

جامعة محمد خيضر بسكرة  
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية - قطب شتمة  
قسم العلوم الإنسانية



# مذكرة ماستر

العلوم الإنسانية  
فرع التاريخ  
تخصص: تاريخ الوطن العربي المعاصر  
رقم: أدخل رقم تسلسل المذكرة

إعداد الطالبة:  
جميلة عايشي  
يوم: 2024/06/24

## تطور شبكة النقل في الصحراء الجزائرية خلال فترة الاحتلال الفرنسي

### لجنة المناقشة:

رئيس	جامعة بسكرة	د	عباس كحول
مشرف	جامعة بسكرة	د	فاتح حاجي
مناقش	جامعة بسكرة	د	علي عيادة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر \* بسكرة \*

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية – قطب شتمة –

قسم العلوم الانسانية

شعبة التاريخ



## تطور شبكة النقل في الصحراء الجزائرية خلال فترة الاحتلال الفرنسي

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في تاريخ الوطن العربي المعاصر

إشراف الأستاذ:

حاجي فاتح

إعداد الطالبة:

عايشي جميلة

السنة الدراسية: 2023 / 2024م





## شكر و عرفان

إنه لمن الأدب أن يكون الإنسان محبا لكل من أسدى له  
معروفاً، وساعده على تخطي مسألة ما من مسائل الحياة ، وخاصة  
إذا تعلق الأمر بالعلم..

بداية أرفع كل التقدير والعرفان لأستاذي المحترم:

"فاتح حاجي" الذي شرفني بتبني هذا البحث، شاكرة له توجيهاته  
ونصائحه.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلى كل من ساعدني ولو بكلمة  
تشجيع قريباً كان أو بعيداً .



# مقدمة

مقدمة:

بعد بروز الحركة الاستعمارية في أوروبا فكرت معظم الدول الأوروبية في التوسع والسيطرة بحثاً عن المواد الأولية والأسواق الخارجية، خاصة فرنسا، وهذا ما دفعها إلى فرض نفوذها العسكري والسياسي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي على الجزائر، وما أجبرها للمغامرة بمشاريع ضخمة ومكلفة، لتكون عوناً لها في عملية بسط سيطرتها ونفوذها على مستعمرة الجزائر، والتي من بينها مشروع شبكة المواصلات البرية، الذي يعتبر من أهم مشاريعها خلال القرن التاسع عشر.

وتكمن أهمية هذه الدراسة التي جاءت موسومة بعنوان: تطور شبكة النقل في الصحراء الجزائرية خلال فترة الاحتلال الفرنسي، في كونها تسلط الضوء على مشروع شبكة النقل البرية الفرنسية في الصحراء الجزائرية، ودورها في بسط نفوذها واستغلال الثروات الطبيعية، وأن هذه الشبكة تعد من أهم وأضخم الوسائل التي وضعتها السلطات الفرنسية لخدمة مشروعها الإستعماري في الجزائر.

أسباب اختيار الموضوع:

تأتي دراستي لهذا الموضوع انطلاقاً من أسباب ذاتية وأخرى موضوعية:

أ - الأسباب الذاتية:

- ❖ الرغبة الشخصية في البحث في مواضيع ذات طابع اقتصادي واجتماعي لتاريخ الجزائر.
- ❖ حداثة الموضوع لقلة الدراسات الأكاديمية التي تتناول المواضيع التاريخية المتعلقة بمشروع شبكة المواصلات البرية في الصحراء الجزائرية.
- ❖ المساهمة ولو بشكل بسيط في إثراء البحث العلمي والتاريخي من خلال إضافة مجهود علمي لحقل الدراسات التاريخية، باللغة العربية.

ب - أسباب موضوعية:

- ❖ للتعرف على وضعية شبكة النقل في الصحراء الجزائرية خلال الفترة الاستعمارية.
- ❖ لكشف أثر شبكة المواصلات الفرنسية في تثبيت الوجود الإستعماري في الجزائر عامة والصحراء خاصة.
- ❖ للوقوف على الأسباب التي أدت بالإدارة الفرنسية للمغامرة بأموال ضخمة في مشاريع كبرى، خاصة بالنقل البري في الصحراء ذات التضاريس الصعبة.

أهداف الدراسة:

يمكن حصر هذه الدراسة في جملة من النقاط وهي:

- التعريف بالصحراء الجزائرية من حيث جغرافيتها.
- الوقوف على مدى اهتمام فرنسا بالمنطقة.
- الوقوف على أهم المشاريع الإستعمارية الفرنسية التي جسدها في إقليم الصحراء والمتمثلة في شبكة النقل والمواصلات.

إشكالية البحث:

وبناء على ماسبق يمكن طرح الإشكالية الآتية: إلى أي مدى ساهمت شبكة النقل في صحراء الجزائر في تحقيق المساعي الاقتصادية، العسكرية والاستراتيجية للمستعمر الفرنسي؟

وللتفصيل أكثر في هذه الإشكالية يمكن طرح جملة من التساؤلات الفرعية وهي

كالآتي:

- كيف كانت وضعية شبكة المواصلات في الصحراء الجزائرية بدايات الاحتلال الفرنسي؟

- فيما تمثلت أهم المشاريع التي مست شق وإنشاء شبكة النقل وتوسيعها؟

وكيف ساهمت في خدمة سلطة الإستعمار؟

وللإجابة على الإشكالية والتساؤلات المطروحة، تم تقسيم هذه الدراسة تبعاً للمادة

المتحصل عليها، والتي تضم:

مقدمة وفصلين، يسبقهما فصل تمهيدي، إضافة إلى خاتمة وملاحق.

- أما مقدمة الدراسة فقد حاولت اتباع المنهجية التي تقوم عليها مقدمة البحث

الأكاديمي من أهمية أسباب اختيار الموضوع، إشكالية، تساؤلات فرعية وعرض للخطة، إضافةً للمناهج المتبعة في إنجاز هذه الدراسة، مع ذكر أهم المصادر والمراجع المعتمد عليها، دون نسيان الصعوبات والعراقيل التي واجهتني في إنجاز هذه المذكرة.

- في الفصل التمهيدي الذي حُصص لدراسة أهمية الصحراء الجزائرية، فقد تطرقت

في مبحثه الأول إلى الخصائص الطبيعية للصحراء، موقعها الجغرافي وتضاريسها، أما المبحث الثاني تعرضت فيه إلى الإهتمام الفرنسي بالصحراء، وأهم البعثات الإستكشافية، كما تطرقت في المبحث الثالث إلى التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية وأهم الحملات، وردود الفعل من هذا التوسع.

- أما الفصل الأول الذي جاء تحت عنوان شبكة النقل الفرنسية في الجنوب

الغربي، حُصص لدراسة الطرق البرية وشبكة السكك الحديدية.

- أما الفصل الثاني، الذي يضم عنواناً تحت اسم شبكة النقل الفرنسية في الجنوب

الشرقي حُصص لدراسة شبكة المواصلات البرية وشبكة الأنابيب، تطرقت في مبحثه الأول إلى الطرق البرية، أما المبحث الثاني تطرقت فيه إلى شبكة سكة الحديد الفرنسية في الجنوب الشرقي، أما المبحث الثالث، تناولت فيه النقل عن طريق شبكة الأنابيب، حيث تعرضت فيه إلى أولى الإكتشافات النفطية في الجزائر، إضافة إلى استغلال النفط من

طرف الاستعمار و تصديره باتجاه فرنسا، عن طريق مد أنابيب نقل من أعماق الصحراء، ثم مساعي إبرام اتفاقية تصدير البترول الجزائري عبر أنبوب إيجلي بين فرسا و تونس.

لأصل بذلك إلى آخر خطوات هذه الدراسة المتمثلة في الخاتمة، والتي خصصتها لعرض أهم النتائج المتحصل عليها، والتي حاولت من خلالها الإجابة على الإشكالية المطروحة وتساؤلاتها الفرعية.

### المناهج المتبعة في الدراسة:

للإجابة على الإشكالية المطروحة ومجمل التساؤلات المرتبطة بها، اعتمدت على:

- المنهج التاريخي: الذي وظفته في سرد الأحداث التاريخية، ووصفها وترتيبها كرونولوجيا، وهذا في أغلب فصول الدراسة.

### المصادر والمراجع المعتمدة:

لقد اعتمدت في دراسة هذا الموضوع على مجموعة من الدراسات والبحوث العلمية التي تناولت الصحراء وشبكة النقل فيها خلال فترة الاحتلال الفرنسي، فقد تنوعت بين، كتب و مقالات علمية، إضافة إلى مجموعة من الرسائل الجامعية، وأهم مرجع استندت عليه للدكتور عبد القادر حللمي في كتابه "جغرافية الجزائر، طبيعية، بشرية، اقتصادية"، الذي استفدت منه في التعرف على الخصائص الطبيعية للصحراء الجزائرية، ومن المراجع أيضاً، عميراي احميدة وآخرون، في كتابه "السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية (1844-1916)"، في التعرف على شبكة النقل في الصحراء الجزائرية في العهد الفرنسي، إضافة إلى عدد من الرسائل الجامعية التي أفادتنني كثيرا، أهمها، رضوان شافو، في اطروحته المَعنونة ب" الجنوب الشرقي الجزائري خلال العهد الاستعماري -ورقلة انموذجا-1844-1962.

صعوبات البحث:

من الطبيعي أن تكون هناك صعوبات في انجاز أي بحث علمي، تتعلق بالباحث وبالدراسة، في إعداد أي موضوع يتطلب جهدًا واثقًا كبيرين من قبل الباحث ليقدم بحثًا أكاديميًا بالمواصفات المطلوبة، ومنه فقد واجهتني بعض الصعوبات من بينها:

- قلة الدراسات الأكاديمية إن لم أقل ندرتها التي تتناول المواضيع التاريخية التي تتعلق بمشروع شبكة النقل في الصحراء خلال الفترة الاستعمارية باللغة العربية.
- قلة الوثائق التاريخية الأرشيفية المتعلقة بالموضوع، ومثل هذه الدراسة تحتاج إلى الإطلاع على الأرشيف الفرنسي.

الفصل التمهيدي: أهمية الصحراء الجزائرية.

المبحث الأول: الخصائص الجغرافية للصحراء الجزائرية.

المبحث الثاني: الاهتمام الفرنسي بالصحراء والبعثات الاستكشافية.

المبحث الثالث: التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية ومقاومته.

## المبحث الأول: الخصائص الجغرافية للصحراء الجزائرية.

لقد اعتبرت الصحراء الجزائرية منذ القديم همزة وصل بين شمال إفريقيا وجنوبها، نظرا لموقعها الجغرافي، ماجعل فرنسا تهتم بها سعيا إلى بناء امبراطورية استعمارية في القارة الافريقية<sup>1</sup>.

### 1- الموقع الجغرافي:

تتحصر الصحراء الجزائرية بين الهوامش الجنوبية للأطلس الصحراوي شمالا، وتونس وليبيا شرقا، والنيجر في الجنوب الشرقي، في حين تحدها كل من المغرب الأقصى والصحراء الغربية، وموريتانيا غربا، ومالي في الجنوب الغربي.

أما مساحة الصحراء الجزائرية فتبلغ 1987600 كم<sup>2</sup>، وبذلك تحتل مساحة واسعة نسبتها حوالي 90 %، من المساحة الكلية للجزائر<sup>2</sup>.

والصحراء في تركيبها الجغرافي أبسط من المنطقة التلية، إذ لا نجد بها الجبال المتقطعة، ولا المرتفعات المعقدة ولا السهول الضيقة المحصورة ولا الالتواءات الحديثة<sup>3</sup>.

أما أحمد توفيق المدني، فيحدد الموقع الجغرافي للصحراء الجزائرية، فيما بين الحدين التونسي والمغربي<sup>4</sup>، حيث يبتدئ من سلسلة الأطلس الصحراوي في الشرق بجبال الأوراس، ويستمر في الاتجاه نحو الغرب حتى يصل جبال أولاد نائل وجبال الجلفة، وجبال عمور والقصور<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> أم كلثوم محمدي، السياسة الفرنسية ازاء الصحراء الجزائرية (1954-1962)، مذكرة ماستر، جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعیده، 2012، ص7.

<sup>2</sup> حميدة عميراي وآخرون، السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية ( 1844 – 1916 )، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص 10 .  
<sup>3</sup> المرجع نفسه، 10.

<sup>4</sup> أحمد توفيق المدني ، جغرافية القطر الجزائري، للناشئة الإسلامية، الجزائر، 1968، ص 40.

<sup>5</sup> أحمد توفيق المدني، هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1956، ص ص 15، 16.

أما إدوارد كات (Edouard-Cat)، فيذكر موقع الصحراء الجزائرية بقوله: "الجبلة الذي يفتح منه ممر القنطرة يشكل الحدود الدقيقة بين المناطق الشمالية والجنوبية"<sup>1</sup>.

## 2- التضاريس:

تتميز الصحراء الجزائرية ببنية تضاريسية بسيطة ومتنوعة في أشكالها، ويمكن تقسيمها إلى أربع أقسام:

- **الصحراء المنخفضة:** تتمركز الصحراء المنخفضة في الجزء الشمالي الشرقي وتتميز بمنخفض يقل ب 31 مترا عن مستوى سطح البحر، بينما الأراضي المجاورة لا يزيد سطحها على ارتفاع 2000 مترا ولهذه الأراضي أهميتها الاقتصادية والتي تتمثل في انتشار الواحات، منها واحات الزيبان شمالا، وواحات وادي سوف، ووادي ريغ جنوبا، كما أنها تزخر بكميات معتبرة منها المياه الجوفية والبتروك<sup>2</sup>.

- **السهول الرملية:** تحتل مساحات واسعة من الصحراء، وتتمثل في العرق الشرقي، والعرق الغربي الكبير، إلى جانب عروق أخرى ثانوية، كعرق الشاش وإيقيدي وغيرها، كذلك تتمثل في تضاريس الرق، وهي صحراء حصوية تكاد تكون خالية من مظاهر الحياة مثل رق تانزروفت.

- **الهضاب:** وهي ذات تكوينات صخرية جيرية، مثل هضبة الحمادة، التي تمتد عبر الجزء الشمالي من الصحراء إلى الجنوب، وهضبة تادمايت الفسيحة، والممتدة وسط الصحراء، حيث يبلغ ارتفاعها حوالي 600 متر.

- **المرتفعات القديمة:** تتمركز في الوسط بالجنوب الشرقي، وتمثلها منطقة الطاسيلي، ومنطقه الهقار، فالأولى عبارة عن صخور من صلصال الرمل شاهقة ومتقطعة، وتعد من أهم

<sup>1</sup> انظر، ادوارد كات، (Edouard- Cat) ,Atravers le desert,Librairie Gedalge,Paris,1892, P114

<sup>2</sup> احميدة عمراوي وآخرون، المرجع السابق، ص ص 10،11.

سجلات التراث الانساني في العالم، بعد العثور بها على أقدم الرسومات المعبرة عن حياة الانسان القديم، ومناخ المنطقة، أما الثانية، فهي مرتفعات واسعة المساحة، معظمها من الصخور القديمة البركانية، التي تعرضت إلى عملية الحت، ورغم ذلك لا تزال بها قمم عالية تقارب 3000 مترا، كقمة تاهات التي يبلغ ارتفاعها حوالي 2918 متر، وهي أعلى قمة جبلية في الجزائر.<sup>1</sup>

**3-المناخ:** ينعكس موقع الصحراء انعكاسا مباشر على المناخ، وعلى العموم نلاحظ أنه حار وجاف صيفا، يتميز بالخصائص التالية:

- الارتفاع الشديد في درجة الحرارة صيفا مع انخفاض ملحوظ شتاء.
- شبه جاف يقل فيه تساقط الأمطار إلى درجة لا تتجاوز بضعة السنتيمترات، وغير منتظمة. ويكون المدى الحراري بهذا الإقليم كبير حيث ترتفع درجة الحرارة إلى +50° في الظل وقد تصل بمدينة أدرار أو عين صالح إلى + 45°، كما تنخفض في الشتاء إلى درجة الصفر، بالإضافة إلى ذلك تتعرض الصحراء إلى هبوب رياح جافة، وفي بعض الأحيان متميزة بعواصف هوجاء من الرمال تعرقل جميع أنواع النشاط البشري.<sup>2</sup>

وتتميز بندرة الأمطار، وعدم انتظامها، حيث لا يزيد متوسطها السنوي عن 200 ملم، وتعود ظاهرة الجفاف في الصحراء إلى كونها تقع في المنطقة المدارية التي تهب عليها الرياح الموسمية، وهي رياح جافة ولا تسبب نزول الأمطار لأنها تتحرك على سطح يابس<sup>3</sup>، فنجد للمطر الصحراوي فترتين:

<sup>1</sup> خالدية عابدي، الرحلات الاستكشافية ودورها في التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري خلال القرن 19م، مذكرة ماستر، جامعة ابن خلدون - تيارت - ، 2014، ص ص 6، 7 .

<sup>2</sup> احميدة عميروبي وآخرون، المرجع السابق، ص 12 .

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 12 .

الأولى: تبدأ من شهر نوفمبر إلى غاية شهر جانفي، عندما تهب الرياح الشمالية الغربية الممطرة على الهوامش الشمالية.

الثانية: تبدأ من شهر ماي إلى غاية شهر سبتمبر، عندما تهب الرياح الموسمية على الهوامش الجنوبية.

إذن فظاهرة الجفاف السائدة في الصحراء تعود الى الارتفاع الكبير لدرجات الحرارة، مقارنة مع النقص في تساقط الأمطار<sup>1</sup>.

ومحطة بسكرة التي تمثل نظام مناخ المناطق الشمالية للصحراء، تزداد فيها كمية الأمطار في فصل الشتاء بين شهر أكتوبر وشهر أفريل لتقل في فصل الصيف خاصة في ماي وجوان وجويلية وأوت، في المقابل ترتفع درجات الحرارة ما بين مارس وأكتوبر ليتسع فيها الجفاف، في حين تكون فترة الرطوبة ما بين نوفمبر إلى مارس، حيث تزداد الأمطار وتقل الحرارة، وكان لهذا المناخ دور كبير في سير الأحداث التاريخية وفي السياسة الفرنسية التي كانت تختلف عما عرفه الشمال من أحداث تاريخيه<sup>2</sup>.

واعتنى كثير من الجغرافيين الرحالة بدراسة مناخ الصحراء الجزائرية الكبرى منذ القرن التاسع عشر، ورصد درجات الحرارة وكمية الأمطار والضغط، وغيرها من الظواهر الطبيعية، وعلى ضوء هذه الدراسات أمكن تحديد فترات الجفاف التي تعرضت لها المنطقة، فعلى مدى مئة عام من 1860 إلى 1960 سجلت خلالها 34 سنة اعتبرت سنوات قحط وقد تم تحديد هذه الفترات كما يلي:

<sup>1</sup> آسيا مايدي، قضية فصل الصحراء عن الشمال (1958-1962)، مذكرة ماستر، جامعة زيان عاشور-الجلفة-، 2011، ص 18.

<sup>2</sup> احميدة عمراوي وآخرون، المرجع نفسه، ص 13 .

• الفترة الممتدة من 1880 إلى 1883، وهي فترة قصيرة نسبيا اعتبرت فترة قحط شديد على أساس أن الظروف السياسية في ذلك التاريخ زادت من حدة وطأتها على سكان المنطقة<sup>1</sup>.

• الفترة الممتدة من 1897 إلى 1900 وهي فترة أقل وطأة من سابقتها.

• الفترة الممتدة من 1910 إلى 1916، تعتبر أصعب فترة للجفاف من سابقتها، إذ لم يبق خلالها أحد تقريبا من البدو في منطقة الهقار حيث اتجهوا إلى أدرار وإلى " تامسنة" بالنيجر، لكن آثار الجفاف امتدت إلى هذه المناطق سنة 1913، مما أدى إلى هلاك عدد كبير من المواشي.<sup>2</sup>

والخلاصة أن الفترات التي مرت بها المنطقة لم تصل في جملتها إلى حد "النكبة"، إلا في السنوات التي تعم فيها المناطق المجاورة وللتخفيف من آثار الجفاف أوجد سكان المنطقة نوعا من التوازن الإيكولوجي في البيئة الصحراوية وذلك بالتنقل لمسافات بعيدة من أجل تلبية حاجتهم الاقتصادية<sup>3</sup>.

#### 4- الأودية والموارد المائية:

- شبكة الأودية: تتبع الأودية الصحراوية من الأطلس الصحراوي وتصب أحيانا في الشطوط، وأحيانا تختفي في وسط الرمال، ليس لها جوانب مضبوطة ولا حدود معينة، فهي عديمة الانتظام وفجائية الفيضان<sup>4</sup>.

وتنقسم الأودية الصحراوية حسب مناطق منابعها إلى أودية السفوح الجنوبية لجبال الأطلس الصحراوي، وأودية الهقار، فالأولى تسير على طول السفوح الجنوبية للأطلس

<sup>1</sup> Dubief( Jean), les pluies aux Sahara Centrale ; Extrait des travaux du l'institut de recherches Sahariennes, Alger, Tome 4, 1947 , pp 9-16 .

<sup>2</sup> خير الدين شترة، المبادلات التجارية بين إقليم توات وحواضر المغرب الإسلامي، قسم التاريخ، جامعة أدرار، ص 5 .

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 5 .

<sup>4</sup> احميدة عميراي وآخرون، المرجع السابق، ص 14 .

الصحراوي وتغوص مياهها في الرمال لتظهر مرة أخرى في شكل عيون فيضية أو آبار إرتوازية، قامت عليها واحات النخيل في إقليم ميزاب في الهوامش الشمالية، ومن أهمها وادي جدي، وادي الطويل، وادي العرب، ووادي الأبيض، وكلهم يصبون في شط ملغيغ، وهو واسع الأرجاء تحيط به الكثبان الرملية، وتظهر على حوافه النباتات الصحراوية المتنوعة وتغمره المياه في فصل الشتاء، بالإضافة إلى أوديه الجهة الجنوبية الغربية مثل وادي سوقر، وادي الناموس، ووادي الساورة، أما الأودية المنحدرة من جبال الهقار فتظهر في شكل شبكة منحدر من عدة اتجاهات أهمها: وادي تافاسست الذي يربط الهقار ودولة النيجر<sup>1</sup>.

تتوفر الصحراء الجزائرية على موارد مائية معتبرة لا سيما في الجزء الأكبر من باطنها، والأكثر أهمية هي الإحتياطات المائية الكاملة في الأحواض الثنائية والثلاثية الشاسعة الممتدة بين الكتل الجبلية، ومن بينها الحوض الترسيبي للصحراء المنخفضة في الجزء الشمالي الشرقي الذي تخزن كميات هائلة من المياه، ويتألف من سماطين مركبين، الأول إرتوازي سطحي متجدد يعرف بالقاري النهائي، والمتمركز في وادي ريغ، ويتغذى من السيول الصحراوية الممتدة على طول الحواف الصخرية المحيطة بالعرق الشرقي<sup>2</sup>.

أما الثاني فهو القاري المتداخل، والمتواجد في أعماق ساحقة تتراوح ما بين 800-1500 متر ويتزود من السيول الحاصلة على الأطلس الصحراوي والهضاب العليا.

وقد وظف الاستعمار الاستيطاني وسيلة الماء في كسب صفوف جزائرية، حين أقدمت السلطة الفرنسية على حفر الآبار في ماي 1856 بأمر من "علي بن فرحات" قائد

<sup>1</sup> نورة ملاوي، المشاريع الإصلاحية الفرنسية في الصحراء الجزائرية خلال القرن 19 م (مشروع البحر الداخلي 1874 نموذجاً)، مذكرة ماستر، جامعة 08 ماي 1945 -قالمة-، 2019، ص 12.

<sup>2</sup> احميدة عميرووي وآخرون، المرجع السابق، ص 14.

تقرت، وبمساعدة الجنرال "ديغو" وتحت إدارة المهندس "جاس" "Gus"، وتم استخراج الماء من عمق 60 متر، الأمر الذي ولد فرحة عمت السكان.

وقال الفرنسيون أنه باكتشاف الماء تكون البداية القوية لإقامة إدارة فرنسية بالصحراء، بدايتها ورقلة ذات الصلة ببسكرة، وستكون ورقلة سوقا تجارية هامة للأوروبيين والعرب والميزابيين والسود واليهود<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى ذلك تأتي المياه السطحية بفضل مجاري المياه المنحدرة من الأطلس الصحراوي والنظام النهري لكل من وادي ريغ، وادي الساورة، وادي الأبيض بنواحي بسكرة (الأوراس)، ووادي إمزي بناحية الأغواط<sup>2</sup>.

## 5- الغطاء النباتي:

لقد كان لظروف المناخ في الصحراء انعكاسا مباشرا على الحياة النباتية، والتي تتميز بالضآلة وتحملها للجفاف والحرارة المرتفعة والبرودة الشديدة في الوقت نفسه، يوجد في الصحراء الجزائرية حوالي 500 نوع من النباتات والتي هي على العموم قصيرة وسميكة، معظمها مجردة من الأوراق، وفروعها قصيرة تكثر بها الأشواك للتغلب على الجفاف، وتكون جذورها طويلة بحثا عن المياه الباطنية، دون نسيان النخيل والحلفاء، وأحيانا نجد بعض المناطق خالية من الحياة النباتية مثل منطقة تانزروفث<sup>3</sup>.

إضافة إلى ثروة حيوانية تتكون من الغزلان، والزواحف المتنوعة والطيور والجمل الذي يعد من أهم الحيوانات، ويلقب بسفينة الصحراء.

<sup>1</sup> آسيا مايدي ، المرجع السابق، ص 19.

<sup>2</sup> خير الدين شترة ، المرجع السابق، ص ص 6،7.

<sup>3</sup> احميدة عمراوي وآخرون، المرجع السابق ، ص 16 .

6- السكان:

يعتبر الجنوب الجزائري، مزيجا من السكان تجمعهم عوامل كثيرة كاللغة والدين والمصير المشترك، ويتميز بقلّة السكان رغم المساحة الشاسعة، فهم ينتظمون داخل بيئة اجتماعية ذات طابع بدوي نظرا للظروف الطبيعية المتحكمة في حياتهم، خاصة ندرة المياه لأن وجود المياه يسمح بممارسة العيش ومن ثم الاستقرار، وأما نقصانه فيعني البداوة والترحال، يصعب إحصاء سكان الصحراء بسبب شساعة المنطقة بالإضافة، إلى عامل الترحال وعدم الاستقرار لدى القبائل ويصنفون إلى:

أ- **الحضر:** يعيشون داخل قصور أو قرى، حيث تمثل القرية أو القصر، الخلية الأساسية للتنظيم الاجتماعي وحتى السياسي في بعض الأحيان، وهي مركز تجاري أو زراعي أو هما معا<sup>1</sup>.

- أهم الواحات الصحراوية:

تقع الواحات بالقرب من القصور، وتتميز بغاباتها الكثيفة من النخيل، التي تتخللها الأشجار والخضروات وأهمها:

- **واحة بوسعادة:** وهي أولى الواحات في ناحية الشمال، تقع ما بين شط الحضنة وجبال أولاد نايل<sup>2</sup>.

- **واحة تميمون:** الواحة الحمراء وعاصمتها قورارة تقع ما بين أدرار والقلية.

- **واحة ورقلة:** الواحة الصحراء المنخفضة الممتدة بين العرق الشرقي الكبير وشط ملغيغ، وهي آخر واحات الجزائر الجنوبية قبل الهقار.

<sup>1</sup> إبراهيم مياسي، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري ( 1818-1912)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996، ص 23.

<sup>2</sup> فضيلة راجي، التجارب النووية في الصحراء الجزائرية (1960-1966) و انعكاساتها، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر بسكرة -قطب شتمة، 2012، ص ص11، 12.

- **واحة الزيبان الغنية:** تضم بسكرة، سيدي عقبة، طولقة، أولاد جلال، والبشاش، كانت الزيبان قديماً منطقة أوسع، تمتد من بسكرة إلى سهول "الحضنة"، تشتهر بجودة تمورها وغابات النخيل.

- **واحة عين بلاد الشبكة:** ومن أهمها غرداية، بني يزقن، وبريان، لقرارة، متليلي، مليكة، العطف، تتميز بكثرة العمران فيها وقلة المياه.

- **واحة خبات:** الواقعة بين الهقار وهضبة الطاسيلي، بالقرب من "قران الليبية".

- **واحة القليعة:** قليلة السكان، ومكان تواجد ضريح رجل الدين "دوفوكو".

- **واحة أدرار:** عاصمة توات، وتبعد عن وهران بـ 1300 كلم.

بالإضافة إلى واحة بني عباس، واحة عين صالح، واحة حاسي مسعود، وواحة

رقان<sup>1</sup>.

ب- **البدو الرحّل:** يجمعون بين الاستقرار الظرفي والتنقل بين الشمال والجنوب بحثاً عن الكلاً لمواشيهم، وهم في تنقل وترحال باستمرار، يتجهون صيفاً نحو الشمال، وشتاءً نحو الجنوب<sup>2</sup>.

وبما أن التواجد السكاني في المنطقة يخضع للظروف الطبيعية، فقد أدى هذا إلى

وجود أنماط مختلفة من السكان، نذكر منهم:

ج- **الطوارق:** شعب بدوي، ويسمون أنفسهم "الإيموهاق" ويعني الحر، والعرب هم من أطلقوا

عليهم هذه التسمية "الطوارق"، والتارقية والتي تعني المتروكين أو المبعدين، يلقبون بالملثمين

<sup>1</sup> احميدة عميراوي وآخرون، المرجع السابق، ص ص 21، 22.

<sup>2</sup> آسيا مايدي، المرجع السابق، ص 20 .

لأنهم يضعون اللثام على وجوههم، بينما نسائهم كاشفات الوجه، والطوارق مثل جميع قبائل الرّحل، يعيشون على تربية المواشي ولهذا يتنقلون كثيرا بحثا عن العشب لماشيتهم<sup>1</sup>.

تنقسم قبيلة الطوارق إلى ثلاث فروع أساسية، طوارق "طاسيلي ناجر"، والأهقار، وأدرار وهي فرروع أمازيغية قديمة تسمى "تماهاك" أو "تماجاك"، موزعة من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، وتعتبر الأهقار مركز القبيلة<sup>2</sup>.

د- الشعانبة: قبيلة كبيرة، أغلبيتهم يعيشون في قصور محاطة بالبساتين، يتميزون بالأمان في التنقل والترحال، فهم قبيلة كثيرة العدد، سيطروا على طريق الجزائر تيديكلت، لا يسكنون بيوتهم بل يجعلونها مخازن، وبالتالي فهم البدو الرحل، وقبيلة الشعانبة بمختلف فروعها عرفت سيطرة قبيلة أولاد سيدي الشيخ، ولعله تأثير ديني أكثر منه تأثير قوة وسيطرة<sup>3</sup>.

أما مدينة متليلي، وهي قصر الشعانبة برازقة، وهو قصر قديم بني على القرب من وادي متليلي، مياهها الجوفية قريبة جدا على عمق (15- 20 مترا).

وتقع مدينة القليعة على جبل صخري، وهي من قصور الصحراء، وبها مائة بيتاً بالتقريب، محاطة بجدار يحميها، وهو عالٍ جداً وممتين، مبني بالحجارة، وله باب واحد من جهة الغرب، وبها بئر كبير وعميق يزود السكان بالماء، بها أشجار النخيل وبساتين كثيرة، تسقى من مياه الآبار القليلة العمق وسهولة الحفر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم مياسي، المرجع السابق، ص 23 .

<sup>2</sup> إسماعيل العربي، الصحراء الجزائرية وشواطئها، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص 175.

<sup>3</sup> عثمان حساني، "البيئة الاجتماعية والاقتصادية للصحراء" تقارير الأجانب من خلال القرنين 18 و19، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2007، ص 60.

<sup>4</sup> المرجع نفسه، ص 64 .

هـ- الأرباع أولاد نايل: مواطنهم الأصلية تقع بالأطلس الصحراوي والهضاب العليا، لهم علاقة تجارية خاصة بورقلة بحلول فصل الشتاء لتصريف منتوجاتهم، والبحث عن المراعي لمواشيهم، وهم عبارة عن قبائل الأرباع، أولاد عيسى، أهل بوسعادة... إلخ.

و- بنو ميزاب: ينحدر أغلبهم من قبيلة بني مصعب البربرية، فرع زناتة يستقرون في غرداية، بني يزقن، مليكة، والقورارة، وهم من أتباع المذهب الإباضي<sup>1</sup>

### الإمكانيات الاقتصادية للصحراء:

الصحراء جغرافية شاسعة، ومناخ قاسٍ وعزلة محكمة، إلا أنها تزخر بإمكانيات وقدرات طبيعية واقتصادية هائلة ومتنوعة منها:

1- المعادن: لقد تم اكتشاف خزانات معدنية هائلة ومتنوعة في مناطق مختلفة من الصحراء وهي على النحو التالي<sup>2</sup>:

- منطقة بشار كولومب: تتوفر هذه المنطقة المحصورة في أقصى الركن الشمالي الغربي للصحراء، مع الحدود المغربية، على ثروة معدنية منها:

- مناجم الفحم الحجري في القنادسة، وكيس كسو.
- مناجم الحديد بالعبادلة.
- مناجم المنغنيز والنحاس بجبل بوعرفة.
- مناجم الرصاص بالقرب من ميفيس Mifis.

منطقة تندوف: التي تضم مكامن ضخمة من الحديد والفحم الحجري والرصاص،

قدرت احتياطياتها آنذاك بحوالي 3 ملايين طن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> آسيا مايدي، المرجع السابق، ص 21 .

<sup>2</sup> احميدة عميراوي وآخرون، المرجع السابق، ص 22.

<sup>3</sup> ابراهيم مياسي ، المرجع السابق، ص 37

## المبحث الثاني: الاهتمام الفرنسي بالصحراء والبعثات الاستكشافية.

شهدت الصحراء الجزائرية طوال القرن التاسع عشر الميلادي، توافد العديد من البعثات الاستكشافية، فتشكلت بذلك الاستكشافات الأوروبية التي أعادت ولو بشكل آخر تجارب الرحالة العرب المسلمين، أمثال ابن حوقل في القرن العاشر ميلادي، الإدريسي خلال القرن الثاني عشر الميلادي، وكذلك ابن بطوطة الذي توغل داخل السودان في رحلته الثالثة، وسجل ما لاحظته في رحلته<sup>1</sup>.

وقد أولى المستكشفون الأوروبيون اهتماما كبيرا بالصحراء الجزائرية، وحركتهم دوافع شتى، وواجهتهم عراقيل مختلفة أثناء محاولتهم النفاذ إلى الداخل، ولم تمنعهم عن التقدم في مشروع اكتشاف الصحراء<sup>2</sup>.

## 1- البعثات الاستكشافية الفرنسية الأولى:

كان نشاط الإنجليز التوسعي في أفريقيا حافزاً للفرنسيين ودافعا لهم لينشطوا أكثر في التوسع والاحتلال في الصحراء الكبرى، بدءاً بالصحراء الجزائرية، معتمدين في ذلك على خطة أولية تمثلت في إرسال بعثات استكشافية، والتي يشارك فيها رحالة ومستكشفون من جنسيات مختلفة ومنهم "رنيه كاييه" (René caillié)<sup>3</sup> في أعوام 1824 - 1828م، وكان أول المغامرين الفرنسيين الذين توغلوا في أعماق الصحراء فعبّر من السنغال إلى تمبكتو، عاش مدة طويلة مع البدو وتعلم لغتهم وأظهر نوعاً من الاحترام والتقدير لمعتقداتهم، وادعى أنه من أصل عربي<sup>4</sup>، استطاع ان ينجز رسومات قيمة اثناء رحلته، ولما عاد إلى فرنسا منحه الجمعية الجغرافية مكافأة التي خصصتها لمن يستكشف تمبكتو،

<sup>1</sup> عبد القادر مرجاني، السياسة الفرنسية ودور المستكشفين في التوغل في الجنوب الجزائري خلال القرن 19م، أطروحة دكتوراه، جامعة الجيلالي ليايس، سيدي بلعباس 2020/2019م، ص 32.

<sup>2</sup> خالدية عابدي، المرجع السابق، ص ص 29، 30.

<sup>3</sup> رنيه كاييه (René Caillié): ولد في فرنسا من أسرة فقيرة تعلم في مدرسة خيرية، تدرّب بعد ذلك على الأعمال التجارية، وفي سن السادسة عشرة ترك تجارته واتجه الى البحر في سفينة كانت متجهة نحو السنغال سنة 1824م محاولا اكتشافها، وكانت فكرته تتمثل في أن يسافر بمفرده وهو متّكر بزي رجل مسلم، ودخل غرب افريقيا وصولا الى تمبكتو ودون ملاحظاته عليها. انظر عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 43.

<sup>4</sup> المرجع نفسه، ص 30.

وحصل على معاشين منها، قدر كل واحد بـ 3000 فرنك، واستفاد الضباط الفرنسيون مما تركه هؤلاء الرحالة في معرفة أحوال الصحراء، ونوعية حملاتهم التوسعية بهذه المنطقة، من ذلك نذكر "لابي" (La pie) الذي تمكن من وضع خريطة عامة للجزائر، أبرز فيها تضاريس المنطقة الجنوبية<sup>1</sup>.

وكانت هذه الخريطة أحسن أداة وظفها الفرنسيون فيما بعد في التوسع العسكري والمدني والتحكم الإداري في الصحراء، ومن جهة أخرى وظف الأوروبيون الجانب العلمي في دراسة الصحراء، إذ اهتم "أفزاك" (AVEZAK) بدراسة المنطقة، وأنجز عام 1836م دراسة جغرافية للصحراء، ومنها خريطة هامة وضع عليها المعالم الرئيسية ومنها طرق المواصلات القديمة مع تقديم تصور حول كيفية استغلالها من طرف فرنسا<sup>2</sup>.

ويمكن بذلك تسجيل البداية القوية للبعثات الاستكشافية الفرنسية في الجنوب الجزائري، ومنذ تأسيس لجنة الاكتشاف العلمي من قبل السلطة الفرنسية عام 1837، صدر القرار الوزاري رسمياً سنة 1839م الذي دعا إلى تشكيل لجنة تضم 21 عضواً من أكاديمية العلوم وأكاديمية الآداب والفنون، والكليات العسكرية، وكان فيها مختلف المختصين وأغلبهم من العسكريين، وكانت الخطة هي أن يذهب هؤلاء العلماء إلى الجزائر في مدة محددة، ويكتبوا حصيلة بحوثهم، على أن تنشر هذه البحوث على نفقة الدولة الفرنسية إذا دعمتها اللجنة<sup>3</sup>.

وقد جرت الاتصالات مع إدارة الجزائر لتسهيل مهمة اللجنة والتنسيق بين أعضائها والسلطات المحلية، وكان على أكاديمية الآداب والفنون أن تحدد طبيعة العمل وأهدافه، واهتمت السلطات الفرنسية باختيار الأشخاص لأن عدد الراغبين في المشاركة من

<sup>1</sup> بشيرة قرافية، البعثات الاستكشافية الفرنسية للصحراء الجزائرية خلال القرن 19م، مذكرة ماستر، جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي، 2017/2016، ص ص21، 22.

<sup>2</sup> احميدة عميرواي وآخرون، المرجع السابق، ص ص30، 31.

<sup>3</sup> بشيرة قرافية، المرجع السابق، ص 22.

الأكاديميين والباحثين كان كثيرًا، ومن هنا يتضح الدور الهام لاحتلال الصحراء، باعتبارها المنفذ الأساسي للتوغل في الصحراء الإفريقية كما أن احتلال الجزائر مرهون باحتلال الصحراء<sup>1</sup>.

## 2- البعثات الاستكشافية للضباط الفرنسيين:

لقد كانت بداية الرحلات الاستكشافية في الجنوب الجزائري مع تأسيس لجنة الإستكشاف العلمي من قبل السلطة الفرنسية عام 1837م، حيث شكل القرار الوزاري رسمياً عام 1839 هيكله هذه اللجنة بـ 21 عضواً، إلا أن أغلب رواد هذه البعثات كانوا ضباط عسكريين، وكانت تشكيلتهم في الغالب تسير في وجود حماية عسكرية مزودة بالسلاح والذخيرة ، إلى جانب أن تقارير المستكشفين وملاحظاتهم ترفع الى الجهات الحكومية الوصية، خاصة العسكرية منها، ولا يمكن نشر أبحاثها وتقاريرها وملاحظاتها في دوريات الجمعيات إلا بإذن من السلطات الفرنسية.

لقد كانت بدايتها بعثات عسكرية استطلاعية غايتها التعرف على مختلف مسالك الجنوب الجزائري، وتتبع طرق التجارة الصحراوية والتقرب من سكان الصحراء للتعرف على أنماط عيشهم وعاداتهم وتقاليدهم ومن أهم المستكشفين الفرنسيين<sup>2</sup>.

- "جوزيف ملشوار دوماس" (Joseph Melchior Daumas) :

رجل عسكري تقلد عدة مناصب، ودون أكثر من كتاب فيما يخص تاريخ الجزائر، من بينها كتاب بعنوان "الصحراء الجزائرية" (Sahara Algerien) ، وهو دراسة إحصائية وجغرافية وتاريخية عن الجنوب القسنطيني.

<sup>1</sup> بشيرة قرافية، المرجع السابق، ص ص 22،32.

<sup>2</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص ص 32،33.

و من العناصر الفرنسية التي كان لها سبق في التوسع بالصحراء وبوسائل متعددة الجنرال " ديفو ( Devaux ) "، الذي قام بحفر الآبار وشق الطرقات، و فرض الأمن، وكان هذا الأخير على قناعة بضرورة احتلال الصحراء التي كانت مصدر ثراء، وترجمت السلطة الفرنسية اهتمامها بالصحراء، عن طريق السماح لقافلتين تجاريتين فرنسييتين بالإنطلاق من بسكرة إلى جنوبها يوم 13 جويلية 1844، أي بعد احتلال هذه المدينة في مارس 1844. انطلقت تلك القافلتين بهدف معرفة أسواق المدن الداخلية، فاتجهت واحدة عبر تقرت و الثانية عبر عين صالح، للوصول إلى تمبكتو، و التعرف عليها، حيث كانت أهم مركز تجاري بالصحراء.

وقد وظفت السلطة الفرنسية المعلومات التي تحصلت عليها اثناء البعثات الاستكشافية في توسعاتها في كل، من عين ماضي في : 22 / 04 / 1844، و الأغواط في: 25 / 04 / 1844، وفي حملاتها العسكرية الكثيرة<sup>1</sup>.

- " لويس أون جين كافينياك"<sup>2</sup> (Louis Engéne Cavaignac):

قاد "كافينياك" بعثة سنة 1847 إلى الجنوب الغربي للجزائر، أين استكشف جبال الأطلس الصحراوي ، وقصور جنوب القطاع الوهراني وواحاته، حيث تمكنت بعثته من دراسة ووصف الشطوط والمرتفعات التي اجتازتها ، كما وصف قصور جنوب القطاع الوهراني ، أو الأطلس الكبير كما سماها، ودعم كتابه برسومات لتلك القصور و خريطة لمسالك رحلته، وقد اعتمد خلال توغله بالصحراء الجزائرية على كتاب الرحالة "كاريت " (Carette )، صاحب كتاب "أبحاث في جغرافية وتجارة الجزائر الجنوبية".

<sup>1</sup> احميدة عميروبي وآخرون، المرجع السابق، ص ص 32، 33.

<sup>2</sup> الجنرال "كافينياك" (Cavaignac): ولد في 15 أكتوبر 1802 بباريس، تميز منذ صغره بالنبوغ والعبقرية، وتحصل على رتبة ملازم أول في 01 أكتوبر 1827، شارك إلى جانب الجنرال كلوزيل في حصار مدينة تلمسان سنة 1835، ولما انتصر الأمير عبد القادر على كلوزيل انسحب هذا الأخير لينتقل إلى فرنسا طالبا النجدة، فترك كافينياك وراءه على رأس حامية عسكرية لحماية تلمسان ومراقبة تحركات الأمير، وقام بحملة في الصحراء خلال شهري أبريل وماي 1847 .

انطلقت بعثة "كافينياك" من تلمسان في أفريل 1847 باتجاه الضاية، ثم تحولت إلى منطقة الغور وفي 05 ماي توجهت نحو عين الصفراء، ثم سفيسيفة وهنا يصف "كافينياك" استعداد أهالي هذه المدينة لمواجهة العدو، حيث كانوا يضعون على شرفات القصر حجارة تتخللها البنادق ، ومنها توجه إلى سبدو التي دخلها يوم 21 ماي ، بعدها شق طريقه نحو واحات توات<sup>1</sup>.

أعجب كافينياك بالصحراء الجزائرية ، وتطرق من خلال بعثته إلى التعريف بمسالك الصحراء، والتي لم يسبق لأي أوروبي الوصول إليها، ثم حاول أن يحقق ما يريده المعمرين الفرنسيين، الذين هم في حاجة إلى ربط الصلة بالصحراء والصحراويين لتنشيط التجارة في المنطقة الجنوبية.

كما وصف في رحلته إلى الهقار سكان التوارق، فيما يخص لباسهم وعاداتهم وأسلحتهم وسكنهم، وتعرف إلى أهم مدنهم وهي غات وغدامس. وهكذا استطاع الجنرال كافينياك أن يجمع معلومات حول السكان ومظاهر السطح وأشكال الحكم ونشاط التجارة الصحراوية بين التل والصحراء الجزائرية<sup>2</sup>.

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر، كثف الفرنسيون نشاطهم الإستكشافي في الصحراء ، فقد قام "دو كولومب" (De Colombe) ،القائد الأعلى لدائرة البيض، برحلة إستكشافية إلى قصور الجنوب الغربي الجزائري، في ديسمبر 1856، فاتصل بالخليفة سيدي حمزة زعيم أولاد سيدي الشيخ ، وبعض رجال الشعانبة ليستدل على الطريق الأسهل للوصول إلى الجنوب ، ثم سافر في شهر جانفي 1857 إلى اكتشاف قصور

<sup>1</sup> Félix jacquot, Expédition du Général Cavaignac dans le Sahara Algérien en Avril et Mai 1847, Guide et j. Baudry, libraires éditeur, Paris, 1849, pp 236,344.

<sup>2</sup> احميدة عميروبي وآخرون، المرجع السابق ص 36.

قورارة وتوات وتديكلت ووصفها بأنها عبارة عن جزر مخضرة وسط محيط من النار، واستغرقت هذه الرحلة خمسة وعشرين يوماً<sup>1</sup>.

وبعد هذه الرحلة، وقع الاختيار على الشاب "هنري دو فيرييه" (Henri Duvyrier) ذلك أنه رغم نجاح بعثة بوضربة إلى "غات" فإن الوالي العام للجزائر لم يطمئن لنتائج هذه البعثة لكون بوضربة عربياً مسلماً مثل سكان هذه المنطقة، وهو يريد أن يعرف رد فعل السكان حين استقبالهم لفرنسي، لذلك رشح لهذه المهمة ( دو فيرييه ) ، ليمهد تسرب النفوذ الفرنسي للجنوب وخاصة توات<sup>2</sup>.

بدأ رحلته من سكيكدة في 08 ماي 1859 ، واتجه إلى بسكرة عن طريق قسنطينة وباتنة، وما لبث أن غادرها يوم 13 جوان ليصل إلى القرارة بوادي ميزاب بعد خمسة أيام من السير، و يوم 21 جوان دخل إلى غرداية ومنها إلى متليلي.

غادر "دو فيرييه" متليلي في 28 أوت ليصل في الفاتح من سبتمبر إلى المنيعية التي لم ترحب به رغم أنه يحمل رسالة توصية من قائد أولاد سيدي الشيخ، ثم عاد إلى غرداية ومنها إلى الأغواط ليتجه إلى اكتشاف توات والتوارق ، لكن عدم اطمئنانه لهذا الطريق، جعله يتجه إلى الصحراء الشرقية، فغادر الأغواط قاصداً القرارة ثم تقرت، ثم إلى بسكرة ومنها إلى قسنطينة ليستريح قليلاً<sup>3</sup>، ثم أعاد رحلته إلى بسكرة في أول فيفري 1860، بعدها، اتجه إلى وادي سوف، و منه إلى الجريد في الجنوب التونسي بعد ما طلب من ممثل فرنسا بتونس " فرديناند دو ليسبس " ( Ferdinand Delesseps )، الضمانات

<sup>1</sup> M-L. de Colombe, Exploration des Ksours et du Sahara de la province d'Oran, Paris, Challamel, 1858, P10.

<sup>2</sup> ابراهيم مياصي، المرجع السابق ، ص 52.

<sup>3</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 38.

اللازمة لتأمين طريقه بالتراب التونسي ، فاتجه إلى قابس عن طريق شط الجريد، وبعد أن اكتشف المنطقة رجع عن طريق الشمال إلى قفصة<sup>1</sup>.

وفي يوم 03 أفريل قرر الرجوع إلى بسكرة ، فسلك طريق شبكية وتامغزا، واتجه بعدها غرباً إلى بسكرة عبر نقرين، ووحدات عين الناقة وسيدي عقبة، ودخل بسكرة يوم 10 أفريل 1860.

بعد هذه الحقبة، ظهرت فكرة مد خط حديدي عبر الصحراء، من أجل متابعة الاستكشافات واستثمار خيراتها، لهذا اتجهت الأنظار إلى ارسال البعثات العلمية للبحث عن أنجع السبل لتحقيق هذا المشروع<sup>2</sup>.

هكذا بدأ عهد جديد لعمليات الاستكشاف ، انطلق ببعثة "فلاترس" ( Flatters )، ثم تلتها بعثات أخرى، إذ قام "فلاترس" برحلتين الأولى من ورقلة إلى الأغواط، وتضم هذه الرحلة عشرة أعضاء هم "فلاترس"، عقيد المشاة والقائد الأعلى الأسبق للأغواط، و"موسون"، نقيب أركان الحرب ، و "برانجر (Beringer) "، مهندس الجسور والطرق، و"روش (Roche) "، مهندس المناجم، و "برنارد"، النقيب في سلاح المدفعية، وغيار (Giard) الطبيب، ولوشاتوليه (Le Chatelier) ، و بروسلا (Brasseland) مسير الجسور والطرق ، وقد تم تعيين هؤلاء الأعضاء خلال شهر ديسمبر 1879 ، ولما وصلت البعثة إلى ورقلة جمعت الحرس الضروري لمرافقتها من الأهالي الذين كان معظمهم من الشعانبة المعروفين بعداوتهم للتوارق.

انطلقت البعثة في 21 ماي 1880م بحوالي مائة بعير متوجهة نحو منطقة وادي ميزاب<sup>3</sup>، قدّم فلاترس معلومات وافية حول المناطق التي اجتازها من وصف للكثبان

<sup>1</sup> إبراهيم مياسي، المرجع السابق، ص 54 .

<sup>2</sup> المرجع نفسه ، ص 61.

<sup>3</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 48

الرملية والصخور والأودية والأشجار بوادي ميزاب وغيرها، وفي 26 ماي غادرت البعثة واتخذت مجرى وادي ميزاب خط سيرها إلى أن وصلت مدينة بني يزقن، وبعد تجول البعثة في أحياء مدينة غرداية غادرتها في 28 ماي متوجهة إلى بريان التي قضت بها يومي 29 و30، ثم واصلت طريقها إلى أن دخلت مدينة الأغواط يوم 03 جوان، وكان في استقبالها القائد الأعلى بيلان "Belin" الذي استضافهم عنده، وبعد هذه الرحلة عاد فلاترس إلى باريس، حيث استقبل من طرف مصلحة الطريق الصحراوي "Trans Saharien"، والتي سلمت له الأموال اللازمة من أجل إعادة الاستكشافات في الشتاء<sup>1</sup>.

عاد فلاترس إلى ورقلة حيث نظم رحلته الثانية إلى أقصى الجنوب الجزائري، وذلك لاكتشاف بلاد التوارق ودراسة مشروع مد خط حديدي عبر فيافي الصحراء، وضمت هذه البعثة إحدى عشر فرنسيا، وسبعة وأربعين جندياً من الأهالي، وثمانية من رجال الشعابنة للاستدلال عن المسالك وأربعة من التوارق ومجموعة من الجمال تحمل أمتعتهم<sup>2</sup>.

في ديسمبر 1880 انطلقت بعثة فلاترس من ورقلة متجهة إلى السودان، وبعد أيام من السير استقرت البعثة "بايزامن"، ثم غادرتها يوم 30 جانفي 1881 للبحث عن سبخة "أماقور"، والتي تعد مدخلاً لبلاد السودان<sup>3</sup>.

وبعد الاستقرار في وادي تاجيرت انطلقت البعثة في أول فيفري للبحث عن هذه السبخة، وواصلت رحلتها في ظروف صعبة، حيث نفذ ماؤها، وتفككت صفوفها وتباعدت المسافات بين أفرادها، حتى عثروا على غدير به قليل من الماء، فوجدوا بجانبه بئراً نصبوا مخيمهم حوله ومكثوا يومين، ثم تابعت القافلة مسيرتها يوم 09 فيفري 1881 ووصلت إلى تيماسين، واستقرت بها يومي 12 و 13 فيفري، ثم استأنفت البعثة مسيرتها وأعطى فلاترس

<sup>1</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 49، 50.

<sup>2</sup> أحمد مريوش، التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل سكان الهقار 1916، مجلة المصادر، العدد 11، جامعة الجزائر، الجزائر، 2005، ص 126.

<sup>3</sup> إبراهيم مياسي، المرجع السابق، ص 63.

الأمر بتتصيب الخيم، للبحث عن بئر الغرامة، لكن التوارق نصبوا له كميناً بجانب البئر ووقعت معركة عنيفة بين الطرفين، قتل على أثرها "فلاترس" وبعض أعوانه. وفر من تبقى من البعثة قاصداً ورقلة، وكل ذلك عمق من فشل القادة الفرنسيين ولازمتهم خيبة الأمل، نتيجة حرب الفر والكر التي عرف بها سكان الصحراء<sup>1</sup>.

وبالرغم من ذلك تابعت الإدارة الفرنسية اهتماماتها بالكشف عن الصحراء الجزائرية، وحاول الملازم "مرسال بلات" (marcel palat) اكتشاف قصور تديكالت، لكنه قتل بالقرب من عين صالح سنة 1886، وخلال هذه الفترة ازداد الاهتمام بالتعرف على مجرى نهر النيجر خصوصا بعد رحلة النقيب "مونتاي" سنة 1890.

وهكذا وضع الفرنسيون صوب أعينهم احتلال الصحراء الجزائرية، ففي 28 نوفمبر 1899، انطلقت بعثة "فلامون" (Flamand)، من ورقلة صوب عين صالح بتوجيه من وزارة المعارف والمستعمرات، التي نسقت جهودها مع الحاكم العام في الجزائر " إدوارد جوليان لافريار" 1898 - 1900"، بعد أن وفرت الإمكانيات المادية والمعنوية للبعثة<sup>2</sup>.

بعدها كثف الفرنسيون من رحلاتهم الاستكشافية جنوب الجزائر الكبرى، هذه الرحلات كانت في ظاهرها لها أغراض استكشافية تجارية وعلمية، حيث زودتها بالمعلومات اللازمة والبيانات والرسومات والخرائط التي يسرت لهم التحرك في الصحراء الجزائرية بكل حرية، فهذه المعلومات كانت موجهة أساساً لخدمة الاستعمار وبسط نفوذه في الصحراء، ويظهر ذلك جلياً من خلال الإمكانيات الضخمة التي سخرتها لأجل ذلك<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> أحمد مريوش، المرجع السابق، ص 128.

<sup>3</sup> فتيحة عباسي، الإدارة الاستعمارية الفرنسية في الجنوب الجزائري في الفترة ما بين (1870 - 1947م)، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016/2015، ص 18 .

المبحث الثالث: التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية ومقاومته.

مما لا شك فيه أن احتلال فرنسا للصحراء الجزائرية، يدخل ضمن التصور الشامل للاحتلال الفرنسي للقطر الجزائري، وتوسعه في أرجائه، وإن دوافع احتلال فرنسا للصحراء الجزائرية متنوعة ومتعددة، وهي على العموم دوافع سياسية وأخرى اقتصادية وعسكرية مرتبطة ومتداخلة ومتكاملة بعضها ببعض، لذلك فالدوافع السياسية تتمثل في<sup>1</sup>:

- محاولة تفكيك المجتمع الجزائري وتقسيمه.

- السعي إلى تعزيز الوجود الاستعماري الفرنسي بالمنطقة.

- التمهيد للبرنامج التوسعي الاستعماري وتعزيزه من خلال محاولة حصار تونس عسكرياً واقتصادياً من ناحية الجنوب الشرقي، وحصار المغرب الأقصى من ناحية الجنوب الغربي الجزائري.

أما الدوافع الاقتصادية فتمثلت في:

- الاستحواذ على الثروات الطبيعية والمعدنية وتحقيق استثمار صناعي في الصحراء الجزائرية.<sup>2</sup>

- استغلال الطرق التجارية الصحراوية للسيطرة على خيارات إفريقيا من جهة واستغلال الصحراء كسوق استهلاكية لمنتجات أوروبا من جهة أخرى، وفي هذا الصدد يقول المارشال "سولت" (Salt) "إن الصحراء في هذه الفترة يمكن اعتبارها أهم مركز للبحث عن الأسواق

<sup>1</sup> فوزية بن صوشة ، المشاريع الاقتصادية التوسعية الفرنسية الكبرى في الصحراء الجزائرية في النصف الثاني من القرن 19م، مذكرة ماستر، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2016/2015، ص 18 .

<sup>2</sup> إبراهيم مياسي، المرجع السابق، ص 69.

التجارية الرابطة بين الصحراء والشمال الإفريقي من جهة، والصحراء الجزائرية وإفريقيا  
السوداء من جهة ثانية<sup>1</sup>.

ولقد اهتمت فرنسا بوضع شبكة من طرق المواصلات الحديدية والبرية وأسلاك  
الهاتف لتسهيل التنقل للقوات العسكرية بين مختلف المناطق الصحراوية.

أما الدوافع العسكرية فتمثلت في:

- قطع الطريق على دعم أهالي الصحراء لإخوانهم المقاومين في التل.
- احتواء الثورات الشعبية في الصحراء الجزائرية والحركات التحريرية في مستعمرات فرنسا  
الإفريقية من خلال اتخاذ الصحراء الجزائرية كقاعدة سياسية وعسكرية.
- جعل الصحراء الجزائرية قاعدة عسكرية خلفية تمون أوروبا<sup>2</sup>.

ونجد أن كل المعلومات المتحصل عليها عن طريق ترجمة وطبع كتب التاريخ  
والرحلات وغيرها، دفعت بالفرنسيين إلى التوسع في أعماق الصحراء للسيطرة على كامل  
التراب الوطني، وتقرر عام 1840م احتلال البلاد كلها، وعُين الجنرال بيجو حاكماً عام  
1841م، فاستهل حكمه بتطبيق الاستيطان الرسمي في مختلف أنحاء البلاد بما فيها  
الجنوب، ومن أهم الحملات التوسعية العسكرية الفرنسية للصحراء الجزائرية: <sup>3</sup>

- احتلال الزعاطشة:

تعتبر معركة الزعاطشة أولى المعارك الفاصلة في الصحراء، فبعد استيلاء فرنسا  
على المناطق الخاصة بالأمير عبد القادر، وبالضبط منطقة الزيبان، وتراجع دور أحمد  
باي في الشرق منذ 1844، بدأت السلطات الفرنسية بوضع يدها على الجنوب الجزائري،

<sup>1</sup> إبراهيم مياسي، المرجع السابق، ص ص 69، 70.

<sup>2</sup> فوزية بن صوشة، المرجع السابق، ص ص 18، 19.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 19.

هذا ما دفع بخلفاء الأمير عبد القادر إلى استكمال مهمتهم المتمثلة في عرقلة تقدم فرنسا في الصحراء، وكذا إنهاء وجودها تمامًا في الجزائر<sup>1</sup>.

فمع بداية سنة 1849م تكاثفت الثورات في كامل ربوع الوطن، حيث شهدت منطقة الصحراء كذلك العديد من الثورات، أبرزها ثورة الزعاطشة حيث تعتبر أولى المعارك وأهمها في الصحراء، فقد دامت قرابة أربعة أشهر، فشملت كل من بسكرة، الحضنة، طولقة، أولاد جلال، بوسعادة، إضافة إلى العديد من الواحات منها واحة ليشانة، واحة القرفارو.

قاد هذه الثورة الشيخ بوزيان"، كما ساهم عدد من رجال الدين، كذلك بقيادتها أمثال الصادق بن الحاج، عبد الحفيظ الحنفي وغيرهم<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للأسباب التي أدت إلى قيام هذه الثورة، نذكر منها:

- رفض الشعب الجزائري للوجود الفرنسي وإصراره على مواصلة الجهاد كامتداد للثورة التي قادها الأمير عبد القادر.

- الاحتلال الفرنسي للزيان والأوراس.

- انشغال فرنسا بثورة 1848م، وما تخللها من سقوط النظام الملكي وقيام الجمهورية.

- إقدام فرنسا على رفع الضرائب على أشجار النخيل، رغم تدهور إنتاج التمور في الواحات عام 1848<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> نورة ملاوي، المرجع السابق، ص 33.

<sup>2</sup> فوزية بن صوشة، المرجع السابق، ص 24.

<sup>3</sup> نورة ملاوي، المرجع السابق، ص 34.

استغل الشيخ بوزيان زعيم الثورة هذه الظروف للاستعداد بقيامها ، حيث جند عدد من المجاهدين والمرابطين معهم، وكانت خطتهم هي الهجوم على الحامية الفرنسية في بسكرة، فأول فشل جناه العدو كان على يد قائد مدينة باتنة الذي تقدم إلى الزعاطشة يوم 16 جويلية<sup>1</sup>، حيث قتل العديد من جنوده وأمام هذا الانتصار لثورات الزعاطشة، قام الجنرال الفرنسي "هريوس" بإرسال قوة عسكرية تتكون من حوالي خمسة آلاف جندي إلى قرية الزعاطشة، ففي 17 أكتوبر بدأ الحصار على مركز الثورة، فرفض سكانها الاستسلام، وأمام إصرارهم على القتال، قامت المدفعية الفرنسية يوم 26 نوفمبر 1849 بضرب الأسوار المحيطة بقرية الزعاطشة، وانتهت هذه المقاومة باستيلاء الجيش الفرنسي على قرية الزعاطشة بعد معركة دامية راح ضحيتها 800 شهيد، كما قتل الشيخ "بوزيان"، بالإضافة إلى قطع جنود الاحتلال لما يقارب عشرة آلاف نخلة وحرقتها، ومصادرة أملاك الأهالي، ومن بين نتائج هذه المقاومة احتلال مدينة بوسعادة.

كما قام العقيد "كانروبار" في 5 جويلية 1850 بالهجوم على واحة نارة التي تقع على ضفاف وادي عبدي بالأوراس، بقوة قوامها ثلاث فرق من الجيش وعمل على تدميرها وحرقتها، وقتل كل سكانها لتلقى نفس مصير واحة الزعاطشة<sup>2</sup>

#### - احتلال منطقة الأغواط:

بعد إخضاع منطقة الزيبان سارعت السلطة الإستعمارية لاستكمال مشروعها التوسعي باتجاه بقية مناطق الجنوب الشرقي الجزائري قبل ظهور أية مقاومات شعبية أخرى، تهدد وجودها وتعرقل عملية توسعها، ولعل ظهور الشريف محمد بن عبد الله سلطان ورقلة و "ناصر بن شهرة" زعيم قبائل الأرباع، كانا وراء تعجيل عملية احتلال الأغواط.

<sup>1</sup> فوزية بن صوشة، المرجع نفسه، ص 24.

<sup>2</sup> نورة ملاوي، المرجع السابق، ص 35.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أنه مثلما استخدمت فرنسا أسرة كبيرة وعريقة في احتلال منطقة الزيبان ، فإنها أيضاً استخدمت، "أحمد بن سالم" و"سي الشريف بلحشر" آغا أولاد نايل في احتلال الأغواط، واستخدام سياسة التفرقة ، حيث قام الجنرال "ماري مونج (Marey - monge)" ، بدور كبير في تطبيق هذه السياسة، حينما أوقع خلافا بين الشيخ "أحمد بن سالم" و صهره "بن ناصر بن شهرة" ، الأمر الذي سهل من عملية احتلال الأغواط<sup>1</sup>.

لما عاد الشريف محمد بن عبد الله من المشرق توجه مباشرة إلى تقرت، قصد زاوية "الروبيسات" قرب ورقلة ، حيث نادى هناك بضرورة القيام بثورة واستئناف الجهاد ، فاستجاب الشعب، فاتخذ بذلك الأغواط قاعدة له فراح يشن هجماته على مراكز الفرنسيين في التل.

فقام بعدها الفرنسيون بتجنيد قوات كبيرة للقضاء على هذه الثورة والهجوم على المجاهدين والقبائل الموالية لهم، فقامت القوات الفرنسية بارتكاب جرائم فضيعة في حق سكان الأغواط، بعدها واصل الشريف محمد تحدي القوات الفرنسية وتهديم المراكز الاستعمارية<sup>2</sup>.

فعمدت فرنسا أمام عجزها على إخماد الثورة والقضاء عليها، فقامت بتحميل القبائل المتعاونة معها، خاصة قبائل أولاد سيدي الشيخ بقيادة سي حمزة على بذل المزيد من الجهود لتطويق الثورة وضرب المجاهدين والقبائل الثائرة وإرغامهم على الإستسلام، فاضطر الشريف محمد بعد انكساره في معركة نقوسة شمالي ورقلة في خريف 1853، إلى اللجوء إلى منطقة "الجريد التونسي" حيث مكث شهورا هناك، ثم عاد في 1854 إلى الجزائر ليستأنف جهاده بمنطقتي ورقلة وتقرت، لكنه لم يصمد كثيرا أمام العدو خصوصا

<sup>1</sup> رضوان شافو، الجنوب الشرقي الجزائري خلال العهد الإستعماري ورقلة أنموذجا 1844-1962 ، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر - بوزريعة ، 2011-2012 ، ص 25.

<sup>2</sup> نورة ملاوي، المرجع السابق، ص 36.

بعد تغلبهم عليه في معركة ماغارين ، ثم انسحب ثانية إلى الجريد التونسي، وبقي هناك إلى غاية 1858م ، فرجع إلى الجزائر لاستكمال نشاطه ، إلى أن قام بأسره زعيم أولاد سيدي الشيخ الباشاسي بوبكر ولد حمزة في أواخر 1861 ، وسلمه إلى الفرنسيين، فحبسوه بسجن عسكري جنوب فرنسا، ثم حولوه إلى عنابة ، وتمكن بعدها من الفرار من السجن فاستكمل نشاطه، وظلت مقاومته مستمرة ولم تنته إلا بوفاته في الأراضي التونسية سنة 1895م.

### - احتلال وادي سوف

بدأت فرنسا تفكر في احتلال إقليم وادي سوف منذ الأيام الأولى من سقوط مدينة قسنطينة سنة 1837م ، بعد ما برهنت الأحداث أن سوف أو ما يعرف بصحراء قسنطينة هي القاعدة الخلفية للمجاهدين والزعماء، لذا عملت السلطات الفرنسية على مد احتلالها إلى وادي سوف بعد ان سقطت تقرت في يد الفرنسيين يوم 5 ديسمبر 1854، لما دخلها "ديفو" قائد ناحية باتنة<sup>1</sup>.

إثر احتلال الجيش الفرنسي لمدينة تقرت، ترك "ديفو" بعض قواته للمحافظة على الأمن، وقاد بقية جيشه نحو وادي سوف، في 10 ديسمبر 1854 وكان مضطرا لسلوك طريق رملي صعب، إضافة إلى خلوه من السكان والأشجار، و قلة المياه. ورغم أن المسافة لا تتجاوز 85 كيلومترا تقريبا، فإن القوات استغرقت في قطعها ثلاثة أيام، متخذة طريق الطيبات القبلية، وهي موطن أولاد السايح الذين يشبهون أهل سوف في طبيعة أرضهم و عاداتهم و تقاليدهم، وبعد توقف خفيف واصلت القوات الفرنسية طريقها حتى وصلت مشارف أول بلدة من قرى سوف تدعى "تاغزوت"، ثم دخلتها في 13 ديسمبر 1854، فوقع صداما عنيفا بين أهل سوف و القوات الفرنسية، لكنه انتهى بفشل الأهالي، و هذا راجع إلى عدم تكافؤ القوة بين الطرفين، فالقوات الفرنسية امتازت بضخامتها وقوة تنظيمها، فقد ضمت الحملة قوات كبيرة قدمت من الاغواط و باتنة و بوسعادة.

<sup>1</sup> فوزية بن صوشة، المرجع السابق، ص ص 20، 21.

<sup>2</sup> علي غنابزية، مجتمع وادي سوف من الاحتلال الفرنسي إلى بداية الثورة التحريرية (1882 - 1954م)، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2009/2008، ص ص 20، 21.

- احتلال تقرت

وصل في شهر مارس 1853 م طابور فرنسي إلى مدينة بسكرة تحت قيادة العقيد "ديفو" ، قائد منطقة باتنة ، وتوجه صوب تقرت لغزوها، وقد ساهمت الإتفاقية التي وقعت بين الفرنسيين وأهل ميزاب يوم 29 أبريل 1853م ، في توغل القوات الفرنسية حتى مشارف مدينة تقرت، ولم تمض سنة واحدة عليها أي 1854م حتى هاجمها بحجة مطاردة الثائر "الشريف محمد بن عبد الله"، فجهزت حملة عسكرية بقيادة كل من "مارميه" و "ديفو" وبان " ، واشتبكت مع الثوار في معركة جرت في "المقرين" يوم 28 نوفمبر 1854م<sup>1</sup>.

ومن نتائج هذه المعركة يذكر "شارل فيرو" في كتابه (صحراء قسنطينة ) على لسان النقيب "سيروك" قائلاً : " ...كان من نتائج انتصارنا في هذه المعركة التي دامت حوالي خمس ساعات تراجع الأعداء داخل تقرت... حيث قدرت الخسائر البشرية بما يقارب 500 قتيل وجريح في صفوف العدو، و لم نسجل نحن سوى 11 قتيلاً و 46 جريحاً"<sup>2</sup>.  
 فظهرت مقاومات عنيفة في القسم الصحراوي الشرقي من بينها مقاومة "محمد بن التومي بن إبراهيم" ، المدعو "بوشوشة" ، ففي شهر أبريل 1870م ، هاجم مدينة القليعة واستولى في 5 ماي على مدينة متليلي بعد حصار دام عدة أيام ، وفي أواخر 1870 انتقل من مركزه بعين صالح إلى واحة الرويسات قرب ورقلة ، ثم اتجه إلى وادي سوف، وفي 5 مارس 1871 هاجم حامية ورقلة فهزمها واستولى عليها ، ثم عين "بن ناصر بن شهرة" خليفة عليها ، لتكون قاعدة للثورة ، وفي 13 ماي 1871 قام بمهاجمة تقرت ، وانتصر على القوات الفرنسية المرابطة بها ، إلا أن القوات الفرنسية تمكنت يوم 27

<sup>1</sup> احميده عميرواي وآخرون، المرجع السابق، ص ص 45،46 .

<sup>2</sup> عبد الرزاق عطلاوي، الصحراء الشرقية والسياسة الاستعمارية الفرنسية - قراءة في تاريخية الاحتلال - (من 1850 إلى 1875 )، المجلة الجزائرية للبحوث والدراسات التاريخية ، المجلد 02 ، العدد 4، جامعة سيدي بلعباس ، 2016 ، ص 167.

ديسمبر 1871 ، من شن هجوم كبير على مدينة تقرت ، ثم احتلت من جديد ورقلة في يوم 2 جانفي 1872م ، وذلك بعد معركة عسكرية بقيادة الجنرال "دولاكروا" ضد حاكمها بوشوشة ، واستأنف هذا الأخير حرب العصابات ضد القوات الفرنسية في المنيعه، إلى أن وقع في الأسر في معارك مارس 1874 وأصدر الحكم عليه بالإعدام الذي نفذ في 29 جوان 1875م بمعسكر الزيتون بقسنطينة<sup>1</sup>.

#### - احتلال منطقة الهقار:

إن الإدارة الفرنسية وظفت جميع الاحتمالات التي سوف تنجر عن توسعاتها في أقاليم الصحراء، وذلك بعد ما تمكنت من السيطرة على مناطق عديدة ما بين 1900 - 1903، مثل تيديكلت و قورارة و إقليم توات<sup>2</sup>.

وقد عينت الإدارة الفرنسية الضابط "لابرين"، على رأس القيادة العسكرية لحكم الجنوب سنة 1902م، وهي فترة الحاكم العام في الجزائر المدعو "جونار"، وقد عمل القائد "لابرين" على جعل منطقة عين صالح قاعدة لقيادته العسكرية، واستقدم رجل الدين "Charles de foucauld" "شارل دو فوكو"<sup>3</sup> الذي كان متواجدا في "بني عباس"، حتى يساعده في استمالة السكان ونشر المسيحية ، وفي نفس الوقت كلفت الإدارة العسكرية الضابط "كوتنيس" ( Cottones)، للقيام بحملة على ما تبقى من أراضي الجنوب الجزائري، وقد توجهت الحملة من منطقة "أمقيد" باتجاه "أدلس" شمال شرق منطقة الهقار، واستعمل فيها الجيش الفرنسي سياسة الأرض المحروقة، وكان الهدف من ذلك هو إدخال الرعب في نفسية سكان الواحات والقبائل الرحل.

<sup>1</sup> نورة ملاوي، المرجع السابق ، ص ص37،38.

<sup>2</sup> فوزية بن صوشة، المرجع السابق ، ص 21

<sup>3</sup> شارل دو فوكو: ولد في 15 سبتمبر 1858م بمدينة ستراسبورغ في فرنسا ، لقب في 09 جوان 1918 كاهنا من طرف مونتيبي بحضور بوني ، في 1901 سافر إلى الجزائر ليستقر في الصحراء الجزائرية لمدة 15 سنة ، للمزيد أنظر : عميرايوي احميدة ، المرجع السابق.

وتمكن من التوغل داخل الصحراء واستطاع الإستيلاء على منطقة تازروت " ، ومنها توجه نحو منطقة "تين ترابين" لكنه اصطدم بالمقاومة الترقية التي تمكن الجيش الفرنسي من دحرها ثم عمل على توسيع نفوذه فوصل إلى منطقة "وادي تيت"<sup>1</sup>

#### - احتلال عين صالح وقورارة وتوات:

إن الحديث عن هذا القسم يتطلب منا الرجوع إلى سنة 1844، و 1845 و 1847 وهي سنوات ، تمثل الأولى معركة "وادي إيسلي" بالمغرب الأقصى، والثانية معاهدة "لالة مغنية"، والثالثة توقف الأمير عبد القادر عن الحرب بعد ما كان كفاحه هو تأكيد لوجود القومية الجزائرية، التي كانت مشاعرها كامنة في أعماق الشعب الجزائري واستماتتهم في سبيل الدين والشرف والوطن، وبناء على هذه الأحداث مدت فرنسا يدها إلى التوسع نحو الجنوب، ففي سنة 1945 استولى "بيري" على قصور حميات وتيستيطين ورسول وبرازينة، وفي سنة 1847م أشرف على مناطق أولاد سيدي الشيخ إلى وادي الناموس<sup>2</sup>.

إن الإنطلاق في احتلال هذه المناطق سيكون من الصحراء الوسطى، ففي يوم 27 أفريل 1900، قام العقيد "مينسترال" (Menéstrale) بإخضاع قصور قورارة انطلاقا من المنبوعة، إلا أنه وجد مقاومة شرسة من طرف السكان جعلته يطلب مساعدة من الحامية الفرنسية بالبيض، وبذلك تمكن من إقتحام تيميمون يوم 12/05/1900.

وفي يوم 08/01/1901، توجه الجنرال "سرفيار" (Searviere) وكانت الإنطلاقة من تيديكالت نحو إقليم توات وإخضاعه.

ووقعت أدرار عاصمة الإقليم في قبضة العدو يوم 10/02/1901م.

<sup>1</sup> فوزية بن صوشة، المرجع نفسه ، ص 21

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 22.

ومع مطلع القرن سنة 1901 حاولت القوات الفرنسية إخضاع منطقة الساورة وتنصيب حاميات عسكرية بها، من بينها حامية "تاوريرت" و"تاغيت" تحت القيادة العليا للعقيد "بييه (Billet)"، وفي يوم 1901/03/01 احتلت بني عباس ونقل مركز مكتب الشؤون الأهلية من إيغلي إلى بني عباس، وأشرف على هذا الاحتلال الجنرال "رسبورغ" (Risbourg)، قائد الناحية العسكرية بوهران الذي استقر في بني عباس، وأرسل هذا الأخير إلى الجنرال "سرفيار" لالتقاء قواتهما وتلاحمهما، وقد حدث هذا في 1901/04/13، وبعد هذا التنظيم العسكري عينت السلطات على رأس هذا المركز "لابيرين"، قائد أعلى للقوات الصحراوية<sup>1</sup>.

وقام "لابيرين"، بتنظيم الفرق الصحراوية للقيام بعمليات التوسع وفقاً لطبيعة المنطقة، وأنشأ الإقليم الصحراوي الذي سوف ينفصل عن الشمال ابتداء من 31 ديسمبر رغم ذلك، فإن القوات الفرنسية ما فتئت تتعرض من حين لآخر لهجمات السكان.

#### - إخضاع منطقة الساورة:

في 11 ماي 1903 عين "جونار (JONNART)"، الخبير بالشؤون الجزائرية، على رأس الولاية العامة للجزائر للإسراع بالتوسع الاستعماري في الجنوب، ومباشرة بعد هذا التعيين قام الوالي العام يوم 31 ماي بجولة تفقدية إلى الجنوب الغربي<sup>2</sup>.  
وبها تعرض لهجوم سكان "زناقة" بفيقيق، وكان الرد من طرف الاحتلال هو القصف المدفعي الشديد لهذا القصر يوم 8 جوان، اضطر السكان إلى طلب الأمان من الحكومة الفرنسية، ومنح لهم ذلك.

<sup>1</sup> احميدة عميروبي وآخرون، المرجع السابق، ص 59، 60.

<sup>2</sup> إبراهيم مياسي، المرجع السابق، ص 117، 118.

استمرت انتفاضات السكان رغم قوة العدو، حيث نشطت حركة البدو والتي تقوم بغزو الفرق العسكرية والسطو على مواشيها وقوافلها وقتل حراسها وضباطها، فعينت السلطات الفرنسية العقيد" ليوتي(LYAUTEY) " على قيادة عين الصفراء ، لضمان السيطرة الفرنسية على الجنوب الوهراني، ومراقبة نواحي أولاد جديد وضوي منيع في حوض زوزفانة ، وتمكين القوات الفرنسية من الإحتلال الكلي والشامل لتوات، وهكذا استطاعت القوات الفرنسية اجتياز جبل بشار في نوفمبر 1903 ، والذي طالما صمد في وجه الإحتلال الفرنسي، واحتلت كولومب - بشار و نصبت فيه مركز لتصبح عاصمة المنطقة<sup>1</sup> أما في أقصى الجنوب الغربي، فإن الأحداث والمعارك لم تتوقف بل تواصلت لصد الإحتلال الفرنسي لها، استمرت غزوات الأهالي على الجيش الفرنسي طيلة عام 1909، كما واصلت البعثات الإستكشافية للتعرف على أماكن الآبار والسيطرة عليها ، وفي هذا الإطار قام النقيب "كلارمون غارلاند" (Clermant-Garllierand)، بزيارة واحة "تابلبالا" ليمهد لاحتلالها.

قام الملازم "ريوتو" (Riottot) في جويلية 1909 بجولة تفقدية بالعبادلة، وتعرف النقيب "كونسال" (Concel) على عرق إيقدي أواخر سنة 1909 م.<sup>2</sup>

وفي 23 ماي وقعت معركة ب "القطارة" بين القوات الفرنسية وحوالي مائة وخمسين مجاهداً من أولاد جرير الذين دخلوا من جنوب المغرب الأقصى، ثم معركة "بئر زمالة" ، ومعركة "فريزم" يومي 29 30 نوفمبر 1912 على تخوم عرق الشاش كآخر مرحلة لاحتلال هذه المناطق، ورغم ذلك فإن حالة الاستقرار والأمن لم يتحققاً للاحتلال الفرنسي،

<sup>1</sup> إبراهيم مياصي، المرجع السابق، ص ص 122، 123.

<sup>2</sup> احميدة عميرايوي وآخرون، المرجع السابق، ص 63.

إلا بعد أن فرضت فرنسا حمايتها على المغرب الأقصى سنة 1912، ثم توجهت بعد ذلك إلى إخضاع ما بقي من الجنوب الجزائري<sup>1</sup>.

استطاعت الحملات العسكرية الفرنسية فرض السيطرة على مناطق عديدة بالصحراء الجزائرية، لكن هذه الحملات لم تستطع احتلال الواحات إلا بعد مشقة ومحاولات عديدة لضباط الفيالق الفرنسية وكتائبها واستخدام جميع الأساليب ، كإقامة المشاريع الاقتصادية وربط المناطق بواسطة شق الطرق، وإنشاء خطوط السكك الحديدية، لكن هذه المشاريع اصطدمت بمشاكل أمنية ، تمثلت في المقاومة العنيفة التي أبدتها سكان الصحراء، وقبائلهم لسياسة التوسع الإستعماري في الصحراء الجزائرية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم مياسي المرجع السابق ، ص 24.

<sup>2</sup> محمد بليل، مقاومة الجزائريين لسياسة التوسع الاستعماري بالجنوب الشرقي للجزائر (1850-1918) - من خلال وثائق أرشيفية - ، مجلة روافد للبحوث والدراسات، العدد2، جامعة غرداية، 2017 ، ص18.

## الخلاصة:

في الأخير نستنتج أن، الموقع الجغرافي للصحراء الجزائرية يختلف اختلافا كبيرا عن شمال الجزائر، بسبب المناخ القاسي الذي تشهده الصحراء الجزائرية ، مما يؤثر بدوره على الغطاء النباتي، وكذا الثروة الحيوانية التي تتحكم في نشاط الإنسان ، أما بالنسبة للتركيبة السكانية فنجد أن سكان الصحراء أصولهم مختلفة، إلا أنهم تجمعهم يحوي رقعة جغرافية واحدة.

الفصل الأول: شبكة النقل الفرنسية في الجنوب الغربي

المبحث الأول: الطرق البرية.

المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية.

- المبحث الأول : الطرق البرية

أولى الفرنسيون اهتماما كبيرا بالصحراء للتعرف عليها وخاصة على الطرق الصحراوية ومسالك القوافل إلى السودان ، ففي سنة 1855م، رصدت الجمعية الجغرافية بباريس مبلغا بستة آلاف فرنك، للذي يقوم برحلة من الجزائر إلى السينغال أو بالاتجاه المعاكس بشرط أن يمر بمدينة "تمبكتو" وهذا من أجل الاستحواذ على النشاط التجاري المزدهر بالصحراء وتسهيل عملية تنقل القوات العسكرية إلى الصحراء<sup>1</sup>.

ومن خلال البعثات الإستكشافية والحملات العسكرية، ودراسة كتب الرحالة والمؤرخين المسلمين توصلوا إلى معرفة طرق القوافل الصحراوية في الجنوب الغربي أهمها:

**أولاً :** طريق مراكش إلى تمبكتو : ويمر على تارودانت ، تاوريرت، وتندوف ويخترق رمال ايقدي، وعرق الشاش، كما تخترق الجوف شرقاً، ليتجه إلى تمبكتو.

**ثانياً:** طريق فاس ومكناس إلى تمبكتو : يمر بقصبة المخزن وأم دريبينة ، ويتبع وادي غير إلى ايغلي ، ثم حوض وادي الساورة إلى توات، وأكابلي، وبئر تيريشومين، وعين رنان، ومبروك، وتمبكتو<sup>2</sup>.

**ثالثاً :** طريق وهران و أرزيو إلى تمبكتو: يمر على خثير إلى البيض والأبيض سيدي الشيخ ، والمنقب ، وتوات، أين يلتقي بطرق وهران، وفاس، ومكناس، إلى تمبكتو.

**رابعاً:** طريق مدينة الجزائر إلى تمبكتو: يمر على البليدة، وبوغار، والأغواط، وغرداية ، والقليلة ، وعين صالح وأكابلي ، وبئر تيريشومين أين يلتقي بطرق توات إلى تمبكتو.

<sup>1</sup> إبراهيم مياسي ، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص50.

ولهذا الطريق فرع يبدأ من جنوب بسكرة، ويتجه إلى وادي سوف ومنها إلى غدامس، وغات، وفرع من البيوض إلى عين صالح، و فرع ثالث إلى غات.

سادسا : طريق طرابلس إلى تمبوكتو: ويمر على سناون، و غدامس، وتيمياسين، والبيوض، أين يتصل بطريق قسنطينة إلى تمبكتو.

ويوجد طرق أخرى منتشرة في أقصى الصحراء الشرقية عبر صحراء ليبيا ومصر ، وغيرها<sup>1</sup>.

بالإضافة الى طرق أخرى في الجنوب الغربي مثل:

- طريق غدامس-عين صالح : يربط بين غدامس الليبية وعين صالح عاصمة تديكلت، من أهمها طريق غدامس - عين صالح باتجاه الجنوب الغربي نحو توات، ثم يعرج نحو الشمال الغربي إلى تافيلالت ، و تقطع مسافته ما بين 20 و 22 يوماً ، وذلك حسب حجم القافلة والظروف المناخية.

- طريق الجزائر -عين صالح: من أهم الطرق التي كان لها أهمية تجارية كبيرة، وكانت محل اهتمام السلطات الفرنسية التي كان يؤرقها مشكل المواصلات الصحراوية.<sup>2</sup>

ويطلب مشترك من الرائد شانزي (Chanz)، وغرفة التجارة بالجزائر تم تكليف الرحالة والمستكشف بول سولييه (Paul soleillet) بالقيام برحلة استكشافية من الجزائر العاصمة نحو عين صالح، ودون أحداثها ومراحلها في كتابه " رحلة بول سولييه من

<sup>1</sup> إبراهيم مياصي، المرجع السابق، ص ص 51،52.

<sup>2</sup> Eugène Daumas, Le Sahara Algérien, Etudes Géographiques, statistiques et Historiques sur la région au sud des établissements français en Algérie, Dubos frère, Rue Bab\_Azoun, 1845, P306.

Voyage de Paul Solleillet D'Alger À " عين صالح " " L'oasis D'in-salah"<sup>1</sup>.

- طريق المنيعية - عين صالح : من أهم الطرق التي كانت تسلك خلال القرن 19م وتقدر مسافته بحوالي 400 كلم ، وتكون انطلاقتها من الجهة الغربية لجبل باطن نحو ربوة سيدي امحمد، وبئر الطوارق، والوصول إلى عين صالح.

- طريق متيلي - عين صالح : من المسالك الصعبة والمعقدة خاصة في فصل الشتاء، حيث تتخللها عديد الوديان والأنهار التي تصب من منطقة القعدة الواقعة غرب غرداية ، وتتجه نحو رمال سهل الحمادة وتكون الإنطلاقة من متيلي، وواد البيوض، ووادي سكانا، ووادي الزرارة ليتم الوصول إلى بئر نهومار، ثم وادي الجديد، ووادي سيد الحاج إبراهيم، ووادي موسى بن يعيش، والوصول إلى عين صالح ، وهذا الطريق لا يتوقف عند عين صالح، وإنما هو ممتد نحو بلاد الهقار والسودان الغربي، ولعل أهم ما يميزه هو صعوبة مسالكة بسبب كثرة وديانه.<sup>2</sup>

وبهذا سعى الفرنسيون إلى تنشيط التجارة مع واحات قورارة، وتوات وتيديكلت بكل الوسائل لتأمين طرق القوافل بين الشمال والجنوب، وتسهيل المواصلات بإبرام اتفاقيات مع توارق الأزجير المسيطرة على أغلب الطرق، وتوفير المواد الضرورية كالقمح والشعير والصوف وغيرها.

وفي سنة 1880م، أسست فرنسا لجنة مختصة لتنظيم وتطوير وتنمية تجارة القوافل ما بين أسواق الشمال والجنوب وأسواق توات، بهدف صرف القوافل المتجهة نحو فاس ومراكش وسجلماسة نحو الأسواق الفرنسية بالجزائر، وحققت هذه اللجنة نتائج باهرة سياسيا

<sup>1</sup> امحمد جعفرى، طرق القوافل التجارية العابرة إين صالح خلال القرن التاسع عشر من خلال كتابات الرحالة والمستكشفين، مجلة عصور الجديدة ، مج 10 ، ع 1، 2020، ص 316.

<sup>2</sup> Eugène Daumas, Op.cit , P 321.

واقصاديا تواصلت بعد السيطرة الفرنسية على المنطقة<sup>1</sup>، ولقد تمثل هدف الفرنسيون من دراسة هذه الطرق في:

- تسهيل عمليات تنقل قواتهم العسكرية الغازية، وتذليل ظروف استقرارها في المراكز العسكرية المختلفة التي أنشأوها في الواحات والمناطق الاستراتيجية.
- ربط مستعمراتهم المختلفة ببعضها البعض في الشمال والغرب والوسط.
- خدمة التجارة الفرنسية، وفتح الأبواب والسبل لها في كل أسواق إفريقيا<sup>2</sup>.

تعتبر الطرق أبرز وسيلة للتوغل العسكري، وعصب الحياة الاقتصادية في قطاع التجارة ، ولاشك أن فرنسا كانت على إدراك تام بذلك عند احتلالها للجزائر، فقد عملت الإدارة الفرنسية على إنشاء الكثير من الطرق إقتناعاً منها بأن هذه الأخيرة، تعد من العوامل الأساسية التي تمكنها من تحقيق أهدافها العسكرية والإقتصادية، وكذا الاستيطانية في مستعمرة الجزائر<sup>3</sup>.

فالطريق المار ببشار والأغواط يشق طريقين غير معبدتين والوحيدتين في الصحراء، فهذا الطريق وحده يعرف نقلاً سنوياً يقدر بأكثر من ثلاثة آلاف طن، والآخر يربط الجزائر بتمنراست ينقل بضاعة سنوية يفوق وزنها ستة آلاف طن، وكان سبب تطوير الطرق البرية مقارنة بالسكك الحديدية، هو انخفاض تكاليف إنجازها وصيانتها إلى جانب انخفاض الرسوم الجمركية عليها<sup>4</sup>. ومن بين الدارسين للطرق الصحراوية نذكر " كودراي" (Gaudray) الذي اهتم بالعلاقات التجارية التي كانت تربط تلمسان مع بلاد السودان و إدوارد بلان (Edward Balan)، الذي أعد حولها دراسة و خريطة وحدد من خلالها

<sup>1</sup> امحمد جعفري، المرجع السابق، ص 320.

<sup>2</sup> مريم خالدي، المرجع السابق، ص 48

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 49

<sup>4</sup> عبد الحكيم رواحنة، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1870 - 1930م، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر - باتنة،

2013/2014، ص 75.

الطرق التي مر عبرها المغامرون أواخر القرن 18م ومشارف القرن 19م في الجنوب الغربي منها:

- طريق مراكش إلى تمبكتو: يمر على تارودانت، وتندوف، ويعبر رمال إيقدي وعرق الشاش، ويتجه إلى تاوديني ويخترق الجرف شرقاً ليتجه إلى تمبكتو، سلك هذا الطريق أوسكار لينز (Oscar linz)<sup>1</sup>.

وقد عظمت أهمية الطرق البرية بعد الحرب العالمية الأولى بشكل خاص، فتواصلت عملية شقها عبر مختلف مناطق الجزائر الشمالية منها والجنوبية، كلفت ميزانية الدولة خلال الفترة الممتدة ما بين 1914 إلى 1918 حوالي 2،47 مليون فرنك، وقد سطرت المفوضية المالية في جلستها العادية لسنة 1920م مخططاً خاصاً بالمواصلات على اختلاف أنواعها، منها الطرق البرية وتجسيد المشروع على المدى الطويل، بحيث تستغرق مدة انجازه ستة عشرة سنة بتغطية مالية فاقت 162 مليون فرنك ، ورغم أهمية المشروع، إلا أنه لم ينجز كما جاء في البرنامج لعدة أسباب سياسية منها واقتصادية وأمنية<sup>2</sup>.

إن عدم تجسيد برنامج المفوضية المالية الخاص بالأشغال العمومية، جعلها تعيد النظر في عمليات تطبيقه، وتقرر في إطار هذا المشروع إقامة مجموعة من الطرق العادية والمكهربة الضيقة في بني صاف، تلمسان، وهران، بشار، القنادسة، أرزيو، تيارت، غليزان، وغيرها وهذا ما بين سنة 1934م إلى غاية سنة 1936، ويمكن أن نميز في الجنوب الوهراني مجموعة من الطرق الوطنية أهمها، الطريق رقم 06: من وهران- البيض<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> فاطمة الزهراء بن يحي، الرحلات الإستكشافية الفرنسية ودورها في احتلال الصحراء الجزائرية خلال القرن 19م "رحلة جيرهارد رولفس نموذجاً"، مذكرة ماستر، جامعة أحمد دراية - أدرار - ، 2020/2019 ، ص 60.

<sup>2</sup> خديجة بختاوي، التحولات الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية في عمالة وهران (1870-1939)، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، 2012/2011، ص ص 218، 219.

<sup>3</sup> خديجة بختاوي، المرجع السابق، ص 219.

المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية:

إن التكاليف الباهضة المخصصة لصيانة الطرقات، نتيجة سوء حالة بعض الطرق بسبب الظروف الجوية ، جعل السلطة الاستعمارية تفكر في وسائل أخرى لتخفيف العبء على الطرقات وتلبية متطلبات الأسواق من وسائل نقل البضائع الزراعية والمعدنية لإيصالها إلى الموانئ بأقل تكلفة، وكانت السكك الحديدية تحمل هذه المواصفات<sup>1</sup>.

يرجع تاريخ السكك الحديدية في الجزائر إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وقبل هذا التاريخ لم تكن الجزائر تعرف قاطرات، فالفرنسيون هم أول من أدخل هذا النوع من المواصلات إلى الجزائر<sup>2</sup> ، وكان ذلك بموجب مرسوم 6 أفريل 1857م ، والذي أعطى دفعا جديدا للمشاريع الكبرى خاصة السكك الحديدية.

ويعود إنشاء أول خط للسكك الحديدية في الجزائر إلى سنة 1862م في عهد الإمبراطورية الثانية، و هو الخط الذي ربط بين مدينة الجزائر والبلدية، وكان طوله 49 كلم فالإمبراطورية الثانية هي التي وضعت مخططا سنة 1857م لإقامة شبكة واسعة تربط السهول العليا ببعضها والسواحل والصحراء ، وقبل سقوطها كانت قد أنجزت 182 كلم<sup>3</sup>.

وإلى جانب الخط السابق ، شرع في التحضير لفتح خط ثاني بين الجزائر ووهران منذ عام 1866م.

أما في عهد الجمهورية الثالثة، لقد كانت الأعمال المتعلقة بإنجاز السكك الحديدية تتم بوتيرة متسارعة، فبإجراء مقارنة بسيطة نجد أنه خلال الفترة الممتدة بين 1862 و 1870م فإن شبكة السكك الحديدية نمت بمعدل 22,5 كلم في السنة، بينما نمت من 1871 إلى 1892 بمعدل 140 كلم في السنة، وقد ظلت الشبكة تنمو إلى أن بلغت

<sup>1</sup> Bernard Mourice, Antoine, Les chemins de fer Algerien, Alger, 1913, P5.

<sup>2</sup> عبد القادر حليمي، الجزائر الطبيعية ، بشرية، إقتصادية، ط2، مطبعة الإنشاء دمشق، 1968 ، ص 303.

<sup>3</sup> عبد الحكيم رواحنة، المرجع السابق، ص76.

حوالي 5250 كلم سنة 1927م منها 4000 كلم تسيورها الدولة، و 1250 كلم تحت تصرف شركة "باريس - ليون - البحر الأبيض المتوسط" (PLM) ، حيث امتدت شبكة الدولة على المناطق الفلاحية في التل الوهراني، والهضاب العليا الشرقية، وكل الناحية القسنطينية، كما يمتد خطان من خطوطها إلى كل من تقرت والقنادسة<sup>1</sup>.

ومن الطرق الرئيسية للسكك الحديدية في منطقة الغرب الجزائري نجد خطا، بلعباس - رأس الماء بطول 100 كلم، و وهران- عين تيموشنت بطول 70 كلم وذلك سنة 1882م، إضافة إلى طرق ثانوية أخرى، وقد خصصت الإدارة الاستعمارية مبالغ مالية ضخمة لذلك<sup>2</sup>.

لقد كان للسكك الحديدية دور استراتيجي استعماري، فقد حاولت فرنسا ربط مستعمراتها الثلاث في إفريقيا الشمالية ، الجزائر، تونس، والمغرب بشبكة من السكك الحديدية، وقد بدأ هذا المشروع عام 1880، ووجد تأييدا كبيرا لأنه يعود عليهما بمزايا واضحة خاصة من الناحية الاقتصادية<sup>3</sup> ، والإستراتيجية وذلك لقمع الثورات الشعبية مثل ثورة بوعمامة ، فقد مدت سكة حديدية في الجنوب الوهراني على مسافة 215 كلم، ووصلت إلى عين الصفراء للقضاء على ثورة بوعمامة، كما كانت هناك خطوط متوغلة في الداخل باتجاه شمال جنوب مثل وهران - بشار، الجزائر - الجلفة ، قسنطينة- تقرت، وخط آخر يمتد من وجدة إلى غاية منجم القنادسة في بشار من أجل نقل الفحم<sup>4</sup>.

وقد اهتمت السلطة الفرنسية بهذه المنطقة في عهد الحاكم العام للجزائر "جول مارتين كامبون" ( Jules cambon )، حيث رأى أنها ملائمة لتربية المواشي حتى أنه عين لجنة دائمة لدراسة كل ما يتعلق بتربية وتجارة المواشي ، ليأخذ الإستيطان مظهرا عسكريا بهذه

<sup>1</sup> عبد الحكيم رواحنة، المرجع السابق، ص76.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص ص 77،78.

<sup>3</sup> مريم خالدي، المرجع السابق، ص 63.

<sup>4</sup> عبد الحكيم رواحنة، المرجع السابق، ص 78.

المناطق ممزوجة بتواجد مدني محدود من العمال والموظفين ومجموعة من المبشرين، لتكون السياسة الاستيطانية في الجنوب الوهراني ذات صبغة خاصة<sup>1</sup>.

ولهذا لجأت السلطات الإستعمارية إلى تشجيع وإغراء المهاجرين الفرنسيين والأوروبيين بمد خط السكك الحديدية بموجب مرسوم 29 أبريل 1874م أرزيو - سعيدة، من خلال اتفاق لمدة 99 عاما، المؤرخ بتاريخ 20 ديسمبر 1873م بين الحاكم العام للجزائر والهيئة الفرنسية الجزائرية، الذي يمتد ويتواصل نحو الجنوب، حيث تم انجاز خط جنوب وهران بمنطقة الجنوب الغربي لأسباب عسكرية طوله 440 كلم، من الخيثر إلى كولومب بشار، إلى جانب تعبيد الطرق نحو الجنوب الوهراني والصحراء الجزائرية، فارتبط الإستيطان بالتوسع في هذه المناطق باستغلال الثروات الطبيعية والمنجمية، مثل النحاس في منطقة عين الصفراء، والفحم في منطقة القنادسة ببشار، و ثروة الحلفاء ، إلى جانب الإستغلال البشع لليد العاملة التي تتكون من سكان البدو الرحل<sup>2</sup>.

وصل خط السكة الحديدية إلى المشرية سنة 1882م، وإلى منطقة عين الصفراء سنة 1887م ضمن إستراتيجية ذات بعد عسكري، مع استغلال "الحلفاء" من طرف الشركة صاحبة الامتياز، وينتشر هذا النبات بشكل كبير في مناطق الهضاب العليا وشمال الصحراء، وحتى المناطق شبه الصحراوية، وتستغل في تغذية الحيوانات وفي الإستغلال الصناعي، حيث يتم شحنها عن طريق السكك الحديدية إلى أرزيو، ومنها إلى إنجلترا وتدعيما لذلك تم إنشاء أسواق أسبوعية في كل من سعيدة، بوقطب، عين الصفراء، وبني ونيف، وقد رأت السلطة الاستعمارية في هذه الأسواق عملاً وطنياً و مكملًا للسكك الحديدية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ابراهيم مرين، سياسة الاعتقال في الجنوب الوهراني، 1939-1956م(معتقل جنين بورزق) أنموذجا، ص 202.

<sup>2</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 261.

<sup>3</sup> ابراهيم مرين، المرجع السابق، ص 203.

وذلك لربط مستعمراتها بفرنسا تجاريا، كما ترى الحكومة الفرنسية أن هذا النوع من المواصلات، يسهل في إنشاء مراكز عسكرية مختلفة خاصة في تلك المناطق النائية كالمشرية، البيض، عين الصفراء، الأبيض سيدي الشيخ.... الخ، وفتح الأبواب والسبل لها على كل أسواق إفريقيا<sup>1</sup>.

فقد كان للحملات الإستكشافية والتنصيرية، إضافة إلى الرحلات التي قام بها العرب الذين جابوا الصحراء دورا أساسيا في معرفة المنطقة جيدا ، وإعداد مشاريع دقيقة حولها كتلك الدراسة التي قام بها "قودراي" (Gaudray)، الذي اهتم بدراسة الطرق الرابطة بين تلمسان وبلاد السودان الغربي، و "إدوارد بلان" (Edouard blanc) الذي دون عن هذه الطرق ووضع لها خريطة جامعة، ومن بين الطرق التي اهتم بها طريق الناحية الغربية الرابط بين وهران وأرزو إلى تمبكتو، والذي يمر على كل من مدينة سعيدة، الخيثر، ثم المشرية، ثم عين الصفراء وبشار، وربطت هذه المدن بسكة حديدية بداية من 1879م، بعد القضاء على ثورة أولاد سيدي الشيخ الأولى<sup>2</sup>.

كما تم بناء محطة قطار جنين بورزق " بعين الصفراء ، حيث تم تدعيمها بوسائل الإتصال ، كذلك استحداث مركز بريد في 14 جوان 1889 وخدمات لنقل الأخبار ابتداء من 01 جانفي 1890 م تابع لقطاع وهران، يتضمن صندوقا بريديا للإيداع والتوزيع، ثم تم إنجاز الهاتف وخطوط التلغراف بجنين بورزق للوصول إلى منطقة قابس في سباق القيام بالتحسينات البريدية لمصلحة الاستعمار وحماية الغزو الفرنسي الذي يتوغل في مناطق الجنوب عموما<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 262

<sup>2</sup> מבخوت بودوايه، الإهتمام الفرنسي بالجنوب الغربي الجزائري و ظروف احتلاله ، المجلة المغربية للدراسات التاريخية والاجتماعية، ع1،جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، دس، ص117.

<sup>3</sup> ابراهيم مزين، المرجع السابق، ص 205.

والجنوب الغربي والصحراء الجزائرية بصفة خاصة، انطلاقاً من عين الصفراء وقاعدتها بجنين بورزق للاتصال بين القوات الإستعمارية في إطار التنسيق والتخطيط العسكري، وضمان الزحف العسكري، والاحتياط من الهجمات المحتملة من سكان المنطقة، وهكذا نجد الدور البارز للسلطات العسكرية في تحديد مخطط بناء المحطة، وفي فيفري 1900م ، قام الحاكم العام الفرنسي بالجزائر " لا فريير " (La ferrière)، بتدشين محطة القطار، وكان لهذه الأخيرة أهمية بالغة، من عدة جوانب، منها الجانب العسكري والاقتصادي والاجتماعي<sup>1</sup>.

وهكذا كان بناء المحطة في مكان محوري ومركز جغرافي مهم، من خلاله يتم تغطية مساحات ومنافذ وطرق نحو الجنوب، حيث يربط تمبكتو بجنين بورزق عبر توات وقورارة، يمكن القول أن موقع المحطة اتخذ أهميته انطلاقاً من بحث السلطات الإستعمارية لسنوات عديدة عن ممر نحو الصحراء ونحو السودان عبر جبال القصور لمواصلة التوسع في الجنوب، لذلك كان من الضروري تمديد خط سكة حديد جنين بورزق لما لها من أهمية عسكرية وتجارية<sup>2</sup>.

من خلال مشروع شبكة السكك الحديدية في الجزائر، تظهر الأهداف الإستيطانية الخفية والعميقة، وينكشف الوجه الحقيقي للاستعمار الفرنسي القائم على الاستغلال وتزويد فرنسا الأم بالثروات الطبيعية بمختلف أنواعها، وما وجود خطوط السكك الحديدية ومحطاتها قرب المناجم ووحدات الإنتاج، مثل منجم القنادسة ببشار و ورشات الحلفاء بمحطة بوقطب، واستغلال النخيل في الجنوب عموماً، وكذا قربها من السجون والمعقلات، مثل معتقل جنين بورزق بعين الصفراء ، ما هي إلا مؤشرات واضحة في الكشف عن

<sup>1</sup> ابراهيم مرين، المرجع نفسه ، ص 205.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 205.

مشروع السكك الحديدية خاصة في الجنوب الغربي الجزائري، فشبكة المواصلات عموماً تعد سلاحاً استيطانياً قوياً.<sup>1</sup>

بالإضافة إلى نقل البضائع، كان للسكك الحديدية دور كبير في نقل الأوروبيين، أما الجزائريين فقد عارضوا تطور السكك الحديدية، بردود فعل مختلفة منها القيام بهجمات مسلحة على مستغلي هذه السكك في المواقع والمحطات، إضافة إلى تعطيلها، كما تم إحراق البعض منها، مثلما حدث سنة 1888م على خط مستغانم - تيارت، وكانت هذه الهجمات تؤدي إلى فرض عقوبات جماعية على القبائل الساكنة قرب خطوط السكك.<sup>2</sup>

ونظر لتزايد أهمية السكك الحديدية في تقدم الاستعمار، فكرت السلطات الفرنسية في إنشاء مشروع يمتد من البحر الأبيض المتوسط شمالاً إلى أعماق الصحراء جنوباً، هدفه نقل المواد المعدنية الخام وبعض المنتجات الزراعية، وكان من المفروض أن يمتد من وهران إلى نيامي بالنيجر، وهو ما تطلب ستة سنوات من العمل لربط المدينتين، وقد تم إنفاق أكثر من 98 مليار فرنك فرنسي للنهوض بوتيرة الأشغال بهذا الخط، لكن لم ينجز منه إلا القليل، وكانت الغاية من انجازه هي إرسال القطن من النيجر إلى السواحل الجزائرية، ومنه إلى فرنسا وأوروبا، وفي ذلك مصلحة كبيرة للشركات الفرنسية، هذا إلى جانب تسهيل نقل الجنود إلى المستعمرات الفرنسية في إفريقيا.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> إبراهيم مرين، المرجع السابق، ص 206.

<sup>2</sup> مريم خالدي، المرجع السابق، ص 64.

<sup>3</sup> عبد الحكيم رواحنة، المرجع السابق، ص 80.

رغم التخطيطات التي قامت بها فرنسا والدراسات المختلفة لإنجاز المشاريع المختلفة بالسكة الحديدية، إلا أنها لم تتمكن من انجاح هذا المشروع وتجسيده على أرض الواقع، كما خططت له، وذلك راجع لعدة صعوبات:

1- التضاريس الصعبة التي تميز الصحراء الجزائرية والتي تختلف عن غيرها من الصحاري، إذ أنها تعرقل عملية رسم الخطوط، رغم تمكن فرنسا من انشاء البعض منها<sup>1</sup>.

2- الظروف الدولية التي كانت سائدة، حيث فقدت فرنسا العديد من مستعمراتها ، مما جعلها غير قادرة على التوفيق بين عملياتها التوسعية والمشاريع الاقتصادية، الأمر الذي يثقل كاهل الخزينة الفرنسية.

3- صعوبة التوفيق بين تكاليف الإنجاز والفوائد التي تتحصل عليها من خلال ذلك<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> فاطمة الزهراء بن يحيى، المرجع السابق، ص 62.

<sup>2</sup> احميدة عميراي وآخرون، المرجع السابق، ص 86، 86.

## الخلاصة:

مما سبق نستنتج أن، أولى اهتمامات الإدارة الفرنسية في الجزائر، هي إنشاء شبكة مواصلات برية ، حيث كلف الجيش بعمليات الأشغال المتعلقة بإنشاء هذه الشبكة، والمتمثلة في شق الطرق وتوسيعها وتعييدها ، ومن ثم دعمت الإدارة الفرنسية شبكة الطرق بشبكة من السكك الحديدية بغية تسهيل توسع الجيش نحو المناطق الصحراوية ، وفرض سيطرته العسكرية عليها ، حيث مكنته هذه الطرق من التدخل السريع لإخماد الثورات وفرض الأمن، وإخضاع القبائل ومراقبتها، كما عملت هاتين الشبكتين على تسهيل توغل الجيش الفرنسي إلى المناطق الصحراوية من أجل استنزاف خيراتها، وتنشيط التجارة التي تحولت من تجارة معاشية تقوم على المواد البسيطة و الضرورية، إلى تجارة رأسمالية موجهة لخدمة الإقتصاد الكولونيالي على حساب إقتصاد الجزائريين.

## الفصل الثاني: شبكة النقل الفرنسية في الجنوب الشرقي

المبحث الاول: الطرق البرية.

المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية.

المبحث الثالث: شبكة الأنابيب.

## المبحث الأول: الطرق البرية:

إن محاولة فرنسا تحسيس المستوطنين الأوروبيين بأنهم يعيشون في إحدى المقاطعات الفرنسية رغم بعدهم الجغرافي عن وطنهم الأم، دفع بها إلى استغلال كل الإمكانيات المتاحة لتثبيت هؤلاء، فبعد السياسات المتتابة والتي كانت في معظمها تهدف إلى تهجير أكبر عدد من المستوطنين الأوروبيين من مختلف الجنسيات لزيادة عددهم بمنحهم مساحات شاسعة من الأراضي، إلى جانب إعطائهم امتيازات واسعة في مجال الضرائب والقروض، وتشجيعهم بكل الوسائل بهدف تكوين قاعدة ثابتة، ينطلق منها الإستعمار للتوسع<sup>1</sup>.

لكن كل هذه السياسات لم تحقق أهدافها المرجوة، نتيجة المقاومة المسلحة التي عرفتها العديد من المناطق في الجزائر، وكذلك لتردي الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية للمستوطنين، مقارنة بالوطن الأم، هذا بالرغم من الإمكانيات الطبيعية التي تتمتع بها الجزائر، كل هذه المعطيات أدت بالسلطات الفرنسية إلى انتهاج أسلوب جديد من السياسة الاقتصادية، تجسد في المشاريع الكبرى أولها البنى التحتية، باعتبار الجزائر جزء لا يتجزأ من فرنسا، وأهمها الطرق والمواصلات بمختلف أنواعها<sup>2</sup>.

بعد أن توغل الفرنسيون في الصحراء الجزائرية اهتموا بشبكة المواصلات، وكانت البداية بالطرق البرية، من حيث استغلالها أو تبديلها أو تطويرها وإحداث تغييرات في مسالكها من إشارات ومرافق تعين للسالكين لها، أو مراقبة تحركاتهم في إطار التحكم الإستعماري، لاسيما في الجنوب الشرقي، و يمكن تحديد نوعين أساسيين للطرق، أولها طرق القوافل القديمة والثانية كانت انعكاسا لتطور وسائل النقل الحديثة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد الحكيم رواحنة، المرجع السابق، ص 69.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 70.

<sup>3</sup> علي غنابزية، المرجع السابق، ص 220.

كانت هذه الطرق الوسيلة الأساسية للتجارة الخارجية، وكانت تضم عدداً من التجار الذين لا تربط بينهم سوى مصلحة الطريق، وكانوا يستأجرون عدداً من البدو الذين يحترفون التجارة ويقودون القوافل الى بلاد السودان، وغدامس وغيرها، وكانت القافلة تقطع في اليوم مسافة تتراوح ما بين 35 إلى 40 كلم، وذلك حسب الظروف المناخية للطريق التي تسلكها القافلة، ولذلك تطلب تأجير دليل للقافلة له خبرة بمجاهل الصحراء ومسالكها، حينئذ شرعت الهندسة العسكرية الفرنسية في إنجاز عدة علامات و إشارات بداية من عام 1884م، تتمثل في بناء القماير، والتي هي أهرامات بنيت بالجبس والحجارة<sup>1</sup>.

وحدد مكانها بين بسكرة والوادي، وفي الطريق بين تقرت ووادي سوف و وضعت بطريقة تجعلها واضحة الواحدة بعد الأخرى، كذلك تشييد الأبراج، حدد مكانها في محطات الراحة ومن بين هذه الأبراج، برج "فلاترس" (flatters) (برج عمر ادريس حالياً) برج "شانديز" (chandez) (بني ثور ( البرج الأحمر)، سمي هذا البرج نسبة إلى الضابط "شانديز"، الذي توفي سنة 1918م في عين قطارة على بعد 150 كلم من الشمال الشرقي لعين صالح، بالإضافة إلى برج "لالمان" (Lallemand)، سمي نسبة إلى الضابط Lallemand، الذي شارك في إخضاع القبائل عام 1857م، وتم إنشاؤه سنة 1894م في حاسي "بلحيران" على بعد 140 كلم شرق ورقلة على مفترق الطرق (تقرت -تماسين)، و (الوادي - تماسين) و (ورقلة - غدامس)، واستمرت سياسية بناء الأبراج العسكرية ما بين (1914-1942)، منها برج "لوطو" (Loutaud)، برج "بولينيكا" (Polignac) وغيرها<sup>2</sup>، إضافة إلى حفر الآبار من طرف الفرنسيين، لتأمين القوافل العسكرية من الأخطار الطبيعية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> علي غنابزية، المرجع السابق، ص 221.

<sup>2</sup> رضوان شافو، المرجع السابق، ص ص 210، 211.

<sup>3</sup> علي غنابزية، المرجع نفسه، ص 221.

و من أهم مسالك التجارة بين الجنوب الشرقي الجزائري وإفريقيا جنوب الصحراء

- الطريق الرابط بين سكيكدة وتمبكتو: عبر قسنطينة ثم أمقيد، والهقار ويمر على باتنة، وبسكرة، تقرت، وورقلة، والبيوض، وايفراون، إلى مبروك وتمبكتو، وقد مر على جانب من هذا المسلك الضابط الفرنسي فلاترس (Flatters)، ولهذا الطريق فرع يبدأ من جنوب بسكرة، ويتجه إلى وادي سوف، ومن هناك إلى غدامس وفرع من البيوض إلى عين صالح، وفرع ثالث إلى غات.

- طريق طرابلس إلى تمبكتو: يمر على سناون، وغدامس، وتيمياسين، والبيوض، أين يتصل بطريق قسنطينة إلى تمبكتو<sup>1</sup>.

- طريق وادي سوف-غدامس: طريق صحراوية بحته، معالمها الآبار والأبراج التي تقيم بها بعض الحاميات الفرنسية، التي تستقبل البريد المحمول على الجمال والأحصنة، يبدأ هذا الطريق من الوادي ويتجه نحو بئر الجديد، وبئر الصفا، ثم إلى بئر الغرافة الذي تم إنجازه من طرف الفرنسيين عام 1890 م<sup>2</sup>.

- طريق وادي سوف إلى غات الحدودية: وينطلق هذا الطريق مباشرة من وادي سوف متجها نحو الجنوب، متوغلا في الصحراء حتى يصل إلى غات، ومنها تسير القافلة نحو الجنوب إلى كانو وإلى تمبكتو.

<sup>1</sup> صالح بوسليم، تجارة القوافل بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء في العهد العثماني ودورها الحضاري، مجلة روافد للبحوث والدراسات، العدد

2، جامعة غرداية، 2017، ص 108.

<sup>2</sup> على غنابزية، المرجع السابق، ص 224.

- طريق مرزوق بليبيا والذي يعبر قسنطينة بالهضاب العليا، ثم تقرت، ثم الوادي، وجنات ليتحول نحو فزان بليبيا، وقد عبر هذا الطريق بارث (Barth) سنة 1855م، ورولفس (Rolf) سنة 1866م<sup>1</sup>.

- طريق قفصة - نفطة: الذي يبدأ من مدينة الوادي، ثم يسير شمالاً نحو محطة قمار، ليقف في مدينة قفصة، والمسافة بين الوادي ونفطة لا تتطلب سير أكثر من ثلاثة أيام عادية، والطريق سهل فيه كثير من المياه، ولا تتعرض فيه القوافل إلا لبعض الكمائن التي ينصبها من حين لآخر سكان واحة غدامس.

- طريق نفطة - غدامس: الذي ينطلق من تقرت ثم يتجه نحو الشمال ليمر بمحطة الفيض، حيث ينضم تجار بسكرة إلى القافلة، وبعد ذلك يعود نحو الجنوب الشرقي، ومنها يأخذ اتجاهين أساسيين أحدهما شمالاً نحو مدينة نفطة مباشرة، وثانيهما نحو الجنوب إلى سوق غدامس مروراً بالبئر الجديد<sup>2</sup>.

- طريق غدامس الذي يخرج من ورقلة، ويتجه مباشرة نحو الشرق عبر الفيافي إلى أن يصل مدينة غدامس، وهو طريق صعب مغطى بكتبان الرمل المتنقلة، ويتطلب قطعه عشرة أيام، ومع ذلك فإن تجار ورقلة يسافرون باستمرار إلى هذه السوق التي تلتقي فيها قوافل تونس وطرابلس والسودان والجزائر.

<sup>1</sup> داود شريقي، التوسع الاستعماري الفرنسي في الجنوب الجزائري (1844-1912)، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2015/ ص 25.

<sup>2</sup> محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، سلسلة الدراسات الكبرى، 1972، الجزائر، ص 156.

- طريق قسنطينة، يمر بعين مليلة، ثم باتنة والقنطرة، ثم بسكرة قبل أن يصل إلى محطة الفيض، ثم ورقلة عبر تيماسين، ثم إلى تمبكتو<sup>1</sup>.

- طريق ورقلة-الوادي-نفطة: ينطلق هذا الطريق من ورقلة نحو الوادي، ويمر عبر عدة مناطق، فمن الوادي وقمار نحو قفصة، لا تتجاوز مسافة السير الثلاث أيام، ليمر بعدها إلى نقطة التي لا يستغرق الوصول إليها أكثر من خمسة أيام.

- طريق ورقلة إلى غاو: يعد من أهم الطرق التجارية نحو بلاد السودان، حيث كان متصلاً ببعض المدن الشمالية كسكيكدة، بجاية وغيرها، وأحياناً تمر عبره بعض قوافل البريد التونسية للوصول إلى السودان الغربي<sup>2</sup>.

- طريق ورقلة-غات-أحير-أغادس: بعد السير لمدة ثلاثة وسبعين يوماً تقطعها القوافل، من ورقلة نحو غات تصل هذه القوافل إلى محطة سودانية وهي أحير، وتنطلق بعدها في السير لمدة سبعة أيام لكي تصل إلى مدينة أغادس التي لا يوجد الماء في الطريق نحوها إلا مرة واحدة، حيث تقف القوافل عندها للتبادل التجاري، وتعتبر أغادس من أهم أسواق السودان الأوسط التي يتردد عليها تجار ورقلة باستمرار<sup>3</sup>.

حاولت الإدارة الاستعمارية التحكم في المناطق الصحراوية من خلال عدة عناصر أهمها التحكم في القوافل، ولقد ركزت الرحلات الإستكشافية في الصحراء مثل رحلة "دوماس" (Daumas)، حول استقصاء الأسواق لفائدة الإستعمال التجاري<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 157.

<sup>2</sup> نفيسة بلخضر، مدينة ورقلة ودورها في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر ميلادي، رسالة ماجستير، جامعة غرداية 2015/2016، ص 77.

<sup>3</sup> محمد العربي الزبيري، المرجع نفسه، ص 162.

<sup>4</sup> حورية طعبة، السياسة الاقتصادية الاستعمارية الفرنسية في عمالة قسنطينة (1870 - 1954)، أطروحة دكتوراه، جامعة أحمد دراية - أدرار، 2019/2020، ص 123.

- إنشاء مصلحة للسيارات العسكرية:

كما شرعت السلطة الاستعمارية بعد استقرارها بالجنوب الشرقي في صيانة وتشبيد طرق المواصلات قصد فك العزلة في المنطقة، وقامت بتعبيد أول طريق بين ورقلة وعين صالح، بعد ظهور أول سيارة عسكرية من نوع (دولاي )، وتم إنشاء مصلحة السيارات العسكرية في عهد العقيد مينيي ( Meynier ) (1913-1917) بورقلة، وكانت أول تجارب هذه المصلحة في 22 حويلية 1916م، حينما انطلقت سيارتين على خط تقرت - عين صالح، وكانت هذه المصلحة تستقبل عتاها العسكري من الجزائر العاصمة عن طريق القطار الذي يصل إلى تقرت عبر عدة محطات، ثم يتم نقله براً إلى ورقلة<sup>1</sup>.

وتذكر المصادر الفرنسية أنه في 17 ديسمبر 1919 وصلت أول قافلة عسكرية قادمة من الجزائر العاصمة قوامها 18 شاحنة صغيرة، وفي إطار تفعيل حركية هذه المصلحة والإستعداد للحرب العالمية الثانية، من خلال انجاز المصلحة العسكرية للسيارات والوحدة المدفعية، نستنتج أن فرنسا قد استغلت المنطقة مادياً وبشرياً أحسن استغلال، وذلك استعداد للحرب العالمية الثانية ومن مظاهر هذا الاستعداد، قامت السلطة الإستعمارية بتعزيزات أمنية على الحدود الشرقية، وذلك بسبب التوتر الحاصل بين فرنسا وإيطاليا، حيث عملت على ترميم الأبراج كبرج "فلاترس" وبرج "لالمان"، وزودتهم بالمزيد من المدفعية والمشاة واستعملت سيارات "رونو" لنقل أفراد وحدات الجيش الفرنسي إلى هذه الأبراج<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> رضوان شافو، المرجع السابق، ص ص 213، 214 .

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 214.

- إنشاء قطاع البريد والاتصالات:

كانت منطقة الجنوب الشرقي معزولة عن العالم الخارجي خلال القرن التاسع عشر، ولا تربطها بالمدن المجاورة إلا الاتصالات الشخصية في أوقات متباعدة، فكان لزاما على السلطات العسكرية أن تفكر في كسر هذا الطوق بعد احتلالها للمنطقة، فتم إنشاء المصالح البريدية، من بينها الإتصالات السلكية بوادي سوف، تقرت، ..... وكانت مهام المكاتب البريدية متعددة النشاطات، وتتمثل في إرسال واستقبال الرسائل والصحف والطرود، والحوالات البريدية، والبرقيات التلغرافية وغيرها من الخدمات، كما عملت السلطات على إنشاء مصلحة للبريد الجوي منذ 1919م، الذي يربط يوميا إقليم الجنوب بطائرة بين بسكرة والجزائر، وينقل بعد ذلك بالحافلات بين مدينة الوادي، ومختلف المناطق المجاورة وخصوصا (توزر-تقرت - بسكرة)، فضلاً عن إنشاء خطوط سلكية للاتصالات التلغرافية أولاً، ثم تلتها الخطوط الهاتفية المتطورة<sup>1</sup>.

إن قطاع الخدمات بالجنوب الشرقي، واكب التطور المرهلي، الذي جعل السلطات الحاكمة تتبنى عملية التغيير لأنماط الحياة التقليدية، والتي فرضتها التطورات العالمية في اطار تحقيق الأهداف الاستعمارية، وتسريع التنمية، ولعب دورا مهما في تنشيط الحركة التجارية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> علي غنابزية، المرجع السابق، ص ص 249، 250.

<sup>2</sup> المرجع نفسه ص 261.

## المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية

بعد نجاح الفرنسيين في السيطرة على القسم الشمالي من الجزائر، تحمسوا لبسط نفوذهم في مختلف أرجاء الصحراء الإفريقية لكنهم اصطدموا بمقاومة عنيفة أعاقت تقدمهم إلى كامل الصحراء إلى غاية نهاية القرن التاسع عشر، قاموا بتسهيل سبل التنقل في ظروف آمنة لقواتهم العسكرية بين مختلف المناطق الصحراوية، فسعت فرنسا لوضع شبكة من طرق المواصلات، من بينها السكة الحديدية<sup>1</sup>.

فأرسلت الحكومة الفرنسية سنة 1878 المهندس "دو بونشال" (Duponchel) في مهمة رسمية لدراسة الصحراء والبحث عن طريق للسكة الحديدية العابرة للصحراء، وعلى الرغم من أن أسفار المهندس عبر الصحراء لم تتجاوز مدينة الأغواط، فقد وجد مادة كافية لملء مجلد في صورة تقرير عن المشروع بعنوان "دراسات تمهيدية عن السكة العابرة للصحراء"، ونظرًا لأن وزير الأشغال العمومية في تلك الفترة كان يحلم بالسكة العابرة للصحراء منذ صغره، قال إن السكة الحديدية سوف تربط الجزائر بالسنغال وستفتح سوقا هائلة لمائة مليون من المستهلكين للمنتجات الفرنسية<sup>2</sup>.

وبعد تشكيل لجنة حكومية عليا للمشروع، أوفدت ثلاث بعثات، كان آخرها برئاسة الكولونيل "فلاترس" سنة 1879، كلفت بوضع تصميم للخط في جنوب قسنطينة يمتد من ورقلة إلى بلاد التوارق، فكلف الضابط فلاترس، الحاكم العسكري السابق لدائرة الأغواط بدراسة خط سير السكة جنوب مدينة ورقلة، فسجل بعض النجاح في رحلته الأولى، حيث جمع معلومات طبوغرافية هامة عن المنطقة الواقعة جنوب شرق ورقلة وعلى مسافة حوالي 1200 كلم<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> داود شريفي، المرجع السابق، ص 129

<sup>2</sup> إسماعيل العربي، المرجع السابق، 102

<sup>3</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 262

لكنه في رحلته الثانية التي ابتدأها يوم 04 ديسمبر 1880م في اتجاه منطقة الهقار لقي مصرعه هو وأفراد البعثة على إثر الهجوم الذي شنه سكان منطقة الهقار ضدهم في مكان يدعى بئر الغرامة.

لقد كان لفشل بعثة "فلاترس"، صدى كبير في فرنسا ولدى المستوطنين في الجزائر، وانعكس هذا الفشل في وقف المحاولات الرامية إلى التغلغل نحو الجنوب مؤقتاً، كما انعكس وبصورة مباشرة على مشروع مد خط سكة الحديد عبد الصحراء.<sup>1</sup>

كان لهذا المشروع أهمية كبيرة في حال انجازه وتتمثل في:

- السماح لفرنسا بالتوغل داخل الأوطان السودانية والاستحواذ على تجارتها.
- الإستجابة لحاجيات المستعمرات المدنية والعسكرية.
- انعاش وتطوير المناطق التي يمر عبرها الخط الحديدي خصوصا الواحات الشرقية كوادي ريغ، وورقلة، والمناطق الغنية بالمياه الجوفية<sup>2</sup>.

وتم وضع مشروع تمهيدي لخط السكة الحديدية، يمتد بين ورقلة وأمقيد على مسافة 600 كلم.

وكلف شوازي (shawazi)، بدراسة إمكانية مد خط السكة الحديدية عبر الجهة الشرقية للصحراء الجزائرية، وطلب منه المقارنة بين طريقتين مقترحين، هما طريق الأغواط إلى المنيعه، وطريق بسكرة إلى ورقلة، وقد اكتشف منفذا بين العروق بعرض 1500 متر، يسمح بإمكانية تمرير خط السكة الحديدية، وأكد من خلال رحلته أن فرنسا باستطاعتها التحكم في تجارة مناطق وادي ميزاب، ووادي سوف والزيبان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 263 .

<sup>2</sup> نفيسة بلخضر، المرجع السابق، ص 130 .

<sup>3</sup> أشواق قلي، استراتيجية التوسع الفرنسي في الجزائر 1830-1900م، مذكرة ماستر، جامعة 8 ماي 1945 - قالمة، 2023/2022، ص ص 64 ، 65.

## 1- مشروع السكة الحديدية وادي سوف وبسكرة:

كما فكر الفرنسيون في الخط الحديدي ما بين وادي سوف وبسكرة، منذ بداية العقد الأول من القرن العشرين، بعد امتداد الخط الصحراوي من بسكرة إلى تقرت منذ 1914م، فرأوا أنها الوسيلة الوحيدة للازدهار الاقتصادي بالمنطقة، وكان أكبر حافز هو تصريف كمية التمور من وادي سوف نحو بسكرة عبر تقرت، وبلغت نحو 1200 طن سنة 1913 م، وهذا شجعهم على التفكير في مشروع خط السكة الحديدية الوادي - قمار-جامعة، ويمتد بعدها إلى بسكرة، لأنه أقصر طريق يربطها بالشبكة الأساسية في بلاد الزاب<sup>1</sup>.

ولكن التحدي الذي وقف في وجه المشروع هو خطر الكثبان الرملية ومع ذلك تم اقتراح بطاقة تقنية للمشروع، وسجل في التقارير السنوية، ولكنه بقي متوقفاً، ولم يفرج عنه إلا بعد مضي ست وثلاثين سنة، فتحرك مرة أخرى بشكل جدي، عندما طرحت مشكلة التمويل بالمواد الأساسية، وصار هاجسا يلح على السلطات في إيجاد حل سريع لإنقاذ المنطقة من شبح المجاعة الزاحف، حينئذ اتخذ الحاكم العام في الجزائر "شاتينيو" (Chataigneau)، قراراً تاريخياً في 04 فيفري 1946م، وصادق على دراسة المشروع<sup>2</sup>، الذي شرع في تنفيذه سريعاً، وتمكن أول قطار من المرور ما بين وادي سوف وسطيل في أكتوبر 1946م، واستغل هذا الخط في نقل 95% من واردات الوادي من الحبوب، والشاي، والسكر، والبن والمنسوجات، وغيرها من المواد الضرورية، ولكن قلت فاعليته منذ 1954م، بسبب منافسة الشاحنات المحلية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> علي غنابزية، المرجع السابق، ص 242.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 244.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 244.

## 2- مشروع السكة الحديدية بوادي ريغ:

تعود فترة ظهوره وتجسيده على أرض الواقع إلى سنة 1914م، و الذي كان له دور في حيوية عدد من مدن الواحات المتمثلة في تقرت، ورقلة، الوادي وبسكرة، وبفضله أصبحت مراكز هامة، زادت فائدتها بعد اكتشاف البترول، حيث امتد هذا الخط من بسكرة إلى تقرت مروراً بمنطقة المغير وجامعة وذلك عام 1914م، وعبر القطار إلى الصحراء أول مرة<sup>1</sup>.

وبهذا الانجار، أصبحت وادي ريغ عاصمة اقتصادية تضم أكبر المحطات بالجنوب الشرقي الجزائري من حيث المساحة والأهمية الاقتصادية، إذ كانت هي العصب الحيوي الذي يموّن الجنوب، والشريان الذي تتحرك فيه الآلة الإقتصادية في الصحراء الجزائرية، وزادت أهميتها أكثر عندما ارتبطت بميناء سكيكدة المتخصص في تصدير التمور<sup>2</sup>.

- خط بسكرة - ورقلة: الذي تمت دراسته من طرف المهندس "جورج رولاند"، (George Rolland)، يمتد من بسكرة إلى ورقلة بـ 300 كلم، وكان له أهمية كبيرة في العلاقات الفرنسية - الأفريقية.

<sup>1</sup> كلثوم قسوم، السياسة الاستعمارية الفرنسية بالجنوب الشرقي الجزائري منطقة وادي ريغ أنموذجاً - 1844 - 1847م، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر - بسكرة، 2014/2015، ص 79.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 80.

المبحث الثالث: شبكة الأنابيب

1- محاولات التنقيب الفرنسية عن النفط في الجزائر:

يرجع تاريخ المحاولات الأولى للبحث عن النفط في الجزائر إلى الثلث الأخير من القرن التاسع عشر، حيث بدأت فرنسا عام 1870م بأولى محاولاتها للبحث عن مكامن النفط في الجزائر، وتركزت تلك المحاولات في المناطق الشمالية لكن تلك الجهود الأولى لم تسفر إلا على استخراج كميات قليلة من النفط، لأنها لم تكن مدعومة بالوسائل الفنية الحديثة، فضلاً عن ضعف الإمكانيات المالية الضرورية<sup>1</sup>.

بالرغم من ذلك فقد كللت تلك المحاولات باكتشاف حقول نفطية صغيرة، ففي عام 1895م، اكتشف حقل "عين الزفت" في ولاية غليزان غرب الجزائر، الذي ظل ينتج حوالي 50 ألف طن سنوياً حتى عام 1925م، ثم تلا ذلك اكتشاف حقل "تليوننت" الواقع شمال غرب الجزائر، والذي بدأ بالإنتاج عام 1914م<sup>2</sup>.

اتجهت أنظار الحكومة الفرنسية بعد الحرب العالمية الثانية صوب الصحراء الجزائرية بشكل أكثر جدية، وبإمكانيات مالية كبيرة، لعلها تجد ضالتها "النفط" فيها، التي أصبحت بحاجة ماسة له أكثر من أي وقت مضى، فقد كانت فرنسا تعاني من مشاكل حادة في توفير احتياجاتها من النفط والمنتجات النفطية، إذ كان اعتمادها أساساً على مصادر خارجية، كما استلزمت عملية إعادة إعمار ما دمرته الحرب العالمية الثانية وعملية النهوض بالاقتصاد المزيد من بذل الجهود لتأمين مصادر النفط لتلبية الطلب المتزايد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أسامة مساعد، الأوضاع الاقتصادية العامة للجزائر في ظل الإدارة الفرنسية (1830 - 1962) ومحاولات البحث عن النفط قبل الاستقلال، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية، مج4، ع3، جامعة بابل - ، ص ص 230، 229.

<sup>2</sup> كريم ولد النبية، مسألة البترول والثروة الجزائرية، قسم التاريخ، جامعة الجيلالي ليايس - سيدي بلعباس، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2005، ص04.

<sup>3</sup> أسامة مساعد، المرجع السابق، ص 230.

اضطرت الحكومة الفرنسية إلى تسديد أثمان احتياجاتها من النفط ومشتقاته بالعملات الأجنبية الصعبة، مما زاد من الضغط على ميزان المدفوعات الفرنسي، وعليه فقد أصبحت الصحراء الجزائرية أملاً لرجال المال والإقتصاد والسياسة في فرنسا، لهذا أدركت هذه الأخيرة أن مصالحها الحيوية تفرض عليها الإتجاه صوب مستعمراتها في إفريقيا، وكانت الجزائر في مقدمة المناطق التي شهدت هذا النشاط الجديد، باعتبار الجزائر جزء من فرنسا<sup>1</sup>.

## 2- أولى الإكتشافات النفطية في الجزائر:

شرعت الحكومة الفرنسية بإجراء المسح الجيولوجي والكشف والتقيب، ومن ثم الحفر في المناطق التي كان تركيبها الجيولوجي يشير إلى وجود مكامن نفطية فيها، فتم إنشاء مكتب الأبحاث البترولية " B.R.P. Bureau des Recherches Pétrolières " وهي هيئة حكومية أسندت إليها مهام رسم سياسة عامة تقوم عليها برامج كل العمليات النفطية، وتقديم المعونات المالية للشركات العاملة، ومن أجل التطبيق الفعلي لهذه السياسة ووضعها حيز التنفيذ، تم إنشاء الشركة الوطنية للبحث واستغلال بترول الجزائر

"Société nationale de recherche et d'exploitation de Pétrole en Algérie S.N.REPAL"

وذلك عام 1946<sup>2</sup>، التي ركزت أعمالها في البداية في منطقة الشمال، وانتهت بالعثور على حقلين للنفط هما حقل "وادي القطران"، الواقع بالقرب من مدينة سور الغزلان، على بعد 100 كلم جنوب الجزائر العاصمة في عام 1948م، وقد كان هذا الحقل معروفا لدى سكان المنطقة، إذ كانوا يستخدمون زيت الطافي على سطح الأرض للاستعمالات الطبية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أسامة مساعد، المرجع السابق، ص 230.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 231.

<sup>3</sup> كريم ولد النبية، المرجع السابق، ص 4.

بدأ هذا الحقل بالإنتاج عام 1949م، أي بعد عام من اكتشافه وبمعدل 48 ألف طن سنوياً، أما الحقل الثاني فهو حقل "جبل العنق" قرب الحدود التونسية، وقد تم اكتشافه في عام 1960م.

ولقد جرت محاولات بحث أخرى في منطقة شرق قسنطينة إلا أن النتائج لم تكن مشجعة، واستمرت الأبحاث في المناطق الشمالية نظراً لسهولة إنتاجها ونقلها وتسويقها مقارنة بالمناطق الصحراوية التي تفتقر حتى أواخر الأربعينات إلى أبسط شروط الاستثمار مثل الطرق وشبكات الإتصال و توفر المياه<sup>1</sup>، ونتيجة للانخفاض المستمر في إنتاج المناطق الشمالية رغم الجهود المبذولة، لكن حسب ملاحظات بعض المختصين الجيولوجيين في العشرينيات من القرن العشرين أمثال "كليان" (Killian) ، و"مونشكوف" (Menchikoff)، الذين أنجزوا أعمالاً أولية تشير إلى احتمال وجود النفط في الصحراء.

فمُنحت بعدها معظم تراخيص التنقيب عن النفط في الصحراء الجزائرية إلى شركات فرنسية خالصة لتخوف الحكومة الفرنسية من خروج النفط الجزائري من دائرة النفوذ الفرنسي في حال اكتشافه بكميات كبيرة، وتبعاً لذلك بدأت أعمال التنقيب بصورة جدية منذ عام 1952، حيث تم منح أولى رخص الإستكشاف، بين عامي 1952 و 1953م إلى كل من شركتي S.N.REPAL، و شركة البترول الفرنسية Compagnie française des pétroles (TOTAL توتال حالياً).<sup>2</sup>

تحققت الأهداف في عام 1954م، إذ تم العثور على أول حقل للنفط وهو حقل "عجيلة" ( حوض إليزي، الجنوب الشرقي ) من قبل شركة CREPS الفرنسية، ويقع ضمن ما يعرف بحقول حوض بولينياك (Polignac) ، وبعد سنتين من ذلك تم إكتشاف البترول في مارس 1956 بمنطقة "إيجلي"، وقد توجت الأبحاث من نفس السنة 12 مارس 1956

<sup>1</sup> أسامة مساعد، المرجع السابق، ص 232 .

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص ص 232، 233 .

- باكتشاف منطقة مهمة في تاريخ النفط الجزائري: ألا وهو حقل "حاسي مسعود" من طرف شركتا (SN. REPAL) و (CFP)، باحتياط قدره 500 مليون طن قابل للاستغلال، كما تم اكتشاف الغاز أيضا بمنطقة حاسي الرمل سنة 1956م<sup>1</sup>. وبدأت فرنسا تشدد قبضتها على الصحراء منذ اكتشاف الغاز والبترو، حيث قامت بإصدار عدة إجراءات تشريعية وسطرت برنامج اقتصادي لاستغلال الثروات إلى جانب سلسلة من التدابير السياسية والإدارية، وهذا من أجل إبقاء الصحراء تحت سيطرتها، فأنشأت المنظمة المشتركة للمناطق الصحراوية في 10 جانفي 1957م، والتي تهدف إلى تثمين الصحراء من خلال التنمية الاقتصادية لمناطقها، والترقية الإجتماعية لسكانها، لكن نيتها الخفية كانت وصل الصحراء واستغلال ثرواتها، بالإضافة إلى ذلك تم إنشاء وزارة خاصة بشؤون الصحراء في 13 جوان 1957م، وعين "ماكس لوجان" وزيرا لها<sup>2</sup>.

### 3- استغلال النفط:

حاولت الحكومة الفرنسية ومنذ عام 1957 إغراء شركات النفط الغربية، لا سيما الكبرى منها للدخول إلى الصحراء الجزائرية للبحث والتنقيب عن النفط فيها لتأمين الإمكانيات الفنية والتكنولوجية المتطورة التي تملكها تلك الشركات في مجال البحث والتنقيب والحفر، إذ تتوفر لديها معدات حديثة وخبرات كبيرة<sup>3</sup>.

و هو مالم يكن يتوفر لفرنسا آنذاك، بالمقابل يساعد توجه الشركات النفطية الغربية لاستثمار أموالها في الصحراء الجزائرية على توثيق الروابط السياسية أكثر مع الحكومات

<sup>1</sup> ليندة زدوري، الأوضاع الاقتصادية في الجزائر (1954 - 1962)، مذكرة مقدمة لنيل ماستر، جامعة 08 ماي 1945 قالمه، 2021/ ص 68.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 69.

<sup>3</sup> أسامة مساعد، المرجع السابق، ص 234.

التي تنتمي إليها تلك الشركات، مما يعني مؤازرة تلك البلدان لمساعي فرنسا للاحتفاظ بالجزائر<sup>1</sup>.

إلا أن الشركات النفطية الكبرى لم تستجب في البداية لدعوة الحكومة الفرنسية تلك، لا سيما الأمريكية منها، فقد كانت غير واثقة من سياسة فرنسا النفطية في الجزائر، فضلاً عن عدم وضوح مستقبل نفوذ الفرنسيين فيها بعد اشتداد الثورة الجزائرية، لكن فرنسا تشبثت أكثر بالجزائر بعد ظهور تلك الإكتشافات النفطية المهمة، وتؤكد العديد من الدراسات الفرنسية وغيرها بأن احتياطي الجزائر الذي كان يعد من أجود أنواع النفط في العالم كله. وبالرغم من تصاعد وتيرة الثورة الشعبية الجزائرية ضد الإستعمار، فقد شرعت الحكومة الفرنسية بوضع خطط بعيدة المدى التي تمكنها من الاستمرار باستغلال نفط الصحراء<sup>2</sup>.

كما تم تقسيم الصحراء إدارياً إلى عمالتين بتاريخ 7 أوت 1957م وهما " عمالة الساورة"، مقرها بشار وعمالة "الواحات"، بالأغواط، ومن ثم تم تحديد المناطق التي تدخل ضمن هاتين العمالتين<sup>3</sup>.

#### 4- الامتيازات النفطية للشركات البترولية العالمية:

عرفت السياسة الفرنسية الاقتصادية تطوراً بعد أن تزايد الإهتمام بالصناعة، خاصة بعد اكتشاف البترول والغاز حيث أعلن ديغول عن خطته التي سيطبقها بحاسي مسعود وقام بإصدار قانون البترول عام 1958م ينص على ما يلي:

- منح امتيازات مدتها 50 سنة تحصل بموجبها الشركات البترولية على تخفيض هام في الضرائب.

- تتولى الشركات نقل البترول إلى المكان الذي تريد بواسطة الأنابيب.

<sup>1</sup> أسامة مساعد، المرجع السابق، ص 234.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 234.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 235.

- منح الشركات المستغلة نصف الأرباح.

- ترك الحرية للشركات والسلطات العامة، ويتولى مجلس الدولة القضائية فض النزاع<sup>1</sup>.

وأمام هذه العروض المغربية لم تتردد الشركات الأجنبية في الإقدام على إيداع أموالها والإستثمار في الصحراء، وكانت الشركات الإنجليزية والإيطالية والأمريكية والهولندية، سببا في المساهمة بأموالها من أجل البحث والتنقيب عن البترول، وتم إعطائها رخص لاستخراجه، وكان الهدف من وراء هذه الامتيازات هو كسب تضامن المعسكر الغربي، وإقناعه بأن الصحراء جزء من فرنسا، كما دعا ديغول الدول الإفريقية المجاورة إلى الصحراء بالإنضمام إلى مشروع الإستثمار، وهو يعلم جيدا أنها دول ضعيفة لا تملك رؤوس أموال كافية لذلك، وكان هدفه من هذا هو تدويل قضية الصحراء واستغلال ثرواتها، وإبعادها عن طموحات الثورة الجزائرية<sup>2</sup>.

#### 5- فرنسا وتصدير النفط الجزائري:

شهد عام 1958م تصدير أول شحنة من النفط الخام الجزائري من ميناء بجاية باتجاه مدينة مرسيليا الفرنسية وذلك على متن ناقلة النفط "ريغل"، وقد تطلبت عملية نقل النفط الجزائري إلى الساحل مد أنابيب إلى الموانئ الخاصة به، وعليه فقد بدأت السلطات الفرنسية، بمد خط أنابيب نقل النفط من أعماق الصحراء، لكن اشتداد المقاومة الجزائرية للاستعمار الفرنسي، بما فيها تدمير أنابيب نقل النفط، حيث لم يدرك الجزائريون أهمية الصحراء وثروتها النفطية، إلا بعد انقضاء أعوام على إعلان الثورة، فلما تنبهوا إلى ذلك، أعلنت جبهة التحرير في نوفمبر 1957م بأن "الجزائر لن تلتزم بأية معاهدة أو عقود أو اتفاقيات عقدتها أو تعقدها فرنسا باسم الجزائر"، كما أصدر وفد الحكومة الجزائرية المؤقتة لدى هيئة الأمم المتحدة عام 1958م كتيباً تعرض فيه لمنشآت النفط الفرنسية في الجزائر

<sup>1</sup> ليندة زدوري، المرجع السابق، ص 70.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص ص 70، 71.

مؤكدًا عزم جبهة التحرير القضاء على أية استثمارات ترمي إلى استغلال ثروة الجزائر الوطنية، بما فيها ثروة الصحراء الكبرى.<sup>1</sup>

فاضطرت فرنسا إلى التخلي عن ذلك المشروع، والاستعاضة عنه بمد أنابيب صغيرة ولمسافات محددة، وهكذا مد الفرنسيون أنبوباً يربط بين حاسي مسعود وتقرت، وخطاً آخر يربط منطقة تقرت بمنطقة بسكرة، على أن يتم نقل النفط منها عبر عربات السكة الحديدية إلى ميناء سكيكدة، ولحماية هذا الخط من هجمات الثوار الجزائريين، جندت سلطات الاحتلال الفرنسي إمكانات عسكرية كبيرة<sup>2</sup>.

ومع ذلك فقد كان على فرنسا التي أخذ استهلاكها للنفط بمعدلات كبيرة مع ازدياد إنتاج النفط الجزائري، أن تفكر بطريقة أخرى لنقل النفط وإيصاله إلى الساحل، فشرعت عام 1959م بمد خط أنابيب أكثر سعة وقدرة على نقل النفط من مراكز الإنتاج إلى موانئ التصدير، وأول خط من هذا النوع، امتد من حوض "الحمرا" غرب حقل حاسي مسعود إلى بجاية، وبلغ طوله 600 كلم، وبطاقة نقل قاربت خمسة ملايين طن سنوياً<sup>3</sup>.

كما مدت سلطة الاحتلال الفرنسي خط آخر، بعد الاتفاق بين الشركة الفرنسية والحكومة التونسية، من الصحراء إلى الساحل وهو خط عين أمناس - الصخيرة في تونس، والذي بلغ طوله 770 كلم وبطاقة نقل بلغت حوالي سبعة ملايين طن سنوياً قابلة للزيادة إلى خمسة عشرة مليون طن، كما تم انجاز في حاسي الرمل خط أنبوبين ليستمر في اتجاه وهران، وكان متوقع تمديده إلى الجزائر العاصمة بحلول شهر جويلية 1961م<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> أسامة مساعد، المرجع السابق، ص 235.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 235.

<sup>3</sup> ليندة زدوري، المرجع السابق، ص 73.

<sup>4</sup> أسامة مساعد، المرجع السابق، ص 236.

6- مساعي إبرام اتفاقية تصدير البترول الجزائري عبر أنبوب «إيجلي»:

شكّلت قضية فصل الصحراء الجزائرية هدفاً استراتيجياً في السياسة الاستعمارية بعد الاكتشافات الثمينة للثروة الباطنية المتمثلة في الغاز الطبيعي والبترول، مما دفع بالسلطات الفرنسية إلى التثبيت القوي بهذا الفضاء الواسع واستنزاف ثرواته بشتى الطرق والوسائل، ومنها السعي لتوريط الدول المجاورة للجزائر واقحامها في هذه المؤامرة، وقد ظهرت مخاطر هذه السياسة عند اعتلاء "شارل ديغول" سدة الحكم على رأس الجمهورية الخامسة، حيث انتهجت الحكومة الفرنسية سياسة إغرائية عن طريق مفاوضة حكومة القطرين المجاورين للجزائر من الناحية الشرقية، وتوريطهما في مشروع استثمار بترول الصحراء الجزائرية<sup>1</sup>.

كانت المحاولة الأولى مع الحكومة الليبية أواخر سنة 1957 وأوائل 1958م لعقد اتفاقية تمديد بترول الجزائر عبر أراضيها، لكنها فشلت بسبب تضامنها مع الشعب الجزائري، ثم عرضت الصفقة على الحكومة التونسية فقبلتها دون تردد في إطار اتفاق ثنائي، ولتذليل كل العقبات المتعلقة بهذا المشروع الاقتصادي، والتوصل إلى صيغة اتفاق بين الطرفين التونسي والفرنسي، تكفل وزير الصحراء "ماكس لوجون" بدراسة المشروع في عين المكان، وعن تمرير هذا الأنبوب ذكر ما يلي:

"لقد فكرنا في توصيله إلى تونس أو إلى الجزائر.... واقترحت من الحكومة توصيله إلى تونس لأسباب مادية... لأنه في إمكانه مساعدة تونس وربطها بفرنسا إقتصادياً، وبمجرد أن أصبح ذلك ممكناً تقنياً، صار لا بد من إقامته"<sup>2</sup>.

لقد كان مقرراً أن يمتد خط الأنبوب على مسافة 265 كلم بالأراضي الجزائرية، و 510 كلم على الأراضي التونسية، مع إقامة محطة لضخ البترول على الحدود التونسية، واهتمت وسائل الإعلام التونسية بهذا المشروع مبرزة أهميته الاقتصادية، وما يدره من أرباح

<sup>1</sup> سامية خامس، أزمة تمرير الأنبوب النفطي إيجلي و تطوراتها خلال الثورة التحريرية الجزائرية، المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954م - الأبيار -، العدد 08، الجزائر، 2017، ص 132.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 134.

طائلة على تونس، كما أوردت بأن الحكومة التونسية تتطلع وتعتمد نقل الغاز الطبيعي من حاسي مسعود عبر الأراضي التونسية أيضاً، وكان رد فعل لجنة التنسيق والتنفيذ على الاتفاق التونسي الفرنسي كافياً لإثارة أعنف أزمة سياسية مرت بها العلاقات التونسية الجزائرية، التي أدانتها قيادة الثورة بشدة واعتبرتها دعماً سياسياً واقتصادياً لصالح المستعمر الفرنسي<sup>1</sup>.

وإثر التوقيع على اتفاقية أنبوب النفط، نشرت جريدة المجاهد النص الكامل للمذكرة التي رفعتها لجنة التنسيق والتنفيذ إلى الحكومة التونسية، وقد ابتغت من وراء ذلك إنزال الخلاف بين الطرفين إلى الجماهير التونسية والجزائرية، شرحت من خلالها النتائج الخطيرة المترتبة على توقيع تلك الاتفاقية<sup>2</sup>.

ولشل مشاريع نقل البترول الجزائري عبر الأراضي التونسية، اتخذت قيادة الثورة الجزائرية قراراً يقضي بجلب وحدات من جيش التحرير الوطني، انطلاقاً من الحدود الليبية، ووضعها في اتصال مباشر مع ما يجري في الحقول البترولية، وبالأخص الأنبوب البترولي الرابط بين هذه الحقول وميناء "الصخيرة" التونسي، وأمام تمادي السلطات التونسية في مضايقة نشاط المصالح الحيوية لأجهزة الثورة الجزائرية في المجال الإعلامي والعسكري وحتى الإنساني، بسبب أزمة أنبوب "إيجلي"، حرصت قيادة الثورة الجزائرية على حل الأزمة وتجاوز خلافاتها مع تونس لإجهاض سياسة الرئيس الفرنسي للمغاربة من جهة، وحفاظاً على مصالح الثورة الجزائرية من جهة أخرى، وتجميد القضية إلى ما بعد استقلال الجزائر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> سامية خامس، المرجع السابق، ص 134.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 138.

<sup>3</sup> جوان غيليسي، الجزائر الثائرة، ترجمة: خيري حماد، دار الطليعة، بيروت، 1961، ص 215.

## الخلاصة:

يمكن القول أن الدوافع الاقتصادية من وراء الاهتمام الفرنسي بالصحراء الكبرى عموما والصحراء الجزائرية خصوصا كان نتيجة حتمية لبعض الأحداث التي شهدتها فرنسا وأوروبا في تلك الفترة من بينها الثورة الصناعية التي كانت تحتاج لمواد أولية وأسواق لصرف الفائض من الإنتاج، في ظل سيطرة طبقة التجار والرأسماليين على مقاليد الحكم في البلدان الكبرى، فأصبحت الأغراض التجارية والصناعية تتحكم في سياسات هذه الدول، حيث كانت ترى في هذه المستعمرات مصدرا للمواد الأولية الزراعية والمعدنية، ومستودعا للفائض من المصنوعات الغير جيدة وبأسعار عالية، ومناطق لتعويض الأموال التي فقدتها.

الخاتمة

### الخاتمة:

لقد أسفرت دراستي لموضوع تطور شبكة النقل في الصحراء الجزائرية خلال فترة الاحتلال الفرنسي، عن جملة من النتائج نستخلصها فيما يلي:

- اهتم الأوروبيون من خلال الكشوفات الجغرافية بالصحراء الجزائرية بحكم مساحتها الشاسعة وثرواتها الطبيعية المتعددة، وشكّلت أيضا عنصر جذب واهتمام لسلطات الإحتلال الفرنسي، وهو ما جعلها تسعى لاحتضانها وتنفيذ مخططاتها.

- بدأ التوغل في صحراء الجزائر من خلال رحلة "روني كايية"، الذي يعتبر أول أوروبي يتوغل إلى أعماق الصحراء الإفريقية، اذ قدم معلوماته الجغرافية والحضارية القيمة، والتي استفادت منها فرنسا في سياستها التوسعية الإستعمارية.

- قررت سلطات الاحتلال الفرنسي التوسع في أعماق الصحراء الجزائرية وجعل أراضيها مناطق للنفوذ الفرنسي، وهي تعتبر نقطة استراتيجية بالنسبة لفرنسا اذ فتحت لها آفاقاً على العالم الإفريقي.

- كانت ردود الفعل عنيفة جدا من طرف سكان الصحراء، اذ عبرت عن الرفض القاطع للاحتلال، وتجسد ذلك في تلك المقاومات الشعبية التي انفجرت في مناطق عدة، رغم شدتها، إلا أن المستعمر قد تصدى لها مصرا على السيطرة على الصحراء، بغية استغلال خيراتها وتحقيق مساعيها خاصة فيما يتعلق بالجانب الاقتصادي خاصة شبكة النقل.

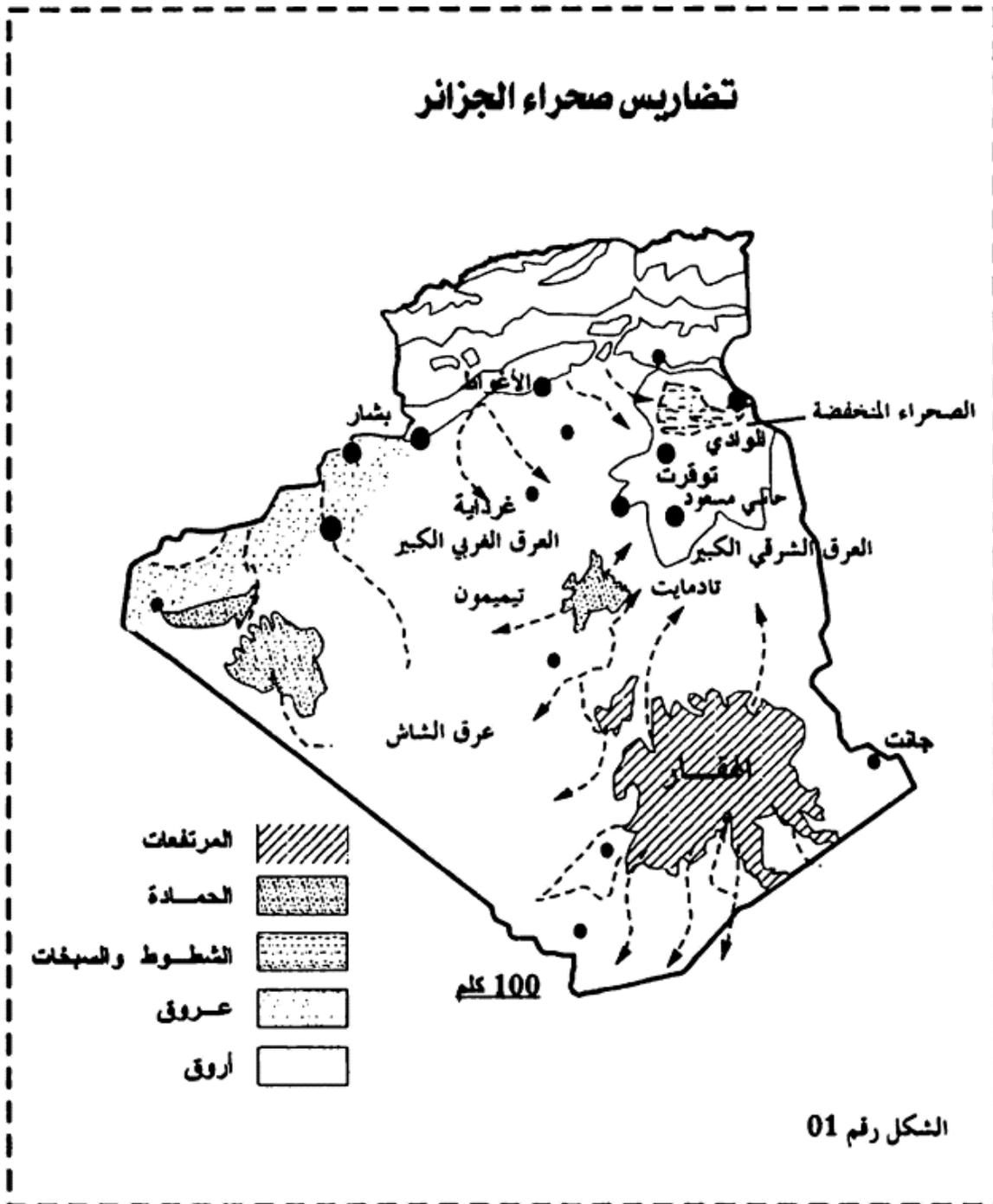
- عُد النقل من أهم وأضخم الوسائل التي ساعدت في خدمة المشروع الإستعماري الفرنسي في الجزائر، حيث سهلت هذه الطرق تنقل فرق الجيش لإخماد الثورات وإخضاع القبائل الصحراوية، كما كانت أداة لاستنزاف خيراتها لصالح الاقتصاد الكولونيالي، بعدما دعمت شبكة الطرق بشبكة السكك الحديدية، وسهلت في الوقت ذاته ربط المناطق الصحراوية بالموانئ لاستغلال مواردها، ومن ثم تحويلها للموانئ الفرنسية.

- لقد عملت شبكة الطرق وشبكة السكك الحديدية على خدمة الاقتصاد الفرنسي خصوصاً والمستعمرة عموماً، بحيث عملت هاتين الشبكتين على تنشيط القطاع التجاري الداخلي والخارجي وهذا عن طريق ربطهما للأسواق الداخلية بالموانئ، وضمان نقل السلع إلى نقاط التصدير.

- إن كل المشاريع التي مست كل شبكة النقل في الشمال أو في الصحراء، كانت مقتصرة على خدمة المصالح الفرنسية، ودعم الوطن الأم والمستوطنين، ولم تكن في خدمة الجزائريين الرافضين للوجود الفرنسي ومشاريعه الإستعمارية.

الملاحق

الملحق 01: تضاريس صحراء الجزائر.<sup>1</sup>



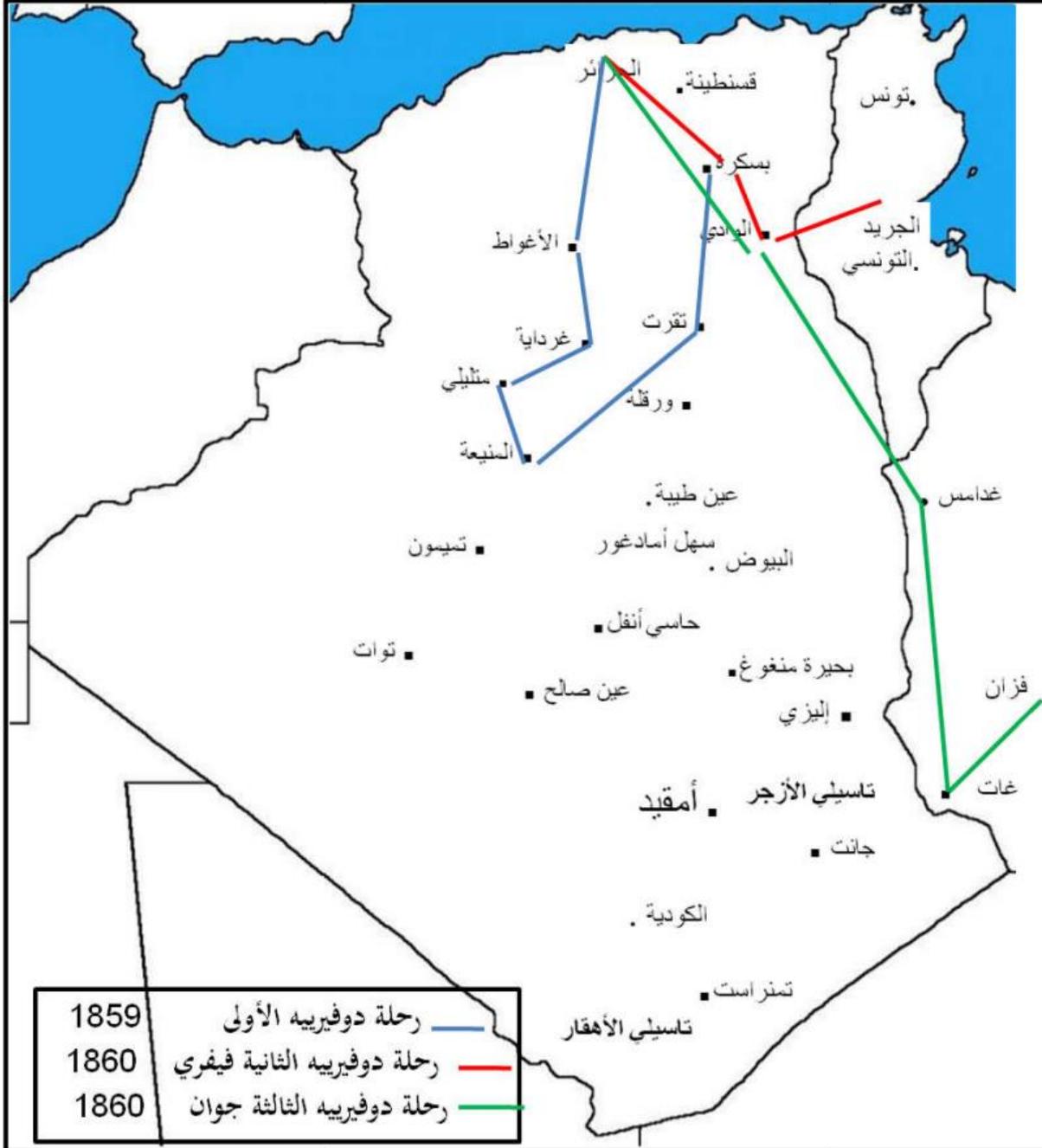
<sup>1</sup> احميدة عميراي وآخرون، المرجع السابق، ص 153.

الملحق 02: خريطة الجزائر والأقاليم الكبرى بالصحراء الجزائرية.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> إبراهيم مياصي، المرجع السابق، ص ص 614-615.

الملحق 03: خريطة توضح أهم الرحلات الاستكشافية التي قام بها دوفيرييه في الجنوب الجزائري.<sup>1</sup>



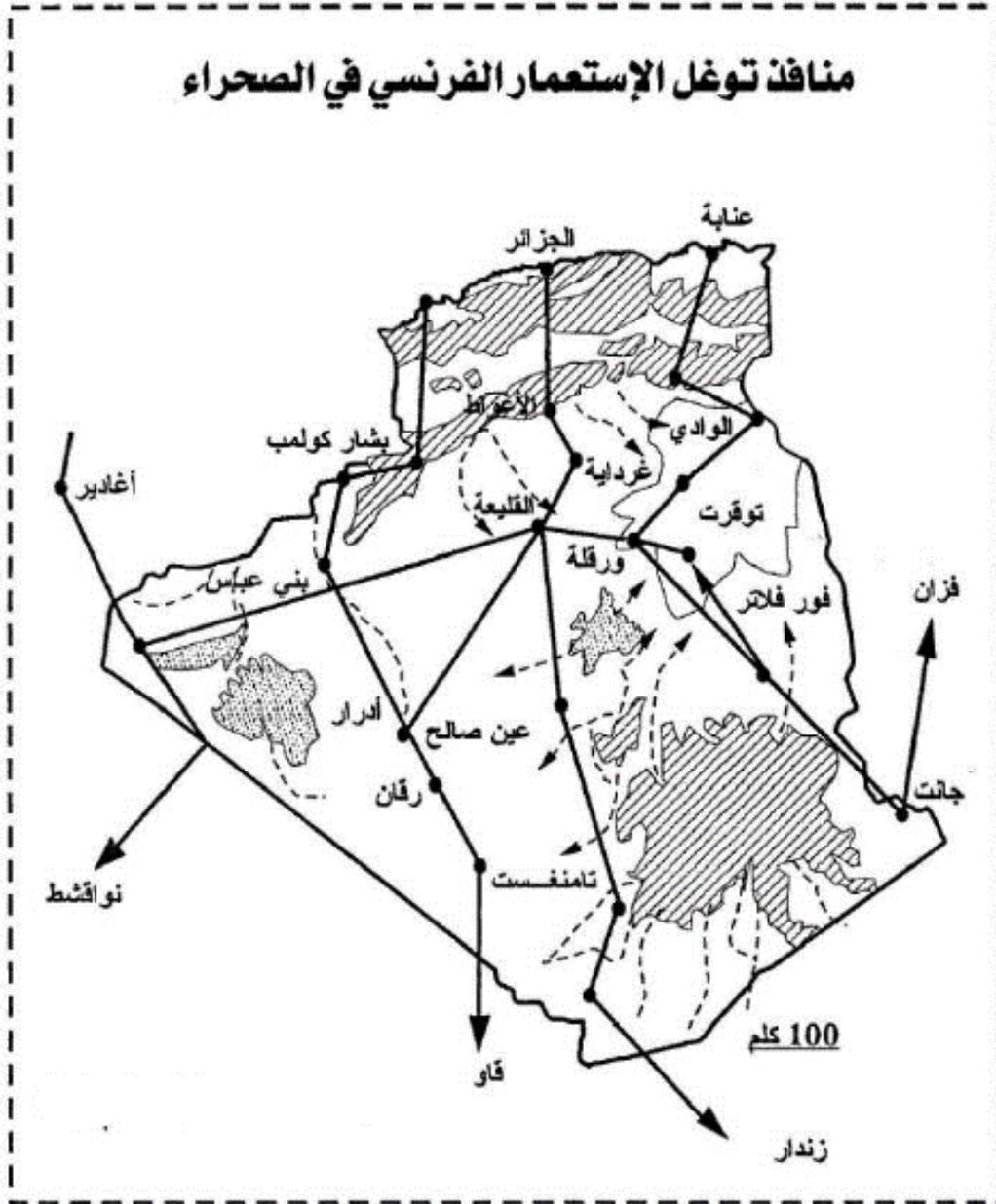
<sup>1</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 328.

الملحق 04: خريطة توضح أهم الرحلات الاستكشافية التي قام بها فلاترز في الجنوب الجزائري.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> عبد القادر مرجاني، المرجع السابق، ص 330.

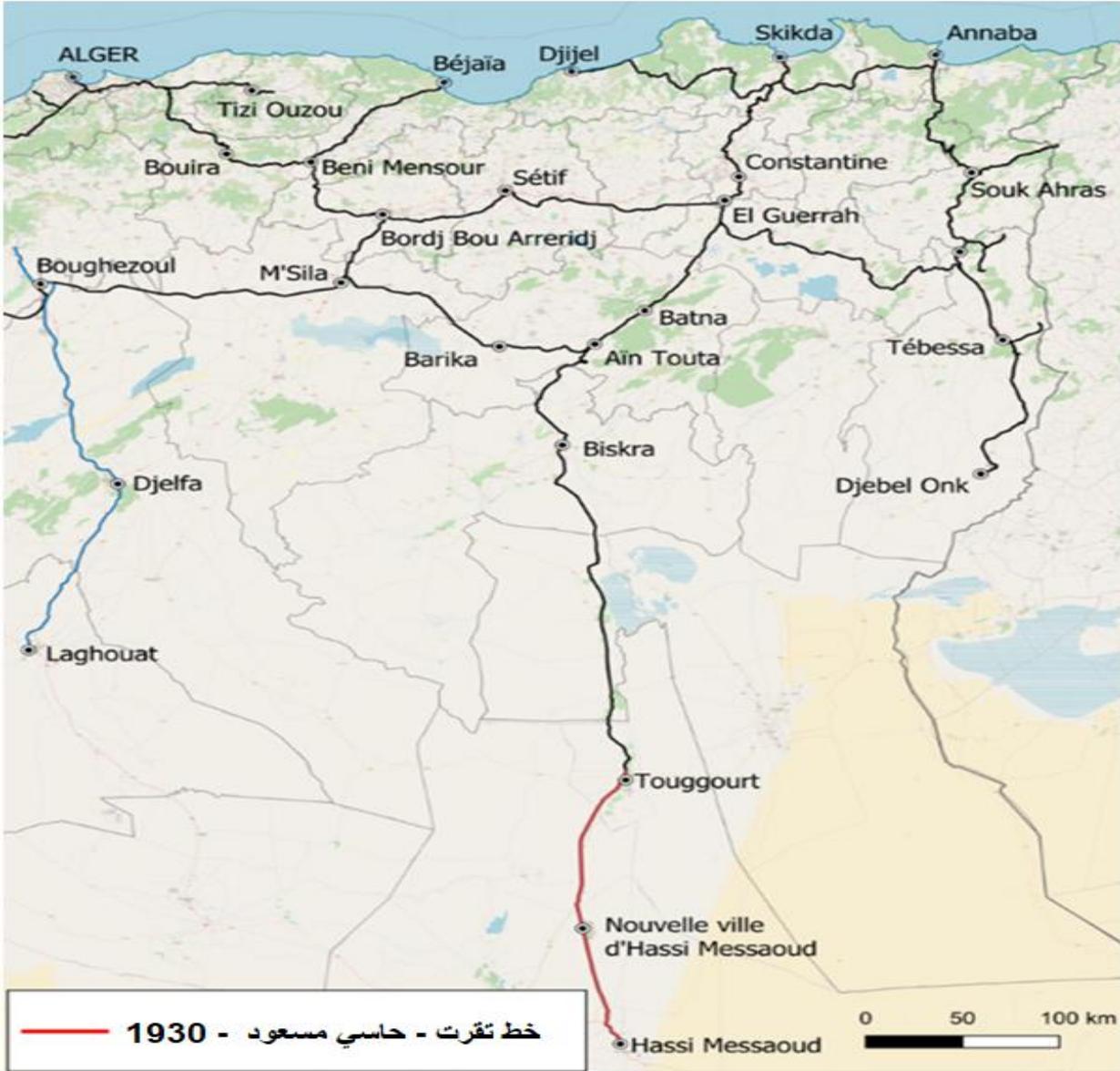
الملحق 05: خريطة توضح منافذ توغل الاستعمار الفرنسي في الصحراء خلال القرن 19م<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> احميدة عميراي، المرجع السابق، ص 156.

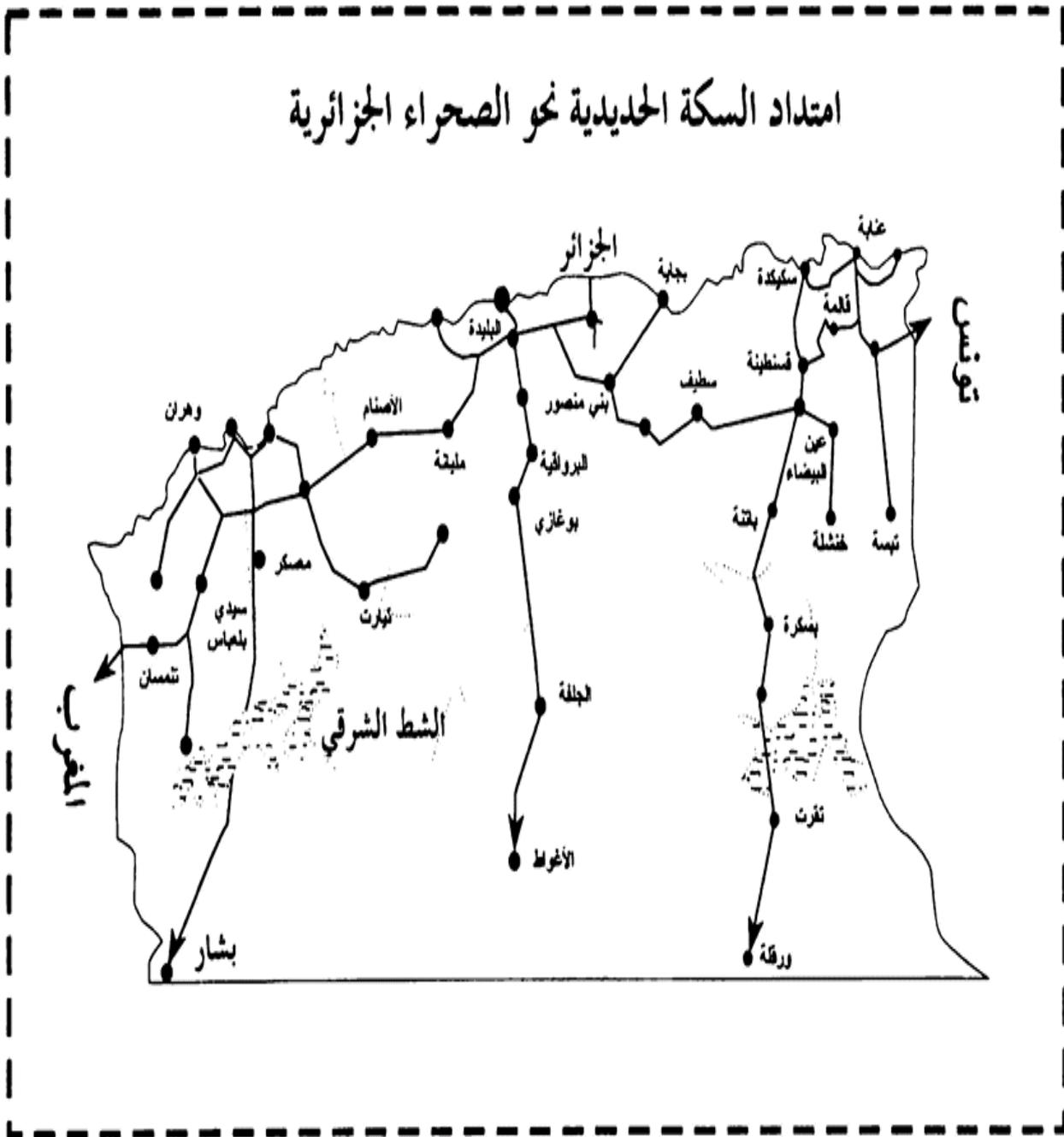


الملحق 07: شبكة السكك الحديدية الجزائرية - خط تقرت - حاسي مسعود.<sup>1</sup>



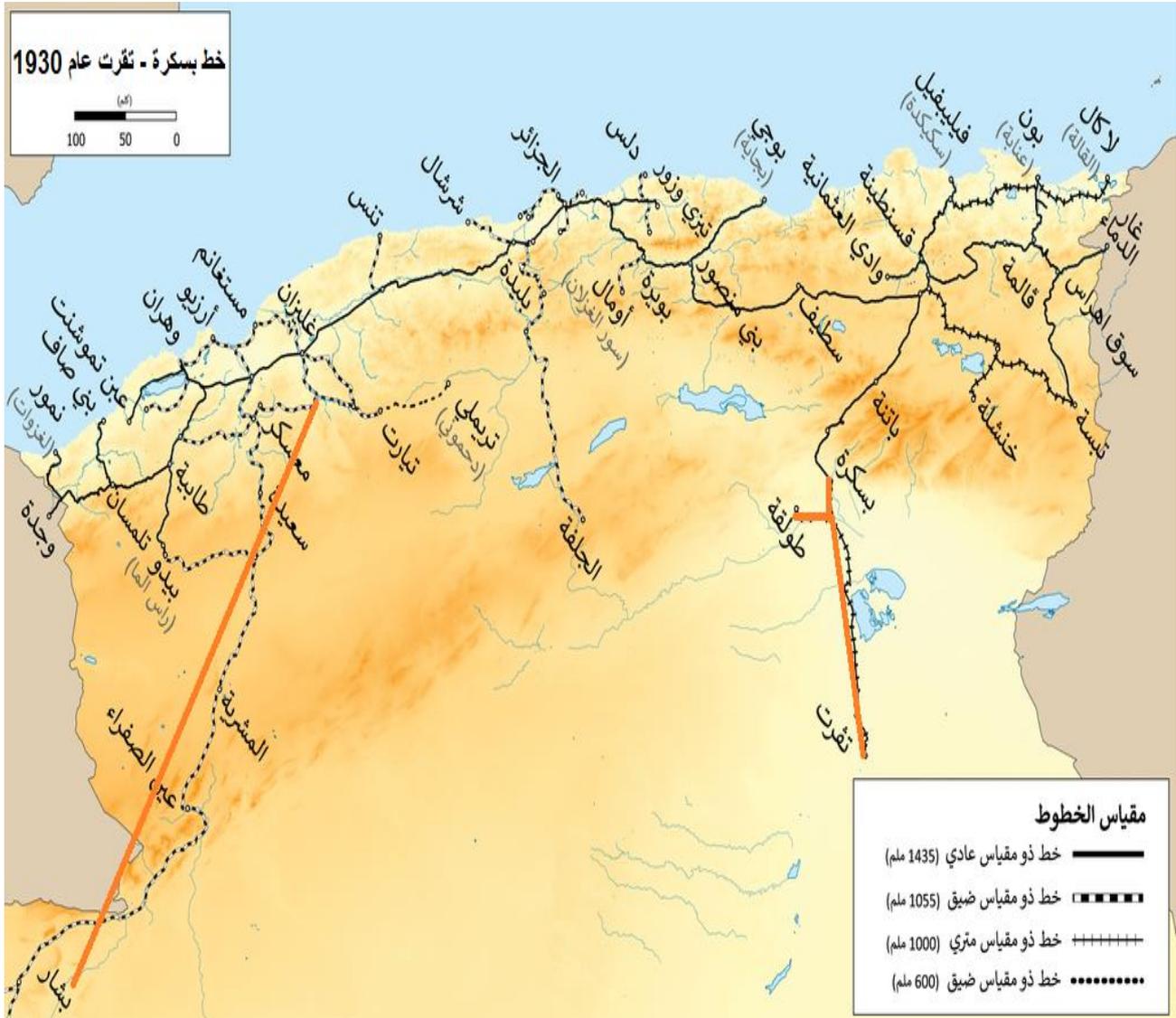
<sup>1</sup> موقع الموسوعة الحرة (ويكيبيديا)، تاريخ\_السكك الحديدية\_الجزائرية/https://ar.wikipedia.org/wiki/، 2024/06/13، 18:30

الملحق 08: امتداد السكة الحديدية نحو الصحراء الجزائرية أواخر القرن 19م.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> عميرواي احميدة وآخرون، المرجع السابق، ص 158.

الملحق 09: شبكة السكك الحديدية الجزائرية - خط بسكرة - تقرت.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> موقع الموسوعة الحرة (ويكيبيديا)، تاريخ\_السكك الحديدية\_الجزائرية، [https://ar.wikipedia.org/wiki/السكك\\_الحديدية\\_الجزائرية](https://ar.wikipedia.org/wiki/السكك_الحديدية_الجزائرية)، 2024/06/13، 18:30

# قائمة المصادر والمراجع

الكتب بالعربية:

1. مياسي ابراهيم، توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري (1881-1912)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996.
2. المدني احمد توفيق، جغرافية القطر الجزائري، للناشئة الإسلامية، الجزائر، د.س، 1968.
3. المدني احمد توفيق، هذه الجزائر، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1956.
4. العربي اسماعيل، الصحراء الجزائرية وشواطئها، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983.
5. الزبيري محمد العربي، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، سلسلة الدراسات الكبرى، 1972، الجزائر.
6. جوان غيليسبي، الجزائر الثائرة، ترجمة: خيري حماد ، ط1، دار الطليعة ، بيروت ، 1961 .
7. حليمي عبد القادر، الجزائر طبيعية ، بشرية، إقتصادية، مطبعة الإنشاء، دمشق، 1968 .
8. عميراي احميده وآخرون، السياسة الفرنسية في الصحراء الجزائرية (1844-1916)، دار الهدى، الجزائر، 2009.

المقالات:

1. شترة خير الدين، المبادلات التجارية بين إقليم توات وحواضر المغرب الإسلامي، قسم التاريخ، جامعة أدرار.

2. خامس سامية، أزمة تمرير الأنبوب النفطي ايجلي وتطوراتها خلال الثورة التحريرية الجزائرية، المرطز الوطني للدراسات و البحث في الحركة الوطنية و ثورة أول نوفمبر 1954م-الابيار-، العدد 08، الجزائر، 2017 .
3. جعفري امحمد، طرق القوافل التجارية العابرة عين صالح خلال القرن التاسع عشر من خلال كتابات الرحالة والمستكشفين، مجلة عصور الجديدة، مج 10 ، ع1، 2020.
4. بوسليم صالح ، تجارة القوافل بين الجزائر وإفريقيا جنوب الصحراء في العهد العثماني ودورها الحضاري، مجلة روافد للبحوث والدراسات، ع 2، جامعة غرداية 2017.
5. مرين إبراهيم ، سياسة الاعتقال في الجنوب الوهراني، 1939م-1956م ، معتقل جنين بورزق (العين الصفراء) أنموذجا،
6. مساعد أسامة، الأوضاع الإقتصادية العامة للجزائر في ظل الإدارة الفرنسية (1830 - 1962) ومحاولات البحث عن النفط قبل الاستقلال، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية ، مج4، ع3، جامعة بابل - مركز بابل للدراسات الحضارية والتاريخية.
7. مبخوت بودواية، الإهتمام الفرنسي بالجنوب الغربي الجزائري و ظروف احتلاله ، المجلة المغاربية للدراسات التاريخية والاجتماعية، ع1، قسم التاريخ ، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، دس.
8. ولد النبية كريم، مسألة البترول والثورة الجزائرية ، قسم التاريخ، جامعة الجليلي ليايس - سيدي بلعباس ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، 2005.
9. ميوش أحمد، التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري وردود فعل سكان الهقار 1916، مجلة المصادر، العدد11، جامعة الجزائر، الجزائر.
10. عطلاوي عبد الرزاق، الصحراء الشرقية والسياسة الاستعمارية الفرنسية- قراءة في تاريخية الاحتلال-(1850 إلى 1875)، المجلة الجزائرية للبحوث والدراسات التاريخية، المجلد02، العدد04، جامعة سيدي بلعباس، 2016 .

الرسائل الجامعية:

1. خالد مريم، شبكة المواصلات البرية والبحرية الفرنسية، في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاحتلال 1830-1914 م، مذكرة تخ ماستر،-قطب شتمة-، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016/2017 .
2. شافو رضوان، الجنوب الشرقي الجزائري خلال العهد الاستعماري -ورقلة أنموذجاً- 1844-1962 م. أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 2 بوزريعة، 2011/2012 .
3. مرجاني عبد القادر، السياسة الفرنسية ودور المستكشفين في التوغل في الجنوب الجزائري خلال القرن 19م، أطروحة دكتوراه، جامعة الجيلالي ليابس، سيدي بلعباس 2019/2020 .
4. بن صوشة فوزية، المشاريع الاقتصادية التوسعية الفرنسية الكبرى في الصحراء الجزائرية في النصف الثاني من القرن 19م، مذكرة ماستر، جامعة محمد بوضياف-المسيلة، 2015/2016 .
5. بلعيد فايزة، ثورة أولاد سيدي الشيخ في الجنوب الوهراني 1864-1881م، رسالة ماجستير، جامعة أحمد راية - أدرار، 2018/2019.
6. ملاوي نوره، المشاريع الإصلاحية الفرنسية في الصحراء الجزائرية خلال القرن 19م (مشروع البحر الصحراوي الداخلي 1874 نموذجاً)، مذكرة ماستر، جامعة 08 ماي 1945- قالمة، 2019/2020 .
7. عباسي فتيحة، الإدارة الاستعمارية الفرنسية في الجنوب الجزائري في الفترة ما بين 1870-1947، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر- بسكرة، 2015/2016 .
8. محمدي أم كلثوم، السياسة الفرنسية ازاء الصحراء الجزائرية (1954-1962)، مذكرة ماستر، جامعة الدكتور مولاي الطاهر - سعيده، 2012/2013 .

9. مايدي آسيا، قضية فصل الصحراء عن الشمال (1958-1962)، مذكرة ماستر، جامعة زيان عاشور-الجلفه-، 2011.
10. عايدي خالدية، الرحلات الاستكشافية ودورها في التوسع الفرنسي في الجنوب الجزائري خلال القرن 19 م، مذكرة ماستر، جامعة ابن خلدون- تيارت، 2014.
11. رابحي فضيلة، التجارب النووية في الصحراء الجزائرية 1960 1966 وانعكاساتها، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر - بسكرة، 2013/2012 .
12. حساني عثمان، "البيئة الاجتماعية والاقتصادية للصحراء" تقارير الأجانب من خلال القرنين 18 و19، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2008/2007 .
13. رواحنة عبد الحكيم، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1870 - 1930م، رسالة ماجستير، قسم العلوم الإنسانية، جامعة الحاج لخضر - باتنة، 2014/2013 .
14. غنابزية علي، مجتمع وادي سوف من الاحتلال الفرنسي إلى بداية الثورة التحريرية 1882 - 1954، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2009/ 2008.
15. شريفي داود، التوسع الاستعماري الفرنسي في الجنوب الجزائري (1844-1912) ، مذكرة ماجستير، جامعة الحاج لخضر - باتنة - 2015 - 2016.
16. بلخضر نفيسة، مدينة ورقلة ودورها في تجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر ميلادي، رسالة ماجستير، جامعة غرداية 2015 - 2016 .
17. طعبة حورية، السياسة الاقتصادية الاستعمارية الفرنسية في عمالة قسنطينة ( 1870 - 1954) ، أطروحة دكتوراه، جامعة أحمد دراية - أدرار، 2020/2019 .
18. قلي أشواق، استراتيجية التوسع الفرنسي في الجزائر 1830-1900م ، مذكرة ماستر، قسم التاريخ، جامعة 8 ماي 1945- قالمة، 2023/2022 .

19. قسوم كلثوم، السياسة الاستعمارية الفرنسية بالجنوب الشرقي الجزائري منطقة وادي ريغ أنموذجا - 1844 - 1847م، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر - بسكرة - 2015/2014.

20. زدوري ليندة، الأوضاع الاقتصادية في الجزائر (1954 - 1962)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص تاريخ المغرب العربي المعاصر، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، 2021-2022.

21. بن يحي فاطمة الزهراء، الرحلات الإستكشافية الفرنسية ودورها في احتلال الصحراء الجزائرية خلال القرن 19م "رحلة جيرهارد رولفس نموذجا"، مذكرة ماستر، جامعة أحمد دراية - أدرار - ، 2020/2019 .

22. بختاوي خديجة، التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران، ( 1870 - 1939) أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، 2011/2012.  
الكتب بالفرنسية:

1. Duliref Jean, les pluies aux Sahara Centrale ; Extrait des travaux du l'institut de recherches Sahariennes, Alger, Tome 4, 1947.
2. Felix Jacquot, Expédition du Generale Carvaignac dans le Sahara Algerien en Avril et Mai 1847, Guide et j.Baudry, Libraire éditeur, Paris, 1849.
3. Eugène Daumas, Le Sahara Algérien, Etudes Géographiques, statistiques et Historiques sur la région au sud des établissements français en Algérie, Dubos frère, Rue Bab\_Azoun, 1845.
4. Eugène Daumas, Le Sahara Algérien.
5. Bernard Mourice, Antoine, Les chemins de fer Algerien, Alger, 1913.

# فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

أ	.....	مقدمة
6	.....	الفصل التمهيدي: أهمية الصحراء الجزائرية
7	.....	المبحث الأول: الخصائص الجغرافية للصحراء الجزائرية
7	.....	1- الموقع الجغرافي
8	.....	2- التضاريس
9	.....	3- المناخ
11	.....	4- الأودية والموارد المائية
13	.....	5- الغطاء النباتي
14	.....	6- السكان
18	.....	المبحث الثاني: الاهتمام الفرنسي بالصحراء والبعثات الاستكشافية
18	.....	1- البعثات الاستكشافية الفرنسية الأولى
20	.....	2- البعثات الاستكشافية للضباط الفرنسيين
27	.....	المبحث الثالث: التوسع الفرنسي في الصحراء الجزائرية ومقاومته
28	.....	1- احتلال الزعاطشة
30	.....	2- احتلال منطقة الأغواط
32	.....	3- احتلال واد سوف
33	.....	4- احتلال تقرت
34	.....	5- احتلال منطقة الهقار
35	.....	6- احتلال عين صالح وقورارة وتوات
36	.....	7- اخضاع منطقة الساورة

40	..... الفصل الأول: شبكة النقل الفرنسية في الجنوب الغربي
41	..... المبحث الأول: الطرق البرية
47	..... المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية
55	..... الفصل الثاني: شبكة النقل الفرنسية في الجنوب الشرقي
56	..... المبحث الأول: الطرق البرية
61	- إنشاء مصلحة للسيارات العسكرية .....
62	- إنشاء قطاع البريد والاتصالات .....
63	..... المبحث الثاني: شبكة السكك الحديدية
65	1- مشروع السكة الحديدية وادي سوف وبسكرة .....
66	2- مشروع السكة الحديدية بوادي ريغ .....
67	..... المبحث الثالث: شبكة الأنابيب
67	1- محاولات التنقيب الفرنسية عن النفط في الجزائر .....
68	2- أولى الإكتشافات النفطية في الجزائر .....
70	3- استغلال النفط .....
71	4- الامتيازات النفطية للشركات البترولية العالمية .....
72	5- فرنسا وتصدير النفط الجزائري .....
73	6- مساعي إبرام اتفاقية تصدير البترول الجزائري عبر أنبوب «إيجلي» .....
78	..... الخاتمة
80	..... الملاحق
90	..... قائمة المصادر والمراجع

ملخص البحث:

تتبعي للمنهج التاريخي خلصت في بحثي هذا إلى أن الصحراء الجزائرية كانت تعتبر منطقة غنية بخيراتها المتعددة لا تضاهيها أي منطقة على الخارطة الافريقية، مما أسال لعاب فرنسا للاستحواذ عليها ونهب خيراتها من خلال ربطها بشبكة النقل ليسهل استغلالها، وتحقق السرعة في الهيمنة عليها، وبسط نفوذها على المنطقة أكثر، لتفتح بذلك افاقا جديدة على العالم الافريقي من جهة ولتبقى محافظة على مكانتها الدولية بين الدول الاوروبية، فصحاء الجزائر كانت بوابة افريقيا ولا تزال.

الكلمات المفتاحية، صحراء الجزائر، شبكة النقل، الهيمنة.

### Research Summary

Following the historical approach, I concluded in my research that the Algerian Sahara was considered a region rich in its many resources, unparalleled by any region on the African map, which made France eager to seize it and plunder its resources by linking it to the transportation network to facilitate its exploitation, achieve speed in dominating it, and extend its influence over... The region is more, thus opening new horizons to the African world on the one hand and to maintain its international status among European countries, as the Algerian desert was the gateway to Africa and still is.

**Keywords: Algerian desert. Transportation network. Dominance.**



بسكرة في: 19 جوان 2024

الاسم واللقب الأستاذ المشرف : فاتح حاجي  
الرتبة : أستاذ محاضر "ب"  
المؤسسة الأصلية : جامعة بسكرة

## الموضوع: الإذن بالإيداع

أنا الممضي أسفله الأستاذ: فاتح حاجي وبصفتي مشرفا على مذكرة الماستر للطالبة:

- جميلة عايشي

في تخصص: تاريخ الوطن العربي المعاصر

والموسومة بـ : تطور شبكة النقل في الصحراء الجزائرية خلال فترة الاحتلال الفرنسي

والمسجل بقسم العلوم الإنسانية، شعبة التاريخ، أقر بأن المذكرة قد استوفت مقتضيات البحث العلمي من حيث الشكل والمضمون، ومن ثمة أعطي الإذن بإيداعها.

إمضاء المشرف

تصريح شرفي بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لانجاز بحث:

أنا الممضي أسفله،

- الطالب (ة): جميلة عابيشي.. الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 2.08.46.74.19

والصادرة بتاريخ: 2022/11/03 ... عن دائرة: تلكوت

- الطالب (ة): ..... الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: .....

والصادرة بتاريخ: ..... عن دائرة: .....

المسجل (ين) بكلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية: قسم: العلوم الإنسانية. الشعبة: التاريخ.

التخصص: ..... تاريخ الوطن العربي المعاصر

والمكلف (ة) بانجاز أعمال بحث (مذكرة ماستر ، الموسومة ب: ..

..... تطور شبكة النقل في الصحراء الجزائرية خلال  
..... فترة الاحتلال الفرنسي

أصرح بشرفي (نا) أنني (نا) التزمت (نا) بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة  
الأكاديمية المطلوبة في انجاز البحث المذكور أعلاه

التاريخ: 2024 /06/19

توقيع المعني (ة):

ع