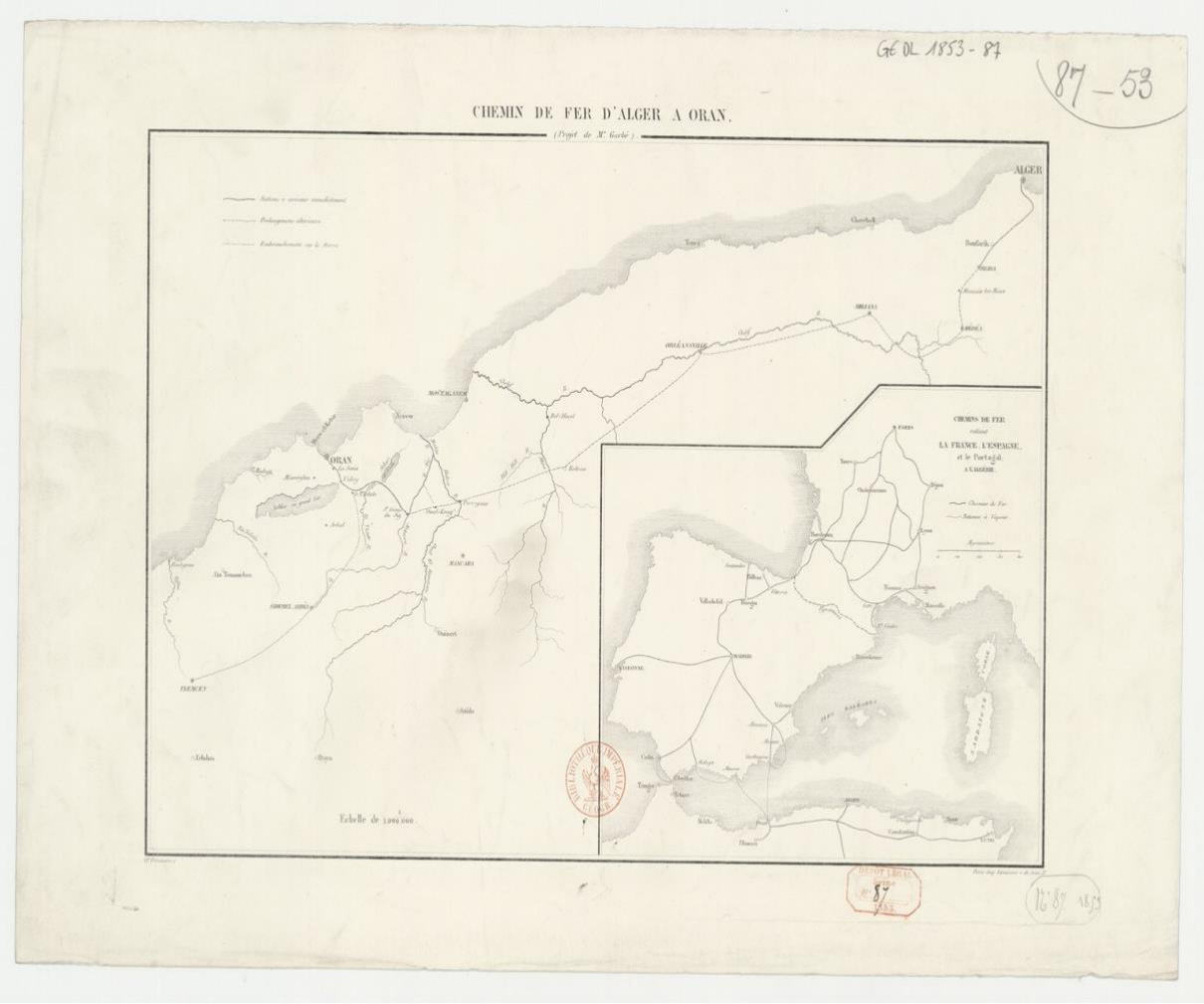
(1) *Le National*, 22 septembre 1832 (*Des chemins de fer et canaux*) et 21 octobre 1832 (*Des voitures à vapeur, des chemins de fer et des canaux*).
(2) *Ibid.*, 31 janvier 1833 (*De l'expropriation pour cause d'utilité publique*).

الملحق رقم3: Géographie élémentaire de l' Algérie,atlas à l'usage des classes . élémentaires des lycées,collèges,écoles primaires(Routes,Chemins de Fer,ect...)..



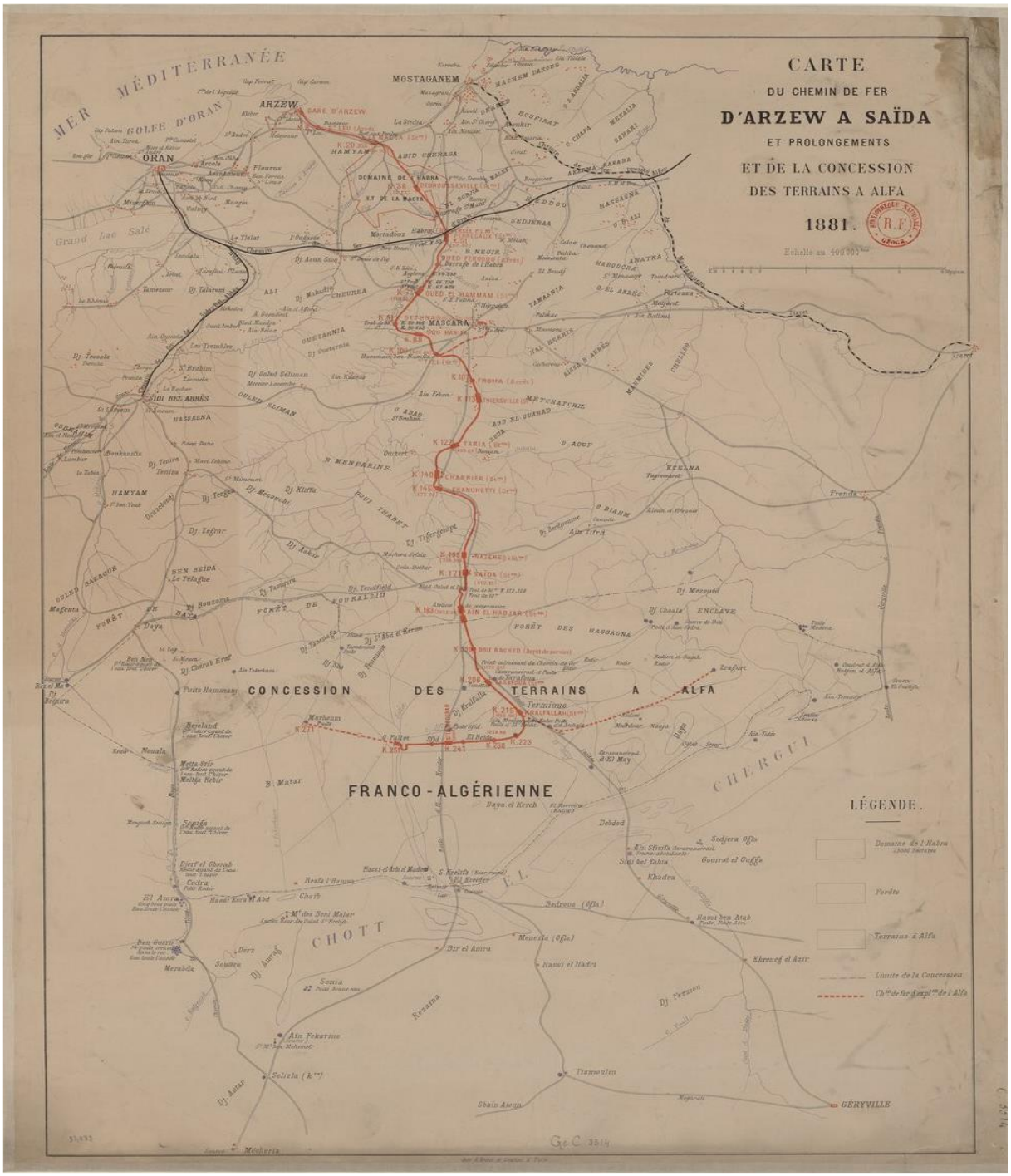
الملحق رقم4: /Chemin de fer f'alger à Oran (projet de M.r Gabé)

F.Delamare- Chemin De Fer D'Alger A Oran-

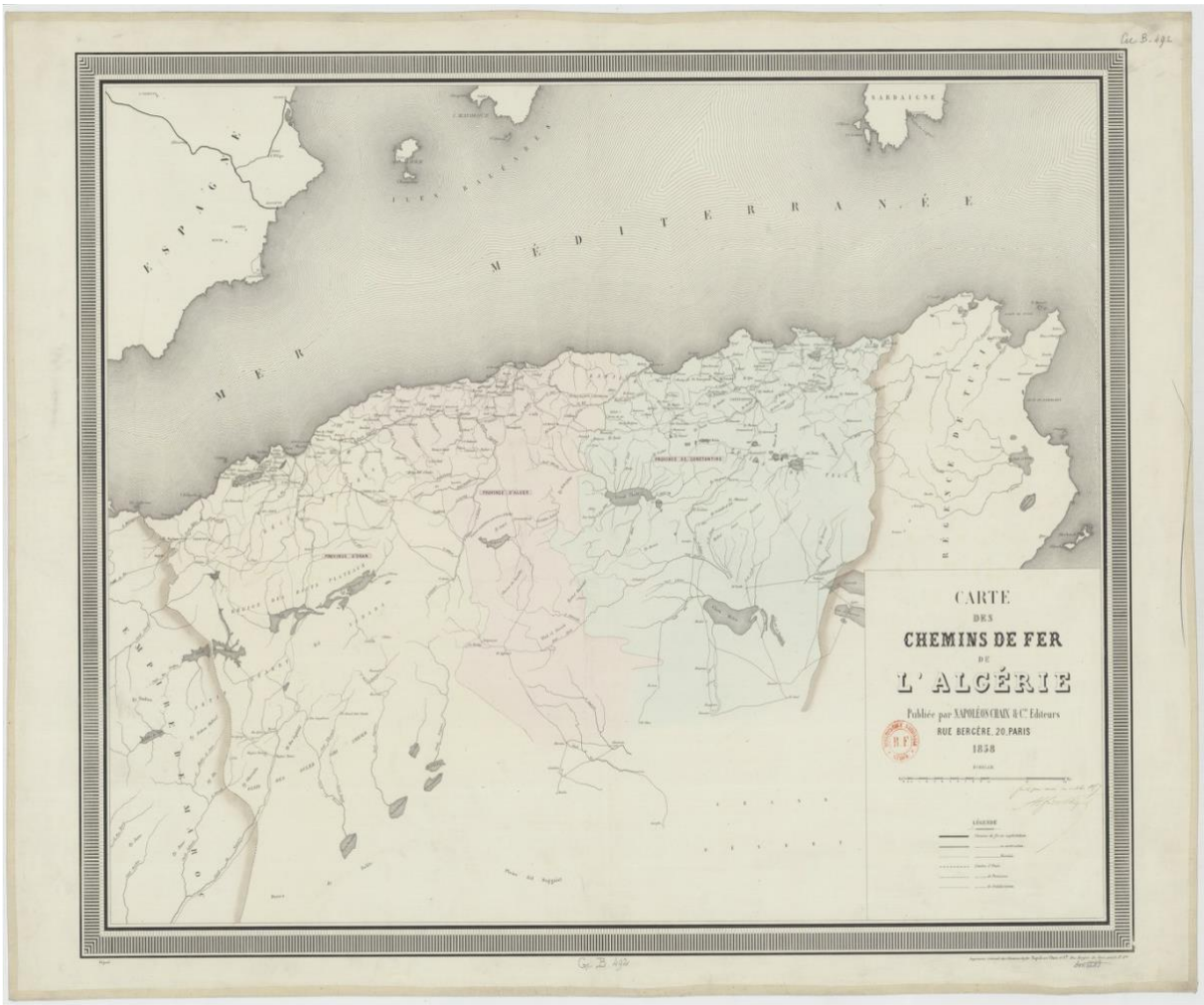


Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

الملحق رقم5: Carte du chemin de fer d'Arzew à Saida et p

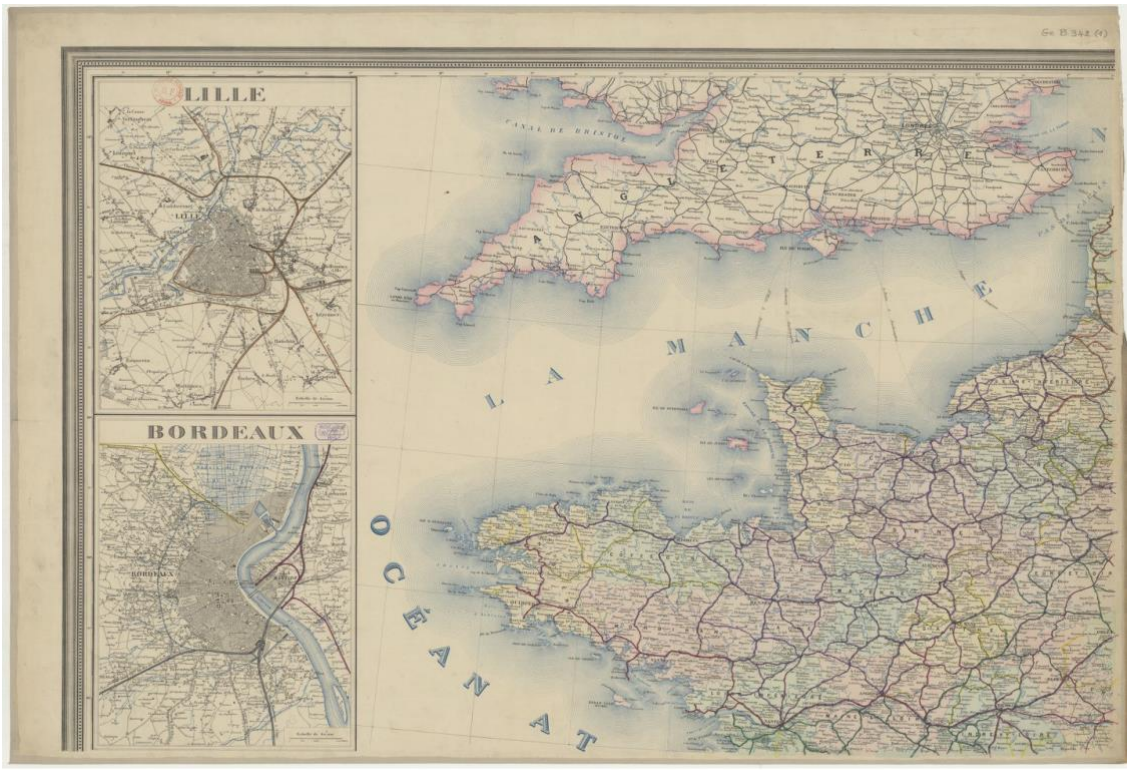


الملحق رقم 6: Cart des chemins de fer de l’Algérie



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

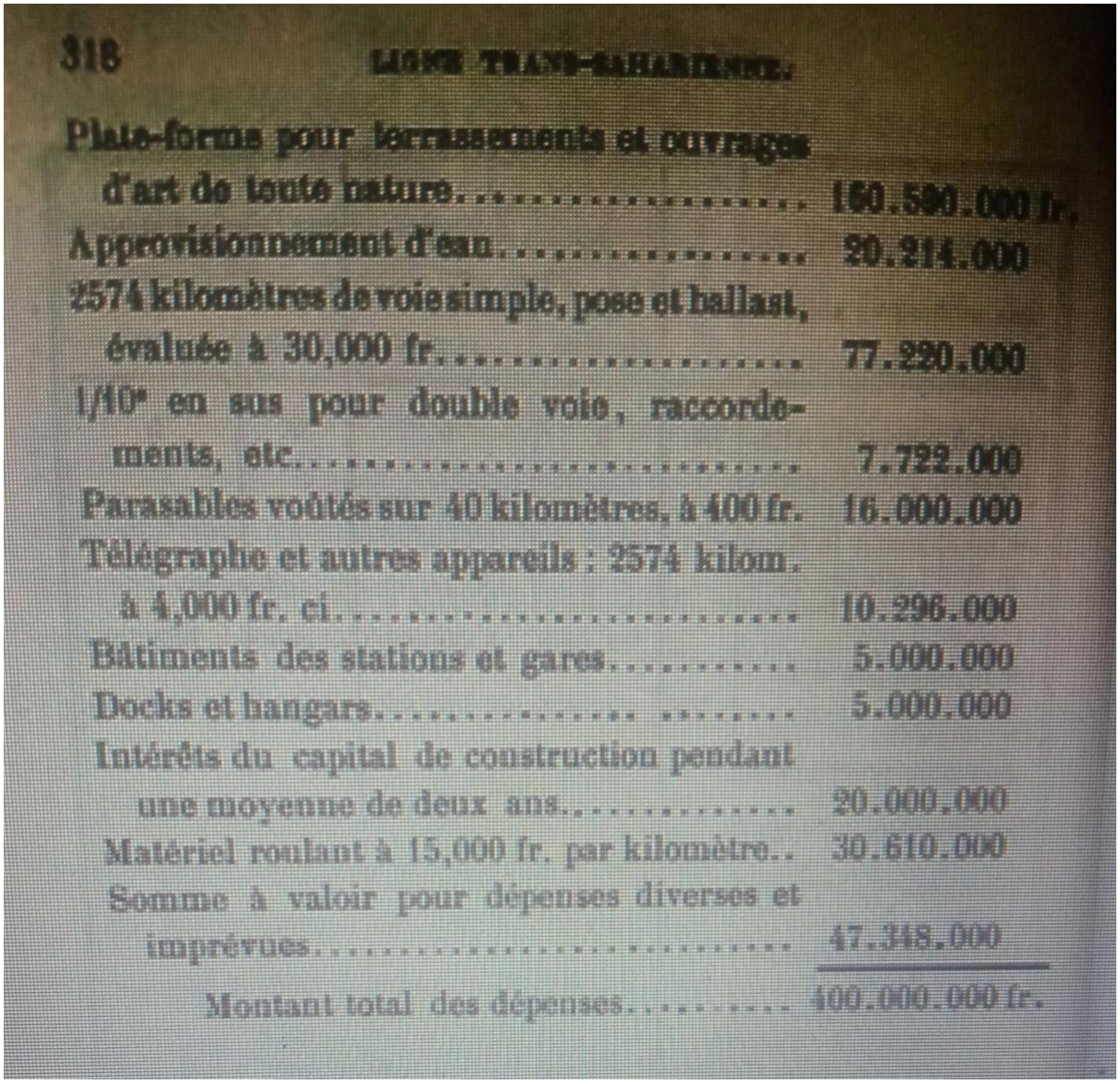
الملحق رقم7:Cart spéciale des chmins de fer de la France



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de Franc



الملحق رقم 8: إحصائيات لتكاليف إنجاز أحد خطوط السكة الحديدية بالجنوب



318 LIGNE TRANS-SAHARIENNE.

Plate-formes pour terrassements et ouvrages d'art de toute nature.....	160.580.000 fr.
Approvisionnement d'eau.....	20.214.000
2574 kilomètres de voie simple, pose et ballast, évaluée à 30,000 fr.....	77.220.000
1/10e en sus pour double voie, raccordements, etc.....	7.722.000
Parasables voûtés sur 40 kilomètres, à 400 fr.	16.000.000
Télégraphe et autres appareils : 2574 kilom. à 4,000 fr. ci.....	10.296.000
Bâtiments des stations et gares.....	5.000.000
Docks et hangars.....	5.000.000
Intérêts du capital de construction pendant une moyenne de deux ans.....	20.000.000
Matériel roulant à 15,000 fr. par kilomètre..	30.610.000
Somme à valoir pour dépenses diverses et imprévues.....	47.348.000
Montant total des dépenses.....	400.000.000 fr.

قائمة المصادر والمراجع:



قائمة المصادروالمراجع

-المصادروالمراجع باللغة العربية

أولا–المصادر .

–حمدان بن عثمان خوجة. (2006). *المرآة*. الجزائر: المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية.

2–هنري تشرشل. (1974). *حياة الأمير عبد القادر*. تونس: الدار التونسية للنشر.

ثانيا-المراجع:

1–إبراهيم مياسي. (د ت). *توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري1881–1912*. الجزائر: منشورات المتحف الوطني للمجاهد.

2–أبو القاسم سعدالله ب. (2009). *محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث*. الجزائر: عالم المعرفة.

3–أحمد رمزي. (د ت). *الاستعمار الفرنسي في شمال إفريقية*. لبنان: المطبعة النموذجية.

4–أحميدة عميراوي. (2009). *السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية1844–1962*. الجزائر: دار الهدى.

5–اسماعيل العربي. (1982). *المقاومة الجزائرية تحت لواء الأمير عبد القادر*. الجزائر: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

6–اسماعيل العربي. (1983). *الصحراء الكبرة وشواطئها*. الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب.

7–ألكس دو طوكفيل. (2008). *نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان*. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.

8-إلهام محمد علي ذهنى. (1988). *جهاد الممالك الإسلامية في غرب إفريقيا ضد الاستعمار الفرنسي 1850-1914*. الرياض: دار المريخ للنشر.

9-أندري برنيان، و وآخرون. (1960). *الجزائر بين الماضي والحاضر*. باريس: المطبوعات الجامعية.

10- جمال قنان. (1994). *قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر*. الجزائر: منشورات المتحف الوطني للمجاهد.

11-شارل أندري جوليان. (2007). *تاريخ الجزائر المعاصرة الغزو وبداية الاستعمار1827-1871* (المجلد 1). الجزائر: دار الأمة.

12-عبد الحميد زوزو. (2010). *نصوص و وثائق في تاريخ الجزائر المعاصر1830-1900*. الجزائر: موفم للنشر.

13-عبد اللطيف بن أشنهو. (1979). *تكون التخلف في الجزائر محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين عامي 1830-1962*. الجزائر: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

14-عدة بن داهة. (2013). *الاستيطان والصراع حول ملكية الأ رض إبان الاحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962* (المجلد 2). المسيلة: المؤلفات للنشر والتوزيع.

15-عمار بوحوش. (1997). *التاريخ السياسي للجزائر من البداية إلى 1962*. بيروت: دار الغرب الإسلامي.

16-فرغلي علي تسن هريدي. (2008). *تاريخ أفريقيا الحديث والمعاصر*. دمشق: العلم والإيمان للنشر.

17-يحي بوعزيز. (د ت). *ثورات الجزائر في القرنين التاسع عشر والعشرين* (الإصدار 1، المجلد 1). الجزائر: منشورات المتحف الوطني للمجاهد.

18-يحي بوعزيز. (1958). *سياسة التسلط الإستعماري والحركة الوطنية الجزائرية1830-1954*. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.

19-يحي بوعزيز. (1999). *مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية*. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.

20-يحي بوعزيز. (2004). *موضوعات وقضايا في تاريخ الجزائر والعرب* (المجلد 1). الجزائر: دار الهدى.

21-يحي جلال. (1959). *السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1959*. القاهرة: دار المعرفة.

ثالثا-المقالات:

1-ابراهيم مرين. (2017). سياسة الاعتقال في الجنوب الوهراني1939-1956 معتقل جنين بورزق بعين الصفراء أنموذجا. *مجلة آفاق للعلوم ، 2* (8).

2-ابراهيم مرين. (2024). منطقة الساورة مطلع القرن العشرين من خلال كتابات إيزابيل إبراهاردت. *مجلة الرواق للدراسات الاجتماعية والإنسانية ، 10* (2).

3-إبراهيم مرين، و علي بشير بالمهدي. (2020). شبكة السكة الحديدية وأبعادها في الجنوب الغربي الجزائري 1874 محطة جنين بومرزق1900 نموذجا. *المجلة العربية في العلوم الانسانية والاجتماعية ، 10* (4).

4-أحمد مريوش. (دت). التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل سكان الهقار 1916. *مجلة المصادر* (11).

5-أسماء هواري، و سعد طاعة. (2025). تأصير شبكة السكة الحديدية على التنمية الاقتصادية الفرنسية والاستغلال الاقتصادي بالجزائر خلال العهد الاستعماري القطاع الوهراني أنموذجا 1857-1954. *مجلة المواقف للبحوث والدراسات في المجتمع والتاريخ ، 21* (1).

6-إيمان بوذراع. (د ت). دور الشركات الاستعمارية في استغلال خيرات الجزائر شركة بونة -قالمة أنموذجا1874-1914. *مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية* (8).

7-جفال عمر، و معمر جعيرن. (2021). مشروع سكة الحديد العابرة للصحراء. *مجلة الدراسات التاريخية ، 2*

8-حمزة بولنوار، و بوقرين عيسى. (2026). علاقة البعثات الاستكشافية بمشروع السكة الحديدية العابرة للصحراء الجزائرية في القرنين 19 و20م. *مجلة المعيار ، 30* (2).

9-حورية عباس، و نور الدين إيلال. (2023). الاستغلال الكولونيالي لمنتوج الحلفاء في الجزائر المستعمرة1870-1930. *مجلة المقدمة للدراسات الانسانية والاجتماعية ، 8* (1).

10-خديجة بن هني. (2025). منجم الفحم الحجري بالقنادسة بين الكشف والاستغلال1917-1954. *مجلة الساورة للدراسات الإنسانية والإجتماعية ، 11* (1).

11-رشيدة قسيبة. (2021). التغلغل الفرنسي في أفريقيا وبناء الامبراطورية الاستعمارية خلال القرن 19 م. *مجلة الدراسات الأفريقية بالجزائر ، 3* (9).

12-رضا حوحو. (2021). شبكة السكة الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال المصادر الفرنسية 1833-1857. *المجلة التاريخية الجزائرية ، 5* (2).

13-سميرة دعاشي. (2016). جوانب من مظاهر الاهتمام الفرنسي بالتجارة العابرة للصحراء في الجزائر وأفريقيا الغربية(1850-1914). *مجلة روافد للبحوث والدراسات* (1).

14-صالح بوسليم. (د ت). جزانب من السياسة الاستعمارية الفرنسية بالصحراء الجزائرية1956-1962. *مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية* (25).

15-صورية دين. (2025). المخططات الفرنسية للتوسع في الجنوب الجزائري مابين 1830-1880. *مجلة دراسات وأبحاث المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية ، 17* (1).

16-عابد بيبي، و ميلود بلعالية. (2022). دور الفكر السانسيموني في تشجيع الاستيطان الفرنسي في الجزائر. *مجلة قرطاس الدراسات الحضارية والفكرية ، 14* (2).

17-عاطف سراج، و عبد الوهتب شلالي. (2020). قوانين الغابات الفرنسية في الجزائر وانعكاساتها على سكان الريف -قانون جويلية 1874 أنموذجا-. *مجلة دراسات وأبحاث المجلة العربية للأبحاث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية ، 12* (1).

18-عبد الكريم طهيري، و حليلي بن شرقي. (2023). توات في مشروع التوسع الاستعماري الفرنسي بالجزائر خلال القرن 19م. *مجلة رفوف ، 11* (2).

19-عبد القادر مرجاني. (2020). مقاومة الشريف محمد بن عبد الله 1851-1871 على ضوء كتاب الفرنسيون في الصحراء. *مجلة الباحث ، 12* (3).

20-عبد المالك طاهري. (2023). الاستعمار الفرنسي ودوره في تحويل تجارة القوافل في إفريقيا وأفريقيا جنوب الصحراء. *مجلة البحوث التاريخية ، 7* (2).

21-عدنان الغرافي. (2023). التنافس الألماني الفرنسي حول استعمار المغرب. *مجلة المعرفة* (11).

22-قادة دين. (2018). الحدود الجزائرية المغربية عبر التاريخ. *مجلة عصور الجديدة ، 7* (27).

23-لياس نايت قاسي. (2020). المحددات المؤثرة في السياسة الاستعمارية الفرنسية في غرب افريقيا خلال نهاية القرن 19 م. *مجلة الدراسات الإفريقية بالجزائر ، 3* (8).

24-ليلى بوجلال. (2023). مظاهر التبادل الاقتصادي بين الجزائر والساحل الافريقي خلال القرن 19 من خلال كتابي: "مستقبل فرنسا في أفريقيا لبول سولييه " و طرق الصحراء لجيمس ريشارد صون. *مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا ، 6* (1).

25-محفوظ رموم. (د ت). الاحتلال الفرنسي لأقصى الجنوب الغربي الجزائري والمجابهة العسكرية والثقافية.

26-محمد برشان. (2018). سياسة الجنرال ليوتي في منطقة الجنوب الوهراني1903-1908. *مجلة دراسات إنسانية واجتماعية* (8).

27-محمد تلوزت بن علا. (2017). حملة قبائل تافيلالت المغربية على القوات الفرنسية الاستعمارية. *مجلة قراءات تاريخية* (23).

28-محمد مزيان. (2013). جذور النزاع الحدودي بين الجزائر والمغرب. *مجلة كان التاريخية* (22).

29-محمود بن محمدن. (2003). الرحلات الاستكشافية الفرنسية في الصحراء الكبرى الدوافع والعراقيل. *مجلة العلوم الإنسانية* (3).

30-مراد سعودي. (2025). المنشآت الفرنسية في الجزائر أداة هيمنة استعمارية واقتصادية. *الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية ، 17* (2).

31-مصطفى حجازي. (2018). أوضاع الأمير عبد القادر على الحدود الجزائرية المغربية من خلال تقرير القنصلية الفرنسية بطنجة1843-1845. *المجلة المغاربية للدراسات التاريخية والاجتماعية* ، *9* (1).

32-نادية الرياحي فارج. (2019). البحر الداخلي الإفريقي يوتوبيا سان سيمونية بالصحراء المغاربية (دراسة في الأبعاد الإنسانية والإستراتيجية للمشروع). *مجلة مدارات تاريخية*.

رابعا-الأطروحات والرسائل الجامعية:

1-الحاج ابراهيم الحاج محمد. (2012). المؤسسة التنصيرية في الصحراء الجزائرية في نهاية القرن 19 م مزاب والآهقار نموذجا،(رسالة ماجستير ، تاريخ حديث ومعاصر). جامعة قسنطينة.

2-إيمان بوذراع. (2017-2018). آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة -تبسة أنموذجا 1857-1914. *أطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر المعاصر* . تبسة، قسم التاريخ: جامعة العربي التبسي.

3 -حسن مرموري. (2001-2002). التوارق بين السلطة التقليدية والإدارة الفرنسية في بداية القرن20 دراسة سوسيوتاريخية (رسالة ماجستير). الجزائر، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الجزائر.

4-حمزة بن قيطون. (2015). المشروع الاستيطاني الفرنسي بإقليم عين الصفراء1882-1919(رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر). كلية العلوم الإنسانية جامعة وهران.

5-عبد الحكيم رواحنة. (2013-2014). السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر1870-1930 (رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر). باتنة، جامعة الحاج لخضر باتنة،قسم العلوم الانسانية.

-المصادروالمراجع باللغة الأجنبية.

أولا-المصادر:

1- A Duponchel .(1878) .*Le Chemin De Trans-saharien* .Montpellier: Imprimeurs De L'Académie Des Sciences et Lettre2 .

2-André BERTHELOT .(1912) .SOCIÉTÉ D'ÉTUDES DU CHEMIN DE FER TRANSAFRICAIN .*S.A*3

3-Bequet .(1848) .*l'Algérie en 1848 tableau géographique et statistique* . ,librairie ded de L'GHachette.

4 -.(1844*Aperçus Sur L'Etat Actuel De L'Algérie Lettres D'Un Voyageur A Sin Frère* .Alger.

5-Charle PHILEBERT ,و HOLLAND GEORGES .(1890) .*La France en Afrique et le Transsaharien* .Paris: A. Challamel1

6-Ch. Lallemand .(1891) .*L'Ouest De L'Algérie Réseaux Exploités par la compagnie de L'Ouest -Algérien* .Paris: Challamel et c éditeurs

7-Delavigne, M., & autre. (1854). *Chemin de Fer de l'Algérie par la ligne centrale Du Tell* . Aalger.

8-Duval Jules .(,1877) .*l'Algérie et les colonies françaises* .Paris :librairie Guillaumin 6

9-De la Martinière Lacroix .(1897) .*Document pour Servira a l'Etude du Nord Ouest* .(2) Alger: Imp. G.G.A.

10-Frisch, R. *Considération sur la défanse de l'Algérie Tunisie et l'Armée d'Afrique.* Paris: Henri charles lavauzelle édition militaire

11-Gouvernement Général Civil De L'Algérie .() .Statistique Générale de L'Algérie1867-1872 .Paris: Imprimerie Nationale

12 .Garrot, H. (1910). Histoire Générale de l'Algérie. Alger.

13-Hamel, L. (1885). *Les Chemins De Fer Algériens Etude Historique Sur La Costitution Du Réseau Le Classement De 1857.* Alger: Adolphe Jourdan ,Libraire-Editeur

14-L'Abbé Burset .(1869) .*Histoire des désastres de l'Algérie1866-1867-1868* .Alger: imp Eug. Garaude.Armand Colin.

15-Mautice Antoine Bernard .(1913) .Les Chemins des Fer Algériens . Alger: Adolphe Jourdan éditeure

16-M. Mauroy .(1852) .*Précis De L'Histoire Et Du Commerce De L'Afrique Septentrionale* .Paris: Libraire a Au Plais -Royal.

17-M.L. D'Artillerie .*Chemins De Fer et Canaux En Algérie* .Alger: Dubos Frères Libraires..

18-Maurice Wallon .(1908) .*Les Saint-Simonies et les chemins de fer* . Paris: A.Pedone Editeur.

19-Poggi, J. (1931). *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie : aperçu historique, organisation actuelle, programme d'avenir.* Paris: Larose.

20-Piquet, V. (1914). *La Colonisation Française dans l'Afrique du Nord (Algérie-Tunisie-Maroc).* Paris: Librairie

ثانيا-المراجع

1-Martin, C. (1965). *histoire de l'Algérie F française 1830-1962.* Paris: 4 fils Ayman.

2-Noushi, A. (1973). *Notes sur La médcine et la démographie en Algérie de 1840 à 1880.*

3-peter Gaida .(2016) .*Les camp de Vichy en Afrique française du Nord*

ثالثا-المقالات:

1-André Cholley ، Jean Célérier .(1931) .La production de l'alfa en Afrique du Nord .*Annales de Géographie*.(225) *40* ،

2-Berteuil, A. (1856). *L'Algérie française* (Vol. 1). Paris: Dentu Libraire.

3-Camille Vallaux .(1998) .Le Transsaharien (B.A.G.F. n ,25 °juin 1928 .(*Bulletin del'Association de géographes français, 75e année*.(3)

4-CHEMINS DE FER DE L'OUEST-ALGÉRIEN-(2015) .

5-Etienne Dalmasso .(1962) .Une cité minière au Nord-Sahara: Béchar-Djedid .*Révu Méditerranée*

6- Jean-Louis Miege .(1981) .Le commerce transsaharien au XIXe siècle .*Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*.(32)

7-M. Piriutet .(2023) .Le chemin de fer à voie étroite d'Oran à Colomb-Béchar .*Cercle Algérianiste Association Culturelle des Français d'Afrique du nord*.

8-MOSTADI, A., & BIARA, R. (2021). KÉNADSA : UN HERITAGE INDUSTRIEL DIFFICILE A ASSUMER. *Revue d'Architecture , 11*.

9-MOHAMED, N. H., & MAKHLOUFI, F. Z. (2923). CONSERVATION AND TOURISM DEVELOPMENT OF - ---- KENADSA HERITAGEIN THE SAHARA OF ALGERIA. *NTERNATIONAL JOURNAL of Conservation Science , 14* (4).

10-Olivier Fourniol .(2001) .Les Chemins De Fer A Voie De 1.005M . *La Revue Bimestrielle*.(286)

11-Olivier Pliez .(2002) .Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara .*Méditerranée*.(4-3) *99* ،

12-Rahmoun, M. (2016). L'apport saint-simonien dans l'établissement colonial en Algérie. *Revue d'histoire des techniques , 1*.

13-Ratiba Wided BIARA Adil MOSTADI .(2021) .KÉNADSA : UN HERITAGE INDUSTRIEL DIFFICILE A ASSUMER .*Revue d'Architecture*.(1) *1* ،

14- Société .(1913) ...SOCIÉTÉ- FRANCO-AFRICAINE DES PÂTES D'ALFA .*Le Sémaphore algérien*

رابعا-الأطروحات والرسائل الجامعية:

1-Benaissa, M. A. (1963). *Contribution à l'étude de l'histoire de la santé en Algérie.* Alger: O.P.U.

2-Kebbour, A. (2023-2024). Vers une stratégie de réhabilitation et d'adaptation durable du patrimoine ferroviaire sud Algérien, cas d'étude : la gare de Biskra(Thèse Doctorat en Architecteur). Biskra: Université Mohamed Khider – Biskra.

3-Nour Eddine BENAISSA CHÉRIF .(2023) .L'ARCHITECTURE DES GARES FERROVIAIRES EN ALGÉRIE(Thèse Doctorat en Architecture .(Paris ،École nationale supérieure d'architecture Paris La Villette: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

4-Safir, M. a. (2011). Le Patrimoine ferroviare du XIX et XX siècle en Algérie"Identification et valorisation" (Mimoire de Magister Architicteur). Tizi ouazou, University Mouloud Mammeri.

Société de pédiatre. (s.d.).

فهرس المحتويات:



فهرس المحتويات

مقدمة: ..... أ

الفصل الأول:المخططات التأسيسية لمشاريع سكة الحديد الفرنسية في الجزائر1847-1880 10

المبحث الأول: مرسوم 1857 والمخطط التوجيهي.....10

أولا-الجذور التاريخية لشبكة السكة الحديدية في الجزائر:.....10

ثانيا-الإرهاصات الأولى لمشاريع السكة الحديدية في الجزائر:.....12

ثالثاً- التأطير القانوني للمشروع: مرسوم 8 أفريل 1857 15

رابعا-التطور التشريعي والهيكلي للشبكة:.....17

المبحث الثاني: الدوافع الأمنية والعسكرية المبكرة.....18

المبحث الثالث: شركات الامتياز الأولى 20

1-الرأسمال الفرنسي ونظام الامتياز: 20

2- الترتيب الزمني لشركات الامتيازودورها الهيكلي:.....21

3-شركة الغرب الجزائري ورسم المسار السككي نحو الجنوب:.....22

الفصل الثاني: شبكة السكة الحديدية في الجنوب الغربي: واقع الاستيطان والاستغلال1880-1930

.....26

المبحث الأول:دوافع التغلغل السككي الفرنسي في الجنوب الغربي. 28

أولا-الهاجس الأمني والعسكري: 28

ثانيا-المنافسة الاستعمارية الدولية: 32

ثالثا-الدافع الاقتصادي الأولي:.....34

رابعا- تطبيق نظرية "التغلغل السلمي":.....35

المبحث الثاني:التطورالكرونولوجي والهندسي لخطوط السكة بالجنوب الغربي(1881-1917)......36

أولا-المسار الكرونولوجي لتقدم الخطوط(المراحل التاريخية).....37

ثانيا- الخصائص الهندسية وإشكالية المقياس الضيق(1,055م).....40

ثالثا-طوبوغرافيا المحطات ودورها الإستراتيجي:.....42

المبحث الثالث: الأبعاد الاقتصادية والتحولات المجالية للخط الحديدي بالجنوب الغربي.....44

أولا- الاستغلال الاقتصادي (الثروة النباتية والمنجمية):.....44

ثانيا- إعادة هندسة المجال ونشأة "المراكز الاستيطانية":.....47

ثالثا- التداعيات المجالية و انحسار المسالك التجارية التقليدية.....51

الفصل الثالث:المشروع العابر للصحراء وبوابة الجنوب الغربي 1928-1930 56

المبحث الأول: فلسفة "الترانس- صحراوي" وأهداف الربط القاري.....58

أولا-الربط الامبراطوري:.....58

ثانيا-الأبعاد الجيوسياسية:.....61

المبحث الثاني: المكانة الاستراتيجية لخط (بشار) في المشروع.....64

أولا-الميزة الطاقوية.....64

ثانيا-الأمان العسكري:.....65

ثالثا-الطريق الأقصر:.....66

المبحث الثالث: مآلات الحلم (1930) وأسباب التعثر التقني والسياسي.....67

أولا-ذروة الدعاية الكولونيالية:.....68

ثانيا-عوامل الفشل:.....69

الاستنتاج العام:.....76

الملاحق: 79
قائمة المصادر والمراجع: 88
فهرس المحتويات: 100
ملخص الدراسة: 104
Study Summary : 104

ملخص الدراسة:

تناولت دراستنا موضوع **"شبكة السكة الحديدية في الجنوب الغربي الجزائري (1847-1930)"**؛ وهو بحث يغوص بعمق في الخلفيات الإستراتيجية للمشروع السككي الفرنسي بهذه المنطقة الحيوية، ومدى ارتباطه بمخطط "سكة حديد عابر الصحراء" (Le Transsaharien). هذا المشروع الحلم الذي راهنت عليه الإدارة الاستعمارية لتحقيق ربطٍ إمبراطوري يربط فرنسا بمستعمراتها في عمق الغرب الإفريقي.

وقد تشكّلت الإرهاصات الأولى لبناء هذا الخط بدافعٍ عسكري وأمني مَحض، تمثل في رغبة فرنسا في تثبيت نفوذها، وفرض سيادتها على التخوم الصحراوية، وإحياء أمجادها التوسعية. وتجلّت معالم هذا المخطط رسمياً مع صدور المرسوم الإمبراطوري لعام 1857، الذي منح الضوء الأخضر لتدشين السكك الحديدية في الجزائر، حيث أُسندت مهمة الإنجاز والتمويل لشركات الامتياز الرأسمالية، وعلى رأسها **"شركة الغرب الجزائري"**. وتولت هذه الشركة تجسيد أولى المسارات نحو الجنوب الغربي انطلاقاً من خط (الجزائر - وهران)، وصولاً إلى خط (وهران - كولومب بشار)، الذي تحوّل لاحقاً إلى مركز الثقل الإستراتيجي للتوغل الفرنسي نحو القارة الإفريقية.

ولعل أبرز ما ميّز هذه الشبكة هو اعتمادها الهندسي على **"المقياس الضيق" (1.05 متر)**؛ وهو خيار تكنولوجي فرضته الطبيعة الجغرافية والتضاريس الوعرة لجبال الأطلس الصحراوي لتخفيض تكاليف الإنشاء والالتفاف حول المرتفعات. ورغم طابعه التقني، فقد تحوّل هذا الخط إلى أداة استعمارية لتعزيز الاستيطان، ونهب الثروات المنجمية والنباتية (مثل الحلفاء وفحم قنادسة)، ممّا أدى إلى بروز محطات ومراكز استيطانية جديدة أحدثت تحولاً ديموغرافياً واجتماعياً عميقاً في المجال الصحراوي.

وفي خضم هذه الحركية، واصلت فرنسا جهودها لتجعل من الجنوب الغربي نقطة انطلاق للتمدد نحو أفريقيا جنوب الصحراء عبر مشروع "الترانس-صحراوي". غير أن هذا الطموح الإمبراطوري لم يكتب له النجاح؛ ورغم المحاولات المستميتة والدراسات الفنية المكثفة، تبخّر الحلم الفرنسي أمام قساوة المناخ، وشساعة الرمال، والارتفاع الفلكي للتكاليف، لتبقى هذه

السكة مجرد خطوط متناثرة عند بوابة الصحراء، شاهدةً على حدود القوة الاستعمارية وعجزها عن قهر الجغرافيا.

الكلمات المفتاحية: الجنوب الغربي الجزائري-السكة الحديدية-الترانس صخراوي

Study Summary:

Our study examines the topic of the railway network in southwestern Algeria (1847-1930). This research delves deeply into the strategic background of the French railway project in this vital region and its connection to the Trans-Saharan Railway (Le Transsaharien) plan. This ambitious project was the cornerstone of the colonial administration's vision to achieve an imperial link connecting France to its colonies deep within West Africa. The initial impetus for constructing this line stemmed from purely military and security motives, namely France's desire to consolidate its influence, assert its dominance over the Saharan borders, and revive its expansionist ambitions. The outlines of this plan were officially revealed with the issuance of the Imperial Decree of 1857, which gave the green light for the inauguration of railways in Algeria. The task of implementation and financing was entrusted to capitalist concessionary companies, most notably the "Compagnie des Westernes Algérie" (Company of Western Algeria). This company undertook the implementation of the first routes towards the southwest, starting from the (Algiers - Oran) line, reaching the (Oran - Colomb-Bechar) line, which later became the strategic center of gravity for the French penetration towards the African continent.

Perhaps the most distinctive feature of this network was its reliance on a narrow gauge (1.05 meters), a technological choice dictated by the geography and rugged terrain of the Saharan Atlas Mountains to reduce construction costs and circumvent the highlands. Despite its technical nature, this line became a colonial tool for consolidating settlement and plundering mineral and plant resources (such as esparto grass and Kenadsa coal), leading to the emergence of new stations and

settlements that brought about a profound demographic and social transformation in the Saharan region. Amidst this activity, France continued its efforts to make the southwest a launching pad for expansion into sub-Saharan Africa through the "Trans-Saharan" project. However, this imperial ambition was doomed to failure. Despite desperate attempts and intensive technical studies, the French dream evaporated in the face of the harsh climate, the vastness of the sands, and the astronomical costs, leaving behind only scattered lines at the gateway to the Sahara, a testament to the limits of colonial power and its inability to conquer geography.
Keywords: Southwestern Algeria - Railway - Trans-Sahrawi