



مشروع سكة الحديد العابرة للصحراء

Trans-Saharan Railway Project

د. جفال عمر¹ . د. جعيرن معمر²¹ جامعة عمار ثليجي الاغواط (الجزائر) djefalomar@gmail.com² جامعة عمار ثليجي الاغواط (الجزائر) hajmomo@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2021/12/11 تاريخ القبول: 2021/12/21

Abstract

the Mediterranean Niger railway project appeared in 1875 as an idea but without being able to realize it. Whenever obstacles were overcome, other obstacles appeared and the situation continued until the outbreak of World War II. Work started there at a sustained pace, but quickly slowed down and then came to a complete stop after having covered only 275 km out of 2,754 km. the intervention dealing with the history of this project, trying to shed light on the reasons for France's interest in him and the problems that she encountered, and the role of the Spanish

refugees in its realization and the scourge to which they were exposed in order to This and finally the fate of the line

Keywords: Railway; Mediterranean -Niger; Colomb-Bechar, Transsaharien

الملخص:

من المشاريع التي حلمت فرنسا بإنجازها بمستعمراتها الإفريقية مشروع سكة حديد البحر الأبيض المتوسط النيجر ، المشروع ظهر سنة 1875 كفكرة ثم تبنته الحكومة الفرنسية ، لكن دون التمكن من إنجازه ، فكان كلما ذلت عقبات إلا وظهرت عقبات أخرى واستمر الوضع هكذا إلى غاية اندلاع الحرب العالمية الثانية حيث انطلقت الأعمال به بوتيرة سريعة لكن سرعان ما تباطأت ثم توقفت نهائيا بعد إنجاز 275 كم فقط من أصل المداخلة تتناول تاريخ هذا المشروع ، محاولين تسلط الضوء على الأسباب الكامنة وراء اهتمام فرنسا به والمشاكل التي اعترضته ، ودور اللاجئين الإسبان في إنجازه والولايات التي تعرضوا لها في سبيل ذلك وأخيرا المصير الذي آل إليه الخط

كلمات مفتاحية: سكة حديدية ، السكة العابرة للصحراء ، خط البحر الأبيض

النيجر ، كولومب بشار.

1. مقدمة:

شهد النصف الثاني للقرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين تنافس الدول الكبرى في إنجاز مشاريع للسكة الحديدية بإفريقيا بنية ربط مناطق نفوذها، فظهرت عدة مشاريع منها المشروع البريطاني الذي يربط الإسكندرية في مصر بكاب تاون في جنوب إفريقيا، والمشروع الإيطالي المتمثل بمد سكة حديدية تربط



مدينة طرابلس الليبية بميناء غينيا مروراً بكلّ من التشاد والكاميرون، ومشروع ألمانيا الذي يربط الكاميرون بكاب تاون في جنوب أفريقيا. دخلت فرنسا المنافسة سنة 1879 بطرح مشروع لسكّة حديدية عابرة للصحراء تربط الجزائر العاصمة بالنيجر. عبر هذه المداخلة سنحاول الإجابة على إشكالية أهميّة خطّ السكّة الحديدية العابر للصحراء في خدمة المصالح الاستعمارية الفرنسية وللإجابة على هذه الإشكالية وضعنا خطة مُكوّنة من العناصر التالية

- تعريف مشروع السكّة الحديدية "البحر الأبيض المتوسط النيجر".
- ظروف ظهور المشروع.
- الأسباب الحقيقية الداعية لإنجاز المشروع.
- مراحل إنجاز المشروع.
- مصير المشروع..

2. تعريف مشروع السكّة الحديدية "البحر الأبيض المتوسط . النيجر":

قدّمت الجريدة الرّسمية الفرنسيّة بطاقة تقنيّة لمشروع السكّة الحديدية "البحر الأبيض المتوسط . النيجر" و كان فيها ما يلي: السكّة الحديدية "البحر الأبيض المتوسط . النيجر" هو خطّ يربط البحر الأبيض المتوسط بحوض النيجر على امتداد 3535 كلم، يربط ميناء الغزوات بمدينة نيامي بالنيجر¹، يجدر التنبيه إلى أنّ هذا التعريف لا ينطبق على المشروع منذ تبنيّه رسمياً من طرف الإدارة الفرنسيّة سنة 1878، بل على مرحلته الأخيرة فقط أي سنة 1939 وهي مرحلة بدأ إنجازها،

فتسمية المشروع و المسارات على الأرض التي سيأخذها كانت مختلفة عن بعضها البعض ولم تأخذ صفتها المذكورة سوى سنة 1939، التسمية الأولى للمشروع أطلقها المهندس "ألبار دييونشال (Alpert duponchel) " سنة 1878 باسم مشروع "سكة حديدية عابرة لقاوة إفريقيا" ثم تغير الاسم على يد وزير الأشغال العمومية فريسنس(Freycinet)" إلى سكة الحديد العابرة²، قبل أن يصدر قانون 23 مارس 1941 الذي أعطي الاسم المتداول وقتها مشروع "سكة الحديد البحر الأبيض المتوسط. النيجر".

لم يكن المشروع باختلاف أسماءه منذ ظهوره كفكرة سنة 1875 إلى غاية انطلاق الأشغال الفعلية به سنة1939، مسار محدد من حيث الانطلاق والطول بل كانت هنالك ثلاث مسارات المسار الشرقي ينطلق من عنابة، ومسار الوسط ينطلق من الجزائر، ومسار الغرب ينطلق من غليزان، وتتجه المسارات الثلاثة نحو منطقة عين تاسيت (إقليم غاو) بالمالي أين يتفرع لفرعين واحد نحو سيغو بالمالي، والآخر نحو ميامي بالنيجر، ولم يتم الاتفاق حول المسار الأنسب سوى سنة 1930 حيث تم الاتفاق على المسار الغربي الذي يمر عبر المنطقة الغربية للصحراء الجزائرية، كما سيأتي تفصيله، بمسافة إجمالية تبلغ 3535 كلم.

3.أسباب إنجاز المشروع :

منذ تبني الحكومة الفرنسية لمشروع السكة الحديدية العابرة للصحراء سنة 1878 إلى غاية انطلاق الأعمال به سنة 1940، تشابهت الأسباب الداعية لإنجازه، لكن يمكن تقسيمها حسب أهميتها إلى أسباب عسكرية واقتصادية وأخرى قومية.

1.3 الأسباب العسكرية :



كانت الطبقة العسكرية الفرنسية المؤيدة الحقيقية للمشروع واستماتت في الدفاع عنه منذ ظهوره إلى غاية البدء في إنجازه، وقد أوضح السيناتور "كاميل فالو (camille vallaux)" ذلك في تدخّل له أمام البرلمان الفرنسي سنة 1928، بالقول أنّ الطبقة العسكرية الفرنسية هي المؤيدة الحقيقية للمشروع لأغراض عسكرية، وهي تحاول التخفي بإبراز الأهمية الاقتصادية للمشروع .

كان هناك شبه اتفاق بين الخبراء العسكريين الفرنسيين حول أهمية المشروع في المجال العسكري، ففي حالة إنجازه سيُمكن نقل المجتدين الأفارقة السود بسرعة نحو البحر الأبيض المتوسط، سواء للقضاء على أي تمرد محتمل في شمال إفريقيا، أو للدفاع عن فرنسا في حال نشوب حرب في أوروبا (Camille, 1998, p. 389)³، ويؤكد ذلك المؤرخ "دوس روجار (doucet roger)" بالقول أنّ المشروع يسهّل بدرجة كبيرة جلب المجتدين السود من شعب موسي⁴ بالسودان الذي يعتبر الأكثر عددًا في إفريقيا والأنسب للتجنيد، سيجعل الجزائر تحت الحراسة الدائمة من أيّ تمرد داخلي، كما يسرّع إحضار الفيلق التاسع عشر أو جزء منه إلى فرنسا في حال وجود حرب بأوروبا⁵. ويذهب الجنرال "فيلبارت (philebert)" في نفس الاتجاه مع التأكيد بأن "الجزائر عبارة عن قاعدة عمليات كبرى في بناء الإمبراطورية الفرنسية سواءً على البحر الأبيض المتوسط أو في التوغّل في الصحراء وكل هذا يحتاج إلى نقل الجنود بسرعة، وذلك لا يكون سوى بالسكة الحديدية، حيث أنّ خطّ سكة الحديد العابر للصحراء سيمكّن قواتنا من التحرك السريع، وسيجعل

سكان الصحراء في خوف من القوّات الفرنسيّة، وستكون المؤسّسات التجاريّة الفرنسيّة محميّة، كما ستحظى المعاهدات المبرمة مع ممالك السّودان بالتنفيذ ولن تصبح حبرا على ورق.⁶

2.3 الأسباب الاقتصادية :

رأى الكثير من مناصري مشروع السّكة الحديدية أنّه في حالة إنجازه سيحقّق عدّة فوائد اقتصادية لفرنسا، ففي سنة 1904، دعا الاقتصاديّ الفرنسيّ "بوليغول بوليو (Paul Leroy-Baulieu)" إلى ضرورة تنفيذ المشروع على أرض الواقع للاستفادة من المناطق الغنيّة بالمواد المعدنية والزراعية بها خاصّة، إذا رافق المشروع استخراج المياه الجوفية فإنّ ذلك سيجعل الصحراء بعد بضع سنين تغدّي ملايين البشر.⁷ بما أنّه لا يمكننا ذكر جميع آراء المختصّين حول أهميّة المشروع لهذا رأينا تلخيصها في النقاط التالية :

- زيادة الازدهار الاقتصاديّ للعديد من المناطق، داخل الصحراء وبلاد السودان ويمكنّ فرنسا من تطوير حقول القطن في النيجر مما يضمن استقلالها عن البريطانيين.⁸
- المشروع يضع الجزائر وأوربا في اتّصال سريع مع أغنى و أكثر المناطق اكتظاظاً بالسّكان في القارة الأفريقيّة، مثل السّودان والكونغو.⁹
- رأت الشّركات الصناعيّة الفرنسيّة الكبرى خاصّة شركات التّعدين التي شهد إنتاجها تضاعفاً بعد الحرب العالميّة الأولى، أنّه في حالة البدء في إنجاز المشروع سيوفّر لها ذلك سوقاً للعمل مدّة طويلة ويبعد عنها شبح الكساد.



- رأّت مجموعات صناعيّة فرنسيّة أخرى مثل المنسوجات، أنّ المشروع يفتح لها أسواق إفريقيّة جديدة داخل العمق الإفريقيّ، ويمكنّها من استغلال حقول القطن بالنيجر
- كان كولون الجزائر المنتجين للنبيد يحلمون باكتساح السوق السّودانية بخمور متيّجة¹⁰.

رغم هذه الفوائد المتعدّدة فإن الكثير من الخبراء الاقتصاديّين والسياسيّين في فرنسا قلّلوا من هذه الأهميّة مبينين أن المردود الاقتصادي للخط لن يمكن من تغطية الغلاف المالي المرصود لاستغلاله والمقدر بـ600 ألف فرنك فرنسي لكل 1 كلم، ورأوا أنّ الاستثمار في مدّ طريق معبّد أجدى إقتصاديّاً، وذهب آخرون منهم للقول أنّ توفير الغلاف المالي المرصود للمشروع، سيضطرّ فرنسا لإعادة جدولة ديونها الدّاخليّة والخارجيّة.¹¹

3.3 الأسباب القومية :

رأّت عدة وجوه فرنسية مثقفة منهم ماطر ديفالون (Maître-Devallon) أن مشروع السكة سيزيد من هيبة فرنسا ومكانتها لدى مستعمراتها، "ستكون جديرة بأن ينظر إليها أطفالها الملونون على أنّها البلد الأم حقّاً".¹² . وحدث في عام 1912 حين كان الضابط الفرنسي نيجر (Nieger) في رحلة استكشافية لمسار خط السكة الحديدية بالهقار أن التقى بالمبشر بشارل دي فوكو، فأبدى هذا الأخير سعادته

بالمشروع إذ حسب رأيه سيمكن ذلك من إيصال الحضارة الفرنسية للمتوحشين
فالمتوحش لا يمكن أن يتنصر إلا إذا تحضر¹³

4.مراحل إنجاز المشروع :

تسهيلاً للإحاطة حول تطورات ومراحل إنجاز مشروع خط السكّة الحديدية
العابرة للصحراء ارتأينا تقسيمه إلى ثلاث محطات رئيسية مرّ بها وهي:

1.4 مرحلة الكشوفات والمشاريع (1875-1899):

أدى استيلاء فرنسا النهائي على نهر السينغال ونجاح "بولنيك" بتاريخ 26
نوفمبر 1862 في عقد معاهدة غدامس بين الحاكم العام للجزائر "أمابل
بيليسير (Amable Pélissier)" وتوارق آجزر، تعهد فيها التوارق بحماية التجارة
والرعايا الفرنسيين مقابل سماح الحكومة الفرنسية لهم بالتجارة والتنقل في المناطق
التابعة لها¹⁴، أدى كل ذلك إلى محاولة من مهندس فرنسي يدعى "أدلف ديبونشال
(Adolphe Duponchel)" يعمل في الأشغال العمومية إلى التفكير في مد سكة
حديد تربط الجزائر بالسينغال عبر الصحراء. ولتجسيد مشروعه حاول القيام
برحلة استكشافية للصحراء الجزائرية إلا أنه لم يستطع تجاوز منطقة الأغواط
فعاد إلى الجزائر العاصمة وكتب سنة 1875 كتيباً بعنوان طريق سكة الحديد
إفريقيا الوسطى أشار فيه إلى إمكانية إنجاز الخط الذي يمتد من خميس مليانة إلى
تمبكتو عبر منطقة المنيعة، وفي تمبكتو يتفرع إلى فرعين، أحدهما يمتد إلى السنغال
والآخر إلى تشاد. بمسافة 2400 كلم¹⁵.

جذبت فكرة المشروع وزير الأشغال العمومية "شارل دوفريسنات (Charles de
Freycinet)" وكان من المتحمسين للتوسع في مد السكك الحديدية عبر
المستعمرات الفرنسية، فكثيراً ما كان يردّد "من خلال السكة الحديدية، ستنتشر



الحضارة عبر الإمبراطورية الفرنسيّة وتستقرُّ أكثر من غيرها¹⁶. "وعلى أساس ذلك قام في جويلية 1879 بإصدار مرسوم تأسيس الهيئة العليا للطريق العابر للصحراء¹⁷، كان من بين أعضائها "ديبونشال (Duponchel)"، "فلاتر (Flatters)" و"فردينان ديليسابس (Ferdinand de Lesseps)"¹⁸.

في ديسمبر 1879، حصل على موافقة البرلمان الفرنسي لتمويل أربع بعثات للنظر في مشروع ديبونشال وتحديد المسار الملائم لخطّ السكّة الحديدية، هل يكون مسار الجزائر الأغواط المنيعية؟ أم مسار بسكرة ورقلة الهقار؟ وتشكّلت البعثات على النحو التالي:

- بعثة "جيستين بويان (Justin Pouyanne)": مسؤولة عن استكشاف الطريق المقترح الرابط بين وهران والنيجر، لم تستطع البعثة تجاوز عين الصفراء بسبب ثورة أولاد سيدي الشيخ¹⁹.

- بعثة "سوليليه (Soleillet)" للوصول إلى شمال السنغال، وهي المهمة الأصعب كون المنطقة لم تكن تحت النفوذ الفرنسي بعد.

- بعثة المهندس في الأشغال العمومية "أوقيست كروسيه (Auguste Choisy)" مسؤولة عن دراسة خطّي المنيعية - بسكرة. ورقلة.

- بعثة الضابط "فلاتر (Flatters)": مهمته انتهت بمقتله مع أعضاء البعثة من طرف الطوارق، مما أدى إلى توقّف المشروع لمدة 20 سنة، وعلى إثر ذلك حلّت

اللجنة العليا للخطّ العابر للصحراء في عام 1884

انتهت هذه الفترة بكم هائل من الدراسات الطبوغرافية المتنوعة، كما حُدِّدت المسارات التقريبية الثلاث التي يمكن للخط اعتمادها، وهي الخط الشرقي وينطلق من سكيكدة، وخط الوسط وينطلق من خميس مليانة شرق الجزائر العاصمة، وخط غربي هو خط الغزوات كما تبينه الخريطة رقم 1 كما انتهت هذه الفترة بصدور كم هائل من المعلومات الجغرافية والطوبوغرافية عن الصحراء الجزائرية كان من أهمها الدراسات أصدرها "شوزي أوقيس" بعد أن أصبح وزيراً للأشغال العمومية بعنوان "سكة الحديد العابرة للصحراء: وثائق تتعلق بالمهمة الموجهة إلى جنوب الجزائر"²⁰.

2.4 مرحلة الاضطراب والتردد 1940-1900 :

حققت فرنسا توسعاً كبيراً في الصحراء الجزائرية، حيث تم احتلال عين صالح عام 1899، وأصبحت واحات تيديكلت والكورارة وتوات ووادي الساوره بيد فرنسا. في بداية القرن العشرين، تمكنت فرنسا من فرض هيمنتها على الصحراء الجزائرية، ففي سنة 1902 استطاع الملازم "كوتينست (Cottenest)" هزيمة الطوارق في معركة تيت، وفتح ذلك من جديد باب الزحلات الاستكشافية نحو الجنوب دون الخشية من الطوارق، وفي عام 1912 قاد الضابط "نيجر (Nieger)" فريقاً من عشرة أفراد في مهمة للتعرف ميدانياً على مسار خط سكة الحديد العابرة للصحراء بين عين (صالح) والتشاد، وفرع الهقار ببني عباس، لرسم خرائط للمناطق وتحديد المسارات الممكنة لممر السكة الحديدية²¹. وقد أعادت الدراسات التي قام بها بنجاح بعث اهتمام دوائر القرار بفرنسا من جديد بمشروع السكة الحديدية لكن اندلاع الحرب العالمية الأولى صرف الأنظار عنه مرة أخرى²².



بعد الحرب العالمية الأولى، استُعملت الطائرة والسيارات للتأكد من الخرائط والمسارات الموضوعية سابقا، فما بين 1922 و1923 انطلقت رحلتين بالسيارات من بشّار نحو النيجر، وفي 1924 مؤّلت الشركة العابرة للصحراء والمؤسّسة من طرف "قاستون قرادي (Gaston Gradis)" رحلة جديدة مكونة من طائرة من نوع (-) (Delage Nieuport) وأربعة سيارات سيتروان المزنجرة (autochenilles)، كذلك انطلقت ثلاث رحلات سنة 1926 من قسنطينة والجزائر ووهران²³. وأكّدت جميع هذه الرحلات صحّة المسارات والحسابات التي وضعها المهندسون لمشروع السكّة مما شجّع على عودة الاهتمام به.

في 5 أفريل 1927، نجح "إدوارد دي وارن (Édouard de Warren)" عضو البرلمان الفرنسي في تمرير مشروع قانون ينصّ على الدراسة الفنيّة "النهائية" للسكّة الحديدية العابرة للصحراء، وأعطى أندريه تارديو André Tardieu وزير الأشغال العامّة الموافقة على تشكيل هيئة أبحاث السكك الحديدية العابرة للصحراء "OET"²⁴ بشرط أن يتمّ توفير التمويل من قبل كلّ من فرنسا، الجزائر، تونس، المغرب، وغرب إفريقيا الفرنسية وشبكات السكك الحديدية الرئيسيّة، بما في ذلك شبكة الألزاس واللورين²⁵. وبالفعل صدر قانون في 29 جويلية 1928 بإنشاء هيئة دراسة الخط العابر للصحراء برئاسة مهندس في الأشغال العموميّة يدعي "ماتر ديفالون (Maître-Devallon)" ونشط أعضاء الهيئة في التنقّل عبر المسارات المقترحة للخطّ لدراسة أجهادها تكلفه ووقتها، فقطعوا ما مسافته 30 ألف كلم، درسوا خلالها

مشروع سكة الحديد العابرة للصحراء

مجمّل الخرائط الموضوعة دراسة ميدانية ، وفي سنة 1930 قدّم رئيس الهيئة تقريراً مفصلاً، أشار فيه إلى أهميّة اختيار الخطّ الغربي من بين الاختيارات الثلاثة لاعتبارات اقتصادية وتقنية، كما بيّنت في التقرير الأهمية التي يكتسبها المشروع في تطوير الاقتصاد الفرنسي وحماية إمبراطوريتها الإفريقية.

اعتمدت الهيئة الطريق الغربي البالغ طوله حوالي 3535 كلم، ينطلق من ميناء الغزوات بالجزائر ويتجه نحو بوعرفة بالمغرب الأقصى ثم نحو بشار داخل الأراضي الجزائرية ومن مناك ينطلق نحو الساورة ثم واحات توات ثم رقان، وفي عين تاسيت بالمالي يتفرع إلى فرعين، واحد نحو سيغو و الآخر نحو نيامي بالنيجر،²⁶ والجدول التالي يبين بعض أهم أسباب اعتماد المسار الشرقي

الجدول رقم 01: المميزات التقنية للمسارات المقترحة لمشروع سكة الحديد

²⁷ العابرة للصحراء

المميزات	الخط الغربي	الخط الأوسط	الخط الشرقي
الانطلاق الوصول	بوعرفة عين تالي	خميس مليانة عين تاليت	بسكرة عين تاليت
المسافة الواجب إنشاؤها عبر الصحراء	1912	2550	2488
التكلفة الإجمالية (مليار فرنك)	3.187	4.185	4055
فترة الإنشاء (سنة)	8	15	10
توفر اليد العاملة	سهل	صعب	صعب
إمكانية التزود بالماء	ما بين رقان والسودان	ما بين رقان والسودان	صعب في كل أجزاء الخط



Source : Lamming Clive , Le Transsaharien: (mauvais) rêve colonial, ou chance d'une Afrique qui en avait besoin-<https://trainconsultant.com/2019/07/24/> consulte le 10/092021

ساهمت كذلك الضغوطات المجلس الأعلى للدفاع الوطني، في اختيار المسار الشرقي فحسبه أن المسار الشرقي للخطّ يستجيب لاعتبارات استراتيجية صارمة، أهمّها: قربه من مركز ثقل المناطق المراد استغلالها بإفريقيا السوداء سواء من ناحية التجنيد أو من ناحية استغلال الثروات على أراضيها بكافة أنواعها.²⁸

تجدر الإشارة أنّه كان هناك خلاف بين غرفتي التجارة لكل من الجزائر العاصمة حول من هو أولى بالخط، فكل واحدة منهما كانت تسعى لأن تكون محطة انطلاق الخط. وعلى عكس ذلك، زهدت مقاطعة وهران في الأمر بل عارضت إنشاءه هناك لأسباب واهية، وهو أنّ إكمال الخط قد يخلق احتكار الميناء الوحيد بوهران ويضر بكل الساحل وبالتوغل نحو الصحراء.²⁹

عينت شركة السكك الحديدية المسماة من باريس إلى ليون وإلى البحر الأبيض المتوسط، (PLM) لتنفيذ المشروع، لكنّها تحفّظت لعدّة اعتبارات منها أنّ إنشاء طريق للسكة الحديدية يزيد طوله عن 2000 كلم، يحتاج إلى استعدادات أقلها سنتين؛ تعمل فيها الشركة على إيجاد الحلول حول توفير العمالة وكيفية نقلها وإسكانها وأنواع الماكينات المطلوبة في المناطق الصحراوية.³⁰

أدى سقوط الحكومة و رفض تمويل المشروع من قبل وزارة المالية. بسبب الأزمة المالية التي بدأت تضرب العالم سنة 1929 إلى جانب معارضة الحزب الراديكالي الاشتراكي، إلى توقيف نشاط هيئة أبحاث السكك الحديدية العابرة للصحراء ووضع مشروع السكة في الدرج مرة أخرى

3.4 المرحلة الثالثة مرحلة الإنجاز 1940-1962

مع اقتراب اندلاع الحرب العالمية الثانية أخذت وزارة الحربية الفرنسية في الضغط على الحكومة الفرنسية لإعادة إحياء مشروع السكة والانطلاق في أعمال إنجاز الخط، حيث ألحّ المارشال "فرانشيت ديسبري" على حكومة دالادير بالبدء في إنجاز الخط على وجه السرعة، حيث قال: " يجب تنفيذه بشكل عاجل وبأسرع الطرق، وإذا لزم الأمر سيكون إنجازته تحت إشراف المهندسين العسكريين، فخطّ السكك الحديدية من البحر الأبيض المتوسط إلى النيجر يُعتبر أداة أساسية للدفاع الوطني".³¹

في أوت 1939 أعطيت إشارة بدأ العمل في إنجاز المشروع بأمر من الجنرال نوجيس (Noguès)، القائد العام لقوات شمال إفريقيا، بموافقة "دي مونزي (Monzie)" وزير الأشغال العامة، بهدف أولي هو ربط مناجم القنادسة في الجنوب الوهراني بالسكك الحديدية المغربية لتحسين نقل الفحم إلى فرنسا³²، وكان خط بوعرفة ووجدة في المغرب قد تمّ إنجازته.

انطلقت الأعمال بإشراف وزارة الدفاع الفرنسي، حيث وقرّ المديرين التنفيذيين وأشرف على الخدمات الصحية والمعدات وأجبر حوالي 2000 جمهوري إسباني على العمل بالشركة العامة العابرة للصحراء³³. لكن ما إن حلّ شهر جوان 1940 حتّى توقفت الأعمال من جديد بسبب هزيمة فرنسا في الحرب أمام ألمانيا.



بعد هدنة جوان 1940 مع ألمانيا النازية، تمّ استئناف العمل من طرف حكومة فيشي³⁴، حيث أصدرت قانونا يجيز بناء طريق عادي "متوسطي-النيجر" من بوعرفة إلى سيغو ونيامي ودعا إلى بداية العمل به بأسرع وقت. كما أنشئت هيئة لتنفيذ المشروع باسم "إدارة السكك الحديدية المتوسطة في النيجر". يقع مقرها في الجزائر العاصمة، و دائرتها الفنيّة في وجدة المغربية، بينما اختيرت كلومب بشار لتكون الورشة والمخزن الرئيسي.

دعم النازيون المشروع، حيث اعتبروه طريقة جيدة لنقل الجنود السنغاليين إلى الشمال واستغلال الكميات الهائلة من مختلف الموارد المعدنية والطبيعية (مثل الفحم).

صادف إنجاز المشروع مشكلتين أساسيتين:

أ. مشكل الفولاذ لصناعة القضبان، وتمّ التغلب عليه بالجوء إلى القضبان القديمة المسترجعة من السكك المهملّة والخارجة عن الخدمة الموجودة في المنطقة الحرّة أو الخطوط الثانوية الممكن الاستغناء عنها، ونقل حمولة قدرها 3000 طن أسبوعيا، كما ضمنت ألمانيا تزويد الخط ب 400 كيلومتر من سكك الحديد. ومكّنت عملية جلب المعدات والفنيين من فرنسا في تهريب عدد كبير من الفرنسيين نحو الجزائر، من الذين كانت حياتهم مهددة من طرف النازيين، كما تمّ نقل وسط المعدات الكثير من قطع غيار الأسلحة، مثل أجزاء آلية لبنادق الدبابات دون أن تتفطن لها لجان التفتيش.³⁵

ب. مشكل اليد العاملة

أخضع مرسوم 12 أبريل 1939 الأجانب المقيمين بفرنسا ومستعمراتها بما فيهم اللاجئين والذين هم بدون جنسية ويبلغون من العمر ما بين 20 سنة و48 سنة، إلى تقديم خدمات لفرنسا وقت السلم لمدة تساوي تلك الخاصة بالخدمة المفروضة على الفرنسيين.

على هذا الأساس تمّ تشكيل شركات العمال الأجانب (CTE)³⁶ ، وهي وحدات مشكّلة من حوالي 250 عامل لكل منها ، شكل اللاجئين الإسبان بالجزائر معظم اليد العاملة بهذه الشركات، وتمّ توظيفهم في إنشاء خط البحر الأبيض المتوسط. النيجر، وفي مناجم الفحم بالقنادسة في ظروف قاسية³⁷. وبعد مجيء حكومة فيشي وسّعت من أمر هذه الشركات وتحوّل اسمها إلى مجموعة العمال الأجانب (GTE)³⁸ ، ففي 27 سبتمبر 1940، صدر مرسوم بقانون يُلزم الأجانب الذين تتراوح أعمارهم بين 18 و55 عامًا بالعمل في معسكرات العمل إجبارياً³⁹.

استغلت هذه الشركات اللاجئين الإسبان وأضافت لهم مجموعة من الشيوعيين الفرنسيين والمنائين لحكومة فيشي، جيء بهم من فرنسا في مشروع إنجاز السكة الحديدية حيث وزعتهم على معسكرين ، معسكر كلومب بشار بالجزائر ومعسكر بوعرفة بالمغرب الأقصى.

أجبرت الشركات العمال على العمل في منطقة تشهد اختلافات حراريّة ورياح الخماسين وقلّة المياه أو قُلّ انعدامها في كثير من الحالات، إلى جانب انتشار العقارب والثعابين والعناكب⁴⁰ ، يضاف إلى ذلك قلّة الطعام ورداءته وشبه راتب بأس يقدر بـ 1.50 فرنك في اليوم.⁴¹ أدت هذه الظروف إلى انتشار الأمراض مثل



الزحار، ونوبات الملاريا، والإسهال، حيث أصابت أكثر من نصف العمال في سنة

1941.⁴²

كانت أوقات العمل تبدأ من السادسة صباحا وتنتهي على التاسعة مساءً، موزعة على النحو التالي 3-4 من ثلاث إلى أربع ساعات تذهب في التنقل لمناطق العمل ، ساعة واحدة للوجبات الغذائية وعشر ساعات في العمل. وكانت العقوبات الصارمة تطبق على العمال الراضين للعمل أو المتأففين منه العمال المشاكسين على النحو التالي:

- الحرمان من الماء والطعام.

- الحبس الانفرادي مع قصر وجبته اليومية على الخبز الجاف والماء المالح.

- حمل كيس مملوء بالحجارة الكبيرة والجري به تحت أشعة الشمس

الحارقة، مع تلقي ضربات بالعصا.

- القبر وهو عبارة عن حفرة يحفرها العامل المعاقب ثم يدخل بداخلها

طويلاً ولا يبقى بارزاً منه سوى رأسه ويترك هناك لبعض الأيام⁴³

أحد اللاجئين الإسبان يدعى "كونرادو ليزكانو (Conrado Lizcano)" كتب في

مذكراته واصفا ظروف العمل داخل معسكر كلومب بشار فقال:

"...تم إرسالنا على بعد أربع كيلومترات لإزالة الكثبان الرملية الضخمة

المتحجرة، كانت درجة الحرارة في الظل تشير إلى 40 درجة، ومع ندرة المياه التي كانت

تقدم لنا ساخنة، بدأت الأمراض في الانتشار وسط العمال مثل الزحار ونوبات

الملايين... إلخ، يتألف معسكرنا من ثلاث عشرة خيمة محاطة بالرمال والحجارة والأفاعي، العديد من الرفاق تعرّضوا للدغات العناكب الضخمة التي يسبب سمها تورم كبير وآلام شديدة.⁴⁴

في الفترة الممتدة من 1941 إلى أبريل 1942، تقدّم مسار السكك الحديدية بسرعة كبيرة، لاسيما في سهول السهوب العليا، حيث يسهل تجاوز العوائق باستثناء منحنيات الجبال التي تُهيمن على حوض نهر قير⁴⁵، وكان الطريق شبه مستقيم. على هذا تمّ تدشين خط كلومب بشار بوعرفة بتاريخ 8 ديسمبر 1941 بطول 164 كم، بحضور مفتّش النقل "جون سوي غيتلو (John Soyez rthelot)"

تبع ذلك مباشرة ربط كلومب بشار بحوض الفحم بالقنادسة، واستمرّت أعمال الحفر باتجاه عبادة⁴⁷ جنوب كولومب بشار. إلى غاية اليوم التالي لتزول الحلفاء بالجزائر يوم 8 نوفمبر 1942، حيث توقفت الأعمال وتمّ نقل جميع المعدات والعمال للعمل في أماكن أخرى خاصة في طريق أولاد رحمون - تبسة - الذي كفل معظم عمليات نقل الذخائر والوقود والجنود إلى الجبهة التونسية.

في 2 نوفمبر 1945، صدر مرسوم للحكومة المؤقتة الفرنسية يأمر بتجديد القانون الصادر في 22 مارس 1941 فاستؤنفت الأشغال من جديد، وكان من المقرر أن تنتهي الأعمال من شطر رقان في عام 1947، وغا⁴⁸ في عام 1949 ونيامي⁴⁹ في عام 1950 لكن العمل على الأرض بدأ يتباطأ إلى أن توقف⁵⁰ في عام 1948 بعد أن وصل إلى عبادة، التي ستكون المحطة النهائية، ويكون بذلك قد تمّ إنجاز 275 كم فقط⁵¹. وعند اندلاع الثورة التحريرية، قام الثوار في 21 جانفي 1956 بتخريب جزء



من خط كلومب بشار، وفي 31 ديسمبر من سنة 1962 توقّف العمل رسمياً
بالمشروع.

5. خاتمة:

جسد مشروع السكة الحديدية العابرة للصحراء الفكر الاستعماري بأشكاله
المختلفة و أدركت جهة تحرير تلك الأبعاد فقامت بشن حرب عليها حيث هاجمت
وخربت القطارات العاملة على الخطوط المنجزة منه ورغم الإجراءات العسكرية
المتخذة من طرف القوات الفرنسية فرنسا لحماية الخطوط والقطارات العاملة
عليها إلا أنها فشلت مما أدى إلى التخلي الكلي عن المشروع وما أنجز منه

قائمة المراجع:

- André Schontz , (2011). « Le transsaharien », Mémoires de l'Académie nationale de Metz 2011
- André Borgomano, « Le Méditerranée-Niger », Bulletin de l'Association Amicale Santé Navale et d'Outre-Mer (Asnom), no 128, décembre de 2014,
- Broc Numa. Les Français face à l'inconnue saharienne : géographes, explorateurs, ingénieurs (1830-1881). In : Annales de Géographie, t. 96, n°535, 1987
- Chaudeau Anne. Les réfugiés espagnols dans les camps d'internement en Afrique du Nord. In: Hommes et Migrations, n° 1158, octobre 1992.
- Clive Lamming , Le Transsaharien: (mauvais) rêve colonial, ou chance d'une Afrique qui en avait besoin-
<https://trainconsultant.com/2019/07/24>, consulte le 10/092021

- COLONIEU (Général) « Le Tracé central du chemin de fer transsaharien » Langres, France 1880.-
- Doucet Roger. Un projet de chemin de fer transafricain. In: Annales de Géographie, T21, n° 117, 1912.
- Dreyfus Armand Geneviève. La politique des pouvoirs publics français à l'égard des réfugiés espagnols, 1936-1940. In: Exils et migrations ibériques au XXe siècle, n° 7, 1999. Les politiques publiques face au problème migratoire.
- Évelyne Barbin, « Harold Tarry, un polygraphe en Algérie : météorologie, astronomie, archéologie et récréations mathématiques », Bulletin de la Sabix [En ligne], 64 | 2019, mis en ligne le 01 février 2020, p78
- Fernando Martínez López,. Les itinéraires de l'exode républicain andalous en Méditerranée (1936-1945). Cahiers de la Méditerranée, 2019
- Honoré, Maurice, Le transsaharien et la pénétration française en Afrique, Paris, Pedone.1901
- LAKROUM, Monique, Les projets français de transsaharien (XIXe - XXe siècles) : un challenge pour l'industrie, Centre de recherche sur la culture technique, Neuilly-sur-Seine (FRA) ,Culture Technique N° 19 – 1989
- Maurice HONORÉ, LE TRANSSAHARIEN, Revue des Deux Mondes (1829-1971), HUITIÈME PÉRIODE, Vol. 63, No. 3 (1er JUIN 1941)
- PHILIPPE LAYMOND Le Transsaharien : un projet colonial illusoire, PAR · PUBLIÉ 11/06/2018 · <https://dei.hypotheses.org/728> , consulté le 10/09/2021
- Zimmermann Maurice. Résultats scientifiques de la Mission dn Transafricain. In: Annales de Géographie, t. 23, N°130, 1914
- Barbin Évelyne, « Harold Tarry, un polygraphe en Algérie : météorologie, astronomie, archéologie et récréations mathématiques », Bulletin de la Sabix [En ligne], 64 | 2019, mis en ligne le 01 février 2020
- DENIS (Général Pierre), L'Armée française au Sahara, L'Harmattan, 1991



Dominique Casajus, Henri Duveyrier. Un saint-simonien au désert. (Emmanuelle Perrin). Ibis Press, 2007,

-Dominique Casajus, Henri Duveyrier. Un saint-simonien au désert. (Emmanuelle Perrin). Ibis Press, 2007,

GÉNÉRAL PHILEBERT et. GEORGES HOLLAND : la France en Afrique et le. Transsaharien, Paris, A. Challamel 1890.

-Holocaust Encyclopedia ,LES CAMPS DE TRAVAIL ET D'INTERNEMENT EN AFRIQUE DU

NORD(<https://encyclopedia.ushmm.org>), consulte le 10/09/2021

-LAKROUM, Monique, Les projets français de transsaharien (XIXe - XXe siècles) : un challenge pour l'industrie, Centre de recherche sur la culture technique, Neuilly-sur-Seine (FRA) ,Culture Technique N° 19 – 1989

M. Ayadi . LA ROUTE TRANSSAHARIENNE ,HISTORIQUE ET IMPORTANCE ÉCONOMIQUE .Journée de Conférence le 04

Mars 2021 à la salle de conférences de la SAFEX ,Alger

Marie Rafaneau , Les camps d'Afrique du Nord, 8 février 2015, <https://www.24-aout-1944.org/Les-camps-d-Afrique-du-Nord-126> , consulté le 10/09/2021

- OLIEL, Jacob. Les camps d'internement en Algérie (1941-1944) In : Les Juifs d'Algérie : Une histoire de ruptures (<http://books.openedition.org/pup/18342>>), consulte le 10/09/2021

-Peter Gaida .Les camps de Vichy en Afrique française du Nord - . Lulu.com. 2016.

- Philippe Bonnichon, Pierre Gény , Présences françaises outre-mer, XVIe-XXIe siècles: Science, religion et culture, KARTHALA Éditions, 2012

-sénat , annexe au procès verbal de la séance du 14 novembre 1961



- التمهيش

¹ -Sénat , annexe au procès verbal de la séance du 14 novembre 1961, p21

² Lamming Clive , Le Transsaharien: (mauvais) rêve colonial, ou chance d'une Afrique

qui en avait besoin-<https://trainconsultant.com/2019/07/24/> consulte le 10/092021

³ Camille- Vallaux. Le Transsaharien (B.A.G.F. n° 25, juin 1928). In: Bulletin de l'Association de géographes français, 75e année, 1998-3 (septembre). Relief, sol, eau, hommes. 75e anniversaire : florilèges géographiques, sous la direction de Jean-Pierre Lautridou. p389

⁴ - عرقية أفريقية تعيش غرب أفريقيا بكل من مالي تجو بوركينافاسو وجينا وهي الخزان البشري

للمجندين الفرنسيين

⁵ - Roger Doucet. Un projet de chemin de fer transafricain. In: Annales de Géographie, T. 21, n°117, 1912.p273

⁶ PHILEBERT - GÉNÉRAL et. HOLLAND GEORGES: la France en Afrique et le.

Transsaharien, Paris, A. Challamel 1890.pp36-37

⁷ - Évelyne Barbin, « Harold Tarry, un polygraphe en Algérie : météorologie, astronomie, archéologie et récréations mathématiques », Bulletin de la Sabix [En ligne], 64 | 2019, mis en ligne le 01 février 2020,p78

⁸ - <https://encyclopedia.ushmm.org/content/ar/article/labor-and-internment-camps-in-north-africa>, consulte le 10/092021

⁹ - Roger Doucet. Op.cit.p272

¹⁰ -Monique LAKROUM,. Les projets français de transsaharien (XIXe-XXe siècles): un challenge pour l'industrie. Culture technique, 1989.,p297

¹¹ Camille Vallaux. Op.cit. p389

- ¹² - Gaida Peter. Les camps de Vichy en Afrique française du Nord -. Lulu.com. 2016. pp42-43
- ¹³ - Dominique Casajus, Duveyrier Henri. Un saint-simonien au désert. (Emmanuelle Perrin). Ibis Press, 2007, p192
- ¹⁴ - Jacques VALETTE,. Quelques aspects nouveaux de l'expédition Flatters. Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée, 1973, vol. 15, no 1, p. 60
- ¹⁵ - Numa Broc, Les Français face à l'inconnue saharienne : géographes, explorateurs, ingénieurs (1830-1881) . In: Annales de Géographie, t. 96, n°535, 1987., p329
- ¹⁶ - Borgomano, André «Le Méditerranée-Niger», Bulletin de l'Association Amicale Santé Navale et d'Outre-Mer (Asnom), , no 128, 2014, p60
- ¹⁷ - Maurice Honoré, (1901). Le transsaharien et la pénétration française en Afrique, Paris, Pedone. pp18-20
- ¹⁸ - Casajus, Dominique , Duveyrier Henri. Un saint-simonien au désert. (Emmanuelle Perrin). Ibis Press, 2007, p192
- ¹⁹ - Bonnichon Philippe, Gény Pierre , Présences françaises outre-mer, XVIe-XXIe siècles: Science, religion et culture, KARTHALA Éditions, 2012 ,p150
- ²⁰ - Auguste, Choisy . Documents relatifs à la mission dirigée au Sud de l'Algérie. Paris : Impr. nationale, 1890
- 21- حول أهمية الدراسة التي قام بها الضابط أنظر :
- Zimmermann Maurice. Résultats scientifiques de la Mission du Transafricain. In: Annales de Géographie, t. 23, n°130, 1914 ,pp,376-397
- ²² - PHILIPPE LAYMOND ,Le Transsaharien : un projet colonial illusoire, PUBLIÉ 11/06/2018 · <https://dei.hypotheses.org/728>, consulté le 10/09/2021
- ²³ - Monique ,LAKROUM, op-cit,p301
- ²⁴ - OET: l'Organisme d'Études du Transsaharien
- ²⁵ - André Schontz, , « Le transsaharien », Mémoires de l'Académie nationale de Metz, 2011, p195
- ²⁶ - HONORÉ Maurice, op-cit, pp367-371



- ²⁷ - Clive Lamming ,op.cit.
- ²⁸ - André Schontz, op-cit, p194
- ²⁹ - COLONIEU Général, Le Tracé central du chemin de fer transsaharien
Langres: Imprimerie de E. L'Huilier. France 1880.p28
- ³⁰ -André Schontz, , op-cit .p195
- ³¹ - ibid. ,pp195-196
- ³² - Gaida Peter .op-cit .p49
- ³³ - <https://encyclopedia.ushmm.org/>.op-cit
- ³⁴ - PHILIPPE LAYMOND, Le Transsaharien: un projet colonial illusoire, · PUBLIÉ 11/06/2018 · <https://dei.hypotheses.org/728>
- ³⁵ - André Borgo Mano, op-cit,p62
- ³⁶ - CTE : Groupements de Travailleurs Étrangers
- ³⁷ - Armand Dreyfus Geneviève. La politique des pouvoirs publics français à l'égard des réfugiés espagnols, 1936-1940. In: Exils et migrations ibériques au XXe siècle, n°7, 1999.p161
- ³⁸ - GTE: Groupements de Travailleurs Étrangers Autonomes
- ³⁹ - Anne Charaudeau. Les réfugiés espagnols dans les camps d'internement en Afrique du Nord. In: Hommes et Migrations,n°1158, octobre 1992. Mémoire multiple.p26
- ⁴⁰ Marie Rafaneau , Les camps d'Afrique du Nord, (<https://www.24-aout-1944.org>) , 8 février 2015, consulté le 10/09/2021
- ⁴¹ - LÓPEZ, Fernando Martinez. Les itinéraires de l'exode républicain andalous en Méditerranée (1936-1945). Cahiers de la Méditerranée, 2019,pp10-11
- ⁴² - OLIEL, Jacob. Les camps d'internement en Algérie (1941-1944) In : Les Juifs d'Algérie : Une histoire de ruptures (<http://books.openedition.org/pup/18342>>),consulte le10/09/2021
- ⁴³ - OLIEL, Jacob. Op.cit.
- ⁴⁴ Peter Gaida ,op.cit. p45

45- وادي فير منقطة تقع عند الحدود الجزائرية المغربية داخل الحدود المغربية مقابلة لبشار

André Schontz, op.cit. ,p196-46

47- العبادلة بلدة في "ولاية" بشار الجزائرية ، على بعد 80 كم جنوب مدينة بشار في منطقة "واد غير".

48- مدينة بمالي

49- عاصمة النيجر

⁵⁰ Ibid, pp196-197

⁵¹ - M. Ayadi , LA ROUTE TRANSSAHARIENNE ,HISTORIQUE ET IMPORTANCE ECONOMIQUE ,.Journée de Conférence le 04 Mars 2021 à la salle de conférences de la SAFEX ,Alger