

دور شبكة الطرق عبر المراحل التاريخية في تعزيز تطور مدن الشرق الجزائري

حالة ولاية عنابة -

نجاء غرائي

أستاذ حاضر بمعهد تسيير التقنيات الحضرية - جامعة أم المواقى

nedjla.gherabi@univ-oeb.dz

تاريخ القبول: اليوم/الشهر/السنة

تاريخ المراجعة: اليوم/الشهر/السنة

تاريخ الإيداع: اليوم/الشهر/السنة

ملخص:

يركز تاريخ النقل على تطور البنية التحتية عبر العصور، وعلاقتها بالمجتمعات البشرية السابقة، كما يهتم بتقدير نشأة نظم النقل الحديثة، ويساعدنا التاريخ على إدراك وفهم إمكانيات نظم النقل في الوقت الراهن، وكذلك التخطيط للمستقبل.

ولتسهيل قراءة تاريخ النقل في أي مكان أو إقليم، فإننا نقسم هذا التطور إلى مراحل تاريخية متالية وتوضيح السمات المميزة لكل منها ومحاولة رسم صورة واضحة للتوزيع الجغرافي لشبكات النقل، حتى نصل إلى الصورة الحالية. مما سبق يتضح أنه يمكن الاستفادة من التاريخ وتوظيفه من منظور جغرافي، حيث يمكننا التعرف على التطورات التي طرأت على شبكات النقل في إقليم ما ومحاولة رسم صورة - أو التنبؤ - لمستقبل النقل به. وإذا قمنا بتتبع مراحل تاريخية معينة لعنابة نجد أنها اختصت ولازلت لمكانة جد رفيعة عبر مختلف هذه المراحل، وإن دراسة تاريخية مختصرة وملمة لإقليم عنابة وشبكة النقل كفيلة بأن تفسر بعض الظواهر المستترة. فكيف تبلورت شبكة طرق الولاية عبر العصور المختلفة؟

الكلمات الاستدلالية: شبكة الطرق-البنية التحتية-تاريخ النقل-ولاية عنابة.

Summary

The history of transportation focuses on the development of infrastructure throughout the ages and its relationship with previous human societies. It also seeks to explain the emergence of modern transportation systems and helps us understand and grasp the capabilities of current transportation systems, as well as plan for the future.

To facilitate the study of transportation history in any location or region, we divide this development into successive historical stages and clarify the distinctive features of each stage. We attempt to paint a clear picture of the geographical distribution of transportation networks until we reach the present situation.

From the above, it becomes clear that history can be leveraged and employed from a geographical perspective. By examining the developments that have occurred in the transportation networks of a particular region, we can attempt to sketch a clear picture—or make predictions—about its future transportation.

If we trace specific historical stages of Annaba, we find that it has specialized in and continues to hold a prominent position throughout these stages. A concise and comprehensive historical study of the Annaba region and its transportation network is capable of explaining some hidden phenomena. So, how did the road network of the province evolve across different eras?

مقدمة

كغيرها من الولايات الجزائرية تولت التغيرات المجالية على عنابة تبعاً للمراحل التاريخية التي مرت بها وأدت في كل مرة إلى تغيير ملامحها انطلاقاً من تجمع مينائي وصولاً إلى التجمع الحضري المكون من عدة بلديات. لقد تمثلت ملامح المجال المحيط بمدينة عنابة مع مطلع القرن العشرين في بعض المستثمرات الفلاحية التابعة للمعمرين، تحيط بها القرى الصغيرة مثل: سidi سالم، البوبي، الحجار، شبيطة مختار في الجنوب، بسباس، زرizer وبن مهيدى في الغرب بالإضافة إلى بعض الأوكاوخ القصديرية التي أقيمت سنة 1954، فتشكلت علاقة تكامل بين المدينة باعتبارها سوق حضرية ومجالها الريفي المحيط بها المختص في الإنتاج الفلاحي لصالح المدينة¹. فيما بعد تطورت بعض هذه القرى في فترة ما بعد الاستقلال مشكلة مراكز لمدن توابع خاصة بعد إنشاء مركب الحجار للحديد والصلب في فترة السبعينيات، نظراً لقربها من عنابة وامتلاكها القabilية الكاملة لاستقبال الفائض السكاني لها. وتم تثمين هذه المراكز عندما استقبلت تجهيزات ذات مستوى وطني (مصنع الحجار) أو مستوى إقليمي

(الجامعة، المستشفى). لقد واكب التطور العمراني، المجالي والاقتصادي لولاية عنابة تطور في البنية التحتية لشبكات الطرق، خاصة وأن المنطقة تعتبر بوابة الجزائر على حوض البحر المتوسط وكذا الحدود التونسية مما أكسبها خاصية عقدة الالقاء ونقطة التبادل سواء في العصور الماضية كالفينيقين والروماني من خلال الميناء وشبكة الطرق الرومانية، أو خلال وقتنا الحالي من حيث دور الميناء والمطار إضافة إلى الشبكة المتطرورة من الطرق والسكك الحديدية، وبهذا تكون الولاية قد اكتسبت مكانة جغرافية ومجالية هامة زيادة على أهميتها الاقتصادية، السياحية والفلاحية، ...

يعتبر قطاع النقل من القطاعات التي تساهم في التوسيع الاقتصادي والتقدم الاجتماعي من خلال توفير بيئة ملائمة للاستثمار المحلي والأجنبي ولا يتسع ذلك إلا بتوفير بنية تحتية متقدمة تتماشى ومتطلبات العصر، حيث يرتكز قطاع النقل على عناصر أساسية تتمثل في: البنية التحتية، البنية الفوقية، التنظيم، التاريخ، لهذا يتضح لنا جلياً أن تاريخ المنطقة وأهميتها عبر مراحل تاريخية معينة تتماشى وأهمية تطور تاريخ النقل بها.

أولاً: الأهمية التاريخية لولاية عنابة

1. عنابة من أكبر الحواضر الجزائرية "النواة المهيكلة لولاية"

عنابة أو بونة، تلقب بجوهرة الشرق الجزائري وعاصمة الساحل الشرقي، تعتبر مركزاً صناعياً رائداً في شرق الجزائر. فهي تحوي أكبر مصنع للحديد والصلب في إفريقيا، هي رابع كبريات المدن الجزائرية بعد العاصمة، وهران وقسنطينة ومن أبرز موانئ المتوسط وثالث ميناء جزائري من حيث الأهمية بعد ميناء العاصمة ووهران. تتمتع عنابة بموقع استراتيجي جد هام باعتبارها بوابة الشرق الجزائري نحو أوروبا عن

¹ حسانينية نقي الدين، تقييم مصادر المخاطر البيئية في الأوساط الحضرية - حالة تجمع عنابة، أطروحة دكتوراه، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والبيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2016، ص 22 نقلًا عن:

-Kebir Bahia, place et rôle des villes satellites de Sidi Amar, El Boni, et EL Hadjar dans l'organisation de l'espace Annabi, Magister en urbanisme, université Mentouri Constantine, 2002, p 14.

طريق البحر، وبوايته نحو تونس عن طريق البر. سياحيا تعتبر مدينة عنابة من أجمل المدن الجزائرية بفضل أهميتها الاقتصادية والاجتماعية حيث لعبت دوراً استثنائياً في ظاهرة الهجرة وجذب السكان منذ سبعينيات القرن الماضي. تحمل ولاية عنابة هامة باعتبارها عقدة تواصل لكل أنواع هيكل النقل (طرق، سكة حديدية، مطار، ميناء) الأمر الذي جعل منها نقطة التقاء ذات أهمية ضمن الشبكة الحضرية للشرق الجزائري مما زاد من قيمة مكانتها في التنظيم الم GALI واتساع رقعة مجال نفوذها.

2. الأهمية التاريخية لمنطقة عنابة: "بصمات تاريخية واضحة"

ظهرت أهمية المنطقة عبر مختلف الحقبات التاريخية منها:

الفترة الفينيقية حيث كان إسمها هيبون أو هيبو (Hippone ou Hippou) والتي تعني باللغة الفينيقية «ملجاً» أو «خليج»² حيث شيدوا فيها أول منطقة تجارية في القرن الحادي عشر الميلادي³ والذين جلبو إليها العلوم و المعرفة وأصبحت بذلك قطباً اقتصادياً و سياسياً و ثقافياً .⁴ إن تواجد الفينيقيين على هذه الأرضي كان سلرياً في نهاية القرن الثاني قبل الميلاد وفي القرن الثالث قبل الميلاد أصبحت هيبون جزءاً من مملكة الشمال القسنطيني، وكانت مدينة ملكية تعرف بن: هيبون ريجوس سنة 202 قبل الميلاد، وعرفت ازدهاراً كبيراً في الزراعة وخاصة القمح والكرום إضافة إلى الصيد، خلال هذه الفترة وضع أول مخطط لهيبون. ففي القرن الخامس ضمت هيبون إلى المقاطعة الجديدة المسماة إفريقيا الجديدة (Africa Nova)⁵ بعدها أصبحت مركز إشعاع ومقر ثقافي وعاصمة للمسيحية تحت أسقفية (Saint Augustin)⁶.

اما خلال الفترة الرومانية كانت ملتقى طرق مهم يخدم المحليات المتبقية مثل روسيكادا (سكيدة)، Tuniza (القالة)، Taghaste (سوق أهرا)، Calama (قالمة)، وعرفت خلال هذه الفترة تطوراً ملحوظاً خاصة في الجانب الزراعي. وعام 431م دمرت جزئياً من طرف الغزاة الوندال واحتفظت بوضعها كعاصمة، لكن مع نمو غير منتظم وفوضوي حتى القرن الخامس.

مع الوجود البيزنطي ابتداء من سنة 533 م وبعد فترة طويلة من الجمود حيث بقدم العرب المسلمين حررت نهائياً سنة 705 م من يد البيزنطيين⁷ و أصبح اسمها مدينة سيبوس ثم مدينة بونا (اختصاراً لهيبون) في عهد الأغالبة ثم بونا الحديثة (La nouvelle Bouna) في عهد الزريريين⁸ وبقدم الاستعمار الفرنسي عام 1832 ، تغيرت ملامح المدينة ذات الطابع الإسلامي (من خلال هدم أغلبية المساجد التي تعتبر مصدراً للمقاومة) وفي عام 1845 وضع أول مخطط لتعمير المدينة من قبل الفرنسيين وتحول اسمها إلى بون (Bone)⁹. وبعد الاستقلال أصبح اسمها عنابة حيث أغلبية

² Groupement URBACO-EDR,SCU d'Annaba, Rapport I, périmètre de l'étude, 2006, P07.

³ DPSB, Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique de la wilaya d'Annaba, 2015, pp 01-02.

⁴ Groupement URBACO-EDR,SCU d'Annaba, Rapport I, Op.cit., P07.

⁵ DPSB, Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique de la wilaya d'Annaba, 2014.

⁶ القديس أوغسطين(430-354) ق.م شخصية ترك بصمتها في مدينة هيبون وإقليمها أكثر من 30 سنة حيث كان يمثل ركيزة الكنيسة المسيحية في شمال إفريقيا .

⁷DPSB, Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique, Op.cit.2015, p03.

⁸ Idem.

⁹ Groupement URBACO-EDR,SCU d' Annaba ,Rapport I, Op.cit, page 07.

الأهالي يسمونها بلاد العناب (Ville des jujubes) وهي فاكهة معروفة بها هذه المنطقة، وقد عرفت تغيرات وتحولات مورفولوجية وديمغرافية عديدة راجع إلى عدة عوامل منها النزوح الريفي، الزيادة السكانية. كان امتدادها جنوباً إلى غاية ولاية تبسة، وفي سنة 1974 اتجه إقليمها بشكل أفقى نحو الطارف أما سنة 1984 فقد تقلص مجال الولاية ليشمل بعض الولايات غير المجاورة.¹⁰ وعلى الرغم من تقلص مساحتها إلا أن دورها الاستقطابي لم يتأثر وهذا بفضل أهميتها كمركز اقتصادي واجتماعي مهم جداً. لكنها خلال الفترة الإسلامية حكمت من قبل:

- الأغالبة (909-769 م) أعطوها اسم بونا.
- الفاطميين (910-937 م) قاموا بتسلیح المدينة في خدمة الفتوحات.
- الزیریین أعطوها اسم بونا الحديثة ومدينة الزاوي نسبة إلى محافظ تلك الفترة: زاوي بن زيري.
- الحمادیین (1015-1152 م) وقاموا بغزو المدينة وأغاروا على بنی هلال مما تسبب في مجازر.
- عام 1153 احتلت من قبل روجي الثاني (Roger II) من صقلية، وتعرضت للنهب والعبودية.
- الموحدین القرن 12 م، الذين أعادوا إحياءها وجعلوا منها أكبر أساطير المغرب العربي.
- الحفصیین، من القرن 12 إلى 14 م، وبنجاحاتهم أصبحت عنابة محافظة.
- احتلت من قبل شارل كینیت الإسبانی (Charles Quint) بين (1535 و 1540) م.
- خیر الدین (الأخوة بربوس) مؤسسي الدولة الجديدة (الجزائر الحرة) قاموا بإدماج عنابة ضمن بايلك الشرق عام 1557 م، وأصبح اسمها عنابة أو مدينة العناب وتعمل وفقاً للنظام العثماني.
- عام 1832 شهدت عنابة محاولة دخول الفرق العسكرية الفرنسية بقيادة أرمendi (Armandy)، وقامت بفضل قبائل: بنی صالح، خرازة، أولاد عطية، ثورة الشيخ الزغدو ووالحسناوي. ولكن بسقوطها لم يمنع وضع يد المستعمر على خيراتها الزراعية والمنجمية

3. التنظيم الإداري لولاية عنابة وتطوره " تقسيمات متعددة و المجالات متباينة":

يعتبر المجال العنابي من أكثر المجالات التي عرفت عدة تحولات تنظيمية عبر مراحل تاريخية معينة، حسب ما تتحتمه الظروف الاقتصادية، الاجتماعية والسياسية لكل فترة وتبعاً لسياسة التخطيطية المنتهجة من طرف الدولة، والجزائر واحدة من الدول التي عرف قطراً تقسيمات إدارية عديدة بهدف إعادة تنظيم المجال المحلي وذلك بدمج المناطق ذات الخصائص المتقاربة مع بعضها البعض من أجل تتميمية محلية تخدم السكان.

مباشرة بعد الاستقلال، كانت ولاية عنابة تمتلك إقليماً يمتد على أربع ولايات (عنابة، الطارف، قالمة، سوق أهراس) وعام 1974 توجه توسيع ولاية عنابة بشكل أفقى باتجاه الطارف حيث انفصلت عنها تبسة وقالمة، إلا أن تقلصت مساحتها عام 1984 وانفصلت عنها سوق أهراس والطارف وأصبحت ما هي عليه الآن.

¹⁰ Idem.

- التنظيم الإداري لعنابة خلال العهد العثماني:

قام العثمانيون بتقسيم المجال الجزائري إلى أربع مقاطعات كبرى: دار السلطان، باليك الشرق، باليك الغرب وباليك الوسط، وبالتالي كانت بونة - كما سميت - تشكل جزءاً من باليك الشرق، حيث أعتبر ميناءها الركيزة الأساسية لهذه المقاطعة.

- التنظيم الإداري خلال الاحتلال الفرنسي (1830-1962):

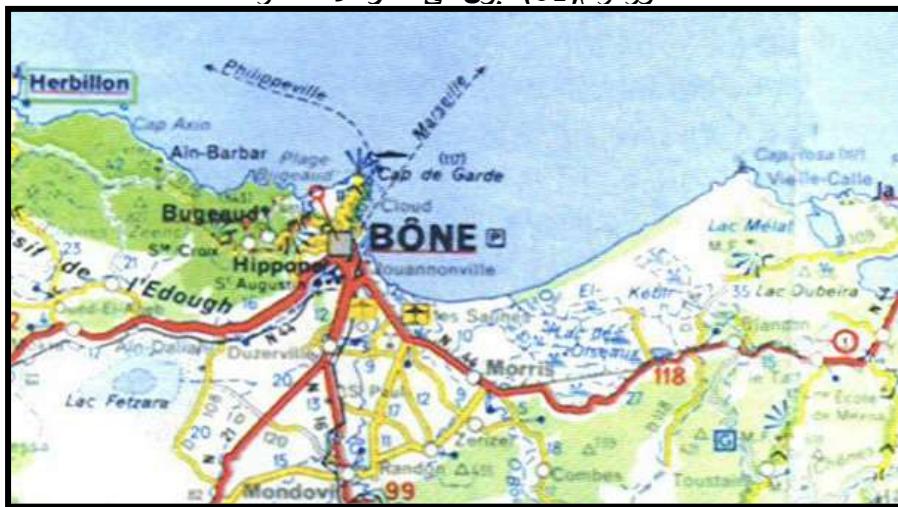
جدول رقم (01): التقسيم الإداري لسنة 1956	
عدد البلديات	مقر دائرة
14	عنابة
12	قالمة
10	سوق أهراس
10	تبسة
07	الفالة
53	05

Source : Monographie de la Wilaya d'Annaba, 1970

قسم المستعمر خلال فترة احتلاله الجزائر إلى ثلاثة عمالات (Départements) وهي : الجزائر، وهران، قسنطينة، وكانت عنابة بذلك إحدى البلديات التابعة لعمالة قسنطينة وكانت تتشكل بدورها من 16 بلدية، بلغ عدد سكانها 210700 نسمة سنة 1948 بمساحة تقدر بـ 463500 كم². وفي عام 1956، صدر قرار نشر بالجريدة الرسمية للحكومة الفرنسية بالجزائر، يقضي بتقسيم الأراضي الجزائرية إلى 12 عمالة حيث قسم إقليم قسنطينة القديم إلى أربع عمالات (قسنطينة، عنابة، سطيف،

باتنة) وكانت تحت عمالة عنابة مساحة 25359 كم²¹² تجمع مقرات الدوائر التالية : قالمة، الفالة، سوق أهراس، تبسة و 53 بلدية أخرى .

صورة رقم(01): بون في الفترة الاستعمارية



Source : PDATT Intercommunal Annaba 2003

¹¹ Gouvernement général de l'Algérie, Direction générale des finances, service de statistiques générales, Répertoire statistique des communes d'Algérie, octobre 1954.

¹² محمد الهادي لعروق، مدينة قسنطينة، دراسة في جغرافية العمران. ديوان المطبوعات الجامعية، OPU، الجزائر، 1984، ص .353

- التنظيم الإداري بعد الاستقلال:

تعتبر مرحلة الاستقلال مرحلة انتقالية مرجعية جد مهمة، حاولت الجزائر من خلالها محو الآثار السلبية الكبيرة للفترة الاستعمارية خاصة الفوارق الجهوية المجالية والاجتماعية، وإعادة تنظيم البلاد والقضاء على التهميش والجهل والفقر من خلال إعادة التنظيم والتوازن.

- التنظيم الإداري لسنة 1963:

من خلال المرسوم الصادر في 16 ماي 1963 ظهرت عناية كولاية من بين 15 ولاية وقد تضمنت 6 دوائر و 60 بلدية مساحتها حوالي 22403 كم² بشرطين ساحلي والآخر حدودي.

- التنظيم الإداري لسنة 1974:

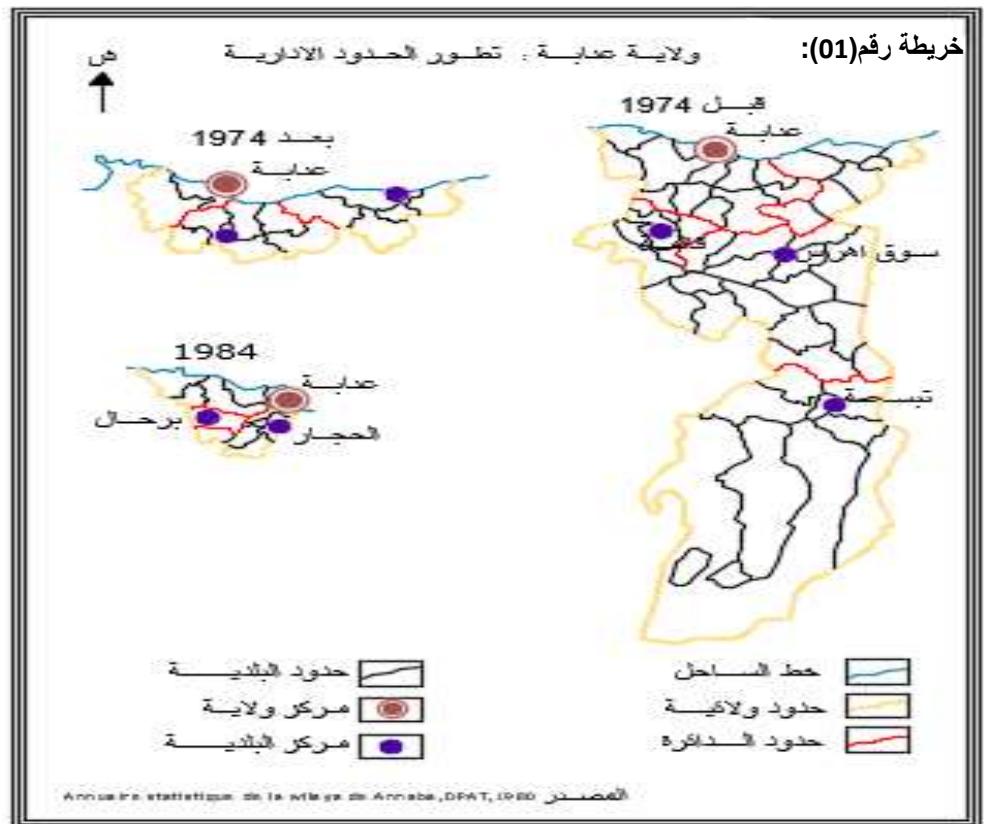
جدول رقم (02) : التقسيم الإداري لسنة 1974 م	
03	عنابة
07	الذراعان
04	القالمة
14	03
Source : Monographie de la Wilaya d'Annaba, 1970	

تقلصت من خلاله مساحة ولاية عنابة لتصبح 3489.30 كم² مكونة من 14 بلدية و 03 دوائر ويعزى تقلص المساحة إلى هذا بعد تجزئة ولاية عنابة وانفصلت كل من ولايتي قالمة وتبسة عن عنابة.

- التنظيم الإداري لسنة 1984:

جاء هذا التقسيم تطبيقاً للقانون رقم 84/08 المؤرخ في 4 فيفري 1984، انفصلت خلال هذا التقسيم ولاية الطارف عن ولاية عنابة والتي أصبحت هذه الأخيرة تضم 12 بلدية و 03 دوائر بمساحة 1412 كم². وسنة 1990 تم ترقية بعض البلديات إلى مقرات دوائر وبذلك أصبحت ولاية عنابة تضم 12 بلدية و 06 دوائر، الخريطة رقم (01). وعلى الرغم من تقلص مساحتها إلى أن دورها الاستقطابي لم يتغير وهذا بفضل أهميتها كمركز اقتصادي واجتماعي مهم جداً.

حسب الوضعية الإدارية لولاية عنابة عبر مختلف التقسيمات الإدارية التي مرت بها الجزائر سواء في العهد الاستعماري أو في فترة الاستقلال، نلاحظ أنها كانت في حد ذاتها عاصمة أقصى الشرق الجزائري، ولا زالت إلى يومنا هذا، مع تجاوز مهامها الإقليمية إلى مستوى أكبر من ذلك، حيث يمتد مجال نفوذها إلى أبعد من مجالها الولائي.



أما الجدول رقم 03 يوضح لنا أهم التقسيمات الإدارية التي مرت بها ولاية عنابة من حيث عدد البلديات والدواوير ومساحة الولاية الموقعة لكل مرحلة ابتداء من سنة 1974 إلى يومنا هذا.

جدول رقم(03): أهم التقسيمات الإدارية التي مرت بها ولاية عنابة

جدول رقم(03): أهم التقسيمات الإدارية التي مرت بها ولاية عنابة				
المساحة (ألف كم ²)	التقسيمات الإدارية			الفترة
	بلدية	مقر دائرة	مقر ولاية	
25.4	53	05	01	حتى سنة 1974
3.5	14	03	01	من 74 - 84
1.4	12	02	01	من 84 - 90
¹³ 1.3	12	06	01	بعد 1990

¹³ هذه المساحة الجديدة بدل مساحة 1411 كم², تم الحصول عليها من DPAT بعد إعادة المسح لمساحة الولاية من طرف مصلحة المسح العقاري Cadastre.

وقد عرفت ولاية عنابة تطورات تاريخية مهمة أهمها¹⁴:

- **1966-1977:** عرفت بعثا اقتصاديا بعد إنشاء الوحدات الصناعية (الحديد والصلب) التي عملت على جذب السكان وعرفت هذه الفترة هجرة كبيرة للسكان (خاصة الأرياف والمناطق المنعزلة) للبحث عن العمل.

- **1977-1987:** من التصنيع إلى السياسة الاجتماعية: وتميزت بـ:

- الانتهاء من إنجاز الوحدات الصناعية (الحديد والصلب)

- تنفيذ المخططات الرباعية (84-85) و (85-89) بهدف الإسراع في السياسة الاجتماعية وتحسين إطار الحياة للسكان المحليين.

- **1987-1998:** تسمى فترة الأزمة وتمثلت في حدثين:

- الأول: الالستقرار الأمني وتراجع الاستثمارات.

الثاني: سياسة الانفتاح الاقتصادي (اقتصاد السوق) وظهور الشركات الأجنبية خاصة تحول تسخير مركب الحديد والصلب من يد الدولة الى ايدي (SPAT)، والتي استمرت إلى يومنا هذا، حيث تعتبر عنابة أرضية خصبة لمختلف الاستثمارات الاقتصادية.

بعد الاستقلال، عرفت هذه المقاطعة تطويرا كبيرا بعد إنشاء المركبين الضخمين: الحديد والصلب وأسميدال، وأصبحت قطبا صناعيا إستراتيجيا، وملتقى طرق بفضل مينائها ومطارها وشبكتها التحتية.

بين 1970 و1981 كان مركب الحديد والصلب يشغل 25000 عامل، وسكن يتجاوز عددهم 150000 ساكن وصلوا من المناطق الريفية لعنابة، تبسة، سوق أهراس، قالمة، الطارف، مما خلق عجزا كبيرا في السكن وصل إلى 180000 مسكن، وقد تم عام 1983 تفريح مدينة عنابة من سكانها

الوافدين إلى مراكز جديدة خارج حدودها وهي الصرول، واد النيل، خرازة، حجر الديس، وواد زياد.¹⁵

إن كل الآثار والدلائل التاريخية تشهد وبدون شك على أهمية خليج عنابة (بون، هيبيون، بونا) في شمال إفريقيا منذ أقدم العصور والأزمنة، وتعد هذه الآثار في وقتنا الحالي معالما تاريخية سياحية يقصدها العديد من السياح لقراءة تاريخ عنابة في بعض فتراته الزمنية.

حسب التقسيمات الإدارية المختلفة التي مرت بها ولاية عنابة سواء في الفترة الاستعمارية أو بعد الاستقلال، اكتسبت عنابة مكانة مميزة جعلت منها قطبا إقليميا من خلال التجهيزات والخدمات الاقتصادية والاجتماعية، ومما زاد من أهمية الولاية، هو موقعها الخاص وإطلالها على البحر المتوسط عن طريق مينائها، وبالتالي خلق ديناميكية مجالية كبيرة.

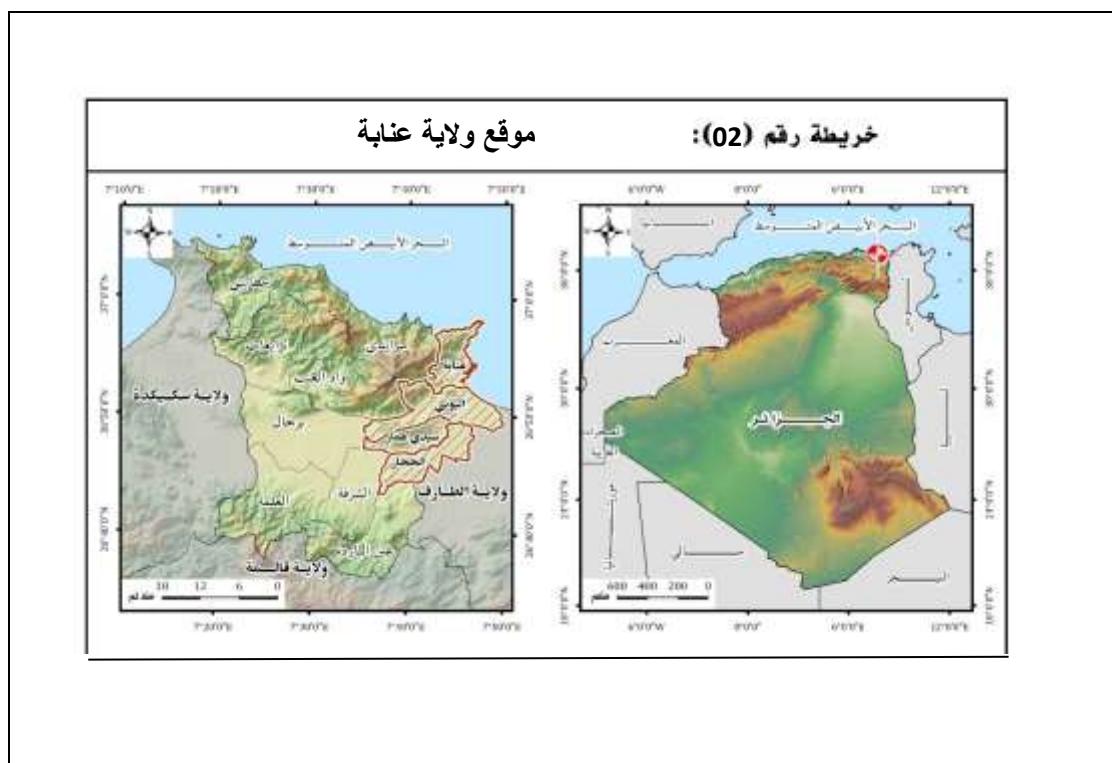
4. الموقع الجغرافي لولاية عنابة "موقع استراتيجي مهم":

تقع ولاية عنابة في إقليم الشمال الشرقي الجزائري، ولاية ساحلية تطل على البحر الأبيض المتوسط بширط ساحلي طوله 80 كم معظمها شواطئ صخرية، وهي تفصل بين خليج سككدة في الغرب وخليج

¹⁴ PDAU intercommunal, Ibid, page 129.

¹⁵ DPAT, Annuaire statistique, aperçu historique de la wilaya de Annaba, 2006, P01.

القلالة في الشرق. لها حدود مشتركة مع كل من: ولاية قالمة جنوباً، ولاية الطارف شرقاً وولاية سكيكدة غرباً، ويحدها البحر المتوسط شمالاً.



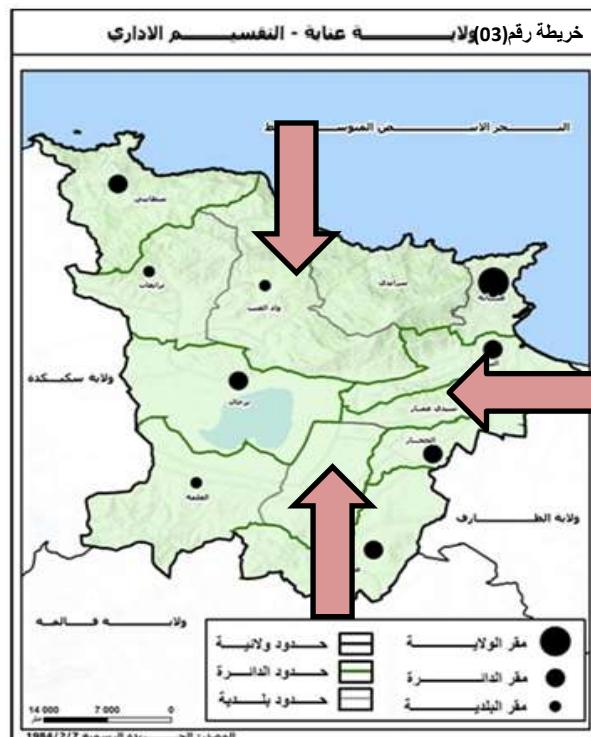
تبعد بحوالي 600 كم عن الجزائر العاصمة، 150 كم عن مركز ولاية قسنطينة وبنحو 80 كم عن الحدود التونسية. من الناحية الجغرافية تتواجد ولاية عنابة في إطار السهول الساحلية بين البحر المتوسط شمالاً والسلسلة التلية جنوباً وهي من أقدم الولايات الساحلية في الجزائر ينقسم إقليمها إلى كتلة جبلية متراصة في الشمال تعرف بجبل إيدوغ والذي يصل في أعلى قمة منه (قمة بوزيزي) إلى 1000 متر ويشمل أقاليم بلديات سرايدي، وادي العنبر، تريعت وشطايبي قليل السكان ويمتاز بغابات كثيفة للغاية وبساحل صخري شمالاً.

أما القسم الجنوبي للولاية فهو سهل ساحلي خصب يمتد بين جبل إيدوغ شمالاً وجبال قالمة جنوباً وبه بحيرة مالحة كبيرة (بحيرة فترارة) في الغرب كما يخترقه وادي سيبوس شرقاً مع بعض التلال التي تشكل امتداداً لجبل إيدوغ بإقليم بلدية عنابة، البووني وسيدي عمار ويظهر تناظر صارخ في هذا الإقليم بين كثافة سكانية عالية جداً في قسم صغير يشمل مدينة عنابة (عاصمة الولاية) ومدن و المجتمعات الملائقة لها كالبووني، بوخرصة، سيدي سالم (بلدية البووني) والحجار وسيدي عمار وبين المناطق الأخرى واسعة المساحة وقليلة السكان.

حسب آخر تقسيم إداري فإن ولاية عنابة تتكون من 12 بلدية و 6 دوائر، تتوارد ثلاثة منها على مستوى التجمع الحضري العنابي مكونة بذلك من أربعة بلديات حيث تتوزع بلديات و دوائر الولاية كما يلي (جدول رقم 04) حيث نستنتج انقسام مجال الولاية إلى:

جدول رقم (04): توزيع بلديات ولاية عنابة ¹⁶	
البلدية	الدائر ة
عنابة ، سرايدي	عنابة
البوني	البوني
الحجار ، سيدى عمار	الحجار
شطايبي	شطايبي
برحال، التريعات، واد الغيب	برحال
عين الباردة، العلامة، الشرقة	عين الباردة
المصدر : التقسيم الإداري 1984	

• قسم شمالي تمثله كتلة الإيدوغ يتميز بإنحدارات شديدة يضم كل من بلديات: سرايدي، واد العن، التريعات، شطايبي تتوزع عبر هذا الجزء و تتصف بكونها بلديات ذات تضاريس جد وعرة، كما تبتعد فيها شبكات الطرق وبالتالي يقل فيها مستوى الوصولية.



¹⁶ Direction de la programmation et du suivi budgétaire(DPSB), Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique de la wilaya Annaba, juin 2007, p 01.

- قسم جنوبى سهلي يمتاز بـالإنبساط يضم كل من بلديات: العلمة، الشرفة، عين الباردة، برحال، يمتاز هذا الجزء بالإتصالية الكبيرة مع الحدود الولاية مع سكيكدة، قالمة، الطارف و ذلك من خلال توزع كثيف لشبكات الطرق المختلفة مما زاد من مستوى الوصولية.
- التجمع الحضري العنابي الذي يقع في أقصى شرق الولاية بحدود ساحلية و لائية.

5. عنابة "متروبول وطني":¹⁷

عنابة عبارة عن تجمع مينائي ذو طابع صناعي حيث يمتد مجال نفوذها على كامل التراب الولائي، كما يمتد إلى مجال بعض الولايات المجاورة مثل: ولاية الطارف (بن مهيدى، الذرعان، البسباس، شبيطة مختار) ، فجغرافيا لها علاقات مباشرة وغير مباشرة مع الظهير الذي يتجاوز عدد سكانه ثلاثة ملايين نسمة، وهذا بفضل أهمية التجهيزات المتواجدة بها والتي سمحت لها ببسط نفوذها الإقليمي وحتى الدولي، من خلال التجهيزات الاقتصادية خاصة والمتعددة: صناعة، تجارة، نقل، سياحة، زراعة، تعليم، صحة، وقد عرفت تطويرا اقتصاديا كبيرا في بداية السبعينيات خاصة من خلال النشاط المينائي (تصدير الفوسفات، الحديد، الخشب 'غابات الإيدوغ'، والمنتوجات الزراعية) أو من خلال النشاط الصناعي (الحديد والصلب والمنتجات الحديدية). تتميز ميتروبول عنابة في الشمال الشرقي بإشعاعها على السبع الولايات التالية: الطارف، قالمة، سوق أهراس، تبسة، خنشلة، أم البوقي. وهي على علاقة مباشرة أو غير مباشرة بإقليم يسكنه أكثر من 03 ملايين نسمة، وخصائصها كمدينة مينائية أعطاها دورا للنفوذ الإقليمي والمغاربي وحتى الدولي، ومن خلال تأثيراتها الإقليمية السوسيو-اقتصادية.

إن أكبر قسم من الإقليم الشمالي الشرقي وحتى الجنوب الشرقي هو مرتبط بالخدمات والتجهيزات والهيكل القاعدية المتواجدة خصوصا على محور عنابة-الحجار إضافة إلى الميناء والمطار، وهذه العلاقة تدعمت خاصة بإنشاء شبكة قاعدية من الطرق والسكك الحديدية.

إن الأهمية التاريخية والجغرافية لولاية عنابة، ساعدت على توضع الاستثمارات عبر مختلف المراحل بالإضافة إلى جذب السكان من إقليم عنابة و مختلف مناطق الوطن وهذا راجع إلى العوامل التالية:

- تواجد المناطق الصناعية (توفر مناصب الشغل).
- جذب النشاطات الاقتصادية التجارية.

ثانيا: شبكة الطرق في إطارها التاريخي

إن كل الأحداث التاريخية التي عرفتها الجزائر وإفريقيا الشمالية، مرت على عنابة وإقليمها كجزء لا يتجزأ من تاريخ الجزائر، ولمعرفة مراحل تطور شبكة الطرق عبر إقليم عنابة فإننا اخترنا أهم المراحل التاريخية التي ميزت المنطقة والتي تركت بصمات واضحة المعالم في مجالها.

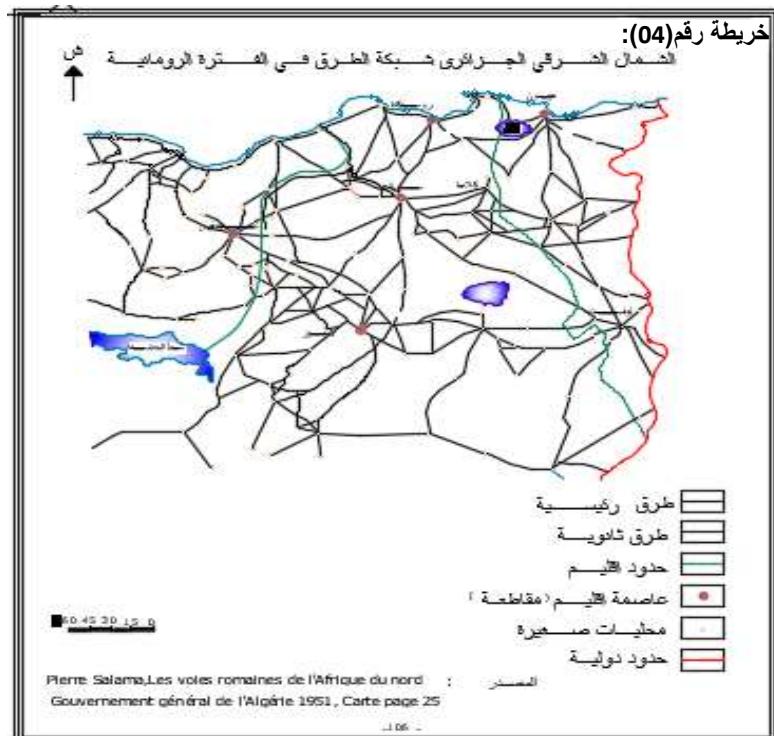
¹⁷ URBAN Annaba, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisation intercommunal, phase I. 2004,p 01.

١. الفترة الرومانية:

إن الرومان أول من أوجد شبكة طرق مهمة في كل المناطق التي احتلواها وخاصة شمال إفريقيا، حيث أنشئوا طرقة جديدة، وجددوا المسالك القديمة المستعملة من طرف السكان المحليين، كما شيد الرومان العديد من المدن، ولإصال هذه المدن بعضها البعض، تم إنشاء طرق كثيفة بهدف التحصين والسيطرة على كل المناطق.

تعتبر عنابة منطقة زراعية خصبة وامتلاك إقليمها ثروات طبيعية ومنجمية جعل مجمل الطرق لخدمة تصدير المنتجات إلى قرطاج ثم عن طريق البحر إلى روما، إضافة إلى هذا كان تنقل الفرق العسكرية يحتاج إلى طرق جيدة، وكانت السمة الرئيسية بين المدن الرومانية هي التبادل الاقتصادي، مما عمل تكثيف شبكة الطرق بين المحليات الرومانية.

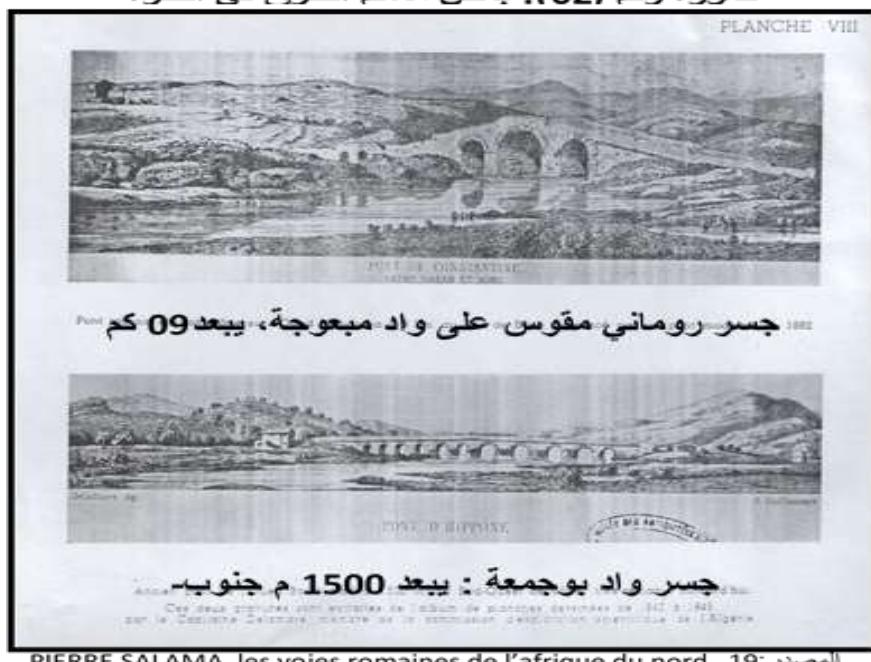
من خلال ملاحظة خريطة شبكة الطرق في العهد الروماني لـ Pierre Salama خريطة رقم (04) يتبيّن وجود 03 خطوط رئيسية، يتجه خطان منها باتجاه المرافئ (عنابة، سكيكدة) وهما خطان عموديان، أما الخط الثالث يتجه نحو قرطاج وهو خط أفقي. ويعتبر خط سوق أهراس-عنابة من أهم الخطوط جنوب-شمال، إضافة إلى هذا تعتبر ملتقى طرق استراتيجي، يخدم كل المناطق والمدن القديمة المجاورة مثل روسيكادا (سكيكدة)، تونيزا (الفالة)، تافاست (سوق أهراس)، كلاما (قالمة)، بالإضافة إلى الخط الرئيسي، يوجد 06 طرق ثانوية تربط عنابة بكل إقليمها.



وبالتالي فإن الطرق العديدة التي أنشأت باتجاه هيبون هي لخدمة المصالح الاقتصادية الرومانية والتحكم في الأمن والدفاع عنها. كما شهدت فترة (117-138) ق.م، ترصيف بالحجارة للطريق الرابط

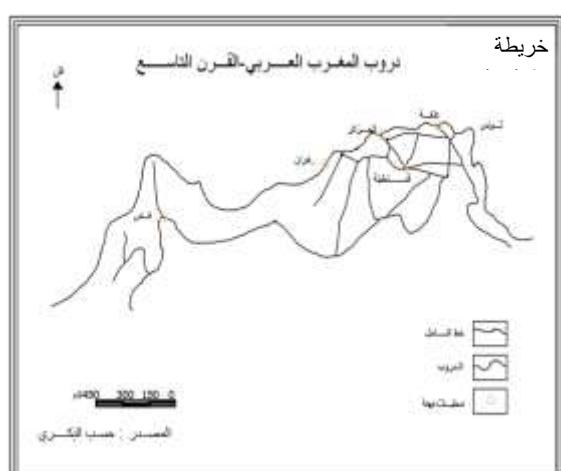
بين عنابة وقرطاج، كما تم خلال الفترة (135-161) ق.م، إعادة ترميم الطريق الرابط هيبون-سيرتا¹⁸، وللذهاب إلى سيرتا لم يكتف الرومان بطريق واحد، بل أنشأوا عدة دروب لربط عاصمة المقاطعة (سيرتا) في نهاية القرن الثالث قبل الميلاد، بأكبر ميناء بحري (هيبون). وتعتبر شبكة الطرق الرومانية منظمة وتخضع لهراركية ومصنفة إلى طرق عامة وطرق ريفية وأخرى خاصة، وكانت تتصرف بالكثافة والسعة الكبيرة ولا تربط العواصم بالمقاطعات المختلفة فحسب، بل أيضاً تربط مجموع المحليات وكل التجمعات والمناطق العسكرية.

صورة رقم (02): بعض معالم الطررة، في الفترة



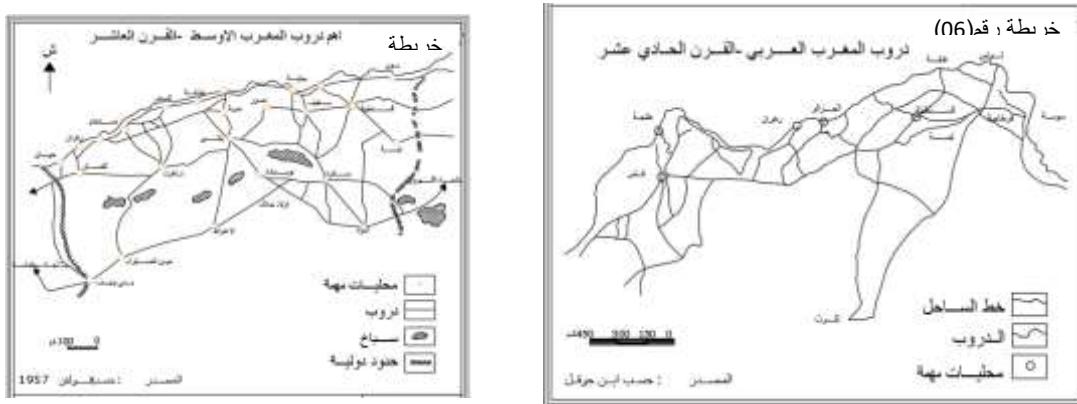
2. الفترة الإسلامية العربية:

إذا كان الرومان قد أولوا اهتماماً بالاتجاه جنوب-شمال، فان العرب أعطوا أهمية كبيرة للطرق غرب-شرق، باتجاه الشرق الأوسط (مكة المكرمة) مركز الجاذبية ومهد الحضارة، وكان خط عنابة - القيروان من أهم الخطوط المتواجدة في الشمال الإفريقي في تلك الحقبة الزمنية.



¹⁸ DPAT, Monographie de la wilaya d'Annaba, 1970, Page 26.

وستعمل الدروب لمرور القوافل بهدف التجارة والعلم والحج، إن قراءة الخرائط رقم(05,06,07) والتي تمثل دروب المغرب العربي في القرن: التاسع والعشر والحادي عشر، نجد أن عنابة مربوطة بالشرق عن طريق خط عنابة - القيروان، وهذا يعود لمكانتها في تلك الحقبات كمنطقة عبور وملتقى طرق.



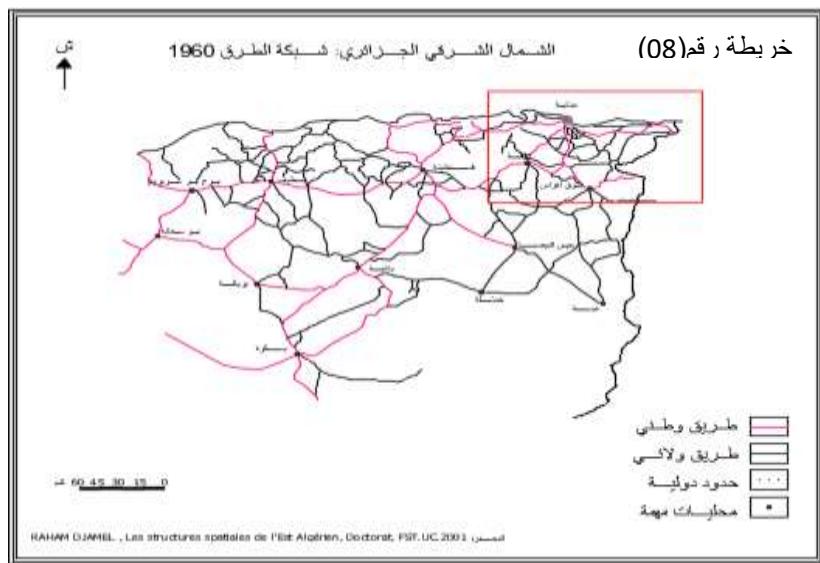
2. الفترة الاستعمارية:

إن السياسة الاستعمارية في مجال الطرق ركزت على المحور جنوب-شمال أي اتجاه طولي عمودي، بهدف تصريف المنتوجات الزراعية والمنجمية المحلية إلى فرنسا، إضافة إلى شبكة طرق عرضية أفقية لربط مختلف الشبكات الطولية وبالتالي السيطرة على المجال، واستغلال الثروات الطبيعية الوطنية، ولكن لا ننكر في هذه الفترة ظهور لأول مرة الطرق المعبدة في الجزائر وكذا السكة الحديدية.

وعند خروج فرنسا ورثت الجزائر شبكة موصلات جد مهمة على مستوى التراب الوطني حيث بلغ سنة 1962 طول السكة الحديدية 4000 كم، أما شبكة الطرق فبلغت حوالي 40000 كم، وكانت من أكثف شبكات الموصلات الموجودة بالعالم الثالث، مما سمح للجزائر بسهولة تنظيم مجالها وتهيئته.¹⁹ خريطة رقم 08.

أما بالنسبة لولاية عنابة فقد تم التركيز عليها كمبنياء تصريف للمنتوجات الزراعية من سهول الإقليم وكذا الثروات المنجمية، وبالتالي تم ربط هذا المبني بشبكة طرق ذات مستوى عالي، إضافة إلى خط السكة الحديدية تم البدء في إنشائه عام 1874، فالخط الأول والأساسي وهو مكهرب يربط عنابة بسوق أهراس وتتبسة ويترعرع إلى ولاية قالمة أما الثاني يمر بولاية سكيكدة انطلاقاً من عنابة، متوجه نحو قسنطينة - سطيف - العاصمة. وفي سنة 1960 قامت السلطات الاستعمارية بولاية عنابة بتوسيع RN44، الذي كان يشهد حركة مرورية كبيرة آنذاك.

¹⁹ RAHAM.DJ, Les structures spatiales de l'Est algérien « Les maillages territoriaux, urbains et routiers ». Thèse de doctorat, faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, université de Constantine ,2001. P.261.



إذن تميزت ولاية عنابة وإقليمها منذ فترات تاريخية قديمة، بالربط الجيد بباقي المناطق الداخلية من خلال شبكة موصلات متطرفة، أحكمت من خلالها القيادات والسلطات قبضتها على المجال، وكانت تلك الشبكات عموماً تخدم المحتل.

كان تركيز فرنسا على عنابة بجعلها قطب إستراتيجياً (كما جاء في مشروع قسنطينة 1955)، باعتبار أنها تحتوي على مطار، ميناء، مادة أولية قريبة وشبكة طرق جد مهمة وسكة حديدية.

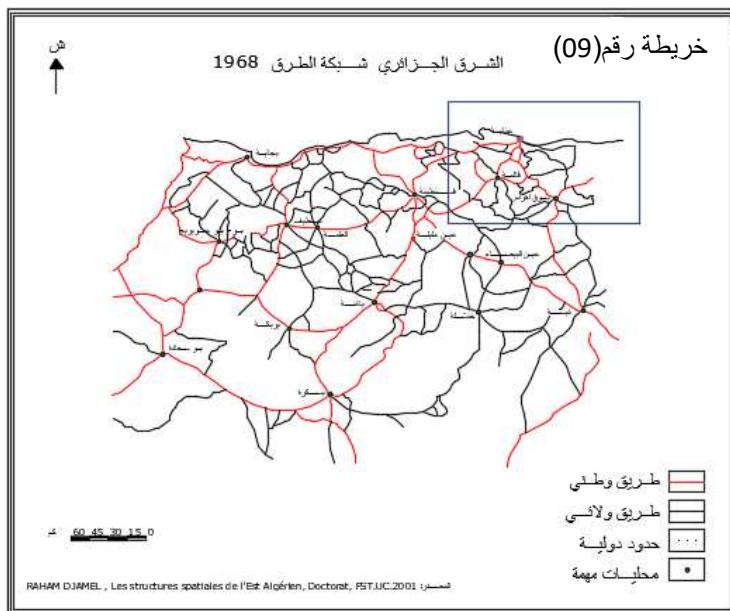
3. تطور شبكة الطرق بعد 1962:

بعد الاستقلال مباشرةً حاولت الجزائر إعادة التوازنات المجالية عن طريق بعث برامج لفائدة أكثر المناطق حرماناً وعزلة في إطار سياسة إعادة التوازن الجهوي نتيجة الفوارق المجالية التي خلفها المعمur. وفي الحقيقة وجدت الجزائر نفسها في وضع حتمي في مواصلة مبدأ الاقتصاد الاستعماري وتركيزها على مجال الشمال الجزائري على حساب الجنوب متأثرة بمجموعة من العوامل:

- الإرث الاستعماري: واقع جزائري في خدمة الاستعمار.

- النمو الديمغرافي المتتسارع والهجرة الريفية نحو الحواضر الكبرى.

هذه العوامل وغيرها أثرت بشكل مباشر في حركة النقل، مما جعل الجزائر تهتم بقطاع النقل سواء من خلال البنية التحتية (طرق، سكك حديدية، مطارات، موانئ)، أو من خلال قطاع نقل المسافرين. إن تحقيق تنمية اقتصادية مهما كان نوعها، فإن الاهتمام بقطاع النقل يعتبر مكملاً لهذه التنمية، وقطاع النقل أساس تطوير مختلف القطاعات الأخرى، وهو يعتبر المادة اللاحة لمختلف هذه القطاعات، ونجاح أي سياسة تنموية اجتماعية كانت أم سياسة مرتبطة بنجاح سياسة النقل المنتهجة. وقد عرفت شبكة الطرق في الجزائر عامه وفي الشرق خاصة تطوراً ملحوظاً. خريطة رقم 09.



5. تطور شبكة الطرق بولاية عنابة:

لقد عرفت ولاية عنابة كغيرها من ولايات الوطن تطورات عديدة خاصة تلك التي تتعلق بـ تغيير الحدود الإدارية من فترة إلى أخرى ومن المعلوم أن جميع التغيرات الحاصلة رافقتها تغيرات في البنية التحتية المختلفة، و (جدول رقم 05) يوضح لنا تطور شبكات الطرق عبر فترات زمنية بالولاية:

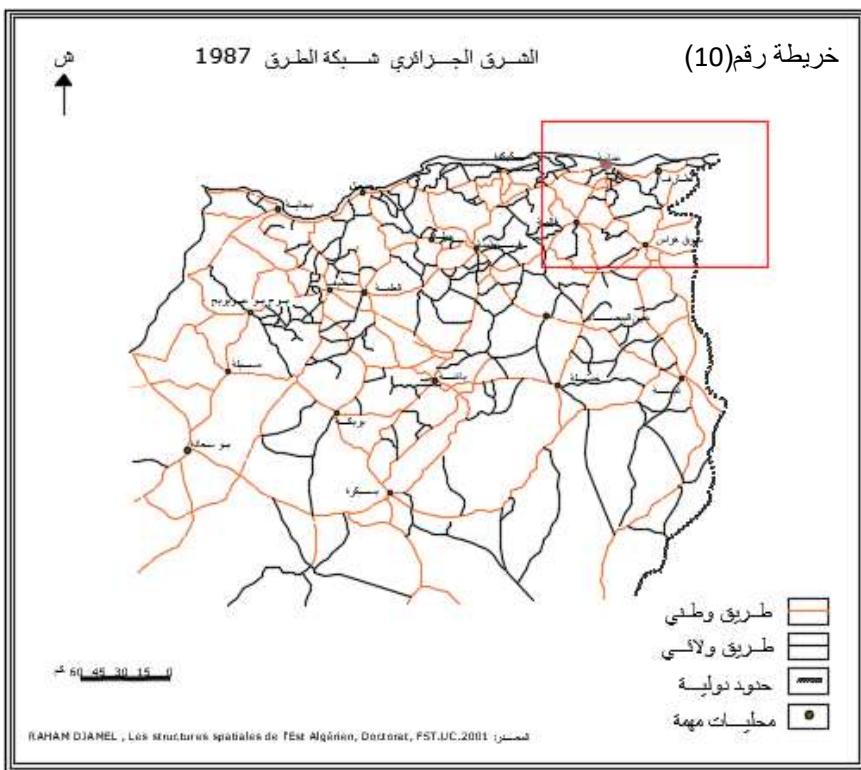
نلاحظ من خلال هذا الجدول ما يلي:

- الفترة (1976-1977): تميزت بطول معتبر للطرق الولاية بلغ 544 كم، أما طول الطرق الوطنية فلا يزيد عن 242 كم.
- الفترة 1977-1986: تقلصت الطرق الوطنية والولاية، وتم خلال هذه الفترة قياس طول الطرق البلدية، راجع تقلص طول الطرق إلى إعادة التقسيم الإداري لسنة 1984 وانفصال جزء كبير من مساحة ولاية عنابة لحساب ولاية الطارف.
- الفترة 1986-1988: خال خلال هذه الفترة زاد طول الطرق الوطنية والطرق البلدية. الخريطة رقم .(10)

جدول رقم (05): تطور شبكة الطرق بولاية عنابة بين (1976-2007)			
السنوات	طول الطرق الوطنية (كم) *	طول الطرق الولاية (كم)	طول الطرق البلدية (كم)
1977-1976	242	544	/
1986	128	232	324
1988	131	232	471
1992	131	294	210
1993	131	294	211
1994	131	294	234
1997	131	294	235
1999-1998	131	294	234
2002-2000	131	294	234
2004-2003	131	294	234
2007-2006	131,78	294,36	318

* كلها طرق معبدة
المصدر: - من (1976-1999): دليل إحصائيات الجزائر - ONS
- (2001-2007): دليل إحصائيات ولاية عنابة من 2001 حتى 2007 - DPAT.

- الفترة 1988-1992: زاد طول الطرق الوطنية والولاية وقل طول الطرق البلدية.
- الفترة 1993-1992: بقي طول الطرق الوطنية ثابتًا فيما زاد طول الطرق الولاية وتقلص طول الطرق البلدية من 471 كم سنة 1988 إلى 211 كم سنة 1993 وهذا راجع إلى ترقية جزء منها إلى طرق ولاية.
- الفترة 1994-2004: بقي الطول ثابتًا بالنسبة للأصناف الثلاثة من الطرق دليل على أنه لم يتم ترقية ولا جزء منها وهذا ما لمسناه لدى مديرية الأشغال العمومية.
- الفترة 2006-2007: زاد طول الطرق الوطنية بـ 0,78 كم، والطرق الولاية بـ 0,36 كم، فيما تم ترقية بعض الطرق الريفية إلى طرق بلدية وأصبح طولها 318 كم.



تعتبر شبكة طرق ولاية عنابة شبكة موروثة عن المستعمر الفرنسي، عرفت تطويراً خلال الحقبة الصناعية لكن ابتداء من التسعينات عرفت ثباتاً بالنسبة لأطوالها. ونلاحظ عموماً توافقاً بين مساحة الولاية وطول شبكتها مقارنة بشبكات أخرى.

6. شبكة الطرق بولاية عنابة: "شبكة ذات كفاءة عالية"

تعتبر شبكة الطرق بولاية عنابة من أهم الشبكات على مستوى إقليم الشرق الجزائري سواء من حيث كفاءتها أو من حيث نوعيتها (خاصة الوطنية منها). يختلف توزيع هذه الشبكة عبر مجال الولاية من منطقة إلى أخرى (خريطة رقم 11) وذلك حسب:

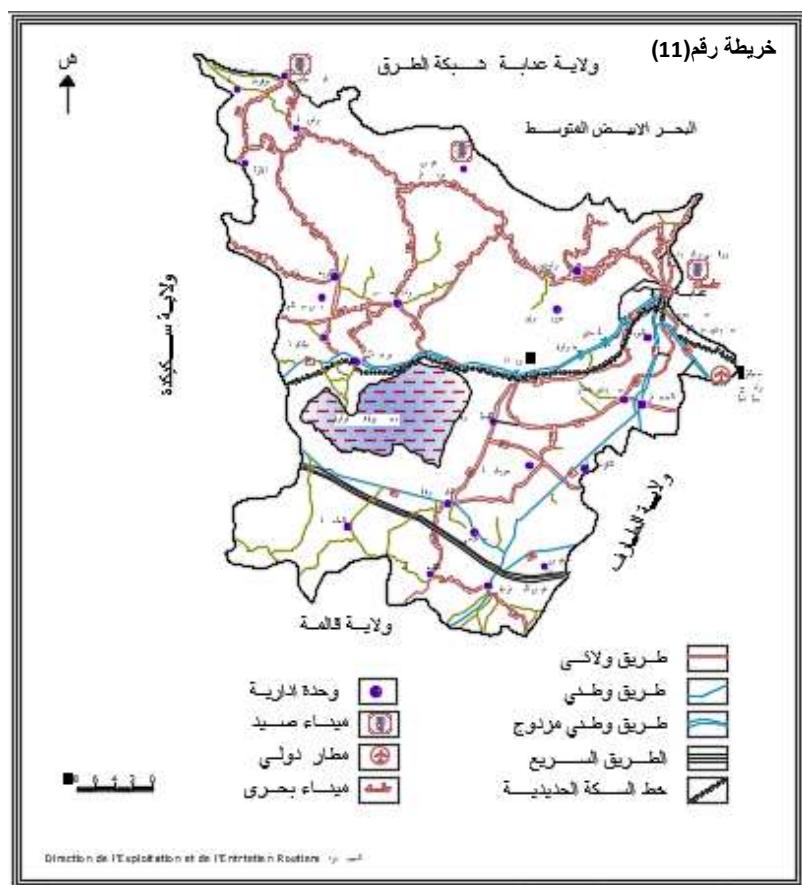
- الخصائص الفيزيائية (التضاريس).
- الخصائص الاجتماعية، الاقتصادية والديمغرافية.

نجد تقليداً واضحاً في توزيع شبكة الطرق بالولاية، حيث نلاحظ غياب الطرق الوطنية في القسم الشمالي للولاية أين تتوارد المرتفعات الكبيرة شديدة الانحدار (كتلة الإيدوغ 1100 م ذات انحدار يتجاوز 25%). تغلب على هذه المنطقة الطرق الولائية ذات المنعرجات الخطيرة، أما الطرق الوطنية فتتوزع في وسط الولاية وشرقاً حيث تمتاز هذه المناطق بالانبساط (درجة الانحدار 3%). كذلك تمتاز هذه المنطقة بتركز سكاني كبير ووجود أهم التجمعات السكانية.

يبلغ طول الطرق بجميع أصنافها: طرق وطنية، ولائية، بلدية(CC-CW-RN) داخل مجال الولاية بـ 779 كم² وتتوزع هذه الشبكة كما يلي :

أربع طرق وطنية بطول إجمالي 131 كم تمثل 16.8% من إجمالي طول الشبكة داخل الولاية.

أما الطرق المصنفة كطرق بلدية وريفية فبلغ طولها 329.45 كم. إن الطرق المصنفة كطرق بلدية أهميتها حسب أهمية المراكز الموصولة من خلالها، حيث تؤثر وتنتأثر بها، فعلاقة الطرق بالمراكز (سواء العمرانية، الصناعية، الفلاحية,...) علاقة وثيقة تعكس فاعلية وдинاميكية العناصر الثلاثة: السكان -الخدمات-المجال.



الخلاصة:

يعتبر تاريخ النقل جزءاً هاماً من تاريخ البشرية ذاته²¹، كما يعد تاريخ النقل الركيزة الأساسية لفهم وادراك النظام الحالي للنقل والتخطيط المستقبلي. ولتسهيل قراءة تاريخ النقل في أي إقليم من

²¹ سعد عدده، حفارة القل "مغزاها و م ماها" ، مكتبة الأنجلو مصرية، 2010، ص 35.

الأقاليم، يمكن تقسيم هذا التطور إلى مراحل تاريخية متتالية وتوضيح السمات المميزة لكل منها ومحاولة رسم صورة واضحة للتوزيع الجغرافي لشبكات النقل، وكذلك نظم النقل المختلفة حتى نصل إلى الصورة الحالية وبالتالي رسم صورة _أو التنبؤ- لمستقبل النقل²². إن دور التاريخ في دراسة النقل لا يقل أهمية عن دور العناصر الأخرى المؤثرة فيه.

إن معرفة تركيبة شبكة النقل بعنابة عبر أزمنة معينة تبين أن المدينة عبارة عن عقدة التقاء ونقطة عبور ذات أهمية معتبرة، ومن خلال شبكة الطرق سواء في العهد الروماني أو الفترة الإسلامية - وال فترة الاستعمارية، فإن عنابة كانت موصولة بشكل جيد بكل إقليمها باعتبارها عاصمة الإقليم - إضافة إلى هذا ارتباطها (عن طريق الشبكة) بأهم عواصم تلك الفترات وهو ما يبيّن أهميتها الاقتصادية، وبالتالي أصبحت ولاية مستقطبة للسكان والنشاط بواسطة شبكة نقل مهمة.

ساهمت شبكات الطرق وإلى حد كبير في تحديد ملامح العديد من مدن الشرق الجزائري خاصة وبباقي المدن عامة، من خلال رسم شبكات الطرق واتصالها بعضها البعض وتكوين شبكة متربطة تصل العديد من العقد ذات الأهمية الكبيرة، حيث نتج عن ذلك تغطية مجالية واسعة مما زاد من التحكم في مجال النفوذ والسيطرة.

لقد شهدت منطقة عنابة تحولات مجالية ومورفولوجيا عديدة أخذت في كل مرحلة سمة الريادة على مجال نفوذها، وساهمت شبكة الطرق في تعزيز دور القيادة المجالية، الاجتماعية والاقتصادية من خلال الربط الجيد والامتداد الواسع بين مختلف العقد الحضرية بالإقليم التابع لها.

المصادر والمراجع:

باللغة العربية:

- حسينية تقى الدين، تقييم مصادر المخاطر البيئية في الأوساط الحضرية – حالة تجمع عنابة، أطروحة دكتوراه، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2016
- محمد الهادي لعروق، مدينة قسنطينة، دراسة في جغرافية العمران. ديوان المطبوعات الجامعية، OPU، الجزائر، 1984، ص 353.
- نجاء غرابي، الحركية المجالية و الديناميكيات القطرية- حالة التجمع الحضري العنابي، أطروحة دكتوراه، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2021.
- نجاء غرابي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة، رسالة ماجستير، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2009.

باللغة الأجنبية:

- Direction de la programmation et du suivi budgétaire(DPSB), Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique de la wilaya Annaba, juin 2007, p 01.
- DPSB, Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique de la wilaya d'Annaba, 2015, pp 01-02.

²² المرجع نفسه.

3. DPSB, Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique de la wilaya d'Annaba, 2014.
4. Gouvernement général de l'Algérie, Direction générale des finances, service de statistiques générales, Répertoire statistique des communes d'Algérie, octobre 1954.
5. Groupement URBACO-EDR,SCU d'Annaba, Rapport I, périmètre de l'étude, 2006, P07.
6. Kebir Bahia, place et rôle des villes satellites de Sidi Amar, El Boni, et EL Hadjar dans l'organisation de l'espace Annabi, Magister en urbanisme, université Mentouri Constantine, 2002, p 14.
7. RAHAM.DJ, Les structures spatiales de l'Est algérien « Les maillages territoriaux, urbains et routiers ». Thèse de doctorat, faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, université de Constantine ,2001. P.261.

URBAN Annaba, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisation intercommunal, phase I.
2004,p 01.